

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 836 -

18. März 2024

Editorial.....

Moin Folks . . . am Wochenende nahm auch die 245 im Westen den Betrieb für's aktuelle Jahr auf. Dazu ging's zur IG Slotdriver in Emsdetten – das jährliche Teamrennen - heuer mit Silhouetten - war dort angesagt . . .

Weiter geht's mit dem clubübergreifenden Slotracing im Lande erst deutlich nach Ostern – am 20.04. gastieren die NASCAR Grand National Serie in Mündelheim und der SLP-Cup in Mülheim/Ruhr . . .

Die 836^{te} Wild West Weekly berichtet vom NASCAR Winston Cup in Schwerte sowie von der 245 in Emsdetten . . .

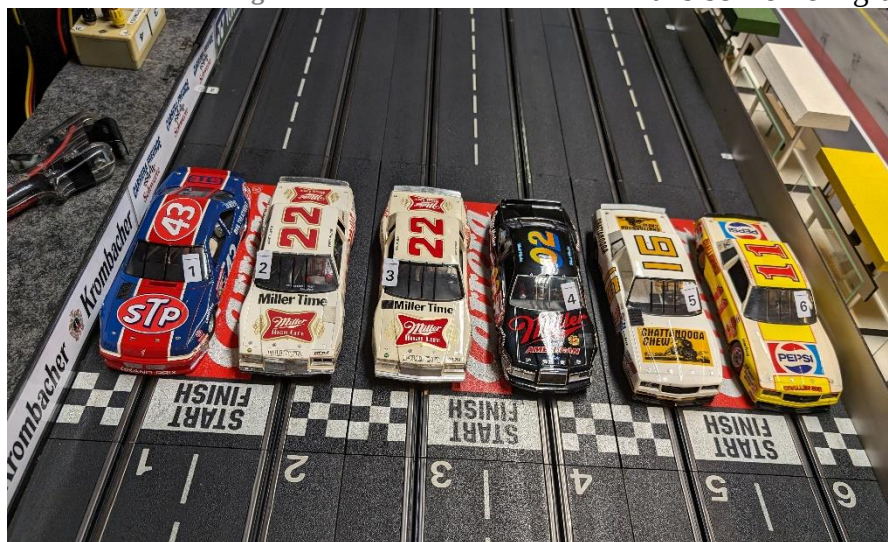
Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
- 2. Lauf am 9. März 2024 in Schwerte
- Gruppe 2 4 5
- 1. Lauf am 16. März 2024 in Emsdetten
- News aus den Serien
- Saison 2024 / 2025

NASCAR Winston Cup

2. Lauf am 9. März 2024 in Schwerte

geschrieben von Manfred Stork



Ungewohnt: Der NASCAR Winston Cup zeitig im Frühjahr bei den Carrera Freunden Schwerte – die dritte Startgruppe in Heat 1: v.l.nr. Volker, Karsten, der Autor, Uwe, Fabian und Poldi

Im letzten Jahr hatten wir den Endlauf des Winston Cup in Schwerte gefahren. Nachdem wir 2023 nur fünf Rennen hatten, wollte ich die Serie für dieses Jahr wieder in sechs Läufen fahren. Weil sich die möglichen Bahnen aber mittlerweile in Grenzen halten, wurde ein zusätzliches Rennen nach Schwerte gegeben – gleich an den Anfang der Saison.

Erst gab es Schwierigkeiten, den Termin festzulegen. Schließlich wurden wir

uns schnell einig und die Carrera Freunde waren zufrieden mit dem endgültigen Termin. Dieser wurde auch sofort in den Rennserien-West bekannt gegeben, sodass ich überrascht war, dass einige ihn nicht richtig auf dem Plan hatten.

Die Einladungen gingen früh raus und die Nennungen kamen erst sparsam. Am Mittwoch vor dem Rennen konnte ich melden, dass wir 18 Starter haben werden, was sich dann am

Renntag auf 19 addierte. So konnten wir die Einteilung der Gruppen auf 7-6-6 festlegen.

Die Carrera Freunde hatten die Bahn bestens vorbereitet, sie war extrem sauber. Schnell stellten sich bei einem regen Trainingsbetrieb gute Rundenzeiten ein. Die meisten waren früh angereist, um das Training intensiv zu nutzen.



Buick Regal aus 1981 von Hans (Modellbaujahr unbekannt, aber mindestens 20 Jahre alt)

Racing Heat 1

In der **ersten Startgruppe** stand auf der Bahn 1 Wolfgang Schumacher. Neben ihm Martin Luck und Andreas Winkler, dann auf der Vier Ingo Winkler neben Florian Morscheid. Auf der Bahn 6 begann Andreas Büchler das Rennen. Axel Thorwesten als Siebter musste zuerst aussetzen.

Gleich nach dem Start setzte sich Martin in Front und man konnte staunen, wie sicher er seine Gegner in Schach halten konnte. Eine kurze Info von Karsten erklärte das Geschehen. Martin hatte einen Pontiac aus Karstens Fahrzeugpark erworben und kam gut damit klar. Als dann Axel ins Rennengeschehen eingriff, konnte er Martin erst einigermaßen folgen, aber musste ihn dann doch ziehen lassen.

Die P3 in der Gruppe sicherte sich Wolfgang vor Andreas Büchler. Der andere Andreas in der Gruppe bezog die P5, allerdings deutlich zurück. Noch weiter zurück Florian, der aber vor Ingo ins Ziel kam.



Ford Thunderbird aus 1985 von Peter

Die **zweite Gruppe** war besetzt mit Jürgen Kuhn auf der Eins und daneben Fred Hübel, auf der Drei Hans Bickenbach neben Werner Schilling, dann Michael Moes auf der Fünf und noch Peter Recker.

Zuerst übernahm Michael das Kommando und führte das Rennen an mit einem potenten Oldsmobile aus Peters Garage.

