

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 749 -

13. Dezember 2021

Editorial.....

Moin Folks . . . weiterhin herrscht Pandemie- und Weihnachtspause im westlichen Slotracing. Zeit und Muße genug, ein paar Ereignisse aus dem Herbst zu reflektieren und die Planung für's kommende Jahr anzugehen . . .

Die WWW mit der Nummer 749 schaut auf ein Testrennen der NASCARo mit BRM-Rädern, welches im Oktober bei Slotracing Melle ausgetragen wurde. Ferner geht's um

die Planung 2022 für die 245, den SLP-Cup und damit natürlich auch für kein CUP! . . .

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Testrennen
am 23. Oktober 2021 in Melle
- Gruppe 245 / SLP-Cup
Saison 2022
- News aus den Serien
Saison 2021/22

NASCAR Testrennen

am 23. Oktober 2021 in Melle



Gut besuchtes Testrennen der NASCARo in Melle . . .

geschrieben von Manfred Stork

Über einen längeren Zeitraum war ein Testrennen mit BRM-Reifen für die NASCAR-Serie geplant. Eigentlich sollte dieses Rennen bei einem Langstrecken-Rennen stattfinden. Wie z.B. beim Rolf Krause-Gedächtnisrennen oder bei dem Langstrecken-Rennen der Grand National Wagen in Kamp-Lintfort.

Letztlich kam aus unterschiedlichen Gründen ein solches Rennen nicht zustande. Ein Grund war natürlich auch die Entwicklung in der Corona-Pandemie. Deshalb entschlossen sich die Jungs aus Melle, ein solches Rennen unter

den Bedingungen wie bei allen anderen NASCAR Rennen zu starten, um eine gute Bewertung und einen Vergleich zu den Plan-Reifen zu haben. Dazu hatte uns H+T Motor Racing die Reifen kostenlos zur Verfügung gestellt.

Im Vorfeld hatte es einen Test mit verschiedenen Gummimischungen dieser Reifen gegeben, bei dem die F30 Mischung als beste Sorte herauskam. Dieser Test war ebenfalls in Melle ausgeführt worden, weil dort auf jeden Fall eine saubere Bahn besteht ohne irgendwelche Mittel, die einen Klebe-Effekt erzeugen.

Jürgen Kuhn und Thorsten Grau luden dann

alle NASCAR-Leute ein, um an dem Test teilzunehmen. Wir hatten dann letztendlich 17 Teilnehmer, davon fünf Leute aus dem Westen.



Rolf bei der Fahrzeugabnahme mit seinem Oldsmobile Cutlass

Wir fuhren wieder nur auf fünf Spuren, da die Pandemie wieder eine ansteigende Tendenz hatte. Das ergab dann drei Startgruppen, zwei davon als 6^{er} Gruppe.

Das Rennen war für Winston Cup Modelle ausgeschrieben, da diese eine etwas breitere Hinterachse zulassen. Damit alle ihre Achsen montieren konnten ohne Probleme, hatte Jürgen einige Felgen innen schmaler gedreht.

Vor dem Start jeder Gruppe wurden vier Minuten lang die frisch aufgezoogenen Räder eingefahren. Danach wurde noch mal abgerollt und es konnte losgehen. Dazu noch später mehr.

Racing Heat 1

In der **ersten Startgruppe** ging auf Bahn 1 Udo Langer neben Stefan Kucharzewski ins Rennen, auf Bahn 3 Rolf Meyer und dann Slawa und Frank Ober. Thorsten Grau musste also zuerst aussetzen.



Erste Startgruppe in Heat 1



Die Fahrer aus der ersten Startgruppe in Heat 1

Alle zogen ein flottes Tempo an und umrundeten sehr gleichmäßig die Bahn, selbst Stefan konnte gut mit den Heimleuten mithalten.

Udo und Rolf übernahmen dann die Führung und wechselten oft ihre Position. Bis Thorsten ins Rennen eingriff und mit schnellen Rundenzeiten quasi die virtuelle Führung übernahm, denn er fuhr als einziger Rundenzeiten unter 9 Sekunden.

Die Rundenzeiten waren erst verhalten, wurden aber ständig besser, weil die Reifen immer besser eingefahren wurden und mehr Grip bekamen.

