

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 877 -

17. März 2025

Editorial.....

Moin Folks . . . am Wochenende wurde der Auftakt zur 245/West bei der IG Slotdriver in Emsdetten ausgetragen...

Jetzt sind erst einmal wieder drei Wochen „Pause“ im clubübergreifenden Slotracing des Westens. Erst Anfang April ist der 2. Lauf zum NASCAR Winston Cup geplant. Dazu geht's zu Slotracing Melle...

Die WWW-Ausgabe 877 berichtet vom NASCAR Winston Cup in DU Mündelheim sowie von der 245 in Emsdetten...

Inhalt (zum Anklicken):

- NASCAR Winston Cup
 - 1. Lauf am 8. März 2025 in Duisburg
- Gruppe 2 4 5
 - 1. Lauf am 15. März 2025 in Emsdetten
- News aus den Serien
 - Saison 2025

NASCAR Winston Cup

1. Lauf am 8. März 2025 in Duisburg

geschrieben von Manfred Stork

NASCARo einsteigen wollte. Werner war übrigens schon 1995 NASCAR Slot Racing Champion geworden – damals punktgleich mit dem Berichterstatter, aber Werner hatte mehr Siege. Da fuhren wir übrigens noch mit Carrera Servo-Bereifung!



Einer der Klassiker im Westen: NASCAR Winston Cup in Duisburg Mündelheim...

Die ersten Nennungen trafen nach der Einladung schnell ein – danach wurde es ein bisschen zäh. Man konnte dann später mit 14 bis 16 Startern rechnen.

Was dann allerdings bis zum Renntag geschah, das war überraschend. Denn nach einer erneuten Erinnerung an den kommenden Termin hatten wir überraschend 23 Starter beisammen. Lobend dabei zu erwähnen, dass wir drei Teilnehmer aus Melle hatten, die den Weg nach Duisburg fanden. Darunter der amtierende Champion Fabian mit Jürgen – und sogar Rolf Meyer hatte sich angeschlossen, um mit uns zu spielen, prima!

Darüber hinaus konnten wir einen Starter begrüßen, der endlich seinen 100. NASCAR Start absolvieren wollte – und das war Werner Bolz. Er hatte gleich seinen Sohn Stephan mitgebracht, der schon lange mal wieder bei den



Der Buick von Werner Bolz

Racing Heat 1

Bei 23 Startern teilte ATH die Fahrer in fünf Gruppen ein: 5-5-5-4-4.

In der **ersten Startgruppe** mussten gleich Werner und Stephan ran – und zwar auf den Bahnen Eins und Zwo, daneben Thorsten Brandt und Rolf Meyer auf der Vier. Frank Kaldewey musste zuerst aussetzen.



Der Ford Thunderbird aus 1985 von Thorsten Brandt

Gleich nach dem Start ging Stephan souverän in Führung. Er war mit einem Chevy aus Karsdens Fahrzeugpark unterwegs, der sehr gut funktionierte. Und Stephan vermochte das voll zu nutzen. Er fuhr durchweg schnelle Rundenzeiten, auf der Eins sogar als einziger eine 8,8er Zeit.

Vater Werner konnte ihm da nicht folgen, obwohl er auch recht flott unterwegs war. Als Frank ins Rennen eingriff, konnte er Werners Tempo mitgehen und um die P2 in der Gruppe kämpfen, welche er knapp eroberte.

Dahinter folgten Rolf und Thorsten mit Abstand. Jedoch war Rolf durchaus zufrieden, nachdem ihm beim Training der Regler abgeraucht war.

Bei Thorsten ist zu vermerken, dass er weitere Fortschritte macht und wohl bald das Schlusslicht abgeben kann, prima!

Stephan an der Spitze markierte übrigens 106,19 Runden, das ist stark in Mündelheim!

In der **zweiten Gruppe** starteten Volker Schulte auf Bahn 1, daneben Bert Koopmann und Tommy Eckel. Auf der Vier unser Neuling Klaus Williamowski. Und Frieder Lenz musste zuerst aussetzen.

Volker setzte sich zügig an die Spitze – und niemand konnte mithalten. Frieder übernahm die P2 in der Gruppe und fiel aber deutlich hinter Volker zurück.

Dahinter tobte ein Kampf zwischen Bert und Tommy, den Bert gewinnen konnte. Tommy

machte zu viele Fehler, was er hinterher selbst einräumte.