Dicht auf den Fersen war ihm Jürgen, der auf der Eins sehr gut ins Rennen einstieg und sich

locker hinter Michael hielt. Nach dem Spurwechsel dauerte es nicht lange und Jürgen ging in Führung. Michael setzte zwar nach, langsam aber sicher konnte Jürgen jedoch seinen Vorsprung vergrößern. Michael hatte auf der P2 in der Gruppe am Ende eine gute Runde Rückstand.

Peter konnte die P3 übernehmen vor Werner, der sich etwas zurückhielt, denn sein Buick hatte mehr Potenzial.

Fred und Hans konnten da nicht ganz dranbleiben, während Hans noch die P5 sicherte locker vor Fred.



Oldsmobile aus 1987 von Michael



Der Fahrzeuge der dritten Startgruppe



Fahrer der dritten Gruppe in Heat 1 in Aktion

Die **dritte Startgruppe** beinhaltete dann die Führenden in der Meisterschaft. Da stand auf Bahn 1 der aktuelle Champion Volker Nühlen, neben ihm Karsten Hendrix und der Berichterstatter – beide ausgerechnet mit identischen Buicks, oh Mann! Karsten hatte sich entschlos-

sen, diesmal seinen Chevy gegen den Buick zu tauschen. Beide Buicks waren mit identischen Teilen 2012 gleich gefertigt worden! Karsten hatte lediglich eine neue Hochzeit gemacht, wie er mir hinterher verriet.



Buick Regal aus 1983 von Karsten (gebaut 2012)

Weiter auf Bahn 4 Uwe Schulz, dessen Ford das jüngste Auto im Feld war, es entstand 2021. Auf Bahn 5 Fabian Holthöfer mit einem Monte Carlo aus Andreas Lippolds Werkstatt und eben dieser stand auf der 6 auch mit einem Chevy Monte Carlo. Beide Wagen waren 2009 entstanden, wie mir Poldi später versicherte. Bliebe noch zu erwähnen, wann Volkers Pontiac entstand. Dieser wurde gebaut 2013 und Volker setzte ihn seit 2014 in der Serie ein.

Als es Grünlicht gab, konnte sich der Autor in Führung setzen, und die anderen folgten dicht geschlossen. Bis zum Ende der ersten Spur blieben alle noch dicht beisammen.

Im Verlauf der Spurwechsel rückte Fabian dann näher an den Autor heran. Als Fabian auf die schnelle Spur Vier kam, konnte er die Führung übernehmen und sich weiter kontinuierlich absetzen. Ein Abflug vom Autor vergrößerte seinen Vorsprung noch.

Uwe konnte zuerst das Tempo gut mitgehen, später machte er ein paar Fehler und fiel zurück. Karsten musste erst die Bahnen 2 und 1 bewältigen und kämpfte dann mit Uwe um die P4 in der Gruppe.

Allerdings rückte Volker auf, nachdem er auf der Bahn 1 fertig war. Er übernahm locker P3 und verfolgte die Führenden. Aber die waren beide weit weg mit sicherem Vorsprung.

Poldi dagegen hatte etwas falsch gemacht, denn er kam gar nicht klar und fiel deutlich zurück. Im Vorjahr hatte er noch mit seinem Auto den ersten Durchgang als Sieger beendet.

Ergebnis Heat 1

1. Fabian Holthöfer	178,11 Runden
2. Manfred Stork	176,84 "
3. Volker Nühlen.....	175,37 "
4. Jürgen Kuhn.....	175,28 "
5. Karsten Hendrix.....	174,61 "
6. Uwe Schulz	174,52 "
7. Michael Moes	174,02 "
8. Andreas Lippold	173,65 "
9. Peter Recker	173,17 "
10. Werner Schilling	170,10 "
11. Hans Bickenbach	168,11 "
12. Martin Luck	163,51 "
13. Fred Hübel	162,54 "
14. Axel Thorwesten.....	161,29 "
15. Wolfgang Schumacher.....	159,28 "
16. Andreas Büchler	158,06 "
17. Andreas Winkler.....	153,20 "
18. Florian Morscheid.....	140,46 "
19. Ingo Winkler.....	138,59 "



Fabian verfolgt mit seinem Chevy aus 1995 (Modell gebaut von Poldi 2009) Jürgen

Racing Heat 2

Beim Regrouping für den zweiten Durchgang rückte Jürgen Kuhn in die schnellste Gruppe vor. Poldi musste dafür nach seiner P8 in Heat 1 eine Gruppe zurück.

Auf der Pole-Position im zweiten Heat stand Fabian Holthöfer neben dem Berichterstatter. Volker auf der Drei neben Jürgen und schließlich Karsten mit Uwe auf der Sechs.

Beim Start konnte der Autor kurz die Führung übernehmen, aber Volker ließ sich nicht lange bitten und ging in Front. Auch die anderen rückten näher heran, auf der Zwei kann man nicht so gut gegenhalten. Erst recht nicht, als es dann nach dem Spurwechsel auf die Spur Eins ging. Dort fiel der Autor erst einmal weiter zurück.



Vor dem Start werden die Räder noch mal abgerollt



Dritte Startgruppe in Heat 2



...die Fahrer dazu

Volker lag derweil sicher in Front vor Fabian und Jürgen. Karsten kämpfte derweil mit Uwe um die P5 in der Gruppe. Uwe machte einige Fehler und konnte das Tempo nicht mehr halten.

Volker blieb weiter in Front, aber er hatte als letztes die langsameren Spuren 2 und die 1. Da machten sich gleich drei Verfolger Richtung Volker auf den Weg, um den Abstand zu verkürzen. Stellenweise waren Jürgen, Fabian und der Autor so eng zusammen unterwegs, dass man ihre Autos mit einem DIN A4 Blatt hätte abdecken können. Leider ging das nicht ohne Berührungen ab, und zweimal erwischte es den Autor. Erst Jürgen und dann gab's eine leichte Berührung mit Fabian und der Buick flog ab. Dadurch war etwas Rückstand entstanden, aber der Autor hatte noch einen Trumpf im Ärmel, seine letzte Spur war die zurzeit schnellste Spur in Schwerte, die Vier. Und er konnte seinen Rückstand soweit verkürzen, dass er in der Addition beider Läufe die P2 sicherte.