Um die P2 in der Gruppe konnte sich Udo gegen Rolf mit 15 TM Vorsprung durchsetzen. Etwa eine halbe Runde zurück belegte Frank die P3 vor Stefan, der knapp vor Slawa ins Ziel kam.

Thorsten hatte im Ziel ca. 1,5 Runden Vorsprung auf Udo herausgefahren.

Die **zweite Gruppe** bestand aus Anke auf der Bahn 1, neben ihr Mike Loheider und Mario Thüne, Mike Butz auf Bahn 4 und daneben Fabian Holthöfer. Peter Horstmeyer musste in dieser Gruppe zuerst aussetzen.



Zweite Startgruppe in Heat 1



...die Fahrer und Fahrerin dazu

Mike, Mario und Fabian lagen zuerst gleichauf und kämpften um die Führung in der Gruppe. Als Peter dazukam, fightete er mit der gleichen Pace mit.

Mario setzte sich langsam aber sich von den anderen ab. Peter, Mike und Fabian konnten Mario lange Zeit folgen, hatten aber schließlich eine halbe Runde Rückstand zu verkraften. Interessant war, dass diese Vier in der Gruppe alle in der gleichen Runde endeten.

Anke und Mike fielen dagegen deutlich zurück und hatten sich etliche Runden Rückstand eingehandelt. Wobei Mike ein flottes Tempo anging, aber er landete zu oft neben der Spur.

Als die **Gruppe 3** an den Start ging, hatte Thorsten die Gesamtführung mit gutem Vorsprung übernommen.

Auf der Bahn 1 stand der Verfasser dieser Zeilen, daneben Hans Bickenbach, weiter Manfred Walter alias MW, auf Bahn 4 Fred Hübel und dann Jürgen Kuhn.



Dritte Startgruppe in Heat 1



Die Fahrer dieser dritten Startgruppe



Monitorübersicht nach dem Start der dritten Gruppe in Heat 1

Der Chevy von Fred mit der #6 wurde 1 x von Richard Petty gefahren. Es war ein Leihauto, dass Richard Petty einmal ausgeliehen hatte, nachdem er im Training seine Einsatzautos deformiert hatte.

Als es Strom gab, düste Jürgen gleich vornweg mit guten Rundenzeiten, welche seine Gegner zu Beginn noch nicht fahren konnten. Auf dem Bild des Computers gut zu sehen. Erst allmäh-

lich wurde es bei den Kollegen auch besser mit zunehmender Renndauer. Jürgen setzte sich aber klar mit mehr als einer Runde Vorsprung vor dem Berichterstatter durch.

Die anderen Beteiligten in der Gruppe fielen deutlich zurück und erreichten nur 149,50 Runden (MW), 148,36 Runden (Hans) und 147,64 Runden (Fred).

Jedoch reichte Jürgens Ergebnis nicht aus, Thorsten die Führung streitig zu machen.

Ergebnis Heat 1

1. Thorsten Grau	158,18 Runden
2. Jürgen Kuhn	157,44 "
3. Udo Langer	156,52 "
4. Rolf Meyer	156,37 "
5. Manfred Stork	156,16 "
6. Frank Ober	155,88 "
7. Stefan Kucharzewski	155,36 "
8. Wjatscheslaw Portnjagin	155,10 "
9. Mario Thüne	154,83 "
10. Fabian Holthöfer	154,33 "
11. Mike Butz	154,32 "
12. Peter Horstmeyer	154,17 "

Heat 2

Bei dem Regrouping für den zweiten Durchgang wurden die Gruppen ordentlich durchgemischt.



Mario putzt die Außenrandstreifen

Nach dem Ordnen startete in der **ersten Gruppe** Peter Horstmeyer auf Bahn 1 neben

MW, auf Bahn 3 Hans, dann Fred und Mike, während Anke aussetzen musste.

Peter setzte sich als Heim-Ascari klar durch und bückelte seine Mitstreiter und Mitstreiterin klar ab. Aber hinter ihm wurde kräftig gerangelt.

