

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 215 -

20. Juli 2009

Editorial

Moin Folks . . . es herrscht Sommerpause im Westen: Nur die NASCAR Piloten taten bislang etwas im Juli. Erst Mitte August regen sich dann wieder andere Serien. Von daher nahm auch die WWW für drei Wochen eine willkommene Auszeit. Diese durchbricht nun Nick Speedman . . . ☺☺

In der Die „**WILD WEST WEEKLY**“ Nr. 215 berichtet er vom NASCAR Winston-Cup, welcher am vorletzten Wochenende erstmalig in

der Duisburger Rennpiste gastierte . . .

Und damit Nick nicht ganz allein ist, verfasste der Schleichende noch einige Infos zum in gut vier Wochen anstehenden SLP-Cup Meeting in Alsdorf . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston-Cup
4. Lauf am 12. Juli 2009 in Duisburg
- SLP-Cup Meeting
am 21./22. August 2009 in Alsdorf

NASCAR Winston-Cup

4. Lauf am 12. Juli 2009 in Duisburg

geschrieben von Nick Speedman



...am Sonntag des zweiten Juli Wochenendes trafen sich der Kern der Winston-Cup Racer zum 4. Lauf der

Saison 2009 in der Rennpiste in Duisburg Alt Hamborn.



...viele schwungvolle Kurvenkombinationen !

Kompakt . . .

- Sieg für Christian Schnitzler (PQ) mit knapp 6 Runden Vorsprung auf Patrick Meister !!
- Pascal Kissel 2 Tage unermüdlicher Gastgeber – und Reiner Barm fleißiger Rennleiter !!
- 19 Racer(innen) am Start !!

...für die Winston Cup Racer und Pascal Kißel war dieser Lauf eine Premiere. Nicht nur der Autor der Zeilen, sondern auch der Serienchef Manfred Stork war von der richtigen Wahl des Austragungsortes überzeugt. Auch wenn jetzt viele sagen werden, dass sich der Winston-Cup immer mehr zu einer Stadtmeisterschaft entwickeln würde. So waren gerade einige der besagten NASCARos aus Duisburg nicht zum 4. Lauf erschienen. Aus vielerlei Gründen konnten wir nicht die gewünschten 4 Startgruppen mobilisieren. Am Samstag stand nach kurzer Vorbereitung der Bahn ausreichend Trainingszeit für alle zur Verfügung. Da die Rennpiste heute auch zu den Bahnen gehört, die überwiegend mit Moosis befahren werden, kann hier auch ohne große Vorbereitung auf die GP-Tyres weiter gefahren werden. Selbst die Außenspuren hatten direkt ausreichend Grip.

Strecke . . .

Rennpiste
Alleestr. 35 / 37
47166 Duisburg Hamborn

Url

www.rennpiste.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 34,5m lang

Lass' uns schrauben . . .

...lautete die Devise am Samstag zur Haupttrainingszeit. Aber diese Losung konnten nur diejenigen erfüllen, die über ein SLP ähnliches Fahrwerk verfügten. Und die kommen aus der Gruppe der erfolgreichen Plastikquäler ☺☺. Wie dort mit hauchdünnen Schälblechen und sehr viel Kenntnis über die optimale Gewichtsverteilung gearbeitet wurde, erfreut jeden, der mal zusehen kann. Schnell wurden dauerhaft Rundenzeiten um die 8,3s erreicht. Da hatte der Rest das Nachsehen. Hier wurde nur mit dem einen Zahn mehr oder weniger als 15:41 experimentiert. Die Verstellung der Federhärte oder die Veränderung der Auflagehöhe ist bei den meisten verwendeten und eingesetzten Fahrwerken fix und nicht variabel. In der Ergebnistabelle wurden diesmal zur Veranschaulichung die verwendeten Fahrwerke mit aufgeführt. Allen ist natürlich bekannt, dass nicht nur die Technik, sondern auch das Fahrkönnen ☺☺ zählt. Und da sind die Plastikquäler das Maß !!



... das Sonntag Training !!

