

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 216 -

3. August 2009

Editorial

Moin Folks . . . gaaaanz langsam ist Licht in Sicht am Ende des Tunnels namens Sommerpause (nein, nein – kein entgegen kommender Zug !☺!☺) . . .

Die NASCAR Fans führen am vorletzten Wochenende ein Teamrennen in KaLi, die Z-West hat für kommenden Samstag einen „Kaffeeklatsch“ im Heaven anberaumt und der 5. Lauf zum NASCAR Winston-Cup in Schwerte. Eine Woche später gehen mutmaßlich die Schulferien im Westen zu Ende, was die GT/LM mit ihrem 5. Lauf in der Duisburger Rennpiste würdig begehen wird . . .

Ausgabe 216 der „**WILD WEST WEEKLY**“

weist immerhin drei Beiträge auf: Marcus Hasse und Manfred Stork verfassten einen Bericht vom NASCAR Winston-Cup Teamrennen, Tommy Eckel schaut nach vorn auf den Z-West Kaffeeklatsch und der Schleichende auf das SLP-Cup Meeting . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston-Cup Teamrennen am 25. Juli 2009 in Kamp-Lintfort
- Z-West Kaffeeklatsch am 8. August 2009 in Wuppertal
- SLP-Cup Meeting am 21./22. August 2009 in Alsdorf

NASCAR Winston-Cup

Teamrennen am 25. Juli 2009 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Marcus Hasse / Manfred Stork



1st Endurance Series 2009: 6H Kamp-Lintfort



Als regelmäßige Starter bei den NASCAR Rennen hatten Nezih und Marcus Hasse zusammen mit Peter Meister die Idee, mit gestellten Winston Cup Autos ein 6 Std. Rennen zu veranstalten – und das auf Basis dem lange bewährten NASCAR Reglement.

Das besagt, dass Modelle ab 1975 zugelassen sind bis zu den heutigen Modellen. Über die Dachhöhe von 50 mm wurde ein gemeinsames Gleichgewicht geschaffen zwischen den fla-

chen Modellen der 80er Jahre und den modernen hohen Modellen. Die neuen hohen Modelle dürfen an der Unterseite leicht gekürzt werden, um eine gemeinsame Dachhöhe zu erreichen. Diese Maßnahme soll zu einem möglichst gleichwertigen Schwerpunkt führen, natürlich ist dieser auch abhängig vom Gewicht der Karosserie.



Übliches Morgenprogramm vor dem Rennen

Peter Meister stellte die Motoren aus seinem Fundus, die bei der Fahrzeugabnahme ausgelöst und eingebaut werden mussten. Da Peter meinte, dass die Motoren eine etwas höhere Leistung als der sonst übliche Hippo Motor haben, wurde ein nicht vorgesehener Roll-Out vor dem Start doch genehmigt. Schnell zeigte sich, dass die Leistung wesentlich höher war und die montierten Übersetzungen gar nicht passten.



Nezhir schraubt, Marcus kommentiert

Also wurde noch von allen Teams das Getriebe angepasst, etwa von 15:40 auf 14:40 oder ähnliches. So funktionierte die Renner besser und man hatte eine akzeptable Bremswirkung. 8 Teams hatten sich angemeldet. Ein Team hatte abgesagt, so dass 7 Teams starteten und jeweils nur einmal ausgesetzt werden musste!

Ein interessantes Starterfeld stellte sich der Aufgabe, 3 Stunden lang am Stück mit den 12mm breiten Plan-Gummireifen zu fahren.

Für die 2. Hälfte waren dann neue Reifen angesagt. Als Spitzenteam war Sebastian Nockemann mit seinen Plastikquälern am Start, nämlich mit Christian Schnitzler und Jan Uhlig. Er hatte zwei High-Tech Autos am Start, das Zweite fuhr Reiner Barm mit Manuela und Klaus Schnitzler. Für das NASCAR Team und für Hans Bickenbach hatte Manfred 2 alte Autos aktualisiert. Diese hatten noch keine Moosgummi-Vorderräder, die seit 2 Jahren zugelassen sind. Das Ändern auf diese Räder bringt eine Gewichtsersparnis von 4 bis 5 Gramm. Wenn dann zusätzlich unnötiges Gewicht gefunden und beseitigt wird, kann man durchaus 6 Gramm Blei im Auto neu verteilen. Dadurch ergibt sich eine völlig neue Gewichtsverteilung bei einem Gewicht von 150 Gramm.