MW mit seiner Melle-Erfahrung konnte die P2 sicherstellen, während Fred, Hans und Mike die nächsten Plätze vor Anke einnahmen.

Mike Loheider war eigentlich schnell genug, um weiter vorn zu landen, jedoch hatte er wieder zu viele Ausflüge neben seiner Spur.

In der **zweiten Startgruppe** war das Rennen schon ausgeglichener. Bis auf Stefan waren alle Fahrer gut mit dem Kurs vertraut.



1985^{er} Ford Thunderbird und 1988 Buick Regal

Mario konnte jetzt gut mit den besser eingefahrenen Reifen auftrumpfen und übernahm die Spitze in dieser Gruppe.

Dahinter kämpften Frank und Mike Butz um die P2, wobei sich Frank eine halbe Runde Vorsprung herausfuhr.

Eine weitere Runde zurück kam Wjatscheslaw alias Slawa ins Ziel. Dahinter mühte sich Fabian Holthöfer ab mit seinem Leihauto, welches eine etwas schwere Karosserie hatte. Er hatte Probleme mit dem höheren Schwerpunkt.

Als Letzter dieser Gruppe kam Stefan ins Ziel. Bei ihm lief es jetzt nicht mehr so gut wie im ersten Durchgang.

Die **Gruppe 3** startete mit Thorsten auf der Pole. Neben ihm Jürgen und Udo, dann Rolf und auf der Bahn 5 noch soeben in die Gruppe gerutscht der Verfasser dieser Zeilen.



Dritte Startgruppe in Heat 2

Als der Computer grünes Licht gab, setzten sich Thorsten und Jürgen an die Spitze, während der Rest der Gruppe heftig um die Positionen kämpfte.

Im Verlaufe der Spurwechsel konnte sich Jürgen leicht von Thorsten absetzen – und Jürgen fuhr auch einige wenige Runden unter der magischen Grenze von 9,00 Sekunden, was Thorsten nicht mehr gelang. Er blieb diesmal knapp darüber.

Die drei übrigen Mitstreiter endeten im Ziel gleichmäßig bei 160 Runden, ein bis zwei Runden hinter den Spitzenreitern.

Ergebnis Heat 2

1. Jürgen Kuhn	162,53 Runden
2. Thorsten Grau	161,70 "
3. Mario Thüne	160,92 "
4. Manfred Stork	160,56 "
5. Rolf Meyer	160,36 "
6. Udo Langer	160,18 "
7. Frank Ober	159,61 "
8. Mike Butz	159,15 "
9. Wjatscheslaw Portnjagin	158,10 "
10. Peter Horstmeyer	157,12 "
11. Fabian Holthöfer	155,88 "
12. Stefan Kucharzewski	155,12 "

Fazit

Das Testrennen mit den BRM-Reifen war eigentlich erfolgreich verlaufen. Welche Vorteile sich daraus ergeben, möchte ich hier einmal beschreiben.

Niemand muss sich mehr Gedanken um die Herstellung der Wettbewerbsräder machen. Das ist bei diesem Hobby eine Tatsache, die nicht zu vernachlässigen ist. In den vielen Jahren der NASCAR-Serie habe ich einige Leute erlebt, die davor zurückscheuen, die Plan-Reifen aufwendig vorzubereiten.

Mit diesen „Fertigrädern“ ist ferner immer gewährleistet, dass alle und immer gleiches Material bekommen.

Bei der Fahrzeugabnahme werden die Reifen aus einer Tüte gegriffen, auf die Felgen aufgezogen und fertig, ab in den Parc Fermé. Beim Rennstart wird für jede Gruppe eine Einfahr-Phase von ca. 5 Minuten eingerichtet. Danach wird das Rennen gestartet.

Bei unserem Testrennen hat sich gezeigt, dass im zweiten Durchgang von allen 4 bis 5 Run-

den mehr gefahren wurden. Das ist wohl deshalb, weil die Reifen besser eingefahren waren. Auch beim Start für den zweiten Heat hat sich beim Abrollen keine Krümelbildung gezeigt, nicht auf dem Reifen und nicht auf der Bahn. Denn mir wurde vorher erklärt, dass die F30 Mischung von BRM zu weich sei.

zur Verfügung gestellt bekommen. Obwohl nach dem Ergebnis des Testrennens eigentlich eine härtere Mischung nicht erforderlich wäre, werden wir die F35 nächstes Jahr am gleichen Ort testen, um einen Vergleich zu haben.