...der Samstag wurde nur von einer kleinen Schar der NASCARos genutzt, sodass der Sonntag Morgen für die restlichen Starter/Innen als zusätzliches Training erhalten musste. Bereits zum zweiten NASCAR Rennen konnten wir Achim Schulz aus dem Kreis der Kaarster Jungs begrüßen, der wie sollte es auch anders sein, mit eine in der Nacht fertig gestellten Pontiac #43 angetreten war. Er berichtete von seiner schon stattlichen Anzahl von Bausätzen und auch davon, dass Nicole Brühl jetzt auch das Fahrwerk aus CFK herstellt.

Zur Abnahme . . .

...stellten dann 19 Racer/Innen ihre NASCAR vor. Wobei die Truppe der Moerser und Kamp-Lintforter wieder die größte Fraktion stellte. Von den PQ wurde am Renntag nur Christian als Fahrer tätig. Die weiteren hatten zuvor Betreuerfunktionen oder halt als Zuschauer den Renntag eingeplant.



...toller Abnahmeplatz ???

Schnell war die Technik der einzelnen Boliden geprüft. Besonders hilfreich war hier die Umstrukturierung des Verkaufsraumes in der Rennpiste. Hierdurch entstand für die Abnahme eine wunderbare Theke und damit schon ein ergonomisch durchgestalteter Arbeitsplatz. Bei allen zu beobachtenden Aktivitäten der Starter wuselte Pascal gekonnt durch die Menge, um die Vorbereitungen für die Verpflegung der Gäste zu sichern. Denn alle wussten, bald werden wir das Verpflegungszelt gebeten. Aber vorab wurden die drei Startgruppen zugeordnet und im Rennprogramm eingegeben. Die Reiseleitung für den Tag wurde, sofern er nicht selbst aktiv war, gekonnt von Reiner Barm übernommen.

12 x 4 min . . .

...war die richtige Entscheidung für die Fahrzeitlänge für die 3 Startgruppen. Leider hatte der Autor nicht ermittelt, ob jemand erstmalig ein Rennen in der „rennpiste“ fahren würde.



...Startgruppe zwei steht zum Rennen bereit !

Die Startgruppen sind wie üblich nach Tabellenstand aufgeteilt, sodass die Späteinsteiger in die Serie sich erst mal von hinten nach vorne kämpfen müssen. Das ist natürlich eine Ehre, z.B. Christian bei seinen perfekten Runden nicht zu behindern, und dabei sein eigenes Ergebnis bei so einer Zugmaschine erheblich zu verbessern. Die erste Startgruppe war heute eine 7er Gruppe, die Selbstverständlich Christian mit 167,62 Rd. als Sieger sah.



...die Boliden stehen am Start !

Die zweite Startgruppe bestand ebenfalls aus alten Hasen und diese bestätigten allesamt ihren Anspruch auf das Mittelfeld. Von den Besten wurden locker 159 Runden eingefahren. Schon jetzt bestätigte sich der erste Eindruck nach 2 Startgruppen, dass die relativ leichten NASCAR hervorragend in der „rennpiste“ zu bewegen waren. Das Wort Terror wurde alsbald vergessen und Abflüge gab es nur im Bereich am Ende der Start-/Zielgerade, weil man dort noch den Kontrahenten in der 150° Kehre vernaschen wollte. Als zweiten Abflugpunkt wurde gern der Start aus der Senke nach der „cork screw“ gewählt. Hierbei wurden bis zu 50 tote Püppchen auf der Tribüne gezählt.

Die Dritte Startgruppe noch ohne Christian als zu jagenden Teilnehmer sah Patrick Meister als den Gruppensieger mit 165,49 Rd.

Tageswertung Heat 1, 6 x 4 min . . .

Die **TOP 6** in Kurzform: Christian Schnitzler, Patrick Meister, Manfred Stork, Jürgen Tepasß, Dieter Clemens, Andreas Lippold

...Heat 2

...nach dem Regrouping ging es dann unmittelbar in den Heat 2. Wie immer die schwächste Gruppe zuerst. Durch den Wunsch von Die-

ter Clemens, doch früher nach Hause zu können, um vor seiner Nachschicht noch ein wenig Schlaf zu haben, rutschte Lisa Overbeck eine Gruppe höher. Dafür machte Dieter in der Gruppe kurzen Prozess und legte 159,11 Rd. mit seinem 83er Ford Thunderbird vor und belegte damit im Gesamtergebnis P5. In dieser Gruppe gibt es dann die übliche Fights Freddy gegen Katja mit dem Ergebnis eines eindeutigen Platztausches zu Gunsten von Katja. Ralf Janssens, vielleicht der Einzige, der vorher nicht in der „rennpiste“ ein Rennen gefahren ist, steigerte sich beträchtlich und erreichte P16.