Nezhir hatte ebenfalls 2 Autos am Start mit neuem gefedertem Chassis. Sein zweites Auto fuhr das Team vom Slot Mittelrhein mit Hans-Werner Rodenberg und Dirk Wolf, unterstützt von Ralf Pistor. Das 7. Auto war von Peter Recker gebaut mit neuem Carbon Chassis von Nicole Brühl.

Der 1. Durchgang:

Gleich beim Start setzte sich Hans Bickenbach von HAV Racing an die Spitze und lag lange vorn.



Die 1. Startgruppe läutet die 6 Std. ein

Die Plastikquälern mit Christian am Regler hatten keinen guten Start. Das Auto neigte dazu, in engen Kurven geradeaus zu fahren. Erst später lief das Auto besser nach einer kleinen Korrektur von Sebastian und Christian konnte die Führung übernehmen. Nach der ersten halben Stunde lagen alle Teams noch ziemlich gleichauf bis auf das Black Racing Team von Peter Recker. Er hatte ein loses Motorritzel zu beklagen und musste reparieren. Ganze 50 Runden dauerte es, bis das Auto wieder einsatzfähig war. Schade für Peter, denn er war modern unterwegs gewesen.

Nach 1,5 Stunden waren die PQ knapp vor NASCAR vorn, dahinter Nezhir's Dunstkreis. Ab der 4. Spur gab's Probleme bei NASCAR. Manfred hatte den Motor schräg im Chassis eingebaut und ein Motorende ragte etwas aus dem Chassis heraus.



Langeweile für die Einsetzer - wenig Abflüge

Mit zunehmendem Reifenverschleiß setzte der Motor an manchen Stellen der Bahn mit hochliegenden Stromleitern auf und der Bolide rutschte mehr und mehr, so dass am Ende des ersten Turns nur der 3. Platz blieb und das Team Dunstkreis vorbeizog.

Stand nach 3 Stunden:

- 1. Plastikquäler** **1.029,22 Laps**
Sebastian Nockemann, Christian Schnitzler, Jan Uhlig
- 2. Dunstkreis** **1.020,64 Laps**
Nezih Durukanli, Marcus Hasse, Michael Moes
- 3. NASCAR** **1.018,21 Laps**
Patrick Meister, Ditmar Schortmann, Manfred Stork
- 4. Slot Mittelrhein** **1.011,51 Laps**
Hans-Werner Rodenberg, Dirk Wolf, Ralf Pistor
- 5. MKR Racing** **1.011,25 Laps**
Reiner Barm, Manuela Schnitzler, Klaus Schnitzler
- 6. HAV Racing** **1.007,78 Laps**
Hans Bickenbach, André Tellmann, Volker Nühlen
- 7. Black Racing** **963,04 Laps**
Peter Recker, Katja Overbeck, Uwe Schulz

Jetzt galt es, die Autos nach dem Marathon Turn zu checken. Reinigen der Karosserie vom Gummiabrieb und die Montage neuer Räder waren angesagt. Bei NASCAR wurde auch der Motor gerade eingebaut und um 0,2 mm angehoben, um auf der sicheren Seite zu sein. Beim HAV Team von Hans Bickenbach musste eine gelöste Haube nachgeklebt werden. Nezih verringerte das Höhenspiel der Karosserie hinten.

Der 2. Durchgang:

Mit frischen Reifen ging's dann wieder auf den Spaghetti-Knoten der Kamp-Lintforter Bahn. Diesmal übernahmen die PQ zügig die Initiative, während Slot Mittelrhein als 7. Team zuzuschauen musste. Dafür drehte auf der 2. Spur Ralf Pistor aber so richtig am Rad. Er fuhr die schnellste Runde des Tages auf der Bahn 6 mit 9,809 Sek. Das war 0,07 Sek. schneller als die beste Runde der PQ! Auf allen Positionen waren spannende Positionskämpfe zu beobachten. So fuhr Manuela auf der Bahn 3 mit Volker auf Bahn 1 über 20 Minuten nahezu gleichauf und holte sich dabei eine heftige Blase am rechten Zeigefinger. Christian musste operieren und die Blase aufschneiden.