Volkers Vorsprung reichte knapp für den Sieg im zweiten Heat, aber Fabian und Jürgen kamen noch einmal sehr nah heran.

Einen tollen Wettbewerb hatten die Protagonisten absolviert mit den Boliden, die teilweise ein gutes Alter vorzuweisen haben.

Bleibt noch zu erwähnen, dass Jürgens Chevy erst einige Jahre existiert, ähnlich wie Uwes Ford.



Sieg im zweiten Heat für dem Pontiac Grand Prix von Volker aus 1992 (Modell gebaut 2013, seit 2014 im Einsatz)



Fahrer der zweiten Startgruppe in Heat 2



Chevrolet Monte Carlo aus 1983 von Poldi (Modell gebaut 2009)

Die zweite Startgruppe wurde klar von Michael Moes mit dem schwarzen Oldsmobile

beherrscht, während Peter und Werner um die P2 in der Gruppe kämpften. Peter konnte sich knapp durchsetzen, aber Werner kam ihm bedrohlich nahe.

Hinter ihnen konnte Poldi nichts ausrichten und fiel erheblich zurück, konnte sich aber knapp vor Hans ins Ziel retten.

Der in diese Gruppe vorgestoßene Martin Luck musste rasch erkennen, dass er da noch nicht mithalten konnte. Er sicherte sich aber im Gesamtergebnis die P12.



Buick von Werner aus 1985 (Modell gebaut 2003, erster Einsatz 2004)

Aus der **ersten Gruppe** verbesserte sich Axel auf die P12, konnte sich aber gesamt nicht nach vorn schieben. Hinter ihm Fred, der nicht seinen besten Tag erwischte.

Die übrigen Protagonisten fuhren ähnliche Ergebnisse ein wie in Heat 1, nur Ingo kam vor Florian ins Ziel. Das nutzte ihm aber gesamt nichts, denn er bildete damit weiterhin das Schlusslicht.

Ergebnis Heat 2

1. Volker Nühlen	173,54 Runden	
2. Fabian Holthöfer.....	173,50	"
3. Jürgen Kuhn	173,33	"
4. Manfred Stork.....	172,71	"
5. Michael Moes	172,06	"
6. Karsten Hendrix	170,87	"
7. Peter Recker	170,58	"
8. Uwe Schulz.....	170,55	"
9. Werner Schilling.....	170,48	"
10. Andreas Lippold	166,82	"
11. Hans Bickenbach.....	166,43	"

12. Axel Thorwesten	162,54	"
13. Martin Luck.....	162,23	"
14. Fred Hübel.....	162,10	"
15. Wolfgang Schumacher	160,91	"
16. Andreas Büchler.....	159,43	"
17. Andreas Winkler	153,21	"
18. Ingo Winkler	139,08	"
19. Florian Morscheid	137,91	"



Fahrer der dritten Gruppe in Heat 2 auf der vorletzten Spur

Fazit

Ein herzlicher Dank geht an Andreas Rohmann und Ingo Vorberg, die zu zweit den NASCARo ausgezeichnete Bedingungen bescherten! Die Bahn war super sauber, es machte Spaß zu fahren. Ein prima Catering wurde geboten, da konnten alle zufrieden sein.

Ingo brillierte wieder als Rennleiter, da bewundere ich immer seine Geduld. Aber er hatte auch leichte Schwierigkeiten mit dem neuen Programm in Schwerte, da verschwanden schon mal ein Teil der eingegebenen Namen. Aber wer sollte das besser hinkriegen als Ingo? Jedenfalls war Ingo souverän den ganzen Tag über.

Später kam noch Uwe Buchs dazu, um etwas zu helfen. Die angereisten Teilnehmer dankten es Ihnen mit einem äußerst spannenden Rennen.



Herzlicher Glückwunsch natürlich an die Sieger!

Wie aus den Ergebnislisten hervorgeht, ging es auch wieder recht knapp zu in den Gruppen. Die ersten Drei im zweiten Durchgang nur 21

TM auseinander und vier Racer bei 170 Runden. Klasse!

Ein herzlicher Glückwunsch an die Sieger dieses prima Wettbewerbs. Was auffällt ist, dass lang existierende alte Autos mit den neu gebauten Boliden durchaus ebenbürtig sind – eben dank des über lange Zeit konstant gehaltenen Reglements.

Alles Weitere gibt's hier:

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

Gruppe 245

1. Lauf am 16. März 2024 in Emsdetten



Startphase für die Silhouetten im Mitteldrittel...

Die 16. Auflage des 2^{er}-Teamrennens der 245 führte zum dritten Mal in Folge zur IG Slotdriver nach Emsdetten . . .

So langsam gewöhnen sich die 245^{er} an den Plastik-Kurs im Münsterland – zumindest deuteten 26 Folks auf der Nennliste dies an. Nach jeweils 10 Teams in 2021 und 2023 (2022 fiel der Pandemie zum Opfer) waren 13 genannte Teams jedenfalls rekordverdächtig . . .

Da nicht nur Quantität, sondern auch Qualität in der Nennliste nachweisbar war, durfte mit spannenden zweistündigen Fights um sämtliche Positionen gerechnet werden. Schauen wir nachfolgend doch mal, wie sich der 245-Saisonstart so entwickelt hat . . .

Austragungsort

IG Slotdriver
Hülsmöllerweg 8
48282 Emsdetten

URL

www.slotdriver.de

Strecke(n)

6-spurig, Plastik



Kompakt

Wetter

9°

wenig heiter, viel wolkig



Grip

sehr gut, leicht besser als 2023 – extrem konstant

am Start

13 Teams
2 Startgruppe (7-6)

Fahrzeit

jeweils 6*7 Minuten/ Team – drei Durchgänge

Bahnspannung

20,0 Volt

Neues

ein Serien-Rookie – und drei zumindest so gut wie...
fünf echte Bahn-Rookies...
nur ein neues Fahrzeug ...
13 von 13 Teams bleiben in der Quali ohne Abflug!!
das Sieger-Team – nach zwei Mal P2!
Tippspiel Reihenfolge gleich Zieleinlauf!

