

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 707 -

6. April 2020

Editorial.....

Moin Folks . . . das westliche Slotracing ruht weiterhin – die Veranstaltungen sind zumindest bis Ende des Monats abgesagt und werden wohl sämtliche auf „bessere Zeiten“ verschoben. Ein Ende der Absagen ist aktuell nicht abzusehen . . .

Die WWW erscheint weiterhin nach Bedarf. So wird heute ein Bericht zu einer Veranstaltung aus dem Februar nachgeholt . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- US Stockcars
- 1. Lauf am 7. Februar 2020 in Wuppertal
- News aus den Serien
- Saison 2019/20

US Stockcars

1. Lauf am 7. Februar 2020 in Wuppertal



Kein Erbarmen mit Frieder, in die Zange genommen von Martin und Kauli

geschrieben von Ralf Postulka

Liebe Freunde der 70er Jahre Stockcars, was war noch so toll an den Siebzigern außer den Stockcars und der Musik? U.a. dass man auf den Artikel des letzten Rennens mindestens bis zum nächsten Monat warten musste – und wenn das Rennen erst kurz vor Erscheinungstermin des heißbegehrten Motorsportmagazins lag, sogar fast zwei Monate. Bei US Rennereien wie den Stock Cars war man froh, hier in Good Old Germany überhaupt was davon mitzubekommen. Mann, waren das noch Zeiten...

Ein großer Teil unserer Teilnehmer bei den 70s Stockcars hat das ja noch genauso miterlebt, für die digitalisierten Jüngeren unter uns habe ich mich mit dem Rennbericht mal an die gute alte Zeit angelehnt, damit alles stimmig ist. Oft war es in den Fachzeitschriften aus o.g. Gründen sogar so, dass direkt über zwei oder drei Rennen geschrieben wurde, weil so viel Zeit zwischen den Erscheinungsterminen lag. Nix FB und „on demand“.

Das ist hier jetzt leider nicht möglich, da das zweite Rennen, das eigentlich am zweiten Ap-

ril stattfinden sollte, einem kleinen irrsinnigen Knilch zum Opfer gefallen ist, der sich die Birne so mit mexikanischem Bier zugehörnt hat, dass er sich danach im Suff aufgemacht hat, die Welt etwas zum Stillstand zu bringen.

Deshalb nun der Kurzbericht vom ersten Rennen der 70s Stockcars im Slotcar Heaven Wuppertal.



Nicht alle Zuschauer waren an spannenden Rennen interessiert

Nachdem die 13 Jünger die Stairway to Heaven erklommen hatten (der vierzehnte kam wie immer etwas später), ging's erstmal zum Abendmahl an die Theke, Frikos ordern. Für Speis und Trank sowie Zeitnahme hatten Friedrich und seine Leute, allesamt Mitglieder des Slotcar Heaven, gesorgt, die mit rund fünf Leuten extra dafür anwesend waren. Vielen Dank nochmals dafür!

Als Spotter für die Bahn hatten sie leider niemanden abgestellt, obwohl das durchaus sinnvoll gewesen wäre. Einige von uns waren dort ja schon gefahren, was nicht heißt, dass sie die Bahn kannten, weil die nächste Kurve vor der Kurve dann doch nicht mehr im Gedächtnis war.

„Wenn das hier der Himmel ist, dann überleg' ich mir das mit der Hölle nochmal!“ war nur ein Spruch zum Schwierigkeitsgrad der Piste. Und das von einem durchaus erfahrenen Kollegen. Demgegenüber ein Jungspund, zum ersten Mal an dieser Strecke, der überhaupt keine Probleme hatte.

Nach den Frikos war Training angesagt, was offenbar bei den meisten der Teilnehmer nicht viel brachte, weder technisch noch fahrerisch. Zu dieser Einschätzung konnte man jedenfalls kommen, wenn man die Abflugrate später im Rennen sah. Aber Fliegen gehört im Himmel ja dazu ;)

Kurz vor Ende des freien Trainings kam auch noch der Vierzehnte dazu – zwei Startgruppen+ waren voll und das Qualifying konnte beginnen.



Die Ruhe vor dem Sturm. Robert checkt ein

Während sich Ingo mit 10,219s erfolgreich im Sandbagging übte, ließ Kauli die bonbonfarbene Wildkatze aus dem Käfig und in 8,976s eine Runde um den Kurs jagen, um sich mit 6 tausendstel vor Martins Polizeiwagen in Sicherheit zu bringen. Dahinter eröffnete Nick den 9 Sekunden Zeitenbereich für die Masse. 9,009 seine Zeit, 9,784 Roberts Runde als 12. Ralf mühte sich ab, Ingos Zeit zu überbieten, was ihm mit 10,006 aber nicht gelang, also vor Ingo und Hoffnung auf eine Fortsetzung der Duelle des letzten Jahres.



