WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 188 -

22. Dezember 2008

Editorial ....

Moin Folks . . . das wild-westliche Slotracing für das Jahr 2008 ist gelaufen. Das Wuppertaler „Atzwentz Rennen“ am vergangenen Wochenende beschloss das Rennjahr . . .
Und kommendes Jahr geht es recht behutsam wieder auf die Strecken, die die Welt bedeuten: Das erste Januar Wochenende sieht den Neujahrs Cup in Engelskirchen und die LM’75 in Schwerte. Das zweite WE weist ebenfalls zwei Events auf – Mitte Januar ist nur eine Veranstaltung und dann tut sich bis Ende Januar gemäß aktueller Planung kaum noch etwas an den Wochenenden . . .

Die Ausgabe 188 der „**WILD WEST WEEKLY**“ arbeitet das nun abgeschlossene Jahr noch ein wenig auf: Das Finale der Duessel-Village 250 ist André Kaczmarek einen Bericht wert. Nick Speedman reichte gleich zwei Reporte nach: Zu Lauf Nr. 4 der Craftsman Trucks und zum NASCAR Grand National Special für Fahrzeuge bis Vorbildbaujahr ’59. Brandaktuell ist hingegen der Bericht von Andreas Päpping-haus zum C/Team-Cup Finale beim Wuppertaler „Atzwentz Rennen“ . . .

Ferner geben einige grundsätzliche Beiträge zur C/West und zur 245 ein wenig Perspektive für das anstehende Jahr 2009 . . .

Last but not least wird auch am kommenden Montag eine WWW erscheinen – so ein bis drei Beiträge sollten nach aktuellem Stand der Planung wohl zusammen kommen . . .

Bis dahin wünscht der Autor allen WWW-Lesern ein geruhsames und entspanntes Weihnachtsfest . . . !!

Inhalt (zum Anklicken):

- Duessel-Village 250
  8. Lauf am 12. Dezember 2008 in D-Heerdt
- Craftsman Truck Series
  4. Lauf am 10. Dezember 2008 in DU Mündelheim
- NASCAR Grand National
  9. Lauf am 7. Dezember 2008 in Moers
- C/Team-Cup
  9. Lauf am 20. Dezember in Wuppertal
- C/West
  Perspektive 2009
- **Gruppe 2 4 5**
  News für 2009

Duessel-Village 250

8. Lauf am 12. Dezember 2008 in D-Heerdt

geschrieben vom André Kaczmarek

...das Logo zur Rennserie..!

Düsseldorf in Flammen!
Und das ist nun wirklich schon fast wörtlich zu nehmen, denn heiß geht es her bei jedem Lauf! Aber zum Finale, da brannte die Hütte…

Die weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Rennserie ging in der ersten Saison neue Wege. Standard Chassis, Standard Karossen und das alles möglichst einfach!

Denn wir fahren eine Rennserie nach dem Sakatsu Nascar 124 Reglement.
Die Serie mit amerikanischen Karossen und dem einfachen Sakatsu Chassis, welches nach seiner Produktions-Einstellung nun im „Thunder Stockcar Chassis“ aus dem Hause Jens Scale Racing einen würdigen Nachfolger gefunden hat!

Kompakt . . .

- **Gewinner: Der Heidehenker gewinnt sein erstes Rennen in dieser Saison, vor Dirk N. und Manfred Stork**
- **15 Fahrzeuge und Fahrer am Start**
- **8 Fahrzeuge nebeneinander in 10 cm Spuren, das ist eng…**

Adresse

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

Url

www.1zu24slot.de

Strecke

8-spurig, Wooden Track, 24m lang

...die Minerva in Düsseldorf Heerdt

…das Training:

Die ersten Fahrer trafen früh ein auf der Minerva und alle schienen mit großem Spaß gekommen zu sein.

...Spaß auf der Minerva

Schon nach kurzer Zeit füllten sich die Räumlichkeiten immer mehr, denn schließlich wurden 18 Fahrer insgesamt erwartet.
Da sich auch wiederum neue Fahrer im Starterfeld fanden, wie z.B. Patrick Fischer, die eigens für dieses Finale ein neues Fahrzeug aufgebaut hatten, wurde eifrig getestet um die best mögliche Abstimmung für die Strecke zu finden.

…warum setzt mein Auto in der Kurve auf?

Ebenso experimentierten viele der Fahrer noch mit der richtigen Übersetzung für die eigentlich recht einfach aussehende Bahn.

Dass es jedoch nicht überall nur Vollgas geht, obwohl es so aussieht, musste der ein oder andere dann bereits im freien Training feststellen und so ließen dann bereits erste Schäden nicht auf sich warten:

...du schau mal….-> kaputt ….

Einige Fahrer kannten die Bahn ja bereits vom Eröffnungsevent. Ebenfalls konnte man auch ein paar Fahrern anmerken, dass der SRC 1zu24slot e.V. nun doch einige Rennen auf der Minerva ausgetragen hatte.
Diese stand glücklicherweise zur Verfügung bis nun das eigene Renncenter vermutlich Mit-

te Februar die Türen in Düsseldorf öffnen wird!

„Achtung! Da vorne ist ne Kurve….

...und da muss ich jetzt schnell hin, denn da liegt mein Auto mitten auf der Strecke“

...frisch geputzt und mit neuem Grip

Extra für dieses Event hatten die Macher der Serie dann keine Arbeit und Mühe gescheut, noch einmal der alt ehrwürdigen Minerva Hand angedeihen lassen und einige kleine Unebenheiten im Straßenverlauf beigebessert, sowie die komplette Bahn abgezogen und mit neuem Grip versehen.

Doch vermutlich war es genau das, was so einige Fahrer bereits im Training immer wieder neben dem Slot stehen ließ.

Wo kam auf einmal denn der ganze Grip her?

...endlich im Slot gemeinsam um die Kurven

Endlich einmal im Slot bleiben und ruhig die Runden ziehen, war für dein ein oder anderen NASCARo doch etwas anstrengend ☺

Zusätzlich kommt natürlich auf der Minerva hinzu, dass die einzelnen Slots gerade einmal 10 cm auseinander liegen. Hier gehört dann auch besonders sauberes und aufmerksames Fahren einfach mit dazu!

Für manche der Slotter ging es bei diesem Finale eigentlich nur noch darum, eine gute Figur zu machen, denn die Positionen in der Tabelle waren bereits vor diesem Lauf gefestigt.

So wie auch in Abwesenheit des bis dahin Tabellenzweiten der erste Meister der Duessel-Village 250 bereits fest stand. Doch dazu später mehr. Für andere Fahrer ging es aber noch darum, in der Gesamtwertung weiter nach vorne zu rutschen - und so konnte man auch bei dem ein oder anderen die nötige Aggressivität im Gesicht ablesen:

...heute zeige ich es euch….

„Euch zeige ich heute mal wie man ein NASCAR durch die Steilkurve scheucht!“ – so oder so ähnlich mögen die Gedanken manches Fahrers gewesen sein und von daher kam es nicht von ungefähr, dass man bereits im Training diverse Schäden oder auch gelöste Karossen ‚bewundern’ konnte….

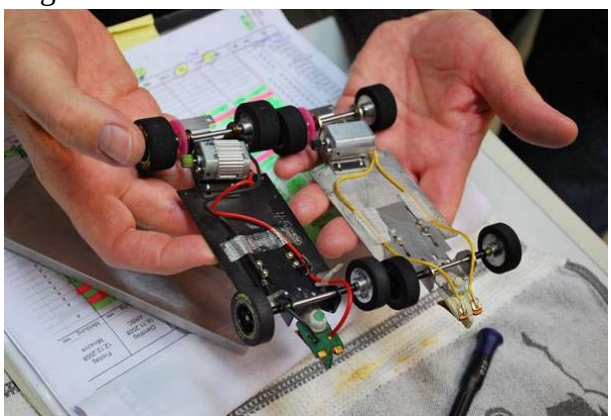
Die technische Abnahme:

Pünktlich um 18.15 Uhr startete man dann mit der technischen Abnahme. Dieses mal durchgeführt durch einen der Rennleiter Frieder L.

...Technische Abnahme mit Motorenprüfer

Obwohl dieses mal wieder akribisch geprüft wurde konnten auch zum Finale keine Mängel an den Fahrzeugen festgestellt werden.

Jedoch ließ man es sich natürlich nehmen, eingehend die neuen **„Thunder Stockcar Chassis“** aus dem Hause **Jens Scale Racing** zu begutachten. Diese wurde extra noch vor dem Finallauf ins Reglement der Nascar124 aufgenommen und so dann auch direkt in das lokale Reglement übernommen.



