

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 886 -

26. Mai 2025

Editorial.....

Moin Folks . . . erst Mitte geht's mit dem club-übergreifenden Slotracing im Westen weiter. Dann plant der NASCAR Winston Cup seinen 3. Lauf beim SRC Niederrhein in Moers...

Die WWW Ausgabe 886 umfasst Berichte vom NASCAR Grand National in Kamp-Lintfort sowie vom GT-Sprint im SOKO-Keller...

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Grand National
2. Lauf am 17. Mai 2025 in Kamp-Lintfort
- GT-Sprint
Lauf am 19. Mai 2025 in Düsseldorf
- News aus den Serien
Saison 2025

NASCAR Grand National

2. Lauf am 17. Mai 2025 in Kamp-Lintfort

geschrieben von Manfred Stork



NASCAR Grand National – Kamp-Lintfort 2025 – Ford Torino aus 1968

Nachdem die Einladungen für Lintfort verschickt waren (40 an der Zahl), kamen zwar zügig die ersten Nennungen ein – aber leider blieb die Gesamtzahl wieder spärlich. Zu gleicher Zeit fand auch noch die Deutsche Thunderslot Meisterschaft in Moers statt, wo auch einige NASCARO teilnahmen. Am Ende kamen wir auf 14 Starter, was gerade noch ein gut umsetzbares Rennen versprach.

Zuerst möchte ich einmal an verschiedene Mitverantwortliche ein Lob aussprechen, die beim Start unserer NASCAR-Meisterschaften eine gebührende Rolle spielen.

Da ist zuerst einmal Magdalene, die sich stets kümmert, dass wir in Lintfort ein ordentliches Rennen veranstalten können. Weiterhin Lob und Dank an Fabian, der in diesem Jahr das Fertigmachen und Schleifen der gestellten Räder für die schnellste Gruppe übernommen hat – besten Dank dafür! Außerdem gebührt Karsten ein großer Dank, der bei allen Rennen immer eine große Anzahl einsatzfähiger Fahrzeuge vorbereitet, die eine gute Performance

haben. Manchmal sogar erstaunliche 10 Stück, herzlichen Dank auch dafür! Das hat man in dieser Vielfalt bisher noch nicht gehabt. Und sei hier einmal erwähnt angesichts der Slot-Racer, die wir haben könnten!



Tommy, Fred und Thorsten...

Für Freitag war Bahnputzen angesagt. Als ich am Nachmittag an die Bahn kam, hatte Magdalene schon vorgearbeitet und bereits ein paar Kurven fertig. Als ich mich dann an die Restarbeiten heranmachte, kam nach kurzer Zeit auch Karsten mit Thorsten – und beide halfen fleißig mit, sodass wir schnell fertig waren.

So konnten wir uns alsbald das Einfahren der Bahnen vornehmen. Als Karsten auf einer mittleren Bahn schon eine Zeit unter 10 Sekunden erreichte - und ich eine 10,0 auf der Sechs zu verzeichnen hatte - war das Ziel erreicht.

Leider kam sonst niemand mehr zum Trainieren, da konnten wir uns getrost auf den Heimweg machen und uns auf den Renntag-Samstag vorbereiten.



Die Fahrer dazu...

In der **ersten Startgruppe** startete Fred Hübel auf der Bahn Eins, neben ihm Tommy Eckel und Thorsten Brandt. Weiter auf Bahn 4 Jörg Kleineberg neben Peter Nimmenich und auf Bahn 6 ein Neuling bei den NASCAR - Arno Püpke. Nicole Brühl, die sich überraschend angemeldet hatte, musste zuerst aussetzen.

Fred übernahm zuerst die Führung dicht gefolgt von Jörg. Arno machte ebenfalls keine schlechte Figur und kam gut klar, denn er konnte Tommy bestens folgen und später sogar die P3 von Tommy übernehmen.

Tommy glänzte am Anfang mit vielen guten Rundenzeiten, machte aber im Verlauf des Rennens zu viele Fehler. So konnte Thorsten knapp hinter Tommy ins Ziel kommen.

Nicole tat sich erst sehr schwer mit der Bahn, sie hatte schon 10 Jahre - oder waren es 15 Jahre - nicht mehr gefahren und fand nicht immer die passenden Bremspunkte. Und diese sind wichtig in Lintfort, denn um den Topspeed auf den langen Geraden gut auszunutzen, muss man spät bremsen und den Bremspunkt richtig erwischen. Genauso erging es Peter, der doch arge Probleme damit hatte und das Schlusslicht markierte.