Klaus tat sich hingegen schwer auf der Mündelheimer Bahn, wo er zum ersten Mal war und so bildete er das Schlusslicht. Da fehlen noch ein paar Bahnkilometer an Training.

Bei der **dritten Startgruppe** konnten wir uns fragen, ob nun jemand den klar führenden Stephan Bolz von der Spitze verdrängen würde? Denn am Start waren die Firecracker aus

Mündelheim: Oliver Stork und Andreas Thierfelder alias ATH.

Zunächst einmal starteten Peter Recker auf der Eins neben Uwe Schulz und Andreas Büchler auf der Drei. ATH auf der Vier und Oliver musste zuerst aussetzen.



Ein Chevy Monte Carlo aus 2007 von Andreas Büchler

ATH übernahm zuerst mit schnellen Rundenzeiten die Führung, verfolgt von Peter und Uwe. Andreas Büchler konnte da nicht mithalten und fiel zurück.

Als Oliver dann ins Geschehen eingriff, machte er ordentlich Speed und konnte im Verlauf der Spuren auch an ATH vorbeiziehen. Sollte das reichen um Stephan zu verdrängen?

Oliver erreichte letztlich 105,17 Runden, also die P2 gesamt. Peter und Uwe waren einige der vielen Piloten, die bei 102 Runden endeten.

Die **vierte Gruppe** war nun mit nur noch vier Piloten am Start. Das war auf der Eins Jürgen Kuhn neben Werner Schilling und Fred Hübel. Auf der Vier dann Michael Moes.



Der Buick Regal aus 1982 von Fred Hübel

Die Vier starteten vom Speed her auf ähnlichem Niveau und verstrickten sich oft in Nahkämpfe. Michael konnte sich aber allmählich durchsetzen und etwas davonziehen.

Jürgen hatte im Training auch einen Regler-Ausfall und verzichtete auf seinen Chevy als Einsatzwagen. Er setzte dagegen auf seinen Kyle Petty Pontiac – aber der lief nicht so gut und er musste sich am Ende mit der P4 in dieser Gruppe zufrieden geben.

Die **fünfte Startgruppe** bestand schließlich aus den Spitzenreitern der Rangliste aus 2024. Auf der Pole stand Fabian Holthöfer neben Karsten Hendrix, weiter der Berichterstatter und Volker Nühlen.

Karsten meinte im Vorfeld, dass es heute wohl nicht so einfach sein würde, in der schnellsten Gruppe zu bleiben. Und er sollte Recht behalten – denn nur er blieb dort, die anderen mussten absteigen.



Die schnellste Gruppe startete in derselben Besetzung wie im Vorjahr – nur war die Startreihenfolge exakt umgekehrt...

Nach dem Start ging erst Fabian in Führung, aber er tat sich schwer und Karsten übernahm die Spitze. Er konnte sich langsam absetzen, während die anderen Drei um die nachfolgenden Positionen rauften.

Der Autor bekam Probleme auf der Eins in der Schikane. Häufig flog er dort ab, vermutlich durch eine zu schmal eingestellte Hinterachse. Aber er hatte Glück, denn Werner Schilling war an dieser Stelle Aufsetzer und der schaffte es immer, den Buick wieder blitzschnell in die Spur zu bekommen.

Karsten behielt also die Oberhand, während die anderen kurz hintereinander ins Ziel kamen mit jeweils 102 Runden, wie so viele an diesem Tag.

Ergebnis Heat 1

- 1. Stephan Bolz 106,19 Runden
- 2. Oliver Stork..... 105,17 "
- 3. Andreas Thierfelder 104,35 "
- 4. Karsten Hendrix 103,37 "
- 5. Peter Recker 102,98 "
- 6. Frank Kaldewey 102,70 "
- 7. Fabian Holthöfer 102,62 "
- 8. Manfred Stork 102,44 "
- 9. Volker Nühlen..... 102,35 "
- 10. Uwe Schulz 102,33 "
- 11. Volker Schulte..... 102,27 "
- 12. Werner Bolz 102,22 "
- 13. Michael Moes..... 100,89 "
- 14. Frieder Lenz 97,53 "
- 15. Fred Hübel..... 97,07 "
- 16. Werner Schilling 97,04 "
- 17. Jürgen Kuhn 96,70 "
- 18. Rolf Meyer 95,70 "
- 19. Bert Koopmann 94,12 "
- 20. Tommy Eckel 93,69 "
- 21. Andreas Büchler..... 91,03 "
- 22. Thorsten Brandt..... 90,80 "
- 23. Klaus Williamowski..... 82,37 "