...Sakatsu und Thunder Stockcar

Die neuen Chassis im Vergleich mit den alten Sakatsu sind über jeden Zweifel erhaben und absolut Baugleich – und deshalb eine wirkliche Bereicherung für alle deutschlandweit ausgetragenen NASCAR Serien nach dem Sakatsu Reglement!

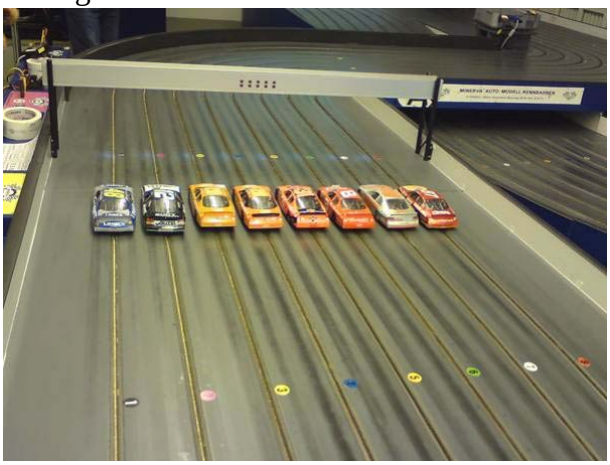
Da sich leider aufgrund technischer Probleme mit der Bepfe sowie noch fehlenden Fahrern der Start verzögerte, nutzte der Rennleiter Frieder L. die Zeit um in einer kurzen Ansprache allen für das Kommen zu danken, aber auch um nochmals erneut auf eine saubere und faire Fahrweise hinzuweisen.

...Ansprache vor dem Rennen

Als sich dann um gegen 19.45 mit ca. 1 Stunde Verspätung die erste Startgruppe auf den Weg machen sollte, war bereits Hektik und Nervosität unter den Fahrern ausgebrochen…

…die erste Start-Gruppe:

Zur ersten Startgruppe stellten sich wie üblich die hinteren Fahrer der Tabelle sowie alle neu hinzugekommen Fahrer auf:

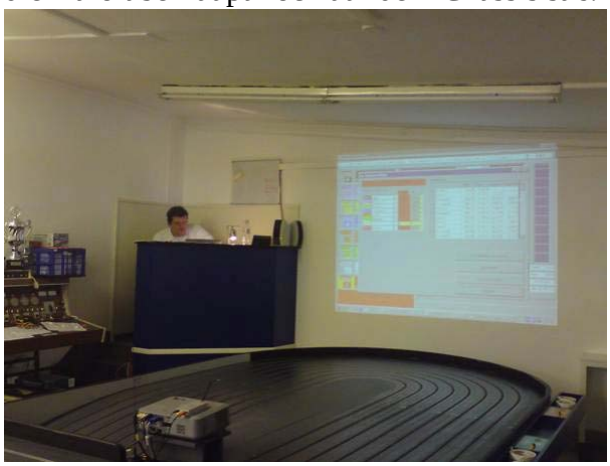


...Das Starterfeld der ersten Gruppe

Hier sollten nun in einem Rennen von 8 x 4 Minuten (32 Minuten netto) sich die ersten Fahrer auf den Weg machen, um sich einen Platz in der Spitzengruppe zu sichern….

Hierzu gehörten unter anderem Thomas H., Rolf N., Peter S., Michael M., Charlie S., sowie die neu hinzugekommenen Patrick F., Stefan und Marcel K.

Bereits am Anfang des ersten Stints zeigten die Kämpfer in dieser Gruppe, dass die Einsetzer alle Hände voll zu tun haben würden. Und während sich vorne noch Patrick gefolgt von Thomas absetzten konnte, kämpften dahinter Rolf, Peter und Michael einen engen Kampf – während Charlie, Stefan und Marcel mehr mit sich, den ungewohnten Autos und der neuen Strecke zu kämpfen hatten.
So sah man leider unzählige Abflüge, diverse kleinere und große Karambolagen und unzählige Chaosphasen. Diese hatten jedoch den Vorteil, dass auch die Fahrzeuge mit entsprechend getapeten Karossen wieder zurück ins Renngeschehen eingreifen konnten. Und so sah man bereits nach 4 Stints 2 Karos, welche eine schöne „Wickel-Tapung“ hatten, damit die Karo überhaupt noch auf dem Chassis saß.



...so ruhig hatte es die Rennleitung nur vor dem Rennen. Danach war es ein „HotSpot“

Während des insgesamt 1,5 Stunden dauernden ersten Laufs wurde die Strecke dann auch immer wieder von kleineren Plastikteilen gereinigt, welche einfach nicht mehr mitfahren wollten. Doch auch durch das geringere Leistungsgewicht wollte einigen Fahrern der Weg an die Spitze nicht mehr gelingen.
Nachdem das Fahrzeug von Patrick dann auch noch mit Getriebeproblemen zu kämpfen hatte und Motor- und Achsritzel immer mehr der Meinung waren eine „glatte Einheit“ zu bilden, konnte sich Thomas an der Spitze entsprechend absetzten.

Am Ende konnte er sich dann mit 360,61 Runden vor Patrick mit 358,28 Runden durchsetzten. Daher blieb es bis zum Ende des Laufs absolut knapp und Rolf konnte sich ganz eng mit 352,11 Runden, vor Peter, der noch immer an seiner Stoßstange klebte mit 352,07 Runden und Michael mit 348,08 Runden durchsetzen.
Stefan K. bildete dann mit dem sechsten Platz in dieser Gruppe den ersten der weiteren Verfolger.
Der fliegende Holländer Charlie mit seinem Fahrzeug im typischen „Oranje“ kam mit einigem Zusatzgewicht durch Klebeband, welches das Gewicht des fehlenden Teils vermutlich wieder ausglich, mit 331,29 Runden auf P7 an. Geschlossen wurde das Feld dann von Marcel, der sein Leihfahrzeug mit 328,28 Runden nach Ablauf der 32 Minuten abstellte.

…die zweite Start-Gruppe:

Hier reihten sich nun die Führenden in der Tabelle ein um die Hatz auf die gesetzten 360 Runden aufzunehmen.
Als Führender in der Tabelle mit 1.020 Punkten nahm nun Dirk N. mit seinem noch immer glänzend fahrenden Scooby Doo Taurus am Start Platz, gefolgt von André K.(810 Punkte), heute mit seinem FedEx Chevy am Start. Als Dritter gesellte sich dann, bereits durch seinen Einsatz als Rennleiter des ersten Laufs gestresst, Frieder L. (580 Punkte) mit seinem DuPont Chevy an die Strecke. Jedoch hatten die nun folgenden Mehmet S. (540 Punkte), Ingo H. (510 Punkte) und Thorsten S. (500 Punkte) noch die Möglichkeit, Frieder den vierten Platz in der Gesamtwertung abspenstig zu machen. Ergänzt wurde das Feld durch Manfred S. (440 Punkte), bei diesem Lauf mit dem UPS Leih-Fahrzeugs des HeideHenkers unterwegs.

...das Starterfeld der zweiten Gruppe

Vom Start weg legte Dirk direkt ein schnelles Rennen vor und glänzende mit Rundenzeiten zwischen 4,9 und 5 Sekunden. Der einzige, der noch auf seinen Fersen bleiben konnte war

André. Beide waren in der Lage sich halbwegs aus allen größeren Rangeleien auf der Strecke herausgehalten, denn auch in dieser Gruppe stand doch der ein oder andere des öfteren mal neben dem Slot.
Manfred, der neben der Fahrt auf der Minerva bei der Veranstaltung auch sehr das Gespräch mit seinem NASCARo Ingo genoss, lieferte sich entsprechend Duelle mit ihm auf der Strecke, in welchen auch noch Mehmet mit drin steckte.
Thorsten S. hatte leider nach einigen Karambolagen ebenso eine dieser schönen „Rund-um-Klebebänder“ zur Karossenbefestigung – während Frieder, bedingt durch Elektrikprobleme, nur am Ende des Feldes mitfahren konnte.

Durch wesentlich weniger Chaosphasen, trotz einiger Abflüge, war dieser Lauf dann bereits nach 1 Stunde beendet und nach einem starken Rennen ließ leider der Motor von Dirk N. etwas nach und so konnte sich André (mit konstanten Zeiten von 4,9-5,0 Sekunden doch noch den Sieg sichern. Bei der Zielankunft hatte er dann auf P1 376,28 Runden, gefolgt von Dirk mit 374,75 Runden.
Mit einem gewissen Sicherheits-Abstand von über 10 Runden folgte dann Manfred (365,69). Noch weiter zurück lagen Mehmet (358,13) gefolgt von Ingo H. (353,66 Runden).
Durch die technischen Probleme weit zurück gereicht wurden Thorsten S. (342,06 Runden) und Frieder L. (331,05 Runden).