Yellow Press

„Pappa hat gesagt, ich darf ein Bier!“ – und: Henni ist vehement um seinen guten Ruf besorgt!

Zeitplan

Start: 12:40 Uhr
Ziel: 19:30 Uhr

Racing

P1 bis P3 gleich nach dem ersten Durchgang entschieden: Behrens/ Letzner sind nicht zu halten, Müller/ Nockemann mutmaßlich mit „falscher“ Chassis-Wahl und Vorjahressieger Leenen/Quadt sicher auf dem Bronze-Rang...

ab P4 bis P10 gibt's mehr oder weniger nur „Fahrstuhl“ in den drei Durchgängen...
 immer geht's um Teilmeter, selten um Runden...
 am Ende Heß-Senior/Lukats auf der heftigst umstrittenen P4 – bis P10 regeln selten mehr als eine Runde, oft nur Teilmeter die Positionen... solch einen dauerhaften „Massen-Fight“ hat die 245 noch nicht gesehen!
 Rohde/Rudnik auf P11 waren am Ende dran und hätten so aus dem Sieben-einen Achtkampf machen können...



Ältestes Fahrzeug? Letzter Renneinsatz in 2009; damals P2 im Teamrennen...

Am Regler der älteste Fahrer? Werner – das würde jedenfalls passen!!

Vorspiel



Training: Müller/Rohmann in Turn One direkt nach Start & Ziel...



Das „Spülmobil“ der IG Slotdriver: Hier Peter im Einsatz...

Die Zahl 13 auf der Nennliste wackelte erstmals am Donnerstag vor dem Rennen. Da forderte „Corinna“ wieder einmal ein (spätes) Opfer. Ersatz war jedoch rasch gefunden. Gute und rasche Genesung Fiete!

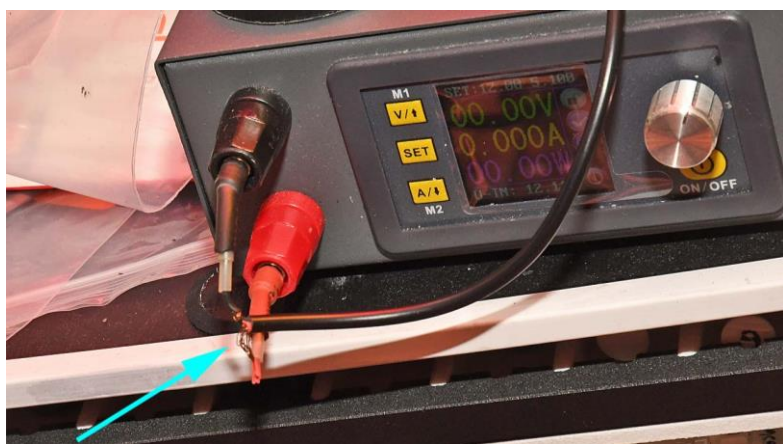
Fraglich war nur, ob man am Samstag tatsächlich mit „alle Mann“ (und Frau) den Bahnraum bevölkern würde!?

Am Freitag sollten nominell bis zum späten Abend 21 Folk*Innen auflaufen. 20 wurden's – das sah schon 'mal gut aus . . .

Die Gastgeber hatten die Bahn bereits am Dienstag gründlichst geputzt. Bedankt, Folks!!

Das Gripfahren erfolgte konzentrierter und deutlich ausdauernder als im Vorjahr. Somit ergab sich ein guter und gleichmäßiger Grip, welcher bis zum Samstagabend extrem konstant blieb . . .

Eine weitere gute Nachricht kam vom Wetter: Kein Schneefall wie im Vorjahr – sondern nur ein bisschen Power-Regen bei der Anreise. Training und Rennen blieben sogar halbwegs trocken (draußen) . . .



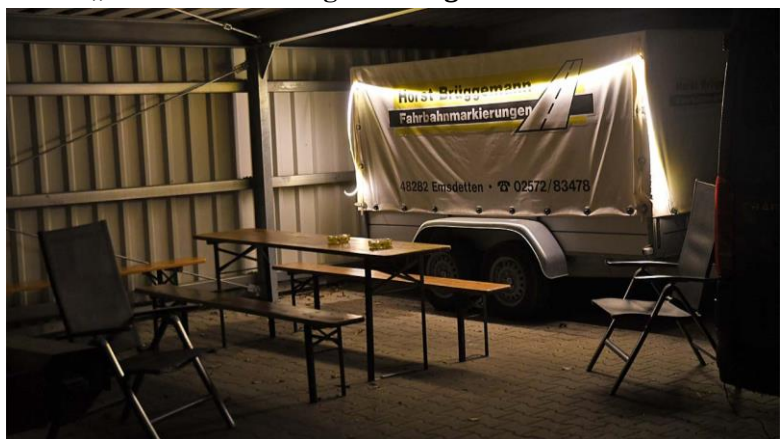
Der IT-Nachwuchs interpretiert den Begriff „Kurzschluss-schaltung“ höchst eigenwillig...



Henni fürchtet um seinen guten Ruf: Und möchte nicht mit „Alkoholfrei“ im Arm gratofiert werden – keine Chance!



Emsdettener Camping Area: Der gelbe Vito-Floh zählt nicht dazu - „Malermmeister“ sogar mit eigenem Schrauberraum...



Emsdettener Außengastronomie: InVo sorgte für die Ambiente-Beleuchtung – aber wo waren die Grillwürstchen?

Besagte Anreise der Teams zog sich hin – die letzten Crews nahmen das Training gegen 21:30 Uhr auf. Dafür glich der Parkplatz vor dem Bahnraum abends einem Campingplatz – gleich vier mehr oder weniger kolossale Mobilheime waren zu erspähen, darunter auch das „Spülmobil“ bzw. das mobile Kochstudio der IG Slotdriver . . .