Jetzt kommt aber die andere Seite der Medaille, welche auch Nachteile bietet.



Schrauberplätze auf der linken Bahnseite



Die Theke in Melle



Rennleiterstand



Bahnüberblick zur Frontseite

Da aber BRM auch eine Mischung mit der Bezeichnung F35 herstellt, haben wir diese Mischung ebenfalls noch zum Testen von H+T

Die Felgen und Reifen stammen bei BRM aus der Serienproduktion der Trans-Am Autos, und zwar sind das Original Trans-Am Vorderräder samt Felgen und Reifen.

In der Serie sind die Reifen als Vorderräder natürlich mit hartem Gummi versehen, für uns wurden eben weichere Reifen gemischt. Dafür einen recht herzlichen Dank an Kurt von H+T, der sich dafür eingesetzt hat.

Nun kommen aber unsere Probleme. Die Felgen und Reifen sind eigentlich etwas zu breit. Um diesen Punkt zu umgehen, hat Jürgen extra einige Felgen abgedreht, um sie schmaler zu machen. Aber auch die Reifen sind etwas breiter als wir im Reglement haben.

Jetzt ist es aber so, dass wir bei den NASCAR-Modellen auf schmalere Versionen angewiesen sind, außer vielleicht bei den Winston-Cup Modellen. Weil diese eine etwas breitere Hinterachse haben, allerdings gibt's auch da Probleme mit der Nabe der Felge, die zu weit nach innen steht. Das muss nicht sein, denn man kann dort Distanzscheiben hinterlegen, wenn erforderlich.

Für alle anderen Modelle der Serie, bei den Grand National Modellen und bei den Oldtimern ist das meist nicht einzubauen. Dazu kommt, dass viele unserer Teilnehmer eine Menge Material haben, um die Plan-Reifen auf allen Modellen zu fahren. Da habe ich gehört von 60 Reifensätzen von einem Fahrer.

Aber am meisten zu beklagen hätte ich selbst, denn ich habe meine Radsätze auch einmal gezählt. Bei 120 Sätzen habe ich aufgehört zu zählen. Diese Anzahl ist der Tatsache geschuldet, dass ich für die Schnellsten die

Reifen stelle – und teilweise auch bei Bedarf für weitere Fahrer. Dabei ist es sehr wichtig für die Serie, dass alle mit gleichem Reifenmaterial fahren und keine Spezial-Reifen produziert werden. Diese Arbeit mit den Reifen ist

mir nicht zu viel Arbeit, doch es ist sehr wichtig für gleiches Material.

Alles Weitere gibt's hier:

Rennserien-West / NASCAR Grand National

Das Resultat des Testrennens detailliert . . .