… und nun:

Bedingt durch die bereits fortgeschrittene Uhrzeit und das man nun noch 2 Siegerehrungen, sowie die Gesamtehrung mit Tombola machen wollte und der ernüchternden Feststellung, dass einige Fahrzeuge erst einmal eine „Generalüberholung“ brauchen würden, entschied man sich dann gemeinsam, den sonst üblichen zweiten Turn abzusagen und das Ergebnis des ersten Laufs dann auch als Endresultat zu werten.

Ergebnis:

Das Ergebnis des heutigen Tages sah dann wie folgt aus:

Platz	Fahrer	Runden	Punkte
1	André K.	376,28	150
2	Dirk N.	374,75	140
3	Manfred S.	365,69	130
4	Thomas H.	360,61	120
5	Patrick F.	358,28	110
6	Mehmet S.	358,13	100
7	Ingo H.	353,66	90
8	Rolf N.	352,11	80
9	Peter S.	352,07	70
10	Michael M.	348,08	60
11	Thorsten S.	342,06	50
12	Stefan K.	333,10	40
13	Charly S.	331,29	30
14	Frieder L.	331,05	20
15	Marcel K.	328,28	10

Tabelle:

Durch das Ergebnis des heutigen Tages konnte sich André K. noch auf P2 vorschieben, während Frieder L. den eigentlich sicher geglaubten vierten Platz noch abgeben musste und am Ende der Saison gemeinsam mit Nick S. (Ingo H.) gemeinsam auf Platz 5 landete.
Die Tabelle im Einzelnen:

Platz	Teilnahme	Punkte	Fahrer
1	8	1.160	Dirk N.
2	8	960	André K.
3	7	890	Andreas F.
4	7	640	Mehmet S.
5	6	600	Ingo H.
5	8	600	Frieder L.
7	5	570	Manfred S.
8	5	550	Thorsten S.
9	8	540	Thomas H.
10	4	420	Michael v.B.
11	8	380	Rolf N.
12	5	360	Peter S.
13	3	360	Oscar H.
14	4	260	Holger R.
15	5	240	Michael M.
16	3	230	Jan O.
17	2	130	Peter F.
18	1	110	Patrick F.
19	1	90	Justus G.
20	1	60	Chris B.
21	2	50	Charly S.
22	1	40	Stefan K.
23	1	30	Jens G.
24	1	10	Marcel K.

Fazit:

Es war eine Saison, welche ab dem Eröffnungslauf auf der Minerva allen Fahrern einen großen Spaß bereitet hat. Denn wo haben alle Fahrer schon einmal die Möglichkeit, sich mit vergleichbarem Material, mit Fahrzeugen, welche nicht unbedingt der Norm der Slotfahrzeuge (tief und breit) entsprechen, zu messen?

Der besondere Dank der Organisatoren Frieder Lenz und André Kaczmarek geht an dieser Stelle an alle, die in dieser ersten Saison mitgefahren sind und diese Serie so auch über die Stadtgrenzen von Düsseldorf hinaus zu einem großen Event haben werden lassen, der mittlerweile schon in ganz Deutschland ein gewisses Ansehen erreicht hat!

Unser weiterer Dank gilt aber auch an die 4 Streckenbetreiber, welche es uns ermöglicht haben in dieser Saison auf 4 Holzbahnen in Düsseldorf zu fahren.

Leider steht zu diesem Zeitpunkt schon fest, dass wir in der nächsten Saison (welche bereits am 23. Januar 2009 auf der Minerva ihren Eröffnungslauf hat) nicht mehr auf alle 4 Bahnen zurück greifen können.

Wir werden im Jahr 2009 nicht mehr auf der ehemalige DSC Bahn in Gerresheim gastieren und suchen zum jetzigen Zeitpunkt noch eine adäquate Ausweichmöglichkeit.
(Interessenten werden gebeten, sich doch unter dv250@1zu24slot.de bei den Organisatoren zu melden)

Ebenso hat leider das Renncenter amoslot bereits im September seine Pforten geschlossen. Dessen Bahnen wurden jedoch von uns gekauft und werden nun in Eigenregie des SRC 1zu24slot e.V. in einem eigenen Renncenter in Düsseldorf auf der Harffstrasse ab ca. Mitte Februar weiter betrieben.
Weiteres hierzu wird in einer der nächsten Ausgaben der WWW, so wie in den bekannten Medien veröffentlicht.

Voranmeldungen für die Veranstaltungen in der nächste Saison nehmen wir selbstverständlich über unsere Webseite www.1zu24slot.de bereits entgegen.
Ebenso findet sich eine ausführliche Tabelle unter www.1zu24slot.de, sowie auch das aktuelle Ergebnis dieser als Download.

Wie geht es weiter:

Saison 2009	**Termine**	**Strecke**
Lauf 1	Fr 23. Jan. 09	Minerva
Lauf 2	Fr 13. Mär. 09	t.b.a.
Lauf 3	Di 28. Apr. 28	SoKo Keller
Lauf 4	Di 19. Mai 09	SRC 1zu24slot
Lauf 5	Fr 04. Sep. 09	t.b.a.
Lauf 6	Di 06. Okt. 09	SoKo Keller
Lauf 7	Di 10. Nov. 09	SRC 1zu24slot
Lauf 8	Di 08. Dez. 09	Minerva

Gruß und bleibt immer im Slot
André (der Heide Henker) www.1zu24slot.de

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

Craftsman Truck Series

4. Lauf am 10. Dezember 2008 in DU Mündelheim

geschrieben von Nick Speedman

. . . das klappte wieder wie am Schnürchen. Eine Rennveranstaltung abends am einen Wochentag hat nach wie vor unbestreitbare Vorteile. Durch den angekündigten Rennstart um 20:30h war es jedem möglich, mit einem Umweg nach Hause rechtzeitig zu erscheinen. Holger Krampitz musste sich heute den Umweg sparen und kam direkt vom Flughafen zu uns. Im Gepäck hatte er eine Großpackung Schweizer Schoki in kleinen unterschiedlichen Täfelchen. Damit hatten die Nichtraucher auch was zu Naschen. Heute gab es vor dem Rennstart noch eine heiße Gulaschsuppe.

. . . Craftsman Truck im Park Fermé !!

Kompakt . . .

- **…4. Sieg von Andreas Thierfelder !!**
- **…Heimbahnfahrer wieder die Favoriten, Dirk Neuhaus P7 der erste nicht Mündelheimer..!!**
- **…16 Racer am Start, damit locker 4 Startgruppen !!**

Adresse

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

Url

SRC DU - Sued (Mündelheim)

Strecke

4-spurig, Carrera, ca. 33m lang

So . . .

. . . konnte in den Clubräumen des SRC DU-Süd in Mündelheim am Mittwoch schon kurz vor 19:00h das Training aufgenommen werden. Die Neuigkeiten aus der Szene waren schnell erzählt. Die Reifen wurden nochmals nachgeschliffen, das Gewicht kontrolliert und den Boliden der Abnahme übergeben.

…wann geht die Quali los !!

Die..

…Quali macht mittlerweile allen riesigen Spaß, weil ja gesäumt von allerlei Spott, dann letztlich die gefahrene Zeit alle Lügen straft. Die Zeiten lagen zwischen 8,758 – 9,855 sec für die schnellste Runde. Oliver Stork sicherte sich diesmal die Spur 1 mit der besten Quali. Andreas TH und der Schoki-Spender Holger blieben ebenfalls unter den magischen 9,0 sec. Die Startgruppen wurden dann doch noch ein wenig nach den Schlafgewohnheiten der Racer geordnet.

…Holger heute im Sacko !!

Lauf vier der Saison …

…2008 konnte somit starten. Andre+, Hermann, Roland und Dirk N. konnten damit in der ersten Startgruppe starten. Nach 4*5 min. war es klar: Dirk (P7) wurde der eindeutige Gruppensieger.

Die Startgruppe 2 hatte Ralf, Andreas Trebsdorf, Benny und Justin als Paarung. Benny machte diesmal seinen Mitstreitern dass Leben schwer. Und die Slotcars mussten manchen Kontakt erleiden. Aber glücklicher Weise fanden sich auch alle Teile direkt wieder. Der Glückliche war demzufolge Ralf Neumann mit (P10) 121,46 Rd. als der Gruppensieger.

Ohne Pause standen direkt die vier Jungs der Startgruppe 3 am Regler. Manfred, Gerhart, Ingo und HaJü. Die extrem gute Stromversorgung der Mündelheimer Bahn macht jedes gute Ergebnis möglich. Somit kämpfte sich Manfred auf P3 mit 129,33 Rd. Gerhart Breker als Gruppenzweiter stand zum Schluss mit Rang 5 und 127,62 Rd. auf der Ergebnisliste.