Racing Heat 2

Für das Regrouping bewahrheitete sich die Vorhersage von Karsten, dass es schwer werden würde, sich in der **schnellsten** (und fünften) **Gruppe** zu behaupten. Diese bestand nämlich jetzt aus Stephan auf der Eins, leider ohne

Oliver. Der war schon in der ersten Gruppe des zweiten Heats gestartet, da sein Vater an diesem Tag seinen 91. Geburtstag feierte und zeitig früh zur Feier wollte. Neben Stephan auf der Pole kam ATH auf die Zwei, daneben Karsten und auf die Vier rückte Peter auf.



Karsten's Chevy Monte Carlo aus 1984

Die Positionen der schnellsten Gruppe waren nach dem Start rasch bezogen. Stephan düste wieder vorneweg mit ATH in der Verfolgung und Karsten knapp dahinter. Peter musste abreißen lassen und konnte das Tempo nicht mitgehen.

ATH büßte auf Stephan eine gute Runde ein, während Karsten näher dran war als zuvor, aber doch eine halbe Runde hinter ATH ins Ziel kam. Peter war dann noch etwas weiter zurück.

Das spannendste Rennen des Tages gab's dann in der **zweitschnellsten Gruppe**, also die Vierte des zweiten Durchgangs. Hier trafen sich Frank Kaldewey auf der Eins, daneben Fabian und weiter auf Drei und Vier der Autor und Volker Nühlen.



Pontiac von Volker Nühlen

Zuerst konnte sich der Autor etwas vom Feld absetzen mit Volker und Fabian in der Verfolgung. Frank musste abreißen lassen. Beim

Spurwechsel kam der Autor auf die Vier und Volker auf die schnelle Zwei. Dort machte er Jagd auf den Autor und kam näher. Beim nächsten Spurwechsel konnte Volker aufschließen, so dass beide auf der letzten Spur nebeneinander starteten. Zum Glück auf den Bahnen Eins und Drei, so dass sie schon frei fahren konnten, ohne Berührungssängste zu haben. Mal war Volker ein paar Zentimeter vor, mal der Autor. Dieser hatte beim Bremspunkt unter der Brücke einen kleinen Abflug, aber Karsten hatte aufgepasst und schnell ging's weiter. Volker etwas über einen halben Meter voraus. Aber der Buick vom Autor konnte wieder aufschließen und in der letzten Minute waren die beiden wieder nebeneinander. Am Ende trennten sie nur 5 TM nach einem tollen Kampf! Fabian hatte eine knappe Runde Rückstand und Frank eine weitere halbe Runde.

In der **dritten Startgruppe** des zweiten Heats machte Uwe alles klar und siegte vor Volker Schulte und Werner Bolz. Die Drei erreichten 100 Runden, was Michael nicht gelang, der die P4 in der Gruppe belegte. Frieder auf P5 lag da schon ein paar Runden hinten.

Die **zweite Gruppe** im Heat Nr. 2 konnte Werner Schilling für sich verbuchen – mit Rundenvorsprung vor Jürgen und Rolf mit Bert etwas zurück. Für Fred lief es gar nicht in der Gruppe – seine Reifen hatten stark nachgelassen, und er kam durch häufige Ausflüge ins Grün nicht mehr richtig in einen Fahrerrhythmus.

In der **ersten Startgruppe** des zweiten Durchgangs war Oliver auf der Eins gestartet und kam beim Übrunden gut durchs Feld.

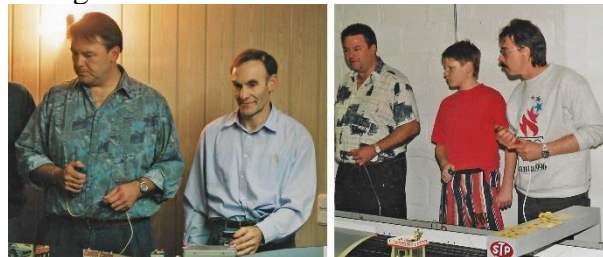
Sein Ergebnis am Ende war wieder P2 hinter Stephan mit einer knappen Runde Rückstand. Bei den Kollegen in dieser Gruppe war das Ergebnis ähnlich wie im ersten Durchgang. Nur bei Thorsten müssen wir

erwähnen, dass er das Schlusslicht nun abgegeben hat – auch insgesamt, Bravo! Das übernahm wieder Klaus, der noch ein bisschen Nachholbedarf hat.