Die erste Startgruppe.

Nach dem Qualifying ging's mit zwei Siebener Gruppen los. In der ersten Gruppe gingen die langsamsten des Quali's, Ingo, Ralf, Robert, Bernd, Rainer, Frank B. und Frank „Aspi“ an den Start.

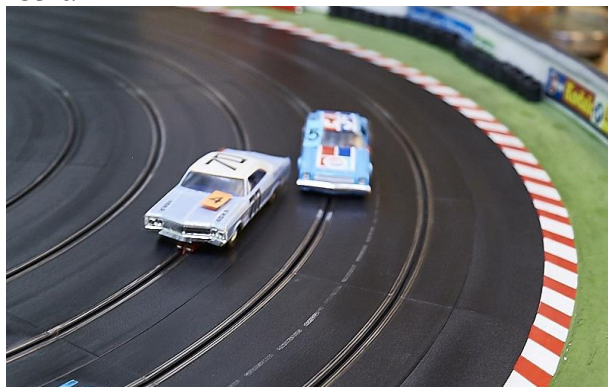
Rainer zündete beim Start den Booster und legte in den ersten 5 Minuten eine Runde zwischen sich und Aspi. Eine weitere Runde dahinter folgten Frank B., Ralf und Bernd. mit 29 Runden.



Ingos Pepsi-Chevelle

Ingo ließ sich nicht so richtig in Ralfs Windschatten mitziehen und verlor schon auf der ersten Spur eine Runde, so dass Ralf sich einen anderen Sparringspartner suchte und ihn in Frank B. fand. Zwei Spuren lang beharkten sie sich, mal flog der eine ab, mal der andere – entsprechend die Positionen im Rennen. Bis Frank den Trick entdeckte, durch analogen Spurwechsel eine Runde dazu zu gewinnen. Mystisch, aber am Rennende lag er 3 Runden vor Ralf.

Robert hatte Anlaufschwierigkeiten und kam mit 27 Runden in den ersten 5 Minuten zu recht.



Frank lässt Ingo außen verhungern

Nach diesen 5 Minuten hatte sich Aspi an seinen neuen Regler gewöhnt und fing an, Rainer zu ärgern, ihn zu überholen und ihm langsam wegzufahren. Zum Ende der zweiten Spur nur

um eine Runde, am Ende des Rennens lag er 6 Runden vor Rainer und führte die Gruppe an.



Robert steht vor der Überrundung durch Aspi's Talladega. 13 mal gab's ein Déjà-vu

Einen Strich durch die Rechnung hätte ihm um ein Haar diese Anhalterin in der Rechtskurve gemacht, die schon im letzten Jahr Volkers Aufmerksamkeit auf sich zog. Einige Male ließ sich Aspi ablenken und landete in dem der Rechtskurve folgenden Linksknick neben dem Slot. Er will seinen Regler jetzt noch mit der als Zubehör erhältlichen „Ignorieren Taste“ upgraden, damit ihm das in Zukunft nicht mehr passieren kann.



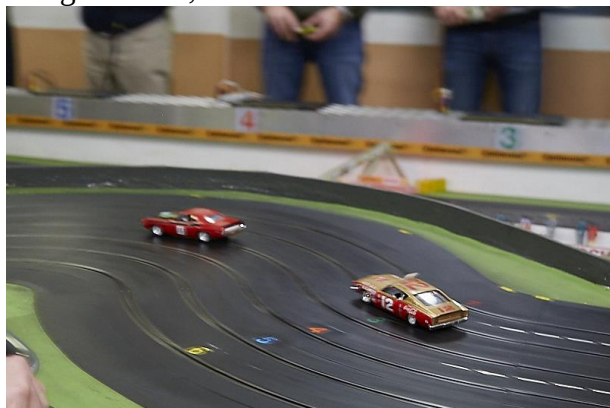
Aspi geht außen an Rainer vorbei. Die Anhalterin steht immer noch auf dem Grün.



Im Drift zum dritten Platz des Rennens

Ingos Rundenzahlen glichen einer Achterbahnfahrt; von anfangs 28 über 30, zu Mitte des Rennens wieder abfallend, aber immer in Schlagdistanz zum etwas konstanteren Robert.

Ab der dritten Spur in derselben Runde, steckte Ingo die Nase nach vorne, schenkte Robert eine Runde ein, um sie in den letzten 5 Minuten wieder zu verlieren. 11 Teilmeter fehlten ihm am Ende auf Robert, er rettete sich aber noch mit einer halben Runde Vorsprung vor dem immer stärker werdenden Bernd, der ab Halbzeit seinen Rhythmus gefunden hatte und stetig aufholte, auf den 12. Platz im Gesamt.