…Startgruppe 4 am 10.12.008 !!

Die . . .

… Entscheidung musste wieder in der Startgruppe 4 fallen. Andreas Thierfelder könnte mit einem Sieg alle bisherigen Läufe der Saison 2008 gewinnen. So kam es dann auch: Oliver und Andreas waren direkt auf 130 Rd. Kurs. Die beiden weiteren Gruppenfahrer wurden zwar nicht zu Statisten, konnten aber das Tempo nicht mithalten und machten in der zweiten Rennhälfte für die Vorbeifliegenden immer Platz. Andreas TH konnte einen Vorsprung von einer halben Runde gut verwalten, sodass er als Tagessieger mit 133,53 Rd.☺☺ feststand. Gleichbedeutend hiermit wird er auch der Craftsman Truck Meister für die Saison 2008. Wir gratulieren schon mal in aller Bescheidenheit. Die beiden Verfolger in der Meisterschaft Oliver und Manfred Stork können nichts mehr ausrichten.

Der Sportgeist wird sie aber auch beim letzten Lauf der Saison antreten lassen, denn sonst ist Platz 2 futsch, da sie beide erst drei Läufe mitgefahren sind.

…Startgruppe 3 am 10.09.2008..!!

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 5** in Kurzform: A. Thierfelder, O. Stork, M. Stork, V. Schulte, G. Breker

Wie immer unser Dank an die Jungs vom SRC DU-Mündelheim für den netten Rennabend und die daraus gewonnen Erkenntnissen. Für heute verabschieden wir uns als IG Truck Race und verweisen auf die nächsten Termin bei SOKO-Keller am 14.01.2009 auch ab 19:00h.

Die weiteren Termine…

#	Datum	Ort	Bahn
5.	Mi. 14.01.09	Düsseldorf	SOKO-Keller
-	**Craftsman**	**Truck**	**Saison 2009**
1.	Mi. 11.03.09	Duisburg	DU-Mündelheim
2.	Mi. 22.04.09	Düsseldorf	SOKO-Keller
3.	Mi. 13.05.09	Kamp-Lintfort	Plastikmodellcenter P.M.
4.	Mi. 23.09.09	Düsseldorf	SRC 1zu24 Slot
5.	Mi. 11.11.09	Düsseldorf	SOKO-Keller
6.	Mi. 09.12.08	Duisburg	DU-Mündelheim

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

NASCAR Grand National

9. Lauf am 7. Dezember 2008 in Moers

geschrieben von Manfred Stork

…Einige der Grand National Teilnehmer, die seit 1997 an dieser Serie teilnahmen, kamen mit dem Vorschlag, auch mit den Autos vor 1960 zu fahren. Eine eigene Rennserie dafür wäre zu viel gewesen – deshalb sollte am Ende des Jahres ein Rennen ohne Meisterschafts-Status gefahren werden –aus schierer Freude an diesen Autos.

Da der Vorschlag vom Kamp-Lintforter Carrera-Club kam, wurde erstmals im Jahr 2000 ein solches Rennen in Kamp-Lintfort ausgerichtet. Sogleich stellten 17 Starter ihre Boliden aus den 50er Jahren an den Start. Bis 2002 (21 Starter) wurde in Kamp-Lintfort gefahren, ab 2003 in Moers, als der Carrera-Club sich aus Kamp-Lintfort löste und in Moers eine eigene Bahn gebaut hatte.

. . . Blick über die Bahn in Moers Richtung Rennleiterplatz !!

Kompakt . . .

- **zweiter Saisonerfolg für Peter Recker, Gratulation !!☺☺**
- **18 NASCARos am Sonntag am Start**
- **gemütliches Beisammensein des harten Kern !!**

Adresse

SRC Niederrhein
Im Moerser Feld 5
47441 Moers

Url

www.src-niederrhein.de

Strecke

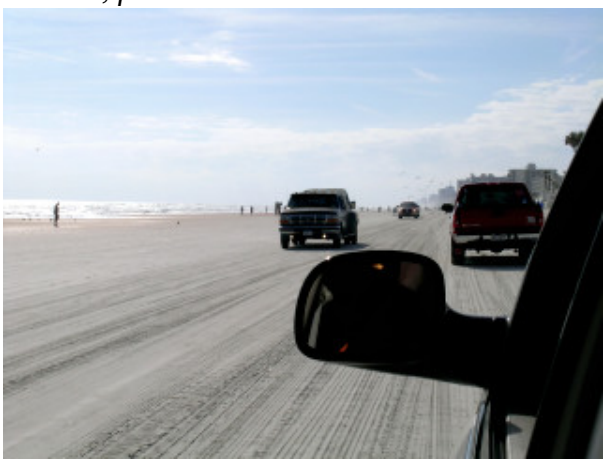
6-spurig, Carrera, ca. 35,8m lang

Der Start von NASCAR . . .

aufbereitet von Nick Speedman

…die Anfänge von Stock Car Rennen - unorganisiert und ohne festes Regelwerk - reichen in die Zeit der Prohibition zurück. Fahrer die den „Moonshine“ in ihren Wagen auslieferten, mussten sich vor der Staatsmacht oft genug durch wilde Autojagden vor der Festnahme entziehen. In der Folge zitiere ich aus dem NASCAR Buch von Greg Fielden aus den Jahren 1950 bis 1960, das jährlich neu erscheint und durch ein weiteres Jahr NASCAR Geschichte erweitert wird. Reiner Melching hat bereits einen Teil der Geschichten ins Deutsche übersetzt, was hoffen lässt, dass bald eine deutschen Fassung das Greg Fielden Buch erscheinen wird. Greg Fielden berichtet:

Bald schon begannen die "Bootlegger" sich in lockeren Abständen an Wochenenden zu treffen, um herauszufinden, wer den schnellsten Wagen hatte. Die dabei zusammenkommenden Zuschauermengen, brachten einen Mann mit Namen: William H. G. "Bill" France, auf die Idee, organisierte Rennen, auf abgesperrten Terrain, für diese Fahrer zu veranstalten.



….der südliche Teil von Daytona Beach..!!!

Im Sommer 1938 war es soweit. Auf dem abgesperrten, leeren Strand von Daytona Beach in Florida, fand das erste offizielle Rennen für die "Bootlegger" statt. Der Sieger erhielt so brauchbare Trophäen wie eine Flasche Rum, eine Kiste Zigarren und einen Kanister mit Motoröl. (Ein frühes Beispiel von Sponsoring)

Unterbrochen durch den 2. Weltkrieg wurde erst in den Nachkriegsjahren der Stock Car Sport wieder belebt: *Dabei wurden viele lokale Organisationen für Autorennen gegründet, je-*

de mit eigenen Regeln; aber keine war in der Lage landesweit aufzutreten. Am 14.Dezember 1947 versammelte Bill France 35 Veranstalter und Förderer von Autorennen aus dem Osten und mittleren Westen, in der Ebony Bar in Daytona. In den folgenden 3 Tagen entstand eine Organisation, mit Regelwerk und Spezifikationen für Rennen mit normal käuflichen Autos. Der Name dieser Organisation, dem Bill France bis 1972 als Präsident vorstand, lebt bis heute: ***National Association for Stock Car Auto Racing***

…Johnny Mantz !!

Bereits beim ersten offiziellen Rennen 1949, waren die Fahrer mit Buick, Cadillac, Chrysler, Ford, Hudson, Kaiser, Lincoln, Mercury und Oldsmobile – also neun verschiedenen Marken an den Start gegangen.

Darlington und der kleine schwarze Plymouth

Die Geschichte könnte anfangen mit: "Es war einmal ein kleiner schwarzer Plymouth, der machte...". Und ihr werdet euch fragen, was machte er? Nun, ich werde euch erzählen, was unser kleiner schwarzer Plymouth getan hat. Am 4. September 1950 startete er, zusammen mit 74 großen Cadillacs, Lincolns, Oldsmobiles und Buicks, bei NASCARS's erstem 500 Meilen Stock Car Rennen, und steckte sie alle in die Tasche.

Johnny war Hollywood Stuntman und hatte den Spitznahmen Madman–Mantz. Sein Trick bestand darin, mit Pickup Reifen und einem 6 Zyl. Motor die Distanz zu bezwingen. Die Konkurrenten mussten durch hohen Reifenverschleiß häufige Boxenstopps einlegen. Hier holte Madman jeweils die Zeit zurück und siegte mit 2 Runden Vorsprung vor Fireball Roberts. Johnny´s Wagen wurde nach dem Rennen total zerlegt, es wurde aber kein Verstoß gegen die Regeln gefunden.

