

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 804 -
29. Mai 2023

Editorial.....

Moin Folks . . . schon wieder ein langes Wochenende – diese Mal rennfrei. Das anstehende Wochenende bietet den 3. Lauf zum NASCAR Grand National beim SRC Duisburg Mündelheim...

Die lfd. Nr. 804 der Wild West Weekly berichtet vom NASCAR Winston Cup Lauf bei Slotracing & Tabletop in Kamp-Lintfort...

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
3. Lauf am 20. Mai 2023 in Kamp-Lintfort
- News aus den Serien
Saison 2023 / 2024

NASCAR Winston Cup

3. Lauf am 20. Mai 2023 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Manfred Stork



NASCAR Winston Cup in Lintfort: Patrick's Buick und Chevy von Axel

Bei den Winston Cup Rennen in den zurückliegenden Jahren hatten wir in Lintfort wegen Corona mit den Terminen meistens Pech. 2020 musste das Rennen ausfallen, dagegen hatten wir 2021 Glück. Da hatten wir zum Termin gerade eine niedrige Infektionszahl und konnten unter Auflagen das Rennen durchführen. 2022 war dann wieder ein Hot-Spot angesagt, und der Lauf musste abermals abgesagt werden.

Nicht so in diesem Jahr, da konnten die Racer zum Show-Down eingeladen werden. Aber die Nennungen hielten sich in Grenzen, eventuell wegen dem Feiertag an Christi Himmelfahrt, zu dem sicher einige ein langes Wochenende geplant haben. Dazu kam dann noch die Krankmeldung von Peter. Da kamen wir letztendlich auf 15 Teilnehmer. Peter wünschen wir von hier aus eine baldige Genesung, damit wir wieder zusammen mit den Modellautos spielen können.

Vorher allerdings stand die obligatorische Reinigung der Kamp-Lintforter Bahn an, ohne die wir mit den NASCAR dort nicht fahren können. Die Bahn abwaschen, das heißt natürlich nicht, dass die ganze Bahn abgewaschen wird. Selbstverständlich werden nur die Kurven intensiv abgewa-

schsen und zwei geraden Schienen hinter den Kurven. Das Material auf den Geraden bleibt natürlich, deswegen haben wir auch insgesamt etwas weniger Verschleiß.

Volker Schulte war wieder so freundlich, uns seinen Etiketten-Reiniger zur Verfügung zu stellen, den er selbst in seinem Auftrag herstellen lässt. Besten Dank dafür!



Vorbereitung der Fahrzeuge

Fred half tatkräftig bei der Reinigung, er kümmerte sich um die Kurven auf der einen Seite der Bahn, und ich übernahm die andere Seite.



Training

Magdalene hatte für den Freitag ein Training angesetzt, aber es erschien niemand. So fuhr Fred die Bahn 4 ein, und ich kümmerte mich wieder um die Bahn 6. Als wir Rundenzeiten von 10,5 Sekunden erreichten, stellten wir das Einfahren der Bahnen ein. Magdalene ließ dann noch ihre Bahnreinigungsautos kreisen.



Fahrzeugabnahme

Beim Training am Samstagmorgen klagten einige Fahrer über wenig Grip. Aber da wurde versäumt, nach ein paar Runden die Räder wieder abzurollen. Das ist wichtig beim Einfahren. Die aufgeklebten Doppelklebebänder an drei Punkten der Bahn trugen dann ihren Teil dazu bei, dass ein ordentlicher Grip zu verzeichnen war. Zeiten um die 10 Sekunden waren möglich.

Bei 15 Startern entschieden wir, mit drei Gruppen zu fünf Racern zu fahren. Dann muss auch niemand aussetzen und alle können ihren Turn durchfahren. Eingeteilt wurde dann als Fahrzeit 5 Minuten pro Spur gegenüber 4 Minuten bei 6 Spuren.