Die zweite Startgruppe hatte leider aus dem Heat 1 bereits einen erheblichen Rückstand eingefahren, sodass es nicht sicher war, ob einer noch unter die ersten Sechs im Gesamtergebnis hineinfahren konnte. So war es auch Peter Recker (P8) nicht gelungen, Michael Moes von (P7) zu verdrängen. Die Abstände waren auch hier denkbar knapp und zeigten, wie gut die NASCARos mit der „rennpiste“ zurecht kamen.

Die Startgruppe 3 nahm nun Aufstellung und die Zuschauer postierten sich an der Bahn. Es ging jetzt um den Tagessieg, den eigentlich keiner mehr Christian Schnitzler entreißen konnte.



...die Startgruppe 3 im Heat 2 !!

Aber entscheidend ist ja die Hoffnung darauf. Patrick Meister konnte jedoch weder den Rückstand aufholen noch verhindern, dass sich der Abstand noch weiter vergrößert. Fast volle 6 Runden fehlten zum Sieg. Das hört sich jetzt vernichtend an, aber in Wahrheit ist das ein toller P2 mit 160,83 Rd. Denn sein schärfster Gegner kam von hinten angesaut. Jürgen Tepasß hatte bereits Manfred Stork überholt und somit P3 sicher, wollte aber einen Achtungserfolg herausfahren, indem er mal einen der schnellen Jugendlichen hinter sich ließ. Aber das wird dann die Aufgabe für das nächste Mal im Rahmen des Winston-Cups.

Tageswertung Heat 2, 6 x 4 min . . .

Die **TOP 6** in Kurzform: Christian Schnitzler, Patrick Meister, Jürgen Tapaß, Manfred Stork, Dieter Clemens, Andreas Lippold



...1. Tagessieger auf der Rennpiste !

Tageswertung Gesamtstand

Die **TOP 6** in Kurzform: Christian Schnitzler, Patrick Meister, Jürgen Tapaß, Manfred Stork, Dieter Clemens, Andreas Lippold

Damit ging doch recht flott der Renntag zu Neige und Manfred Stork konnte die Siegerehrung vornehmen. Gratulation an Christian Schnitzler ☺☺. Patrick Meister auf P2 und ein toll heraus gefahrener 3. Platz von Jürgen Tapaß von den Moerser Jungs. Damit haben wir im um einen Streicher bereinigten Gesamtstand die ersten 4 Fahrer mit nur 5 Punkten Abstand. Wobei Patrick Meister mit 495 Pkt führt und gleich drei Fahrer auf dem geteilten 2. Platz mit 490 Pkt folgen. Das wird sicherlich noch eine spannende Saison. Keiner hat mehr einen entscheidenden Heimvorteil, außer Patrick Meister zum Endlauf am 21.11.09.

Wie immer danken wir den angereisten NASCARos für den schönen Renntag. Die nicht Erschienenen dürfen sich ein wenig ärgern, weil einige doch ordentlich Punkte gesammelt haben, die man erst unter vielen Teilnehmern wieder einfahren muss.

Ein besonderer Dank geht an Pascal Kißel, der uns über die zwei Tage hervorragend betreut hatte. Aus unserer Sicht waren wir nicht zum letzten Mal auf der „rennpiste“, wo die NASCAR so klasse laufen. Hoffentlich waren wir

auch angenehme Gäste und dürfen noch mal wieder kommen. Denn jetzt sind auch die NASCARos....

Freunde der "rennpiste"

Vorschau . . .

Der Tross der NASCARos aus dem Winston-Cup wird das fünfte Rennen der Saison am 08.08.09 bei den Carrera Freunden Schwerte bestreiten. Dann werden wir zu Gast bei Ingo Vorberg und Ralf Pistor mit seinen Kollegen sein. Der Zeitplan wird sich an den üblichen Tagesablauf anlehnen. Dann wird sicherlich wieder die volle Mannschaft zum harten Kampf antreten.



...ein Danke schön auch an unseren Reiseleiter Reiner !

Zusatzinfo . . .