… der kleine Plymouth in Darlington!!

…das Fabulous Hudson Hornet Team !!

So siegte Johnny Mantz im ersten Southern 500 für Stock Cars in Darlington, kassierte ein Preisgeld von $10.510 und kehrte zurück nach Hollywood. Der kleine schwarze Plymouth, nun, der steht heute auf einem gebührenden Platz im Joe Weatherly Stock Car Museum (heute Hall of Fame in Darlington) *das auf dem Gelände des Darlington Raceway in South Carolina beheimatet ist.*

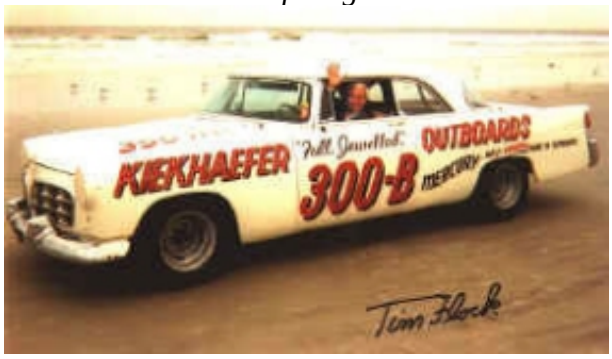
…early Modified aus den 1940er Jahren!!

Auch während der Saison 1951 suspendierte und/oder bestrafte NASCAR eine Anzahl von Fahrern. Unter anderem auch das Gründungsmitglied und ersten Schatzmeister Mars-

hall Teague. Der öffnete seinerseits die Türen für die direkte Unterstützung durch Automobilhersteller, indem er sich und sein Team an die Hudson Motor Co. verkaufte. Hudson unterstützte und finanzierte das FABULOUS Hudson Team mit Marshall Teague als Teamchef wie auch als Fahrer. Die Hudson beherrschten den NASCAR Szene in den Jahren 1951-53, wobei durch Punkteentzug wegen Fahrens in anderen Rennserien selten der beste Fahrer auch Meister wurde.

…Red Byron NASCAR Champion 1948 !!

1952 *Führend auf der Jagd nach den opulenten Preisgeldern waren Herb Thomas und Tim Flock, die sich die gesamte Saison 1952 ein spannendes Kopf an Kopf Rennen lieferten. Vor dem letzten Rennen trennten die Zwei nur 200 Punkte in der Tabelle. Beim Saisonfinale in West Palm Beach, am 10. November, sicherte sich Tim Flock seinen ersten Grand National Titel. Er tat es auf spektakuläre Art und Weise. In der 164. Runde fuhr er mit seinem Hudson in die Leitplanken, überschlug sich, und rutschte auf dem Dach die Zielgerade entlang. Herb Thomas gewann zwar dieses Rennen, aber der zwölfte Platz des auf dem Dach liegenden Tim Flock reichte zur Meisterschaft mit 106 Punkten Vorsprung.*



…Chrysler 300 Lettercar des Kiekhaefer Team!

Carl Kiekhaefer tritt erstmals 1955 in Daytona an, und ist am Ende der Saison einer der einflussreichsten Männer der NASCAR Grand National Serie. Seine Millionen, die der Jungunternehmer mit seiner Firma Mercury Outboard aus Fond Du Lac, Wisconsin, gemacht hatte, hievten den Stock Car Sport auf eine neue, bisher unbekannte professionelle Ebene. Er war überzeugt davon, dass sein Firmenlogo auf einem Siegerwagen, den Verkauf seiner Bootsmotoren fördern würde. Er stieg somit ganz gezielt mit dem Ziel des geschäftlichen Erfolges in den Stock Car Sport ein.

…Olds 88 Fleetline von Buck Baker !!

Während für die Teilnehmer der vergangenen sechs Jahre der Spaßfaktor noch im Vordergrund gestanden hatte, war jetzt eine neue Dimension erreicht worden. Bisher waren alle Teams, wenn sie sich ein wenig Mühe gaben, auch konkurrenzfähig, und selbst wenn es mal nicht so lief, blieb man ungebrochen optimistisch.

…Überrollbügel und Fallschirmspringergurte !

Carl Kiekhaefer änderte das alles. Die Saison 1955 war für die unverwüstlichen Chrysler 300 Kiekhaefers nur Aufwärmtraining. Seine Wagen siegten in 22 Rennen, bei 40 Starts.

Sein wichtigster Fahrer Tim Flock allein, gewann davon 18, und holte sich den Grand National Titel.

Die Rennfans pfiffen die siegreichen Fahrer des Kiekhaefer Teams aus, da die Zeit noch nicht reif war für durchstrukturierte Rennteams. Die Zuschauer wollten lieber die Fahrer und vorbereiteten Fahrzeuge von der Tankstelle aus Ihrem Ort sehen. Rennsport als Marketing Bühne, dass passte den Fans einfach nicht.

…Russ Truelove einer der ältesten NASCAR Driver ´53 - ´57 vor seinem 56er Mercury..!!

Carl Kiekhaefer zog sich am Ende der Saison´56 aus dem Renngeschäft zurück, und niemand bei NASCAR hörte wieder etwas von ihm, bis er 25 Jahre später in die Hall of Fame der Motorsports Press Association aufgenommen wurde. 1956 gewannen seine Wagen 30 Rennen bei 50 Starts. In dem kurzen zweijährigen Gastspiel waren es 52 Siege bei 90 Starts. Rekordmarken, die auch die folgenden Jahrzehnte überdauerten.

…kleines NASCAR Treffen am Daytona Lighthouse am Samstagmorgen vor dem Daytona 500 Hauptrennen..!!

In den fünfziger Jahren gab es nur drei asphaltierte Rennstrecken im NASCAR Kalender; Darlington, Raleigh und Memphis-Arkansas. Übrig geblieben war der Darlington Speedway, der aus Fehlern beim Landkauf eiförmig angelegt werden musste und heute noch die Form hat. Die beiden anderen Asphalt Speedways mussten aus Finanznot für immer in den 1950er Jahren schließen. Dafür wurde nach 4-jähriger Bauzeit 1959 das 2,5 Meilen Oval des Daytona Speedway eröffnet. Und da es auch ein Gegenstück zum Indianapolis Speedway sein sollte, wurden direkt in der ersten Speedweek 1959 Geschwindigkeit Rekorde durchgeführt. Einer davon führte zum tödlichen Unfall von Marshall Teague. Gerg Fielden schildert es so:

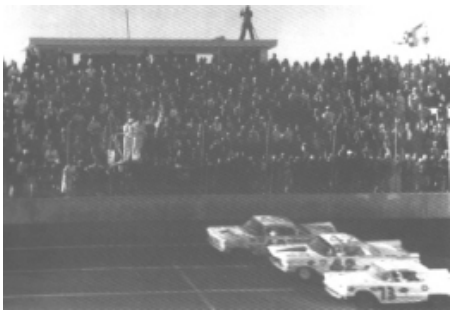
…Daytona Speedway heute..!!

1959 Am folgenden Montag enthüllte Chapman Root aus Terre Haut, Indiana, den neuen Sumar Special Indianapolis Wagen in der Garage Area. Mit dem einheimischen Marshall Teague am Steuer, war ein Angriff auf den Weltrekord für Fahrzeuge auf geschlossenen Rennstrecken geplant. Er und Teague waren aber überzeugt, das der Weltrekord in ein paar Tagen ihnen gehören würde. Marshall Teague fuhr bei ersten Testrunden bereits 171,82 mph.

…´54 Firebird 1 als Vorbild des Pokals..!!