2. Gruppe 2. Heat

Nezih's Änderung am Chassis ging voll in die Hose. Am Ende belegte der Dunstkreis im

zweiten Heat den letzten Platz. Nach der Hälfte der Distanz lagen die PQ 4 Runden vor NASCAR vorn. Aber sie durften sich nicht in Sicherheit wiegen, denn auf der 4. Spur fuhr Patrick eine Aufholjagd, so dass NASCAR wieder in der gleichen Runde war. Dann mussten Manfred und Sebastian die beiden letzten Spuren fahren. Manfred schloss auf zu Sebastian, kam aber nicht vorbei. Sie donnerten also nach 2,5 Stunden fast parallel nebeneinander in der gleichen Runde. Die letzte Spur musste es dann bringen: PQ auf Bahn 3 und NASCAR auf Bahn 1. Manfred konnte die Führung übernehmen und sich von Sebastian absetzen. Unter Druck, überrundet zu werden, überließ Sebastian die Hälfte der letzten Spur Christian. Dieser schaffte es dann, NASCAR wieder einzuholen und einen kleinen Vorsprung herauszufahren. Damit ging auch der 2. Heat knapp an die PQ!



Junge Wilde unter sich...

Mit einer prima Performance belegte das Black Racing Team von Peter Recker den dritten Platz. Das Chassis von Nicole funktioniert also auch ausgezeichnet und das Team brachte ebenso eine tolle Leistung. Aber Gratulation an die PQ, die nicht ganz überraschend den Sieg mit nach Hause nahmen!

Ergebnis 2. Heat:

- 1. Plastikquäler 1.047,65 Laps
- 2. NASCAR 1.046,95 Laps
- 3. Black Racing 1.029,21 Laps
- 4. Slot Mittelrhein 1.024,49 Laps
- 5. HAV Racing 1.019,59 Laps
- 6. MKR Racing 1.018,79 Laps
- 7. Dunstkreis 1.015,21 Laps

Fazit nach 6 Stunden:

Dieses Rennen war das erste mit solch einer langen Fahrzeit für Jürgen Plan's Speedtyre

Reifen. In Bad Rothenfelde wurden schon 600 Runden Rennen gefahren mit einer Fahrzeit von 1 Stunde und 30 Minuten. Dort war der Verschleiß bei ca. 0,2 bis 0,3 mm. Aber in diesem Fall war die Fahrzeit doppelt so lang. Dazu noch dieser starke Motor, der wohl mehr Verschleiß bringt als der Hippo Motor. Diese Kombination war in Verbindung mit den 19 Volt durchführbar und hat den Fahrspaß keinesfalls gehemmt. Kompliment an alle Teams, denn alle konnten gut mit dieser Situation umgehen. Sauberes Fahren war angesagt, es musste richtig geregelt werden und das Heck möglichst genau gerade gehalten werden. Jedes Querstehen war noch mehr verlorene Zeit als sonst. Dabei ruiniert man die Reifen noch mehr und zusätzlich wird herumliegender Gummiabrieb aufgesammelt!

Die besten Rundenzeiten nach dem Start reduzierten sich später um 0,3 bis 0,4 Sekunden, konnten aber dann bei sauberer Fahrweise konstant gehalten werden. Blicke nur noch auszuprobieren, wie hoch der Verschleiß bei 3 Stunden Fahrt mit dem Hippo Motor ausfällt. Der Schock kam für den NASCAR Chef zu Hause. Der Prüfstand für die Motoren war daheim geblieben, da gestellte Motoren angesagt waren. Dann wurde abends der Test durchgeführt: Geprüft wird das komplette Auto mit der Hinterachse auf einer Rolle und 20 Volt wird angeboten. Dabei wird die Stromaufnahme gemessen und die zeigte an: 320 Milli Amperre, zum Vergleich der Bison Motor bei gleicher Anwendung 220 MA und der Hippo Motor 120 MA. Das war schon eine heftige Motorleistung, die wohl am ehesten in Kamp-Lintfort praktikabel ist ohne die Carrera Kurve 1 !!!

Blicke noch der Familie Meister zu danken für die freundliche Bewirtung der Slotracer, die sich in Ka-Li immer wie zu Hause fühlen.



Danke Frau Meister ☺!