Arg unübersichtlich für Außenstehende war der Trainingsverlauf nach Mitternacht. Mittelschwere Empörung herrschte, als bereits gegen 2:30 Uhr der Bahnstrom abgeschaltet wurde – und nicht jeder scheint davor bzw. im Anschluss bei der Bierzuteilung angemessen berücksichtigt worden zu sein. Verbesserungspotential gibt's also bei jeder Veranstaltung!?

Beruhigend: Zumindest war der Bierfüllstand im Kühlschrank nicht wie im Vorjahr bei nahe Null – und wenn's nur war, weil jemand (Name der Redaktion bekannt!) sicherheitshalber zwei Dutzend Bierdosen an geheimem Ort als eiserne Reserve vorhielt . . .

Sonstiges: Ambiente Beleuchtung gab's – aber an die Würstchen zum nächtlichen Grillen hatte niemand gedacht . . .

Samstagfrüh brauchte es bisweilen die Trainingstafel – so gegen Zehn entstand sogar für 10-15 Minuten einmal ein bisschen Hektik. Ansonsten wurde über anzuhebende Karosserien gejammert (Plastikschiene halt!) und emsig getestet und aussortiert. Wesentlich: Volle 26 Leut*Innen waren anwesend – der Renntag begann somit völlig untypisch und sollte so auch weitergehen!

Noch kurz zum Thema „Neues“. Teilnehmer-seitig gab's vier mehr oder weniger Neue zu vermelden:

- Patrick Savio war erstmals in der 245 an Bord und gleichfalls erstmals in Emsdetten zu Gast.



Materialausgabe: Alles ganz entspannt...



„Schüppentrouble“ I.: In den Bremspunkten der Bergab-Passage setzten tw. die Frontspoiler der Silhouetten auf – also Body höher legen, wie hier am Nockemann-M1...



„Schüppentrouble“ II.: Oder... „Schleifen bis der Arzt kommt“ als erfolgsversprechender alternativer Lösungsansatz!?!?

- Andreas Rohmann fuhr zuletzt 2014 in der 245 – und bestritt davor fünf 245-Rennen in 2007 und 2009.
- Marius Heß hingegen kommt auf 36 absolvierte 245-Rennen – das Letzte jedoch in 2016!
- Und Thomas Reich nahm je einmal in 2006, 2007 und 2019 an 245-Rennen teil . . .

„Bahnrookie“ war rund $\frac{1}{5}$ des Feldes. Andreas, Konstantin, Marcel, Marius und Patrick konnten aber zumindest Freitagabend die Grundkenntnisse für Emsdetten erwerben. Als Team war nur Savio/Vester zu 100% rookie-mäßig aufgestellt.

Der offizielle Teil begann um Elf mit der Materialausgabe, welchem das Einrollen und die technische Abnahme folgten. Da die Gleichung „je weniger Cars, desto länger dauert’s“ in der 245 immer gilt, wurden für müde 13 Cars inflationäre zwei Abnahmen aufgemacht. Geholfen hat’s ein bisschen, notwendig war’s allemal . . .

Nachdem der technische Teil (doch) irgendwie abgeschlossen werden konnte, ging’s zur Quali. Die Uhr zeigte 12:04 Uhr – also nahezu „im Plan“ . . .

Quali



Wenn die PQ älter werden, schaffen Sie's nicht mehr allein an die Bahn – Müller-Junior/Nockemann redeten ungewohnterweise nicht wirklich bei der Vergabe der Pole mit...



Die souveränen Polesetter mit ihrem 365 GT4 BB – Behrens/Letzner hatten allzeit alle und alles im Griff...



Bitskov/Flamme bildeten mit dem 512 BB das Schlusslicht in der Quali – das sollte aber im Rennen nicht so bleiben ...

Wir halten fest: Zwei Ferraris im Rennen – einer ganz vorn und einer ganz hinten! Dazwischen jede Menge BMW...

Für die Quali wurde - wie letztes Jahr - wieder Spur 1 ausgelost. Die binnen einer Minute absolvierte Strecke ergab die Startaufstellung.

Bestwert in 2023 war übrigens 7,43 Rd. für Behrens/Letzner. Nach 13 Minuten gab's eine erste Rangliste:

1	Behrens/Letzner	7,70
2	Müller K./Nockemann	7,46
3	Mussing/Vorberg	7,44
4	Heß G./Heß M.	7,38
5	Heß K.H./Lukats	7,37
6	Bitskov J./Stroetmann	7,32
7	Savio/Vester	7,27
8	Leenen/Quadt	7,26
9	Bolz/Bolz	7,25
10	Müller M./Rohmann	7,11
11	Jaros/Reich	7,08
12	Rohde/Rudnik	7,08
13	Bitskov T./Flamme	7,08

Zuvor war schon von „untypisch“ die Rede. Das galt auch für die Quali, denn alle 13 Teams fuhren ihre Minute fehlerfrei!!

Das hat die slotracende Welt aus Sicht des Autors noch nicht gesehen!!

Überraschungen gab's dennoch etliche: Müller/Nockemann nur auf P2 – und zwar mit deutlichem Abstand auf die Polesetter ...

Das Heß-Junior-Team wuselte sich auf die P4 – und die Vorjahressieger Leenen/Quadt kamen nicht über P8 hinaus ...

Wichtig: Der Blick auf's Tabellenende versprach auch dort schon enges Racing!

Auf zum wirklich Wichtigen: Die zwei Fahrer teilen sich die Spuren zu ½. Drei Durchgänge standen an und vor dem letzten Durchgang ein kurzer Service ...

Nach 5^{er} Gruppen und anderer Fahrzeit in 2021 und 2023 ging's heuer „wie früher“ ins Rennen: 6*7 Minuten Fahrzeit pro Durchgang – total also gute zwei Stunden 245-Gerangel ...

Racing – erster Durchgang



Die erste Startgruppe vor dem Einrollen...



Die jeweils startenden Piloten – Spur 1 ist links im Bild...



Zweite Kurve – WeBolz schnuppert kurz Führungsluft...



Die Top 6 der Quali – zwei Emsdettener Cars haben's eilig...