Racing Heat 1

In der **ersten Startgruppe** stand Manfred Walter auf der Bahn 1, neben

ihm Axel Thorwesten, der zum ersten Mal in Lintfort teilnahm. Auf Bahn 3 Hans Bickenbach mit seinem in die Jahre gekommenen Buick Regal, dann Andreas Lippold und auf Bahn 5 Patrick Meister, der endlich wieder einmal am Start war und sich hinten anreihen musste. Auch sein Buick hat schon etliche Jahre auf dem Buckel.



Fred bei den Startvorbereitungen

Beim Start merkte man ihm (dem Buick!) das Alter aber nicht an, denn Patrick übernahm sofort das Kommando und düste davon, ausgerüstet ebenfalls mit gestellten Rädern. Poldi konnte noch halbwegs mithalten, hatte nach den 25 Minuten Fahrzeit jedoch bereits vier Runden Rückstand.

Hans folgte mit weiteren drei Runden Abstand, obwohl er seinem Oldtimer Buick auch ordentlich die Sporen gab. Er blieb damit eine knappe Runde vor MW, der lange versucht hatte, an Hans dran zu bleiben.

Axel tat sich ein wenig schwer auf der für ihn neuen Bahn, aber sein Top-Speed war auch nicht gerade überragend und er hatte Schwierigkeiten mit den unterschiedlichen Bremspunkten.



Erste Startgruppe in Heat 1: von links: Patrick, Poldi, Hans, Axel und MW.



...die Fahrer dazu



...die Fahrer und Fahrerin dazu

Die **zweite Gruppe** war ebenfalls nach dem Stand in der Meisterschaft eingeteilt. Dabei startete Fred Hübel auf der Bahn 1, neben Bert Koopmann und Anke Marderwald. Jürgen Kuhn ging auf der Bahn 4 ins Rennen neben Frieder Lenz.

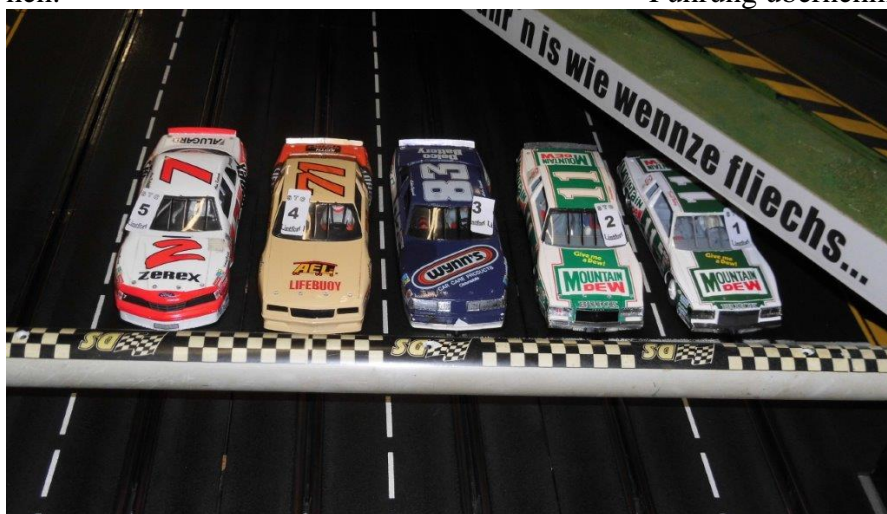
Jürgen dominierte die Gruppe nach Belieben – ähnlich wie vorher Patrick. Fred und Frieder kämpften um die P2 in der Gruppe. Zuerst sah es gut aus für Fred, erst konnte er Frieder in Schach halten. Aber am Schluss hatte er ein paar Mal Pech und Frieder konnte vorbeiziehen.