Ebenfalls geht ein Dank an alle Teilnehmer, die zu einem besonderen gelungenen Renntag beigetragen haben. Erstaunlich war, wie eng es doch am Ende nach dieser langen Fahrzeit zugeht!

Gesamtergebnis:

| | |
|---------------------|---------------|
| 1. Plastikquäler | 2.076,87 Laps |
| 2. NASCAR | 2.065,16 Laps |
| 3. Slot Mittelrhein | 2.036,00 Laps |
| 4. Dunstkreis | 2.035,85 Laps |
| 5. MKR Racing | 2.030,04 Laps |
| 6. HAV Racing | 2.027,37 Laps |
| 7. Black Racing | 1.992,25 Laps |

Dem Gesamteindruck nach zu urteilen ist die NASCAR Gemeinde keinesfalls abgeneigt, ein Event dieser außergewöhnlichen Art zu wiederholen – Vielleicht ja auch mal mit den Grand National-Boliden.

Der nächste Termin für die NASCARO's ist am kommenden Samstag in Schwerte. Dort wird das 5. Rennen der Saison ausgetragen. Nach 4 Wertungsläufen bei einem Streicher ergibt sich eine geschlossene Spitzengruppe mit 4 Fahrern, die nur 5 Punkte auseinander liegen! Also 8. August 2009: NASCAR Winston Cup in Schwerte!

Euer

Manfred Stork

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / NASCAR neu](#)

Z-West

Kaffeeklatsch am 8. August 2009 in Wuppertal

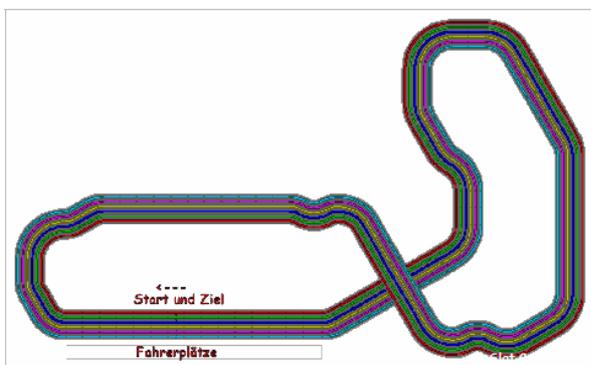
geschrieben von Tommy

Hallo Mini-Z Fans an Rhein und Ruhr, das himmlische Team aus Wuppertal lädt am Samstag, den 8. August 2009 ab 11 Uhr zum Mini-Z Kaffeeklatsch in den Slotcar Heaven ein. Der Kaffeeklatsch will die spagatartige Zielgruppe von Anfängern bis Routiniers ansprechen.



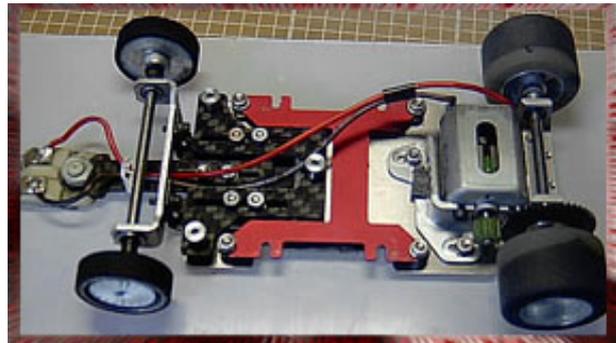
Einsteiger haben die Möglichkeit, ihren Einsatzwagen auf schlüssigen und sinnvollen Aufbau checken zu lassen. Gerne können auch Mini-Z im Stadium des Aufbaus begutachtet werden. Wir wollen ein wenig den Dschungel der Chassis-Karosserie-Kombinationen abklopfen, im Sinne von „Welche Kombis lassen sich unproblematisch aufbauen und gehen amtlich?“

Dies scheint die häufigste gestellte Kernfrage aus dem Kreis der Metallchassis-Einsteiger zu sein! Im Fokus stehen Karosserietypen mit einem Radstand ab 94mm und die im Fight-Reglement aufgeführten Serienchassis.



Die Strecke im Wuppertaler Slotcar Heaven ...