Robert ist wieder fällig, er und Frank am Limit



Frank holt sich eine Runde von Rainer zurück, aber es reicht nicht mehr



Zwischen den beiden Autos liegen 14 Runden, Bernd im Hintergrund auf Spur 6

Die zweite Startgruppe

So, nun standen die blubbernden V8 Boliden der Spitzenfahrer in Startgruppe 2 nervös zuckend am Start.



Startaufstellung der zweiten Gruppe: Kauli, Martin, Nick, Karsten, Stefan, Achim (v.l.n.r.)



Die entsprechenden Fahrer dazu (aus Datenschutzgründen unkenntlich gemacht)

Weit kamen sie nicht. Getreu dem Motto „Einer kam durch“ sorgten sie in der ersten Linkskurve nach dem Start für einen Big One. Terror und viel Arbeit für Streckenposten Bernd, der vor Schreck einen halben Meter nach hinten sprang.



Der Big One direkt nach dem Start, Panik beim Streckenposten



Nur Stefans Dodge Charger kam durch



Ordentlich sortiert geht's weiter

Auch im weiteren Verlauf des Rennens zeigten sie eindrücklich, wer Meister des Deslottens ist; die schnelle Gruppe! Kurzweil für die Einzelsitzer, keine Runde ohne Abflug. Das Rennen der ersten Gruppe war dagegen einschläfernd.



Noch ist der Gelbe vorne, aber die Meute naht

Achim, der nach einer Auszeit den Weg zum Sloten zurückgefunden hat, war von Frieder mit einem Leihwagen ausgestattet worden und war der Bedächtige, der nicht in den Startcrash verwickelt war. Hinter ihm Stefan, der mit einer schnellen Qualizeit aufhören ließ, mit seinem bildschönen 68er Charger.

Beide hatten aber nicht lange Freude an ihren Führungspositionen. Sie wurden vom Dreigestirn Nick, Karsten, Martin überrollt.

Direkt dahinter Kauli mit seiner Candykatze. „Pink macht flink“ war früher schon der Ge-

heimtipp im Motorsport. Frieder, als Siebter nachgestartet, hielt sich friedlich zurück und rundete die Gruppe nach hinten ab.

Während Nick, der diese Autos zum ersten Mal bewegt hat und die Strecke vorher noch nie sah, sich kontinuierlich pro Spur um eine Runde absetzte, entwickelte sich zwischen Kauli, Karsten und Martin ein beinhardter Dreikampf.



Die Jugend hat weniger Respekt vor der Kurve und bleibt einfach im Slot (Nick)

Alle in derselben Runde bis Spur 4, dann offenbarte sich Martins Nickname „KillthetyresNOW“. Es ging los, Karosserie und Reifen kamen sich ins Gehege. Er büßte zwei Runden ein und wechselte in den T-Car.



Martin killt die tires now

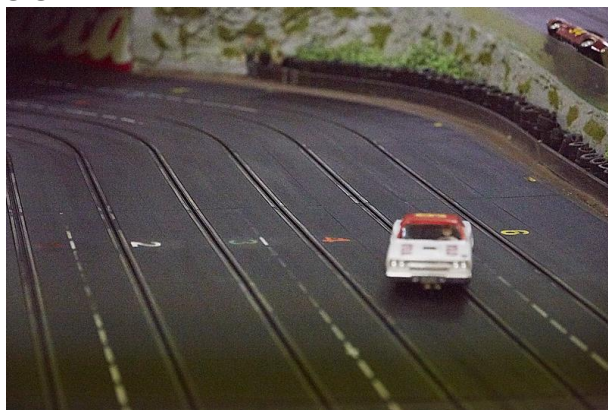
Stefan und Achim blieben treu zusammen bis zum Ende, mit dem besseren für Stefan. Auf der letzten Spur holte er noch 40 Teilmeter Vorsprung raus.

Martin pumppte indessen in seiner Zwangspause (7^{er} Gruppe) die Reifen neu auf, fixierte die Karosse und blies auf den letzten beiden Spuren nochmal zum Angriff auf Karsten. Er machte zwar noch 1,5 Runden gut, lag aber am Ende noch eine gute halbe Runde hinter Karsten auf Platz 5. Ohne die Probleme hätte es wahrscheinlich anders ausgesehen. Das Auto geht jedenfalls wie die Pest, die entsprechende Farbe hat auch schon.

Und Frieder? Sonst immer weit vorne zu finden, probierte fast in jeder Runde im Rechtsknick unter der Brücke alternative Spuren aus, von denen er sich schnelleres Fortkommen versprach. Das Gegenteil war der Fall. Nur 26 Runden auf der zweiten Spur. Mitverantwortlich dafür bestimmt auch die mechanische Schnittstelle seines Digitalreglers zur Bahn. Seine „Büchel“-stecker, wie sie in W'tal heißen, harmonierten nicht immer mit den Wuppertaler Buchsen. Dies sorgte zeitweise für ein Eigenleben des Reglers, das sich Frieders Regelkünsten entzog. Entsprechend groß sein Rückstand und Ärger.