Nun musste die **dritte Startgruppe** versuchen, ob sie Patrick die Führung abnehmen konnte. Da stand auf der Pole-Position und der Bahn 1 Volker Nühlen, neben ihm der Berichterstatter, der nur einen Punkt Vorsprung in der Gesamtwertung auf Karsten hatte. Dieser stand folglich auf der Bahn 3. Daneben rückte aus Fabian Holthöfer und auf der Bahn 5 Rolf Meyer.

Rolf musste schlucken bei der Fahrzeugabnahme, "Ach du Schreck, ich krieg' gestellte Räder!"

Nach dem Start konnte der Autor knapp die Führung übernehmen. Er war auf der schnellen

Bahn 2 gestartet und konnte sich dort behaupten, sogar mit der schnellsten Runde des Tages von 9,840 Sekunden. Nur unwesentlich schneller als Patrick zuvor. Und der war nicht auf der "Zwo" gestartet! Jedenfalls konnte sich der Autor auch nach zwei Spurwechseln noch knapp halten, aber die anderen kamen näher – vor allem Volker und Karsten.



Zweite Startgruppe in Heat 1 von links: Frieder, Jürgen, Anke, Bert und Fred

Bert war nicht in der Lage, das Tempo mitzuhalten und belegte P4 vor Anke. Sie hatte Schwierigkeiten mit dem Kamp-Lintforter Autobahnkreuz und fühlte sich nicht recht wohl in ihrer Haut, so dass kein richtiger Fahrfluss zustande kam.

Nach den ersten zwei Gruppen sah es in der Gesamtwertung so aus, dass Patrick klar vor Jürgen in Führung lag, der über zwei Runden Rückstand hatte. Patrick hatte bis dahin eine Bestzeit von 9,844 Sekunden hingelegt.

Es folgten schließlich zwei Abflüge und Volker war vorbei – und Karsten nah dran. Mit Karsten entstand ein schöner Zweikampf um die P2 in der Gruppe. Interessant dabei, dass Karsten dem Autor geraten hatte, die lange Übersetzung zu montieren. Besten Dank dafür, es war die richtige Entscheidung!

Volker also vorn, der Autor auf P2 knapp vor Karsten. Dahinter Fabian, er glänzte ebenfalls mit schnellen Rundenzeiten, hatte aber einige Abflüge, die ihn eine Runde zurückwarfen.

Rolf endete als Schlusslicht in der Gruppe, hatte aber für sich eines der erfolgreicheren Rennen in Lintfort absolviert.

Heat 2

Bei der Umgruppierung für den zweiten Durchgang rückten Patrick und Jürgen auf in die schnellste Gruppe. Derweil mussten Fabian und Rolf eine Gruppe vorher den zweiten Heat in Angriff nehmen.



Die schnellste Gruppe rückte nun mit Patrick und Volker auf Eins und Zwo aus, der Autor und Karsten auf Drei und Vier, dazu stieß dann Jürgen auf der Bahn 5.

Es entwickelte sich zwischen Patrick und Volker ein spannendes Rennen um den Sieg – und dazu ein äußerst interessantes Geschehen um die P3 in der Gruppe.

Zuerst konnte Patrick die Führung übernehmen, während an seinem Heck Volker nicht lockerließ und schließlich die Spitze übernehmen konnte. Patrick blieb aber dicht an seinem Heck und lauerte auf seine Chance.

Dritte Startgruppe in Heat 1 von links: Rolf, Fabian, Karsten, der Autor und Volker



...die Fahrer dazu



Buick vom Patrick

Währenddessen war ein tolles Gefecht um die P3 im Gange. Je nach den gefahrenen Spuren konnten Karsten, Jürgen und der Autor die Position übernehmen, aber keiner konnte sich absetzen.

Als noch zwei Spuren zu fahren waren, lag der Autor mittlerweile auf P5. Karsten und Jürgen kämpften dicht beisammen. Karsten hatte als letzte Spuren die 3 und die 5, Jürgen die Bahnen 1 und 3 und der Autor hatte noch die 2 und die 1. Da konnte er zurückschlagen und wieder Land gewinnen.