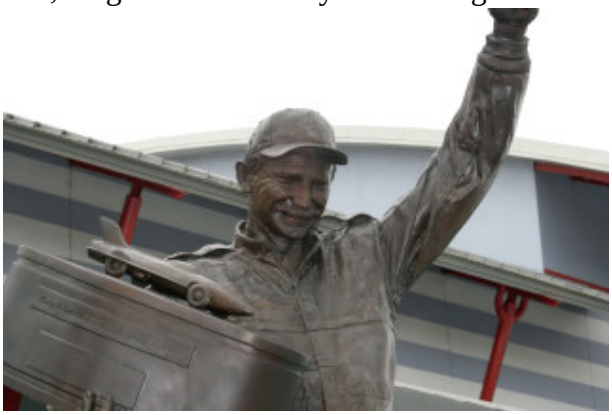
"Im Laufe der Woche werden wir ernst machen !" Bei weiteren Testfahren unter leicht böigen Wind passierte es dann: *Er berührte die Innenmauer, überschlug sich fünfmal und rutschte 500 Meter die Strecke entlang, bevor er liegen blieb. Teague, wurde festgeschnallt mit seinem Sitz herausgeschleudert und blieb 50 Meter vom zerstörten Wagen entfernt liegen. Er starb vor seiner Ankunft im Krankenhaus. Momente vor den tragischen Runden hatte Teague noch erklärt: "Wir versuchen die richtige Übersetzung und Gewichtsbalance zu finden. Das ist die tollste Strecke der ganzen Welt. Aber man täuscht sich schnell. Wenn du mit 165 mph unterwegs bist, ist es ein Gefühl wie 135 mph. Ich fühl mich hier sicherer als auf dem Highway 92."*

Das Hauptrennen, das Daytona 500 am 22.02.1959 endet mit einen bis dahin nicht vorgekommenen Fotofinish. Wobei nur zwei der drei Wagen in der führenden Runde waren. Joe Weatherly #49, 2 Runden Rückstand, blockierte mit seiner Fahrweise, das klare Überholen von Lee Petty #42 und Johnny Beauchamp #73. Nach dem Abwinken hatte die Rennleitung Johnny auf dem T-Bird #73 als den Sieger ausgemacht. Als der falsche Sieger über Lautsprecher verkündet wurde protestieren die Zuschauer und waren mit der Entscheidung nicht zufrieden. Daher wurden Fotos und Filmaufnahmen gesucht, die eindeutig den Zieleinlauf dokumentierten.



… Zielfoto des 1. Daytona 500 Rennens !!

Am Mittwoch, drei Tage nach dem Rennen, traf der entwickelte Film von Hearst Metrone News of the Week aus New York in Daytona ein. Dieser Filmausschnitt bewies nun endlich, dass Lee Petty das erste Daytona 500 gewonnen hatte. Um 18.00 Uhr, fast genau 61 Stunden nach dem Zieleinlauf, wurde der offizielle Sieger verkündet. "Der Film hat gezeigt, das die Wagen von Beauchamp und Petty ihre Positionen, die auf allen Fotos vor dem Zieleinlauf zu sehen waren, nicht mehr verändert haben," sagte France. "Petty ist der Sieger."



…Dale Earnhardt mit dem Daytona Pokal..!!

Die 1950er Jahre waren für NASCAR eine Zeit des Kampfes zwischen den Landesweiten Motorsportverbänden und der Anerkennung der Nationalweite Rennserien. Dies war nicht gelungen, sogar die Politik hatte kräftig gegen die NASCAR Rennen als ökologischen Schwachsinn gewettert, und die Hersteller dazu verpflichtet, bei der Werbung für Ihre Fahrzeuge auf die Leistungsdaten zu verzichten. Die 1960er Jahren gingen dann genauso turbulent weiter. Ab 1962 wurden die Convertibles, die bis dahin fester Bestandteil der NASCAR Rennen waren, gestrichen. Ebenso wurde die Restriktion auf 428 Cuinch Hubraum (ca. 7 Liter) erlassen. Aber von den Ereignissen kann Manfred auch mal später Berichten.

…weitere Slotcar

. . . Andre Tellmann (P10), Mel Larson !!

. . .Curtis Turner # 99, Manfred Stork P 2.!!

. . die Parde der Convertibles..!!

Heat 1 . . .

Nachdem sich 2007 nur 13 NASCARO's mit diesen schmalen und hohen Autos messen wollten, waren es diesmal wieder 18 Unerschrockene, die den Weg nach Moers fanden, auch Dank der guten Beteiligung aus Bad Rothenfelde.

Die Moerser unter der Leitung von Markus Hackstein hatten die Bahn wieder prima für das Rennen mit den GP Reifenvorbereitet, so dass im ersten Heat mehrmals Rundenzeiten von 10,0 Sek. gefahren wurden. Drei Amazonen waren am Start, wobei Lisa Overbeck diesmal das Nachsehen hatte. Sie hatte schwer mit der Moerser Bahn und dem 57er Chevy von Andreas Thierfelder zu kämpfen.

. . . Heidi Gläser P 15, mit 1957er Buck Baker Chevrolet !!

. . .Convertibles im Museum !!

Ergebnis Heat 1

Die **TOP 6**: A. Lippold, M. Stork, P. Recker, R. Pistor, W. Knigge, F. Horster

Heat 2 . . .

. . .in einem starken und engen Mittelfeld setzte sich Willie Knigge gegen den besten Heimfahrer Frank Horster durch. Für vier Fahrer aus der Spitzengruppe war ein Sieg möglich. Andreas Lippold führte knapp nach dem ersten Durchgang. Ralf Pistor hatte im 2. Heat schon den Rückstand vom vorigen Lauf wettgemacht, bis er auf der letzten Spur durch mehrere Abflüge wie beim ersten Mal wieder den 4. Rang inne hatte.

Die **TOP 6**: P. Recker, M. Stork, , A. Lippold, R. Pistor, W. Knigge, H. Bickenbach

Tagessieger. . .

. . . Peter Recker P1 ☺☺ mit Glen Wood #21 !!

. . . Hermann Pasch P 14, Paul Goldsmith #31.!!

Ergebnis Tageswertung. . .

Die **TOP 6**: P. Recker, M. Stork, A. Lippold, R. Pistor, W. Knigge, F. Horster

Cedits . . .

. . . Alle hatten Spaß bei dieser Veranstaltung und ein Danke Schön geht an die Moerser, die an diesem Adventssonntag für ein interessan-

tes und lockeres Rennen sorgten und großen Anteil an dem Gelingen hatten.
Durch zügiges Durchziehen der einzelnen Gruppen waren wir schon vor 17.00 Uhr fertig, so dass noch der restliche Adventssonntag den Familien zur Verfügung stand und auch die Bad Rothenfelder rechtzeitig nach Hause kamen. Ein Wermuts-Tropfen ergab sich noch für die Moerser. Bei der letzten Grand National Veranstaltung in Schwerte wurde beschlossen, das 59er Rennen abwechselnd in Moers und Kamp-Lintfort zu fahren, also 2009 in Kamp-Lintfort.

…allen voran meinen Dank an die Gäste, die mit ihren intensiven Vorbereitungen und gut präparierten Slotcars für spannende Rennen gesorgt haben.

...an den SRC Niederrhein, der mit den Clubmitgliedern für den Ablauf der Veranstaltung sorgte.

Alles weitere gibt's hier:
NASCAR Grand National

C/Team-Cup

9. Lauf am 20. Dezember in Wuppertal

geschrieben von Andreas

Zum vierten Mal fand am 20. Dezember das jährliche C/Team-Cup Rennen im Wuppertaler Slot Car Heaven statt.
Wurde das Rennen in den letzten Jahren immer mit 2er Teams im „GT/LM-Modus" ausgetragen, so galt es für dieses Rennen 1.000 km als Renndistanz zurückzulegen. Dafür bestanden die Teams auch aus jeweils 3 Fahrern.

Jedes Auto musste den Kurs im Heaven 1.200 Mal umrunden. Warum ausgerechnet 1.200 ? Ganz einfach: 1.000 km / Maßstab 1:24 / Meter pro Runde = 1.194 Runden. Der Einfachheit halber aufgerundet auf 1.200 Runden = 200 Runden je Spur. Nach jedem der 6 Turns wurde die benötigte Zeit (für jeweils 200 Runden) festgehalten und addiert. Das Team, welches die kürzeste Gesamtzeit für die 1.200 Runden benötigte wurde Sieger.

Aber der Reihe nach.

Schon früh morgens um 9:00 hatte nicht nur der Heaven auf Erden seine Pforten geöffnet. Dauerregen war angesagt. Doch das hielt die Teilnehmer nicht davon ab, frühzeitig anzureisen.

Hatte der ein oder andere vielleicht doch noch ein wenig Training nötig? Oder galt mehr der Technik. Schließlich sind 1.000 km ja kein Pappenstiel.

hektisches Treiben vor dem Rennen.

Von den 6 vorgemeldeten Teams, hatte eines leider kurzfristig abgesagt. Da waren es eben nur noch 5.
Was aber nicht heißen soll, dass es mit 5 Teams keinen Spaß machen sollte. Nun gut. Bedingt dadurch konnte man das Rennen recht entspannt angehen lassen. Besonders was den Zeitplan betraf. Also bloß kein Stress.