Michael in Aktion als Einsetzer

Racing Heat 1

Bei 14 Startern ist die Gruppeneinteilung einfach: Zwei 7^{er} Gruppen.



Die erste Startgruppe in Heat 1

In der **zweiten Gruppe** musste der Berichtstatter auf die Pole, daneben Peter Recker und Karsten Hendrix. Weiter auf der Vier der amtierende Champion Fabian Holt-
höfer neben Volker Nühlen. Dann auf der Sechs

Michael Moes – und zuerst aussetzen musste Jürgen Kuhn.

eine Zeit knapp unter 10 Sekunden. Das gelang ihm aber nicht auf allen Spuren, da musste er dann etwas zurückstecken.



Zweite Startgruppe in Heat 1



Die Fahrer dazu...

Nach dem Start gab's ein paar turbulente Runden. Zuerst lag Peter vorne, knapp vor Karsten – und der Autor dichtauf. Peter konnte aber die Pace nicht lange halten, die anderen drängten nach vorn. Karsten übernahm die Führung, dicht gefolgt vom Autor und Fabian in Schlagdistanz. Dann kam auch Michael ins Geschehen mit schnellen Rundenzeiten und konnte die Pace mitgehen.

Jürgen fuhr nach seinem Aussetzen direkt zu Beginn anschließend eine grandiose Startspur 6 und war mitten im Geschehen. Nur leider waren die aktuellen Zwischenstände durch das Aussetzen schwer auf dem Bildschirm zu verfolgen. Fest stand nur eins, Jürgen war schnell auf der Bahn 6 – und nicht nur dort. Insgesamt hat er auf vier Spuren die jeweils schnellste Zeit gedreht.

Volker war mit seinem überarbeiteten Monte Carlo am Start und schaffte auf der Zwei auch

Michael lag etwas zurück, jedoch vor Fabian, den einige Abflüge zurückgeworfen hatten. Dahinter lagen Volker und Peter, die um die P6 in der Gruppe kämpften. Peter behielt die Oberhand mit 10 TM an Vorsprung.

Und der Autor konnte auf der schnellen Zwei schließlich Karsten einholen und eine kleine Lücke auffahren.

Ein Kompliment an alle Beteiligten, sie boten einen prima Modellauto-Wettbewerb – besten Dank!

Aus den Listen, die Magdalene uns ausdrückte, konnte man sehen, dass die ersten Fünf lange in einer Runde blieben. Als dann die letzte Spur noch zu absolvieren war, sah es folgendermaßen aus: Jürgen führte definitiv mit 146 absolvierten Runden das Rennen an – dahinter dann Karsten, der Autor, Michael und Fabian mit 145 und Peter

mit 143 Runden. Volker war schon fertig und schloss mit 172 Runden insgesamt ab.

Wo standen die Protagonisten? Jürgen stand kurz hinter Start und Ziel und hatte schon gezählt. Karsten stand in der Kurve zur Zielgeraden und der Autor nur einen Meter zurück. Michael und Fabian lagen hingegen noch etwas weiter zurück. Peter musste noch die Vier unter die Räder nehmen.

Dann gab's ein Finale furios. Der Autor auf der schnellen Zwei kam an Karsten vorbei und nahm die Verfolgung auf, dabei konnte er auch Jürgen noch in den letzten Minuten noch abfangen.

Ergebnis 1. Heat

1. Manfred Stork.....	175,61 Runden	
2. Jürgen Kuhn	175,38	"
3. Karsten Hendrix	175,21	"
4. Michael Moes	174,73	"
5. Fabian Holthöfer.....	173,83	"
6. Peter Recker	172,40	"
7. Volker Nühlen	172,30	"
8. Jörg Kleineberg	165,75	"
9. Fred Hübel.....	163,17	"
10. Arno Püpke.....	160,16	"
11. Tommy Eckel	157,67	"
12. Thorsten Brandt.....	157,33	"
13. Nicole Brühl	152,32	"
14. Peter Nimmenich.....	151,04	"



Abrollen vor dem Start

Racing Heat 2

Den zweiten Durchgang mussten wir ohne Nicole fahren, sie musste noch einen anderen Termin wahrnehmen. So hatten wir die **erste Gruppe** mit 6 Startern.