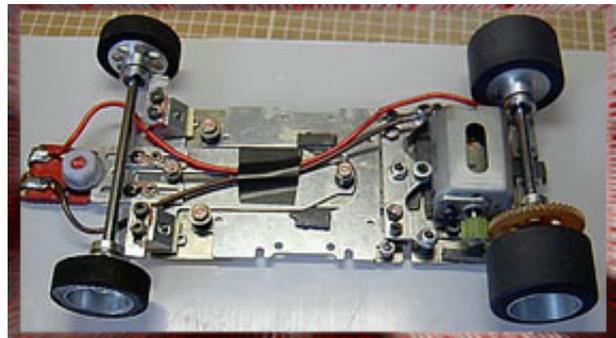
Wer bereits über rennerprobtes Material verfügt, sollte unbedingt die 35 Meter „Höllensbahn“ ausgiebig über alle Spuren erkunden.



bewährte Angelegenheit: Schöler Striker ...

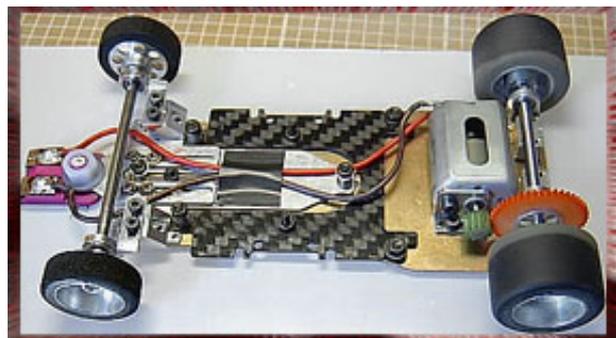
Wer bereits über rennerprobtes Material verfügt, sollte unbedingt die 35 Meter „Höllensbahn“ ausgiebig über alle Spuren erkunden. Das Layout der 6-spurigen Carrerabahn verlangt versiertes Regeln und ein passend abgestimmtes Slotcar.

Auch das Thema „PU-Reifen Schliff“ bereitet immer noch vielen Aufsteigern ein wenig Kopfzerbrechen. Ausgehend vom Grobschliff in Nutzgröße tasten wir uns schrittweise bis zum Einsatzreifen heran.



neue Basis: Plafit S24 GTJ Pro ...

Mit Aufsteigern und Profis wollen wir in lockerer Runde die Neuerscheinungen und Entwicklung aus dem Technikbereich betrachten. Pro und Kontra der unterschiedlichen Federungsarten und Karosserielagerung dürften interessante Punkte sein ☺



neue Basis: Plafit S24 SLP Junior ...

Wir hoffen auf eine rege Beteiligung und fruchtbare Erkenntnisse für alle – also dann sehen wir uns am Samstag im Heaven !

Adresse

Slotcar Heaven
Uellendahler Str. 406
42111 Wuppertal



Url

www.slot-car-heaven.de

Strecke

6-spurig, Carrera, ca. 37m lang



Meldung an post@slot-car-heaven.de
Infos zur Serie auf www.rennserien-west.de

Gruß aus Köln
Euer Tommy Eckel

Alles weitere gibt's hier:
[Rennserien-West / Z-West](#)

SLP-Cup Meeting

am 21./22. August 2009 in Alsdorf



Noch gut drei Wochen bis zum Höhepunkt des SLP-Cup Jahres !! Mutmaßlich 18 Teams

treffen sich am 21./22. August auf dem Euregio Raceway in Alsdorf für rund 9 Stunden netto Rennbetrieb mit den Einheitsfahrzeugen vom Typ Porsche 962 . . .

Die offizielle Anmeldephase ist seit verganginem Freitag beendet: 15 Teams haben bislang das Startgeld entrichtet und sind somit offiziell bestätigt dabei – bei drei Teams ist der Start noch unklar bzw. das Startgeld nicht entrichtet. Ggf. muss also die mittlerweile sehr kurz gewordene Warteliste ein weiteres Mal bemüht werden . . . !?



Blick auf die Vollgaspassage von Stavelot (unten) zur Blanchimont hinauf (oben links) . . .

Leider mussten u.a. die „Süd“ Kollegen mangels Personal absagen, sodass es wie im Vorjahr bei einer Begegnung der Regionen „Mitte“ und „West“ bleibt. Interessant dabei ist, dass etliche Teams aus dem Westen teilnehmen, welche bislang mit dem SLP-Cup nicht viel am Hut hatten . . .