Die 5 Teams im Einzelnen:

1. **Plastikquäler**
   a. Sebastian Nockemann
   b. Christian Schnitzler
   c. Stefan Bolz
2. **HPH-Racing**
   a. Thorsten Hesse
   b. Dennis Hesse
   c. Jan Päppinghaus
3. **Die Velberter Teppichrutscher**
   a. Thorsten Huhn
   b. Torsten Joram
   c. Carloz Diz
4. **S-Langsam**
   a. Andreas Hahn
   b. Manfred Rösner
   c. Udo Kaina
5. **Drückerbande Wuppertal**
   a. Werner Bolz
   b. Ralf Christians
   c. Frand Scheid

Erste Spekulationen über die Reihenfolge zum Zieleinlauf ließen auch nicht lange auf sich warten.

Da währe zum einen das Team „Plastikquäler“. Irgendwie war jedem klar, dass wenn kein technisches Problem dazwischen kommt: der 1. Platz wird es schon werden.

Für den 2.Platz wurde das Team „Drückerbande Wuppertal“ gehandelt. Doch den erhoffte sich auch das Team „S-Langsam“.

Das Team „HPH-Racing“ war schlecht einzuschätzen. Zum einen durch die Besetzung mit jungen schnellen Fahrern, zum anderen durch die fast einjährige Slotpause von Familie Hesse.

Dem Team „Die Velberter Teppichrutscher wurde – bedingt durch eine mehrjährige Slotpause und „alten“ Chassis-Material – von Anfang an leider keine besonderen Chancen eingeräumt. Aber „dabei ist alles“, oder?

Genug der Spekulation.

Die Zeit zum freien Training wurde von allen ausgiebig genutzt. Selbst während der technischen Abnahme nutzten andere Teammitglieder noch die Möglichkeit, die Besonderheiten auf dem Kurs im Heaven einzuüben.

Udo Kaina übernahm (als Gruppe-C Chef im Heaven) den Part der technischen Abnahme.

5 Autos? Das sollte kein Problem sein. So ließ man sich ein wenig Zeit. Jedes Team durfte aus dem Club-Motoren-Pool einen ziehen und bei der technischen Abnahme einbauen. Der Rest ging dann auch zügig und problemlos vonstatten.

Mittlerweile hatte die Uhr zwölf geschlagen – Mahlzeit. Nachdem alle gesättigt waren, ging es nun endlich los.

Qualifying

Zu Beginn wurde von der Rennleitung noch einmal der Ablauf des Rennens kurz erläutert und darauf hingewiesen, dass zum Boxenstopp für den Reifenwechsel nur an einer bestimmten Stelle der Bahn angehalten werden durfte und – ganz wichtig – dass die neuen Reifen vor der Montage durch die Rennleitung überprüft werden müssen.

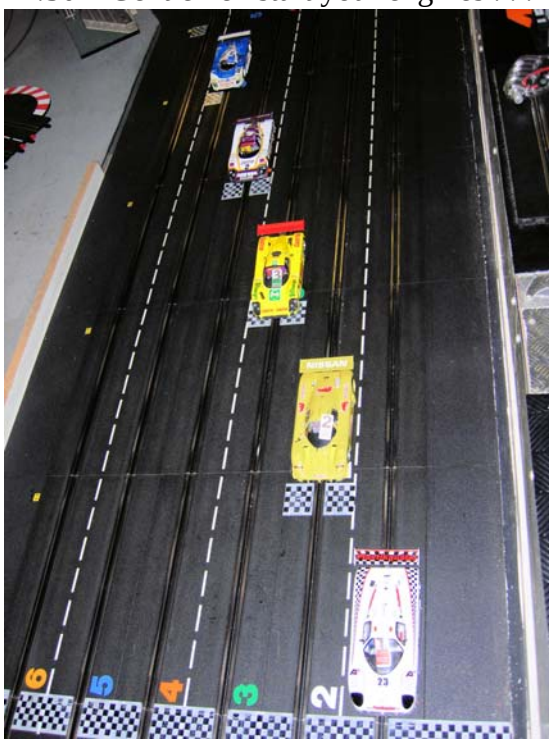
Auf Spur 3 galt es, möglichst viele Runden in 1 Minute zurückzulegen. Dieses Ergebnis war dann für die Startaufstellung bestimmt.

Plastikquäler	7,94 R.
S-Langsam	7,70 R.
Drückerbande Wuppertal	7,57 R.
HPH-Racing	7,34 R.
Die Velberter Teppichrutscher	5,62 R.

Hier bestätigten sich die Vermutungen von oben, oder? Würden die Teams so ins Ziel kommen? Aber 1.000 km sind lang.

The Race

12:50 – Gentlemen start your engines . . .



Die Startaufstellung erfolgte, in Reihen versetzt, nach dem Ergebnis des Qualifyings.
Los ging es: 6 x 200 Runden lagen vor jedem.

1. Lauf von 6

1.	Plastikquäler	26:19,48 Min.
2.	S-Langsam	27:02,85 Min.
3.	Drückerbande W.	27:14,66 Min.
4.	HPH-Racing	28:38,83 Min.
5.	Velberter Teppichr.	35:45,91 Min.

Bei dieser langen Distanz wurde die Chaostste nur einmal benötigt. Alle Achtung!

Nach kurzer Pause für den Spur- und Fahrerwechsel ging es an, die nächsten 200 Runden zu absolvieren.

2. Lauf von 6

1.	Plastikquäler	26:45,32 Min.
2.	Drückerbande W.	28:00,43 Min.
3.	S-Langsam	28:12,77 Min.
4.	HPH-Racing	29:30,91 Min.
5.	Velberter Teppichr.	34:19,77 Min.

Es schien, als wenn das Rennen an dieser Stelle schon entschieden sein könnte. Oder wird sich an der Reihenfolge doch noch was ändern? Schließlich liegen immer noch 800 Runden vor uns.

3. Lauf von 6

1.	Plastikquäler	27:02,75 Min.
2.	S-Langsam	27:22,05 Min.
3.	Drückerbande W.	28:12,80 Min.
4.	HPH-Racing	29:03,81 Min.
5.	Velberter Teppichr.	33:20,94 Min.

Spekulation hin oder her. Die Praxis sieht fast immer anders aus als die Theorie. Das Team S-Langsam hat sich in diesem Lauf den 2. Platz erfahren. Sollte es so weiter gehen? Was ist mit Team HPH-Racing? Leider gab es Probleme beim Boxenstopp.

4. Lauf von 6

1.	Drückerbande W.	27:29,11 Min.
2.	Plastikquäler	27:56,10 Min.
3.	S-Langsam	28:22,98 Min.
4.	HPH-Racing	28:57,32 Min.
5.	Velberter Teppichr.	33:47,65 Min.

Team Drückbande Wuppertal setzt sich an die Spitze. Zumindest für diesen Lauf. Beginnt jetzt eine Aufholjagd, oder ist es der Kampf um die Plätze 2 und 3?

Nach 4 von 6 Läufen konnte niemand den frischen leckeren Waffeln von Elke und Heike wiederstehen. Die Rufe der Rennleitung verhallten im Raum – trotz Mikro. Alle Räder standen still.

Wenn dem so ist, dann werden eben erst einmal die Waffeln verputzt. Pause muss sein. Letztendlich sollte es ja auch ein gemütlicher ruhiger Adventsnachmittag sein.
So zwischendurch haben sich dann auch immer wieder mal ein par Besucher im Heaven eingefunden. Lag es ehr an den leckeren Waffeln, oder vielleicht doch an dem Interesse an unseren Hobby?

Gegen 15:50 erinnerte man sich dann doch wieder – war da nicht noch ein Rennen?

Also los ging es. Die letzen 400 Runden. Ist doch ein Klacks.

Im Gesamtstand sah es bislang so aus:

1. Plastikquäler
2. Drückerbande Wuppertal
3. S-Langsam
4. HPH-Racing
5. Die Velberter Teppichutscher

Kann das Team S-Langsam noch den 2. Platz erreichen?

5. Lauf von 6

1.	Plastikquäler	26:24,85 Min.
2.	Drückerbande W.	28:11,58 Min
3.	S-Langsam	28:57,90 Min.
4.	HPH-Racing	29:37,74 Min.
5.	Velberter Teppichr.	31:47,37 Min.

Das Team Plastikquäler zeigte mit einer 26er Zeit allen noch einmal wo die Latte hängt. Noch 200 Runden, dann sollte das Gesamtergebnis feststehen.

6. Lauf von 6

1.	Plastikquäler	26:42,55 Min.
2.	S-Langsam	26:52,98 Min.
3.	Drückerbande W.	26:54,00 Min
4.	HPH-Racing	29:23,80 Min.
5.	Velberter Teppichr.	31:44,11 Min.

Die ersten drei Teams wollten es zum Schluss noch einmal richtig wissen. Bestzeiten mit deutlich unter 8 Sekunden (7,672 / 7,741 / 7,851) zeigten, dass bis zum bitteren Ende gekämpft wurde. That´s Racing.