Erste Startgruppe in Heat 2



Die Fahrer dazu...

Auf der Eins stand Jörg Kleineberg neben Fred Hübel – auf Bahn 3 Arno Püpke neben Tommy Eckel, danach Thorsten Brandt und auf Bahn 6 Peter Nimmenich.

Zuerst gab's einen kurzen Kampf um die Führung zwischen Jörg und Fred, aber Jörg konnte sich erneut durchsetzen und die Führung übernehmen.

Dahinter kämpfte Arno mit dem Ford Galaxie von Karsten; aber er fuhr zu hart und musste sich am Ende hinter Thorsten einreihen.

Bei Tommy lief's auch nicht rund, er machte zu viele Ausritte und fiel auf die P12 zurück. An Peter Nimmenichs Charger brach bei einem heftigen Ausritt die Verklebung der Karosse, und er musste auf sein Reserve-Auto zurückgreifen, was ihm aber auch nicht weiterhalf. Er markierte erneut das Schlusslicht; jedoch nur knapp.

Die **zweite Startgruppe** blieb in der Besetzung stabil und tauschte nur die Start-Positionen auf der Bahn. Der Autor behielt zwar die Pole, aber Jürgen rückte auf die Zwei neben Karsten, der auf der Drei startete wie zuvor. Auf die Vier kam diesmal Michael, während Fabian auf Bahn 5 ins Rennen ging. Volker musste zuerst aussetzen.

Diesmal ging es lediglich über 6*4 Minuten auf die Strecke. Das Slot-Racing-Happening konnte weiter gehen!

Lange blieben die Kontrahenten dicht beisammen. Nach vier Spuren hatten noch fünf Leuts 92 Runden: Das waren Karsten, der Autor, Fabian, Michael und Peter. Jürgen war durch Ausflüge zurückgefallen – und auch

Volker musste nach dem Start auf der 6 zurückstecken.

Dann flog auch der Autor ab und Karsten hatte die Führung; er hatte keinen Abflug! Nach der fünften Spur sah es so aus: Karsten allein in Front mit 116 Runden und eine gute Führung auch insgesamt. Drei Piloten folgten mit 115 Runden – das waren der Autor, Fabian und Michael, während Peter 114 Runden hatte. Jürgen und Volker hatten bis dahin 113 Runden zu verzeichnen. Bei Jürgen war die Konzentration dahin, seine Performance aus Heat 1 konnte er nicht fortsetzen.



Zweite Startgruppe in Heat 2 – hier ohne Volkers Chevy Monte Carlo



Aufsetzer*Innen...

Als dann die letzte Spur der Gruppe anstand, ging's noch mal richtig zur Sache. Karsten auf der Spur Eins gab sich alle Mühe, um die Führung zu behalten. Der Autor auf der schnellen Zwei versuchte, den Abstand zu Karsten zu verringern, mit Fabian im Schlepptau. Keiner der Drei leistete sich einen Abflug und der Abstand zu Karsten wurde geringer.

Michael konnte das Tempo nicht mitgehen, denn er war jetzt auf der Sechs und musste kleine Brötchen backen. In den letzten Minuten war zu sehen, dass Karsten seinen Gesamt-

vorsprung (über beide Durchgänge!) nicht würde halten können, denn der Autor war wieder näher herangerückt und zum Schluss kurz hinter ihm.

Das war ein spannendes Finale, besten Dank an alle Teilnehmer für dieses furiose Rennen!

Ergebnis Heat 2

1. Karsten Hendrix	139,23 Runden	
2. Manfred Stork	139,21	"
3. Fabian Holthöfer	139,08	"
4. Michael Moes.....	137,78	"
5. Peter Recker	136,83	"
6. Jürgen Kuhn	136,63	"
7. Volker Nühlen.....	136,50	"
8. Jörg Kleineberg	132,21	"
9. Fred Hübel.....	130,64	"
10. Thorsten Brandt.....	126,81	"
11. Arno Püpke	126,60	"
12. Tommy Eckel.....	123,73	"
13. Peter Nimmenich.....	123,05	"



Karsten muss 'was richten?

Fazit

Ein herzlicher Dank geht an Magdalene und Klaus, welche die Slotracer gut versorgten. Auch ein Dank an Magdalene für die Zwischenergebnisse der absolvierten Runden, damit das Geschehen im Nachhinein besser verfolgt und beschrieben werden konnte.