NASCAR Slot Racing Report					NASCAR Slot Racing 2021						23.10.2021		
					Winston Cup Stock Cars					BRM Tyre-Test			
					Slotracing Melle					34,5m Carrera Plastic Track			
BRM Tyre Test Race (F30)					Race Time 10 x 5 Min.					5 of 6 Lanes			
		total	Laps		Laps			Winston Cup	Car	Gr.	Best Lap	Best Lap	
#	Driver	Laps	Heat 1	#	Heat 2	#	Race Car	Driver	No.	Body/Racecar	Heat1	Heat 2	
1	Jürgen Kuhn	319,97	157,44	2	162,53	1	1990 Pontiac Grand Prix	Kyle Petty	42	42,8 / 151	9,115	8,977	
2	Thorsten Grau	319,88	158,18	1	161,70	2	1983 Ford Thunderbird	Dale Earnhardt	15	41,5 / 151	8,988	9,010	
3	Rolf Meyer	316,73	156,37	4	160,36	5	1986 Oldsmobile Cutlass	Ernie Ervan	4	40,4 / 150	9,190	9,171	
4	Manfred Stork	316,72	156,16	5	160,56	4	1983 Buick Regal	Bobby Allison	22	40,2 / 150	9,178	9,072	
5	Udo Langer	316,70	156,52	3	160,18	6	1983 Buick Regal	Bobby Allison	22	43,0 / 153	9,188	9,146	
6	Mario Thüne	315,75	154,83	9	160,92	3	1996 Chevy Monte Carlo	Steve Grissom	29	44,0 / 151	9,109	9,059	
7	Frank Ober	313,47	155,88	6	159,61	7	1982 Buick Regal	Bobby Allison	88	40,3 / 156	9,145	9,151	
8	Mike Butz	313,40	154,32	11	159,15	8	1985 Ford Thunderbird	Alan Kulwicki	35	44,3 / 152	9,197	9,165	
9	Wjatscheslaw Portnjagin	313,20	155,10	8	158,10	9	1985 Ford Thunderbird	Ken Schrader	90	40,0 / 150	9,182	9,164	
10	Peter Horstmeyer	311,29	154,17	12	157,12	10	1985 Chevy Monte Carlo	Dale Earnhardt	3	41,5 / 155	9,229	9,159	
11	Stefan Kucharzewski	310,48	155,36	7	155,12	12	1982 Chevy Monte Carlo	Darrell Waltrip	11	40,0 / 152	9,126	9,082	
12	Fabian Holthöfer	310,21	154,33	10	155,88	11	1983 Pontiac Le Mans	Phil Parsons	66	47,8 / 153	9,239	9,185	
13	Manfred Walter	300,72	149,50	13	151,22	13	1985 Ford Thunderbird	Cale Yarborough	28	41,7 / 153	9,518	9,375	
14	Fred Hübel	298,24	147,64	15	150,60	14	1983 Chevy Monte Carlo	Richard Petty	6	41,2 / 154	9,519	9,398	
15	Hans Bickenbach	296,96	148,36	14	148,60	15	1981 Buick Regal	Buddy Baker	1	40,8 / 155	9,490	9,442	
16	Mike Loheider	294,76	146,55	16	148,21	16	1988 Buick Regal	Ricky Rudd	26	45,0 / 151	9,429	9,465	
17	Anke Mardenwald	284,82	139,88	17	144,94	17	1987 Oldsmobile Delta 88	Lake Speed	83	43,1 / 151	9,610	9,435	

Gruppe 245 / SLP-Cup

Saison 2022



Datum: **Samstag, 18.12.2021**
/ **18:15 Uhr**

Eine kurze Nachricht per E-Mail, wer teilnimmt bzw. wer „geweckt“ werden muss, wäre recht hilfreich!

Saisons 2022

Die Planung für 245, SLP-Cup und Sebastians LMP Pro ist im Kern abgeschlossen.

Die Termine und Austragungsorte sind mit einer Ausnahme¹⁾ bestätigt und [im Terminkalender in den "Rennserien West"](#) sowie auf den betreffenden Serien-Webseiten zu finden.

Für 245, SLP-Cup und kein CUP! sind auch die Ausschreibungen, Reglements etc. veröffentlicht.

Hier fehlen lediglich noch die Plakate.

Für die gesamte Planung sind wir erst einmal davon ausgegangen, dass ein Spielen ab Mitte März 2022 wieder möglich sein wird . . .

Sollte das nicht der Fall sein, werden die für März und/ oder April geplanten Veranstaltungen im Oktober nachgeholt.

Der Kern-Kalender für 245 und SLP-Cup mit jeweils fünf Läufen soll bis Ende September 2022 "durch" sein, um diesen Spielraum zu haben.

Den Abschluss des Kern-Programms bildet dann LMP Pro Anfang November.

Sofern sich im Januar/ Februar 2022 oder ab Oktober 2022 weitere Möglichkeiten zum Spielen ergeben, werden zum Jahresanfang ggf. die 2021er Läufe noch nachgeholt bzw. in Richtung Jahresende die nun seit fast zwei Jahren ruhenden Einzelevents wie "Zwergenaufstand", "Grand Slam Revival" oder "WDM" endlich wieder angeboten . . .

Saisons 2021

Aus aktueller Sicht werden wir die Saison 2021 erneut pandemiebedingt nicht zu Ende fahren können – heuer fehlt sowohl in der 245 (KaLi) als auch im SLP-Cup (Emsdetten) jeweils ein Lauf . . .