Egal wie er wedelt, Frieder hat keine Chance gegen Kauli



Einer von Frieders unzähligen Spurwechseln



Auch Stefan macht in der Siebenergruppe die siebte Spur auf

Trotzdem hat's allen wieder mächtig Spaß gemacht. Entspanntes Racing, auch weil sich die Wuppertaler Clubmitglieder dankenswerterweise um alles Drumherum, wie perfekte Zeitnahme und Verpflegung kümmerten.

Das war's dann eigentlich...

Ach nee, da gab's ja noch die in dieser Serie eingeführte entspannte lockere Art der technischen Abnahme. Sehr zu begrüßen, da sie die zeitraubende Abnahme vor dem Start erspart. Auf Vertrauen basierend, was aber in diesem Kreis der entspannten After-Work-Driver bislang kein Problem darstellte. Die drei Erstplatzierten werden inspiziert und bekommen im Falle eines Vergehens eine Mängelkarte, um den Beanstandungsgrund bis zum nächsten Rennen abzustellen. Klappte bisher sehr gut.



Die im Text erwähnte Mängelkarte

Dieses Mal jedoch erwiesen sich zwei der drei Autos als nicht regelkonform. Bei einem davon ging's nicht nur um ein kleines optisches Detail, was vielleicht vorgeschrieben ist oder die Form der Karohalter, wie sonst. Nein, es ging schon um ein performantes Teil. Als Rennleiter Frank dann hörte, dass es nicht versehentlich verbaut wurde, blieb ihm doch glatt die Spucke weg.



Ob da wohl alles in Ordnung ist? (aus Angst vor Racheakten unkenntlich gemacht)

In dieser Serie gibt es keinen Zwang, gewinnen zu müssen. Der Spaß steht im Vordergrund. Den sollte man denen nicht nehmen, die das seit Einführung dieser Serie verstanden haben und deshalb dort mitfahren.

Umso trauriger, dass die Leute diese braunen technischen Mittel einsetzen, obwohl sie die fahrerisch nicht nötig hätten!

So, jetzt aber: Alles Gute bis zum nächsten Rennen, wann immer das nach diesen Zeiten sein mag.



Frieder nahm das mit dem Himmel zu wörtlich, er gewinnt an Höhe

Alles zu „US Stockcars“ [Rennserien West / US Stockcars](#)

Startgruppe 1

	1. Spur	2. Spur	3. Spur	4. Spur	5. Spur	6. Spur	Gesamt		Quali	Platz
Frank Aspi	30	32	31	31	32	31,19	187,19		8	3
Rainer	31	30	29	31	30	30,30	181,30		10	6
Frank B	29	29	30	30	30	31,68	179,68		9	7
Ralf	29	29	29	29	30	30,71	176,71		13	8
Robert	27	30	29	29	29	29,89	173,89		12	11
Ingo	28	30	28	29	30	28,78	173,78		14	12
Bernd	29	28	27	30	30	29,20	173,20		11	13

Startgruppe 2

	1. Spur	2. Spur	3. Spur	4. Spur	5. Spur	6. Spur	Gesamt		Quali	Platz
Nick	31	32	31	32	31	31,63	188,63		3	1
Kauli	30	32	31	32	32	30,59	187,59		1	2
Karsten	31	31	31	32	30	31,62	186,62		4	4
Martin	31	30	32	30	31	31,92	185,92		2	5
Stefan	29	30	28	29	29	30,97	175,97		5	9
Achim	29	29	29	29	29	29,39	174,39		6	10
Frieder	29	26	30	29	29	29,27	172,27		7	14

Spur bezeichnet hier nicht die physikalische Bahnspur (Spurnummer), sondern die Reihenfolge im Rennen

News aus den Serien

Saison 2019/20

./.

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2020 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Staus
Classic Formula Day	✓	✓	① ② ③ ④
Craftsman Truck Series	✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
DTSW West	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
Duessel-Village 250	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	Z ① ② ③ ④ ⑤
GT/LM	✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦
LMP Pro	✓ / ✓	✓	① ② ③
kein CUP!	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ T ⑤ ⑥ O
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ T ⑥
Pre'59 GP	✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
US Stockcars	✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
24h Moers	- / -	✓	○
500km Rennen	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	✓	○
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○
WDM	✓ / ✓	✓	○
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
C/West	- / -	...	läuft ...
GT-Sprint	- / -	...	läuft ...
Scaleauto West	- / -	...	läuft ...

,