Resultat nach 6*7 Minuten:

1	Behrens/Letzner	317,81
2	Müller K./Nockemann	311,71
3	Leenen/Quadt	311,60
4	Mussing/Vorberg	306,33
5	Heß G./Heß M.	305,77
6	Heß K.H./Lukats	305,76
7	Bitskov T./Flamme	303,43
8	Bolz/Bolz	302,34
9	Bitskov J./Stroetmann	302,32
10	Savio/Vester	302,28
11	Rohde/Rudnik	298,32
12	Müller M./Rohmann	296,89
13	Jaros/Reich	295,55

Im Fight um den Tagessieg war die Messe nach dem ersten Durchgang im Prinzip bereits gelesen.

Behrens/Letzner setzten sich mit dem Ferrari 365 GT4 BB um gut sechs Runden ab. Quasi mit einem konzentrierten „Null-Fehler-Ritt“.

Am Tagesende würden beide Fahrer je einen Ausflug ins Emsdettener Grün „zugeben“ . . .

Müller/Nockemann hatten sich für einen innovativen Chassis-Ansatz entschieden – also nicht das bewährte „S24 SLP“ unter den BMW M1 turbo geschnallt. Nun vermisste man Grip und Speed. Und hinsichtlich der Fehlerrate vermochte man auch nicht mitzuhalten . . .

Nach moderater Quali fuhren Leenen/Quadt den BMW M1 turbo erwartungsgemäß auf den „Bronze“-Rang. Nach hinten war bereits viel Luft – das Treppchen sollte also ohne technischen Trouble bereits vergeben sein!

Aber: Auf Müller/Nockemann fehlten nur 11 TM. Das war überraschend und versprach noch ein wenig Action unter den Top 3 Teams?

Ab P4 bahnte sich ein episches Geschehen an – obwohl's nach dem ersten Durchgang nur so „mittel-episch“ ausschaute.

Mussing/Vorberg pilotierten den BMW M1 turbo auf diesen Rang – und hatten immerhin ½ Runde



Die Startfahrer – der abrollende Chris zählt nicht dazu...



Zweite Kurve – Behrens/Letzner sind schon auf und davon...



Ein Wüstenrennen/ wüstes Rennen in Emsdetten!? Außer in der Bahndekoration keine Spur davon: Leenen/Quadt arbeiten sich (farblich passend zu Flagge!) direkt auf die P3 vor...



Mussing/Vorberg etablieren sich nach den ersten 42 Minuten als „Best of the Rest“ auf P4...

Vorsprung.

Dann kam das Heß-Junior-Team mit seinem Ford Mustang turbo, ganz locker mit einem ganzen TM Vorsprung vor Heß-Senior/Lukats mit dem BMW 320 Aeroheck. Diese Leistung der Junioren war so sicherlich nicht zu erwarten . . .

Bitskov-Junior/Flamme schoben sich mit dem Ferrari 512 BB auf P7 vor – der Rückstand auf den Rang Sechs war mit gut zwei Runden schon hoch; aber da würde noch 'was gehen!?

Eine Runde dahinter rangierte Doppel-Bolz. Schön, dass der BMW '02 turbo nun das Laufen gelernt hat – auch wenn's nie der „Überflieger“ bei den Silhouetten werden wird. Man hatte sichtlich Spaß am Rangeln, denn nur 2 TM dahinter lagen schon Bitskov-Senior/Stroetmann mit dem schwarzen BMW 320 Aeroheck. Und weitere 4 TM zurück folgten Savio/Vester – das einzige 100%-Bahn-Rookie Team mit dem einzigen Neuwagen! Wir halten fest: P8 bis P10 binnen sechs TM!!

Rohde/Rudnik hatten mit dem Nissan Skyline Turbo prinzipiell das fahrerische Potential, im vorgeannten Dreikampf mitzumischen. Das sollte sich aber erst später zeigen – zu Beginn hatte der „Pizzateller“ noch leichten Trouble mit dem Grip . . .

So musste man eher in den Rückspiegel schauen, denn dort rangierten Müller-Senior/Rohmann mit dem BMW 320 turbo nur gut eine Runde zurück. Und auch für Jaros/Reich war noch nichts entschieden. Der Lancia Beta Montecarlo hielt sich ebenfalls noch in Schlagdistanz – hier fehlte gleichfalls nur ein Ründchen nach vorne . . .

Wir halten fest: Ab P2 schön enges Racing, ganz im Sinne des Veranstalters – so durfte es gerne weitergehen!

Racing – zweiter Durchgang



Erste Gruppe nach dem ersten Regrouping: Sechs verschiedene Fahrzeugtypen, jedoch allein vier Mal BMW – Bitskov-Junior/Flamme haben sich auf P7 (ganz rechts) nach vorn gearbeitet...



Zweite Kurve: Doppel-Bolz haben schon wieder als „Blitzstarter“ knapp die '02-Nase vorn...



Die zweite Startgruppe auch „regroupert“: Leenen/Quadt (Spur 3) steigen erwartungsgemäß auf – Müller-Junior/Nockemann leicht lädiert mit zwischenzeitlich verlorenem Heckspoiler...



Zweite Kurve: Endlich auch einmal Behrens/Letzner (halb) im Bild (ganz rechts)...

Resultat Mitteldrittel:

1	Behrens/Letzner	318,94
2	Müller K./Nockemann	315,44
3	Leenen/Quadt	312,74
4	Heß K.H./Lukats	306,36
5	Bitskov T./Flamme	305,80
6	Bolz/Bolz	304,88
7	Savio/Vester	304,81
8	Mussing/Vorberg	304,71
9	Bitskov J./Stroetmann	303,67
10	Heß G./Heß M.	303,15
11	Rohde/Rudnik	302,89
12	Müller M./Rohmann	298,76
13	Jaros/Reich	296,43

Und es ging! . . . Außer vielleicht in Sachen Treppchen: Hier bauten Behrens/Letzner den Vorsprung weiter aus und Müller-Junior/Nockemann setzten sich leicht von Leenen/Quadt ab . . .