Sollten sich - wider Erwarten - zu Jahresanfang wieder Möglichkeiten zu Spielen ergeben, würden wir die zwei noch fehlenden Läufe ggf. kurzfristig in den Terminplan 2022 einbauen.

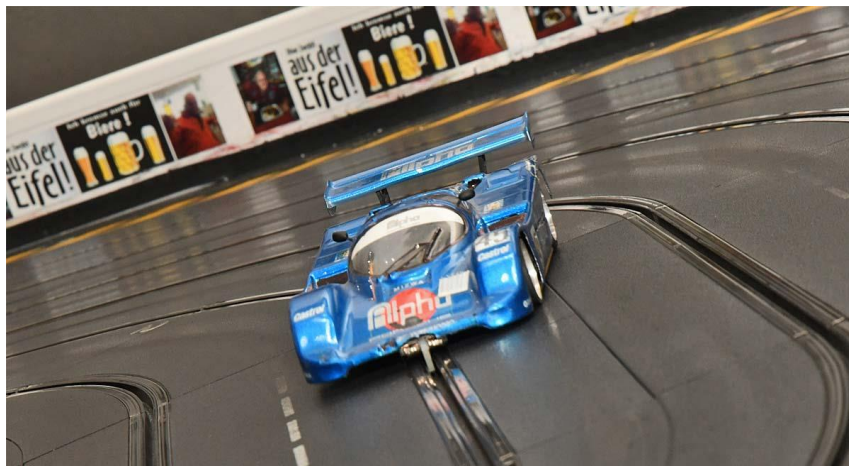


Jahresabschluss 2021

Wie im Vorjahr wird wieder eine Online-Siegervereuerung für beide Serien gemeinsam per Video-Konferenz angeboten.

¹⁾ Lediglich 245 in KaLi ist noch unbestätigt.

Sonstiges



Der im letzten Winter und Frühjahr gepflegte "Slot Talk" per Video-Schalte soll auch in den nächsten Wochen wieder laufen – zumindest solange wir nicht wieder aktiv auf den Bahnen spielen können.

Tag ist jeweils der Samstag, Start ist immer (ohne Punktlandung) ab 18 Uhr.

Teilnahme und Gesprächsinhalte sind eher „ungeplant“.

Der erste „Talk“ für diesen Winter fand am letzten Samstag (10.12.) statt – nächste Ausfahrt ist nun der **Samstag, 08.01.2022** . . .

[Alles zur Gruppe 245](#)

[Rennserien-West / Gruppe 2 4 5](#)

[Alles zum „SLP-Cup“](#)

[Rennserien West / SLP-Cup](#)

[Alles zu „kein CUP!“](#)

[Rennserien West / kein CUP!](#)

News aus den Serien

Saison 2021/22

./.

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2021 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status	2022 Ausschr. / Reglement	Termine
Classic Formula Day	-			-	
Craftsman Truck Series	-			-	
DTSW West	- / ✓	✓	① ②	- / -	
Duessel-Village 250	- / -			- / -	
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	① ① ② ③ ④ ⑤ Z	✓ / ✓	✓
GT/LM	-			-	
LMP Pro	- / -	(✓)	① ②	- / -	✓
kein CUP!	✓ / ✓	✓	① ① ② ③ ④	✓ / ✓	✓
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① T ② ③ ④ ⑤ ⑥ O	- / -	
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ T	- / -	
Pre'59 GP	-			-	
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ① ② ③ ④ ⑤	✓ / ✓	✓
US Stockcars	-			-	
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status	Ausschr. / Reglement	Termine
24h Moers	- / -	✓		- / -	
500km Rennen	- / -	tbd	○	- / -	tbd
Carrera Panamericana	- / -	✓	●	- / -	
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	●	✓ / ✓	✓
WDM	- / -	tbd	○	- / -	tbd
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status	Ausschr. / Reglement	Termine
C/West	- / -	...	läuft ...	- / -	...
GT-Sprint	- / -	...	läuft ...	- / -	...
Scaleauto West	- / -	...	läuft ...	- / -	...