Karsten hatte noch einen entscheidenden Abflug auf der 5 – und Jürgen fuhr seine schnellste Runde im zweiten Heat auf seiner letzten Spur, alle Achtung! Er hat jetzt wohl endgültig sein Lintfort-Syndrom abgelegt.

Ergebnis Heat 1

1. Patrick Meister..... 149,03 Runden
2. Volker Nühlen 148,54 "
3. Manfred Stork..... 148,07 "
4. Karsten Hendrix..... 147,60 "
5. Jürgen Kuhn..... 146,62 "
6. Fabian Holthöfer..... 146,53 "
7. Andreas Lippold 145,18 "
8. Rolf Meyer..... 143,99 "
9. Hans Bickenbach 142,33 "
10. Frieder Lenz..... 142,04 "
11. Fred Hübel 141,59 "
12. Manfred Walter..... 141,51 "
13. Bert Koopmann..... 139,51 "
14. Axel Thorwesten..... 137,51 "
15. Anke Marderwald 132,78 "



Buick vom Autor

An der Spitze sorgte Volker mit 9,917 Sekunden für die schnellste Runde im zweiten Durchgang und siegte knapp vor Patrick, der sicher den Vorsprung aus Heat 1 verwaltete und den Gesamtsieg einfuhr.

In der **Startgruppe Zwei** ließ Fabian nichts anbrennen und siegte klar vor Rolf, der diesmal nicht wie sonst bisweilen einen Einbruch mit seinen Reifen hatte. Erstaunlich, dass er vor Poldi ins Ziel kam. Denn diesmal ging bei Poldi am Ende nichts mehr, obwohl er schon so viele Rennen in Lintfort bestritten hat.



Poldi's Dale Earnhardt Chevy

Selbst Hans mit seinem bewährten Buick konnte ihn um eine halbe Runde distanzieren. Frieder bildete das Schlusslicht in der Gruppe und konnte seine Performance aus Heat 1 nicht wiederholen.

Zuvor hatte MW die **erste Startgruppe** für sich entschieden – mit 15 TM vor Fred.



1987^{er} Ford von MW

Axel kam in der Pause zu mir und fragte, ob ich sein Karosserie-Spiel einstellen könnte. Es war deutlich zu sehen, dass die Karosserie zu viel Spiel hatte. Er konnte die Befestigungsschrauben verstellen, und das Spiel war dann angemessen, etwa wie bei meinem Buick auch. Und Axel fuhr tatsächlich schnellere Runden als zuvor und fuhr zwei Runden mehr heraus, prima. Damit blieb er diesmal vor Bert – und Anke konnte ihr Lintfort-Trauma noch nicht ablegen und hatte einen deutlichen Rückstand.

Ergebnis Heat 2

- 1. Volker Nühlen 147,02 Runden
- 2. Patrick Meister 146,86 "
- 3. Manfred Stork 145,35 "
- 4. Karsten Hendrix 145,04 "
- 5. Jürgen Kuhn 145,03 "
- 6. Fabian Holthöfer 143,03 "
- 7. Rolf Meyer 142,34 "
- 8. Hans Bickenbach..... 140,99 "
- 9. Andreas Lippold 140,54 "
- 10. Manfred Walter 140,32 "
- 11. Frieder Lenz 140,26 "
- 12. Fred Hübel 140,17 "
- 13. Axel Thorwesten 139,54 "
- 14. Bert Koopmann 137,33 "
- 15. Anke Marderwald..... 128,46 "



Anke im grünen Lintforter Wald

Fazit

Seit 1994 fahren wir mit den NASCAR Modellen in Kamp-Lintfort. Verschiedentlich mussten in den vielen Jahren Änderungen am Reglement vorgenommen werden, um stets möglichst die bestehenden Autos nicht zu eliminieren – und, um ein beständiges Regelwerk zu haben, bei dem nicht immer neu investiert werden

muss. Da bleibt es nicht aus, dass einige wettbewerbsfähige Wagen in die Jahre gekommen sind.