Zeitplan

Am Ende des Beitrags ist schon einmal der offizielle Zeitplan für das „Meeting“ Wochenende abgedruckt. Die Öffnungszeit für den Freitag Nachmittag ist aktuell noch als Mindestzeit zu verstehen. Sollten wir die Bahn frühzeitiger präpariert bekommen, erfolgt hierzu in zwei Wochen noch ein Update . . . !!

Alle anderen Angaben im in der Ausschrei-

bung enthaltenen Zeitplan behalten selbststredend volle Gültigkeit . . . ☺☺



Ab in die Eau Rouge (Foto: Pierre Stein) . . .

Training

Stefan Kuhn lässt ausrichten, die Bahn sei am Wochenende geputzt und leicht gegluet. Wer also ein paar Proberunden drehen möchte, kann dies bei 17 Volt gerne tun . . . ☺☺



2008: Nahezu eine gesamte Startgruppe im Bremspunkt vor Blanchimont . . .

Wie geht's weiter . . . !?

Erst einmal sind die noch nicht bestätigten drei Startplätze zu klären. Ferner gibt's im Laufe dieser Woche eine interne Abstimmungsrunde, in welcher letzte Details besprochen werden – dann kann das „Meeting“ kommen . . . ☺☺

Letzte Infos – kombiniert mit dem üblichen Vorbericht – bringt dann die WWW in zwei Wochen . . .

Alles weitere gibt's hier:

[Rennserien West / SLP-Cup](#)

Nachfolgend die Informationen zum Rennen am 21./2.. August 2009:

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

Historie

2008 (18 Teams)

| Team | Quali # | Durchgang 1 # | Durchgang 2 # | Total |
|---------------------|---------|---------------|---------------|---------------|
| 1 Plastikquäler | 6,92 1 | 408,62 1 | 409,25 1 | 817,87 |
| 2 A.C.R. Racing | 6,73 2 | 393,16 2 | 395,51 2 | 788,67 |
| 3 Slot-Ringer B | 6,55 7 | 390,82 3 | 392,47 5 | 783,29 |
| 4 Racing is Life | 6,62 4 | 390,55 4 | 392,63 4 | 783,18 |
| 5 New NASCAR | 5,94 16 | 383,90 10 | 394,43 3 | 778,33 |
| 6 Slot Mittelrhein | 6,34 13 | 386,76 7 | 391,17 6 | 777,93 |
| 7 Dr. Slot | 6,52 9 | 388,51 5 | 389,26 7 | 777,77 |
| 8 GM Power | 6,57 6 | 387,24 6 | 387,25 9 | 774,49 |
| 9 Team Baden | 6,66 3 | 385,04 8 | 389,11 8 | 774,15 |
| 10 Slot-Ringer A | 6,34 12 | 384,67 9 | 385,63 10 | 770,30 |
| 11 Schwerte I. | 6,62 4 | 381,96 11 | 382,97 11 | 764,93 |
| 12 Slot-Rowdys | 6,54 8 | 374,37 12 | 376,14 12 | 750,51 |
| 13 UHU | 6,35 11 | 371,54 13 | 371,56 15 | 743,10 |
| 14 Teuto Corse | 6,25 14 | 368,25 14 | 373,14 14 | 741,39 |
| 15 Slotgemeinde | 5,82 18 | 363,90 16 | 375,34 13 | 739,24 |
| 16 Lightblue Racing | 6,51 10 | 364,30 15 | 369,25 16 | 733,55 |
| 17 GMS Racing | 5,88 17 | 331,82 18 | 361,95 17 | 693,77 |
| 18 Laub Racing | 6,24 15 | 346,33 17 | 341,26 18 | 687,59 |

Zeitplan

Der nachfolgende Zeitplan ist der Ausschreibung. entnommen. Hinsichtlich eines früheren Beginns am Freitag sind noch Änderungen denkbar . . .

Freitag, 21. August 2009

ca. 16:00h freies Training
ca. 22:30h Motorenausgabe, Einrollen und technische Abnahme
ca. 23:45h Qualifikation

Samstag, 22. August 2009

ca. 08:30h Bahnöffnung / Einfahren der Bahn
ca. 09:00h Rennen
ca. 20:30h Rennende
anschließend Siegerehrung