1200 Runden = 1.000 km !!!

Das Gesamtergebnis:

1.	Plastikquäler	2:41:11,05 Std.
2.	Drückerbande W.	2:46:02,58 Std.
3.	S-Langsam	2:46:51,53 Std.
4.	HPH-Racing	2:55:12,41 Std.
5.	Velberter Teppichr.	3:20:45,76 Std.

Herzlichen Glückwunsch allen Teilnehmern.

Zum Guten Schluss führte Michael Wagner die Siegerehrung durch.

Bleibt noch ein Dankeschön an alle Teilnehmer für den fairen, schönen, ruhigen, gemütlichen, stressfreien Rennsamstag. Ein besonderes Dankeschön an die Damen vom ~~Grill~~ Catering.

Das Team vom Slot-Car-Heaven wünscht allen eine frohes und ruhiges Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Am Rande notiert:

„altes“ Fahrwerk musste reichen. Nach mehrjähriger Slotpause, gilt es jetzt für das Team aus Velbert einen technischen Rückstand aufzuholen. Aber (siehe im Slotkoffer) da liegt sie schon. Die „neuere?, bessere?“ Fahrwerkstechnik.

Man lernt nie aus. Geduldiger Lehrer Udo Kaina.

Fachsimpelleien im „Rauchgang“

Wie funktioniert das noch mit dem Handy?

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West - C/West

C/West
Perspektive 2009

Die WWW Ausgabe 184 vom 24. November brachte den einleitenden Beitrag für die C/West im kommenden Jahr – nun wird es Zeit, ein Blick darauf zu werfen, was sich zwischenzeitlich so getan hat . . .

Reglement

Verschiedentlich kam in den letzten Tagen die Frage auf, wie das 2009er C/West Reglement denn ausschaue. Die Antwort war leicht zu geben: „Wie das 2008er“ . . . !!☺
Die Initiative für eine deutlich engere Fassung des recht freizügigen Reglements darf als gescheitert angesehen werden – ergo bleibt alles beim Alten . . .

Zu beachten für 2009 ist allerdings, dass viele Clubs eigene Wege bei der **Bereifung** gehen werden. Nicht nur werden drei verschiedene Grundtypen (GP, Moosgummi und PU) eingesetzt, sondern auch – zumindest bei den PU-Reifen – teilweise weitere Beschränkungen auferlegt. Das Spektrum reicht von der Materialausgabe über die Beschränkung auf (bestimmtes, eventuell auch speziell gekennzeichnetes) neues Material bis hin zur völligen Freigabe . . .
Gastfahrer sollten sich bei den veranstaltenden Clubs (oder auf deren Web Seiten) vor einem Besuch also zweckmäßigerweise über das zu verwendende Reifenmaterial informieren . . . !

C/Masters

Das hatten wir schon: Das C/Masters 2008 – geplant für den 24. Januar 2009 – fällt aus . . .

C/Rangliste

Für die sechs zu benennenden Rennen, welche in 2009 für die C/Rangliste gewertet werden, gilt einmal mehr das Sprichwort: „Mühsam nährt sich das Eichhörnchen !“ . . .
Von 10 Clubs bzw. Bahnbetreibern liegen bisher Rückmeldungen vor – das wären also, bezogen auf die theoretisch installierte Basis, so gut 50% Feedback binnen vier Wochen . . . !!
Das könnte man durchaus auch als „stramme Leistung“ bezeichnen . . . ☺☺

#	Club	Bereifung
1.	Rennbahnclub Arnsberg	GP
2.	S.R.I.G. Teuto, Bad Rothenfelde	GP
3.	ScaRaDo, Dortmund	PU neu
4.	Rennpiste, Duisburg	Moosg.
5.	SCR Duisburg-Süd	PU neu
6.	Slot im Pott	Moosg.
7.	Plastikmodellcenter, Kamp-Lintfort	???
8.	CCT Soest	GP
9.	AMS Rennbahnshop, Solingen	PU
10.	Slot Car Heaven, Wuppertal	PU alt

Aber egal – irgendwann geht alles zu Ende, sogar die Frist für die Benennung der sechs Rennen zur C/Rangliste . . .
Abgabeschluss ist der **31. Dezember 2008** – anschließend gilt eine andere Bauernregel: „rien ne vas plus“ . . . ☺☺

C/Team-Cup

Die „50%-Klausel“ scheint ebenso für den C/Team-Cup Gültigkeit zu besitzen . . . !?
Mit dabei wären in 2009 wieder folgende Veranstaltungen:

Datum	Veranstaltung
03.01.2009	Neujahrs-Cup, Carrera Club Oberberg
17.01.2008	6h Rennen, SRC Köln
26.09.2009	1.000km Rennen, ScaRaDo
03.11.2009	3h Rennen, AMS Solingen

Auf Basis von vier gut organisierten Events lässt sich durchaus ein C/Team-Cup 2009 austragen. Also tun wir das !!
Und sollte bis zum 31. Dezember 2008 noch eine Veranstaltung hinzu kommen, lässt sich diese sicherlich noch einbauen.

Die Ausschreibungen für C/Rangliste und C/Team-Cup 2009 sind ab sofort auf der C/West Seite in den Rennserien-West einzusehen . . .

Alles weitere gibt’s hier:
Rennserien West - C/West

Gruppe 245

News für 2009

Bereits die WWW Nr. 170 listete ausführlich die Neuerungen für die 2009er Saison der 245 auf. Nachfolgend sollen deshalb nur noch einige Erinnerungen bzw. Vertiefungen „serviert“ werden . . .

Die in der **Gruppe 245** im kommenden Jahr zwingend vorgeschriebenen (und für die Rennen ausgegebenen) **Kompletträder** vom Typ Scaleauto ProComp-3 sind nun im Fachhandel verfügbar. Lieferbar sind folgende vier Größen, welche direkt die passenden Abmessungen aufweisen:

Bestellnr.	Abmessungen (Ø * Breite)	Außen Ø Felge	für Gruppe …
SC2404P	ø23,25*13mm	15mm	Gr.2 < 2.000cm³
SC2405P	ø24,50*13mm	17mm	Gr.2 > 2.000cm³
SC2406P	ø25,00*13mm	17mm	Gr.4 / Gr.5 16“
SC2407P	ø26,75*13mm	17mm	Gr.5

Alle vier Größen der ProComp-3 für die 245 sind nun mehr im Fachhandel verfügbar . . .

Die Moosgummireifen für die Räder SC2405P bis SC2407P sind als lose Ware ebenfalls über den Fachhandel zu beziehen – allerdings nicht aus derselben Materialcharge wie die ausgegebenen Räder !!

Bestellnr.	Abmessungen	Außen Ø Felge
SC4832	ø29x20mm	16mm

Als Lieferanten kommen alle Fachhändler in Betracht, welche Scaleauto Produkte führen. Die Sponsoren der 245 dürfen jedoch gern bevorzugt gefragt werden . . . !!

Die **Felgeneinsätze** für die zu den Rennen ausgegebenen Kompletträder müssen NICHT von den Teilnehmern installiert werden !!
Entweder werden Felgeneinsätze fester Bestandteil der ausgegebenen Kompletträder sein – oder sie entfallen (bei den ersten Rennen) flächendeckend.
Aktuell laufen Gespräche über die Beschaffung entsprechender Mengen an Felgeneinsätzen . . .

Zur Erinnerung: Sämtliche Vorbildfahrzeuge der 245 haben während ihrer „Karriere“ Langstreckenrennen bestritten. Daher war beim Vorbild eine funktionierende Lichtanlage obligatorisch und ebenso eine „Regenabwehrvorrichtung“ !☺
Dementsprechend besteht für die Saison 2009 die Pflicht, dass bei den 245 Fahrzeugen **Scheibenwischer** sowie **Scheinwerfer** und **Rückleuchten** installiert sein müssen – jedoch alle Drei nicht funktionsfähig !☺
Ausnahme sind hinsichtlich der Frontscheinwerfer lediglich solche Fahrzeuge (z.B. BMW M1 Procar), welche im Vorbild nachweislich über „Schlafaugen“ verfügten . . .

Ohne **verbindliche Voranmeldung** wird in der 245 im kommenden Jahr NICHTS gehen !! Dieses Statement gilt gleichermaßen für die 245 easy* . . .
Letzter Termin für eine Anmeldung ist jeweils der **Dienstag** vor einem Rennen um **Mitternacht**. Später eingehende Vornennungen werden nicht mehr berücksichtigt.

Dass die ab 2009 geltende **Beschränkung** bei der **Teilnehmerzahl** in der 245 greift, ist eher unwahrscheinlich. Sie sei dennoch genannt: Bei 36 Startern ist künftig Schluss . . . !!

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