Wie anfangs schon erwähnt, z.B. die bewährten Buick Modelle aus der Monogram Serie in den 1980^{er} Jahren. Das waren Modelle wie für's Slotten gemacht. Übrigens, von Salvino gibt es diese Modelle auch heute noch! Salvino baut nämlich diese Modelle immer noch, sie haben die Formen von Monogram gekauft. Das war durchaus ein Glücksfall – und ein ausgewogenes Reglement tat sein Übriges dazu bei. Man sieht das an Patrick's Buick. Er war längere Zeit nicht am Start gewesen, bekommt gestellte Räder und gewinnt das Rennen!

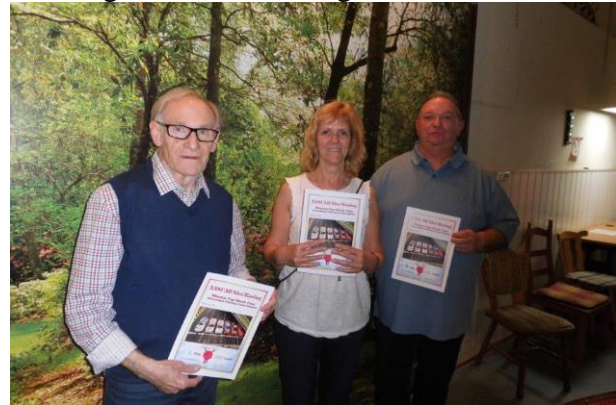
Aber auch der Pontiac von Volker ist ein ähnlicher Fall – und diese Modelle laufen immer noch prima.

Der älteste Buick ist sicher vom Hans, ich weiß gar nicht, ob er schon 20 Jahre auf dem Buckel hat. Und Hans mischt immer noch gut mit. Leider bekomme ich nicht zusammen, wie alt der Buick vom Berichterstatter ist, die weiße Farbe ist durchaus nicht mehr so weiß wie bei der Herstellung!

Und dann die 18D Motoren, wie schön die drehen auf den langen Geraden, und man kann sie lange fahren! Aber jetzt genug von dem Gesülze. Jedenfalls geht ein herzlicher Glückwunsch an Patrick und Volker für ein tolles Rennen, das sie gezeigt haben.

Das gilt überhaupt für alle Teilnehmer, denn durch ihren Start haben sie mit dazu beigetragen, einen interessanten Renntag zu gestalten.

Noch ein Dank an Fred für die Hilfe beim Reinigen der Bahn, unsere Finger hatten wir am Samstag noch nicht richtig sauber.



Die Sieger – leider musste Patrick früh weg, Magdalene half aus, herzlicher Glückwunsch und ein Dankeschön an Magdalene!

Und ein Dank geht auch an Magdalene für ihr Engagement für die NASCARo.

Das nächste Rennen ist am 3. Juni 2023 in Mündelheim, dort geht's ebenfalls um den 3. Lauf der Grand National Wagen.

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / NASCAR Winston Cup](#)

News aus den Serien

Saison 2023 / 2024

./.

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2023 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
Classic Formula Day	-		
Craftsman Truck Series	-		
DTSW West	- / -		
Duessel-Village 250	- / -		
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ Z
LMP Pro	- / -	✓	⊕ ② ③
kein CUP!	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
NASCAR Grand National	- / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
NASCAR Winston-Cup	- / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
Pre'59 GP	-		
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
WestCup		✓	① ②
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
24h Moers	- / -		
500km Rennen	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -	✓	
SLP-Cup Meeting	- / -	✓	○
WDM	- / -	<i>tbd</i>	○
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
C/West	- / -	...	läuft...
GT-Sprint	- / -	...	läuft...
Scaleauto West	- / -	...	läuft...