Aber dann: Sowohl das Heß-Junior-Team als auch Mussing/Vorberg hatten Durchhänger zu verzeichnen. Man fand sich plötzlich auf P10 bzw. P8 der Wertung für den zweiten Umlauf wieder . . .

„Wir wollten mal schauen, wo man hier überall abfliegen kann!“ meinte Gabriel Heß bei der Siegerehrung lapidar . . .

Somit waren Heß-Senior/Lukats plötzlich „Best of the Rest“. Da sich auch Bitskov-Junior/Flamme, Doppel-Bolz und Savio/Vester kräftig steigerten, schob sich die Zwischenwertung nach zwei Dritteln der Fahrzeit ordentlich zusammen und auch die Positionen wirbelten ein wenig durcheinander . . .

Dass P6 bis P8 im Durchgang satte 17 TM trennte muss eigentlich gar nicht noch erwähnen!?

Einzige Konstante im breiten Mittelfeld waren Bitskov-Senior/Stroetmann, die erneut die P9 belegten!

Die gute Nachricht: Rohde/Rudnik kamen weiter auf – es fehlten nur noch 26 TM zur P10. Und auch Müller-Senior/Rohmann bzw. Ja-



Die Heß-Family hat in Summe nur 52 Jahre 245-Erfahrung und dabei lediglich 142 Rennen absolviert – von daher absolut nachvollziehbar: Die Junior-Rookies legten im Mitteldrittel einen „Bahnerkundungsblock“ ein...



Da sowohl Mussing/Vorberg als auch die Heß-Juniors im zweiten Drittel schwächeln, schieben sich nun Heß-Senior/Lukats als „Best of the Rest“ auf die P4 vor – wobei eine Runde Vorsprung nicht sehr beruhigend ausfällt...



Doppel-Bolz mit Top 6 Resultat: Nach einem Jahr ist der '02 turbo ausgereift...

Und: Im Feld keinerlei gravierende technische Defekte in gut 27 Stunden Rennbetrieb: „das Getriebe hält!“...

ros/Reich hielten die Rückstände weiterhin in Grenzen . . .

Zwischenstand nach zwei Dritteln:

1	Behrens/Letzner	636,75
2	Müller K./Nockemann	627,15
3	Leenen/Quadt	624,34
4	Heß K.H./Lukats	612,12
5	Mussing/Vorberg	611,04
6	Bitskov T./Flamme	609,23
7	Heß G./Heß M.	608,92
8	Bolz/Bolz	607,22
9	Savio/Vester	607,09
10	Bitskov J./Stroetmann	605,99
11	Rohde/Rudnik	601,21
12	Müller M./Rohmann	595,65
13	Jaros/Reich	591,98

Zwischenfazit: Vorne mutmaßlich alles klar – ab P4 nichts entschieden. Die Positionen wurden kräftig durchgemischt. Die Abstände für's Finale lagen zwischen P4 und P10 zwischen wenigen TM und maximal einer guten Runde.

Zwei Runden +/- auf grob 300 Runden Rennzeit stellten eine lösbare Aufgabe dar – halt nur für alle. Der Autor freute sich jedenfalls auf's sicherlich nervenzehrende Schlussdrittel . . .

Aber zuvor stand noch die **Servicepause** an. Die Cars durften frisch gemacht werden – die ausgegebenen Pneus blieben auf den Fahrzeugen . . .

Drei Teams erhielten dezente „Hinweise“ – jeweils bezüglich der eher grenzwertigen Bodenfreiheit der Bodys (immer hinten links). Denn chassis-seitig war überall ausreichend Luft für den anstehenden Showdown . . .

Racing – dritter Durchgang



Erste Startgruppe – das Heß-Junior-Team ist nach P10 im zweiten Umlauf „abgestürzt“...



Zweite Kurve: Jetzt mischen auch Rohde/Rudnik mit!



Im dritten Anlauf endlich die rote Laterne um 29 TM losgeworden: Der Lancia Beta Montecarlo von Jaros/Reich...

Resultat Schlusssdrittel

1	Behrens/Letzner	320,19
2	Müller K./Nockemann	319,76
3	Leenen/Quadt	315,58
4	Heß G./Heß M.	308,08
5	Heß K.H./Lukats	307,84
6	Mussing/Vorberg	307,32
7	Bitskov T./Flamme	307,11
8	Bolz/Bolz	306,34
9	Bitskov J./Stroetmann	305,69
10	Rohde/Rudnik	305,27
11	Savio/Vester	305,10
12	Jaros/Reich	298,08
12	Müller M./Rohmann	297,79

Von den Top 3 renovierten zwei Teams im Service gründlich. Bei Behrens/Letzner ging's um die Bodfreiheit beim Body. Bei Müller-Junior/Nockemann um die Performance. Beide behoben ihre Probleme – Müller-Junior/Nockemann waren im Schlusssdrittel um eine knappe halbe Runde „dran“. Geändert hat das nichts. Behrens/Letzner hatten nur nicht in den Rückspiegel geschaut – warum auch bei fast 10 Runden Vorsprung!?

Leenen/Quadt verbesserten sich ebenfalls signifikant, das vergrößerte jedoch nur die Distanz auf die P4 auf insgesamt 20 Runden...

Besagte P4 nahmen für den dritten Umlauf nun Heß-Junior ein. Nachdem man den Kurs und seine Tücken ausreichend erkundet hatte, spielte man erneut „Fahrstuhl“ – nun halt wieder aufwärts. Well done, Folks!

Binnen einer Runde folgten Heß-Senior/Lukats, Mussing/Vorberg sowie Bitskov-Junior/Flamme. Enger geht's nimmer. Vor allem wurde es schwierig, dieses Resultat per Kopf ins Endergebnis zu transferieren...

Dahinter wurde es nicht langweiliger – denn Doppel-Bolz auf der P8 fehlte auch nur eine $\frac{3}{4}$ Runde – und denen hingen wiederum binnen gut einer Runde Bitskov-Senior/Stroet-



Zweite Gruppe: Rechte Hälfte bekannt; linke Hälfte neu gemischt...



Zweite Kurve: Drei M1 turbo jagen Behrens/Letzner...