Bei der Siegerehrung fehlte leider Fabian. Er musste früh mit Jürgen zurück nach Melle, dort gab's ein Stadtfest.

Jedenfalls haben wir den Sieger und den zweiten im Bild!

Peter Recker fungierte jeweils bei der ersten Gruppe als Rennleiter, nachdem Magdalene die Gruppen eingerichtet hatte. Für die zweite Gruppe übernahm Peter Nimmenich die Rennleitung – besten Dank an Beide!

Insgesamt war's ein ereignisreiches Renngeschehen – auch wenn es diesmal etwas weniger Starter waren. Besten Dank an alle, die mitgemacht haben.

Alles Weitere gibt's hier:

[Rennserien-West / NASCAR Grand National](#)

GT-Sprint

Lauf am 19. Mai 2025 in Düsseldorf

geschrieben von Martin Müller



Im Zuge der Slotcar Nachlassverwertung von Chris Letzner (RIP Chris) fanden zwei GT-Sprint Komplettautos und jede Menge Ortmann Competition PU-Reifen ihren Weg in die Gemeinschaft der Freunde vom SOKO-Keller in Düsseldorf.

Schnell entstand die Idee, Rennen damit auf der 4-spurigen (nie gegluten) Holzbahn zu fahren. Das offizielle Reglement wurde nur bezüglich Chassis- und Gesamtgewicht angepasst – jeweils 5g waren zulässig, mehr um das höhere Gewicht der PU-Reifen zu berücksichtigen.

Außerdem haben wir hinten alle Felgen ab 18mm Außendurchmesser freigegeben, damit vorhandene Hinterräder (z.B. aus der Truck-Serie) verwendet werden konnten.

Am Montag, 19. Mai 2025, fand der erste GT-Sprint Rennabend im SoKo-Keller statt.

Um die Vielfalt der GT-Sprint Fahrzeuge zu demonstrieren, war zunächst ein Lauf mit vier unterschiedlichen, vom Veranstalter gestellten Fahrzeugen, die auf der jeweiligen Spur verblieben, geplant und anschließend ein Lauf mit eigenen Fahrzeugen sowie – falls zeitlich möglich – einen zweiten Lauf, dann aber in umgekehrter Laufrichtung.

Die SOKO Bahn hat keinen Längenausgleich der Spuren, üblicherweise wird die Spannung der Spuren angepasst, um die Rundenzeiten anzugleichen.

Die eingestellten Spannung betrug diesmal: Spur1 19V, Spur2 18.7V, Spur3 18.4V, Spur4 18.1V. Damit waren Rundenzeiten im Bereich 7.7 bis 7.8 Sekunden auf allen Spuren möglich.

Schnell fanden sich fünf Racer zum Rennabend ein, die beiden Heimbahner (PU-Driver und Tormentor), die beiden quasi Heimbahner (Frieder und killthetyres) sowie Rick42 der auch schon einige Rennen im SOKO-Keller absolviert hat.

Bis auf den, für den gestellten Lauf geplanten Z4 und Frieders Audi zeigten alle Fahrzeuge direkt zufriedenstellenden Zeiten. Frieder schraubte jedoch ganz souverän innerhalb von 30 Minuten die fehlenden zwei Zentel runter. Der Zetty zickte weiter – erst mit dem dritten Reifensatz passte es.

Staubbedingt kam TurboB erst gegen 18:30h an, und das zu seinem erst zweiten Rennen im Keller und den ersten Runden, die seine GT-Sprint Corvette auf PU-Reifen drehen sollte. Nach einigen Räderwechsel und entsprechenden Trainingsrunden ging auch sein Daumen nach oben.

Rennen mit gestellten Fahrzeugen

Zwischenzeitlich waren auch die Nachklebungen von zwei Heckflügel getrocknet und die Bütterkens deutlich dezimiert – also ab an die Startlinie.



Um die Restzeit des Abends gut auszunutzen, wurden zweimal je 3 Minuten pro Spur mit den gestellten Fahrzeugen und einmal 4 Minuten pro Spur mit den eigenen Fahrzeugen angesetzt. Die längeren Fahrzeuge (SLS + Audi) fuhren dabei auf den Mittelspuren (schwänzende Hecks müssen ja nicht gleich die Bande touchieren) und die kurzen (Porsche + Z4) die Außenspuren.