Am Samstag den 25.07.2009 findet auf der Kaiserbergbahn der Carrera-Erlebnisswelt ein NASCAR Langstreckenrennen statt.

Gefahren wird mit Winston-Cup Fahrzeugen, das Reglement entspricht dem der Winston-Cup NASCAR Serie von Manfred Stork. Je nach Teilnehmerzahl wird das Rennen zwischen 6 und 8 Stunden dauern.

Freitag: Training ab 14:30 Uhr

Samstag: Geöffnet ab 9:00 Uhr, Start: 11:00 Uhr

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / NASCAR neu](#)

SLP-Cup Meeting

am 21./22. August 2009 in Alsdorf



Drei Viertel des SLP-Cup im Westen sind absolviert. Höchste Zeit also für das gemeinsam mit dem SLP-Cup Mitte ausgerichtete Teamrennen !! Das SLP-Cup Meeting wird heuer zum zweiten Mal ausgetragen und ist für maximal 18 Teams ausgeschrieben . . .

Bislang sieht's so aus, als würde das Titanic Bowling letztmalig ein volles Haus erleben, bevor der Euregio Raceway ins benachbarte Bedburg (ein wenig näher an Köln heran) umzieht. Die Liste der gemeldeten Teams ist voll – jedoch steht beim Gros noch die Entrichtung des Startgeldes aus, dessen Eingang die Anmeldung eines Teams erst „amtlich“ macht . . .

Die Warteliste umfasst übrigens nur noch ein Team, sodass es durchaus noch Chancen gibt, mitzuspielen . . .



Samstag von Früh bis Spät den Rennen vorbehalten ist. Die Fahrzeit wird nach aktuellem Stand der Dinge zumindest 3 Stunden pro Team betragen . . .

Die Teams müssen aus drei Fahrern (zwei im Vorjahr) gebildet werden. Und ein Team mit vier Piloten darf im Ausnahmefall ebenfalls starten . . .

Kaffeesatz . . .

Derzeit ist es noch reichlich früh für das Lesen des Kaffeesatzes. Die Mischung der gemeldeten Teams verspricht jedoch ein rundum interessantes Rennwochenende in Alsdorf. Denn jedes Team dürfte beim diesjährigen Meeting hinreichend Gegner finden:

- Die im Vorjahr deutlich vorn fahrenden Plastikquäler haben sich beispielsweise starke Konkurrenz aus dem eigenen Hause geschaffen.
- Die erfahrenen Trierer Teams treffen auf etliche



Ablauf . . .

Im Unterschied zum Vorjahr ist das SLP-Cup Meeting als zweitägige Veranstaltung angelegt. Will heißen, dass Training, Motorenausgabe, Einrollen, technische Abnahme und Quali am Freitag absolviert werden – und der

starke westliche Crews sowie die im letzten Jahr toll performenden „Racing is Life“ aus Baden.

- Der ewige westliche Klassiker Köln vs. Schwerte vs. Teuto geht in die X-te Runde.
- Und sogar der SLP-Cup Süd plant die Entsendung eines fränkischen Teams . . .

Allein die o.a. Auflistung ergibt sicherlich ausreichend Potential für ein erneut gelungenes SLP-Cup Meeting . . .



Strecke . . .

Titanic Bowling
Euregio Raceway
Rathausstr. 38
52477 Alsdorf

Url

www.titanic-bowl.de

(scheint aktuell nicht zu funktionieren !!)

Strecke

6-spurig, Holzbahn, ca. 50m lang

Den meisten der eingeschriebenen Teams bzw. Fahrer ist der Euregio Raceway, welcher der Rennstrecke in Spa Francorchamps nachempfunden ist, mittlerweile aus praktischer Anschauung bekannt. Wer den Kurs noch nicht kennt, kann sich in der [WWW Nr. 164](#) anhand einer Fotosequenz ein wenig damit vertraut machen . . .

Wie geht's weiter . . . !?

Bis zum 31. Juli 2009 sollten das Startgeld aller Teams eingegangen sein. Dann sind die Absichtsweltmeister von den ernsthaft startwilligen Teams sauber zu trennen und eventuelle Nachrücker können benannt werden . . .

Anfang August gibt es einen verbindlichen Zeit- und Ablaufplan, welcher per E-Mail an die Teamchefs geht bzw. auch in der WWW „abgedruckt“ wird . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / SLP-Cup](#)