Nach dem Service um knapp eine halbe Runde „dran“: Der BMW M1 turbo von Müller-Junior/Nockemann kam final etwas besser in Schwung...



Bitskov-Senior/Stroetmann (links im Bild) waren die einzigen „Konstant-Leister“ im Starterfeld nach den Top 3: In allen drei Durchgängen fuhr man auf die P9 – alle anderen Teams spielten mehr oder weniger „Fahrstuhl“...

mann (schon wieder P9!), Rohde/Rudnik (man mischte endlich richtig mit!) und Savio/Vester im Nacken! Dabei trennte P9 bis P11 keine halbe Runde...

Und: Zum guten Schluss wurden sogar Jaros/Reich die rote Laterne einmal los, wenn auch nur eine gute ¼ Runde vor Müller-Senior/Rohmann...

Eine Rangliste hatte das Rennen eigentlich nicht verdient. Die engen Resultate, die Ups und Downs, die überaus engagiert gefahrenen Rennen (ohne dass jemals wirklicher Stress nach außen hin spür- oder hörbar wurde) hätte man auch so stehen lassen können...

Dennoch wurde gerechnet und Behrens/Letzner feierten ihren ersten, hoch verdienten Sieg – nach zwei doch eher unglücklich in Emsdetten errungenen „Silber“-Platzierungen...

Dicke Congrats ihnen – letztlich aber allen beteiligten Teams für diesen mutmaßlich eher einmaligen Renntag!!

Und vielleicht noch ein extra Dankeschön an die Gastgeber von der IG Slotdriver, die sich durchweg mit weniger bahn-erfahrenen Externen zu Teams zusammengeschlossen hatten. Das machte das ausgeglichene Racing ab P4 erst möglich!!

Over and Out

# Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1. Behrens/ Letzner	Ferrari 365 GT4 BB	956,94	↑ -1
2. Müller K./Nockemann	BMW M1 turbo	946,91	
3. Leenen/ Quadt	BMW M1 turbo	939,32	↑ +1
4. Heß K.H./ Lukats	BMW 320 Aeroheck	919,96	
5. Mussing/ Vorberg	BMW M1 turbo	918,36	
6. Heß G./ Heß M.	Ford Mustang turbo	917,00	↑ +1
7. Bitskov T./ Flamme	Ferrari 512 BB	916,34	↓ -1
8. Bolz S./ Bolz W.	BMW 2002 turbo	913,56	
9. Savio/ Vester	BMW M1 turbo	912,19	
10. Bitskov J./ Stroetmann	BMW 320 Aeroheck	911,68	
11. Rohde/ Rudnik	Nissan Skyline turbo	906,48	
12. Müller M./Rohmann	BMW 320 turbo	893,44	
13. Jaros/ Reich	Lancia Beta MC turbo	890,06	

Resultat nach 3*6*7 Minuten, also gut zwei Stunden Fahrzeit



Perspektive für 12 Teams in Quali und drei Durchgängen: Der Ferrari 365 GT4 BB von Behrens/Letzner bot jeweils nur die Rückansicht...



Stellvertretend: Zwei Gastgeber*Innen der IG Slotdriver im Parallelflug mit BMW 320 Aeroheck...

Alles zur Gruppe 245
[Rennserien-West / Gruppe 245](#)

Geplant war's Rennende für ca. halb acht. Das letzte Relaisklackern erfolgte exakt um 19:30 Uhr – das passte zum perfekten Renntag in Emsdetten!

Die Siegereverehrung vermochte kaum, das auf der Strecke gezeigte würdig abzubilden. Aber zumindest gab's ein paar Erklärungsversuche und viel Lob für alle Beteiligte. Reproduzierbar wird dieser Renntag mutmaßlich so schnell nicht sein!

Das Ergebnis im TippSpiel passte zum Tag; es war außergewöhnlich! Vier Teams hatten jeweils zwei Richtige. Die „Glücksfee“ war 210cm lang – und zog die Tagessieger im Rennen als Erste. Dann waren die Tageszweiten dran und schließlich die Tagesdritten...

Und niemand hat „Schiebung“ gerufen – es gibt einfach Dinge zwischen Himmel und Erde, die nicht erklärbar sind. Nach dem Rennen spendeten Behrens/Letzner übrigens ihren errungenen Hauptpreis, ein S24 SLP Chassis, für Antonia, „die das Chassis doch viel besser gebrauchen kann!“. Der Tag in Emsdetten blieb also bis zum Ende bemerkenswert!

Die mobile „Spülküche“ hatten wir schon; die Nudeln „für Mittag“ wurden gleichfalls dort produziert – sonst wäre kein Grip im überschaubaren Bahnraum übriggeblieben. Man hatte mitgedacht und im Vorfeld viel für die Veranstaltung gearbeitet bei der IG Slotdriver. Auch das passte zum perfekten 245-Tag. Bedankt Euch allen!!

Nächste Ausfahrt: **Rennpiste!** Am 3. und 4. Mai 2024 geht's für die 245 nach Duisburg - dann zu einem „normalen“ Einzelrennen...

Sponsoren



Car-On-Line



DoSlot



H+T Motorracing



Plafit



Rennpiste Duisburg



Rennserien-West



Slottec

ThE und KHH
und IG Slotdriver

News aus den Serien

Saison 2024 / 2025

. / .

Alles Weitere gibt's hier:
[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2024 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!	✓ / ✓	✓	⊕ ② ⊖
NASCAR Grand National	✓ / -	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧
NASCAR Winston-Cup	✓ / -	✓	① ② ③ ④ ⑤ ⑥
Pre'59 GP	- / -		
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
WestCup	- / -		
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
24h Moers	- / -		
500km Rennen	✓ / ✓	✓	○
Carrera Panamericana	- / -		
SLP-Cup Meeting	✓ / ✓	✓	○
WDM	- / -	tbd	○
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
C/West	- / -	. . .	läuft . . .
GT-Sprint	- / -	. . .	läuft . . .
Scaleauto West	- / -	. . .	läuft . . .