Zeiten um 7.7 – 7.8 wurden wiederholt auf allen Spuren gefahren, aber nach gut zwei Minuten zickte der Z4 wieder und bis Ende des Stints fehlten ihm fast vier Zentel. Über die restlich 11 Stints blieben die Z4-Zeiten dann so. Die anderen drei fuhren über alle 12 Stints sehr konstant, 7.8er Zeiten waren auch zum Ende möglich. Die Auswertung des ersten Durchgangs zeigte, es war ein extrem enges Rennen mit Ingo auf der P1:

GT-Sprint - 1. Lauf mit gestellten Fahrzeugen auf fester Spur 4*3 Minuten

Ingo	PU Driver	89,55
Kai	Tormentor	89,37
Martin	killthetyres	89,24
Richard	Rick42	88,52
Frieder	Frieder	88,10
Martin	Turbo B	82,53

Der zweite Durchgang war fast eine Kopie des ersten, genauso eng, nur Ingo und Kai tauschten die Plätze.

GT-Sprint - 2. Lauf mit gestellten Fahrzeugen auf fester Spur 4*3 Minuten

Kai	Tormentor	88,93
Ingo	PU Driver	88,88
Martin	killthetyres	88,24
Richard	Rick42	88,05
Frieder	Frieder	87,30
Martin	Turbo B	83,69

GT-Sprint - Zwei Läufe mit gestellten Fahrzeugen auf fester Spur / Gesamtwertung

Ingo	PU Driver	89,55	88,88	178,43
Kai	Tormentor	89,37	88,93	178,30
Martin	killthetyres	89,24	88,24	177,48
Richard	Rick42	88,52	88,05	176,57
Frieder	Frieder	88,10	87,30	175,40
Martin	Turbo B	82,53	83,69	166,22

Die Gesamtwertung der gestellten Läufe gewann Ingo – von ihm stammte auch eine 7.6s-Zeit mit dem Porsche auf seiner Lieblingsspur Vier, mutmaßlich die schnellste Runde des Tages!

Rennen mit eigenen Fahrzeugen

Zum abschließenden 4-Minuten Lauf setzte Richard den SLS aus den Vorläufen ohne jegliche Änderung ein und Martin das Chassis von „tyre-killer“ Z4 mit den Hinterrädern des Porsche und einem zweiten Z4 Body.

Die übrigen vier hatten jeweils ihre eigenen Fahrzeuge – dabei war kein Typ doppelt vertreten!

Die SRT Viper hatte übrigens um 12h noch kein Chassis – dann kam das DoSlot-Paket gerade noch rechtzeitig.



Schnellschrauber Kai hatte ein schnelles Auto am Start aber im Rennen Pech mit einer Fehlfunktion der Terrortaste was ihn ca. eine Runde kostete – das war vielleicht nicht relevant für das 4-Minuten Ergebnis aber die Tageswertung wäre drin gewesen.

Frieder gewann der 4-Minuten Lauf und wieder war es eng:

Frieder	Frieder	120,93	Audi R8
Martin	killthetyres	120,59	BMW Z4
Kai	Tormentor	119,26	SRT Viper
Ingo	PU Driver	118,93	BMW M3
Frieder	Frieder	116,92	Mercedes SLS
Martin	Turbo B	114,89	Corvette C7

Fazit

- Drei Läufe, fünf Auswertungen, vier verschiedene Fahrer auf Platz eins!
- Die GT-Sprint BOP funktioniert auch mit PU-Reifen!
- Das SOKO-Team lädt zum nächsten GT-Sprint Abend am 23.06.2025 ein!

P.S.: Auf vielfachen Wunsch eines einzelnen Teilnehmers könnte es beim nächsten Mal einen Vorlauf als Fahrercup mit vier möglichst identischen gestellten Fahrzeugen geben.

Alles weiter gibt's hier:

[GT-Sprint im SOKO-Keller](#)

News aus den Serien

Saison 2025

./.

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2025 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
kein CUP!	✓ / ✓	✓	⊕ ⊖ ③
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
WestCup	- / -		
Einzelevents	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
500km Rennen	✓ / ✓	✓	○
SLP-Cup Meeting	- / -	✓	○
WDM	- / -	<i>tbd</i>	○
Clubserien	Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
C/West	- / -	. . .	läuft . . .
GT-Sprint	- / -	. . .	läuft . . .
Scaleauto West	- / -	. . .	läuft . . .