Ergebnis Heat 2

1. Stephan Bolz.....	104,02	Runden	
2. Oliver Stork	103,14	"	
3. Andreas Thierfelder	102,82	"	
4. Karsten Hendrix.....	102,32	"	
5. Manfred Stork.....	101,76	"	
6. Volker Nühlen	101,71	"	
7. Uwe Schulz.....	101,59	"	
8. Volker Schulte	101,11	"	
9. Fabian Holthöfer.....	100,85	"	
10. Peter Recker.....	100,70	"	
11. Werner Bolz.....	100,55	"	
12. Frank Kaldewey.....	100,37	"	
13. Michael Moes	99,34	"	
14. Werner Schilling	98,32	"	
15. Jürgen Kuhn.....	97,27	"	
16. Frieder Lenz.....	96,85	"	
17. Rolf Meyer.....	95,48	"	
18. Bert Koopmann.....	95,03	"	
19. Tommy Eckel	92,28	"	
20. Fred Hübel	91,04	"	
21. Thorsten Brandt	90,67	"	
22. Andreas Büchler	88,43	"	
23. Klaus Williamowski	83,22	"	

Ein herzlicher Glückwunsch an Stephan für diesen schönen Sieg, der die Heimleute in Schach halten konnte und eine saubere Fahrt hinlegte.



„Früher war alles viel früher!“
 Ein Foto mit Werner und Manni anno 1995 (ist erst 30 Jahre her!) in Duisburg...
 Sowie ein weiteres Foto (rechts) mit Werner und Stephan und Werner aus 1998 in Rocherath, Belgien...



Ein Siegerfoto vom SteBolz aus Mündelheim hat's leider nicht. Aber er hat eine Woche später ja schon wieder gewonnen – also nehmen wir halt das Foto...

Hoch-interessant ist der Abgleich mit den Fotos darüber: Sowohl Werner als auch Stephan waren damals deutlich besser rasiert!!!!



Das Siegerauto von Stephan Bolz

Ein Dank auch an die Mündelheimer, die diesen Tag wieder professionell gewuppt haben.

Weiterhin geht ein großes Dankeschön an Karsten, der zum wiederholten Male eine Vielzahl an Autos vorbereitet hatte. In Mündelheim waren's gleich **10 Einsatzfahrzeuge**, was er kurz erwähnte. Das Siegerauto war übrigens auch aus

Karstens Werkstatt!

Fazit

Einen erstaunlichen Renntag erlebten wir in Mündelheim. Da möchte ich mich bei allen Beteiligten für ihr Mitwirken an diesem Tag bedanken.

Zu erwähnen wäre noch, dass am Freitag vor dem Rennen kein Training angeboten wurde. Mit der Argumentation, dass in den letzten Jahren niemand zum Training gekommen sei. Aber

wie man beim Rennen gesehen bzw. von einigen gehört hat, wäre ein Training am Freitag durchaus sinnvoll gewesen! Da sollte der SRC in Zukunft mal nachdenken. Denn die Heimleute fahren dort jede Woche, aber viele kennen die Bahn nicht so gut!



Bleibt noch zu erwähnen, dass das nächste NASCAR-Rennen auch ein Winston Cup Rennen ist. Da geht es am **5. April 2025** nach Melle. Ein Ausflug dorthin empfiehlt sich, denn "Slotracing Melle" zeigt ein großes Engagement in der Serie und für das Slotracing generell!

Karsten hat nicht nur Leih-Fahrzeuge bereitgestellt, sondern auch diesen schönen Chevy selbst pilotiert – im Tagesergebnis auf die P4...

Alles Weitere gibt's hier:

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

Gruppe 245

1. Lauf am 15. März 2025 in Emsdetten



245-Teamrennen für GTs in Emsdetten...

Mit dem Teamrennen – heuer für Gr.4 GTs – nahm die 245/West ihre 25. Saison in Angriff. Austragungsort war zum vierten Mal die Bahn der IG Slotdriver in Emsdetten . . .

Zahlreiche „Verhinderungen“ kennzeichneten die insgesamt 17. Ausgabe des 2^{er}-Teamrennens. Nach der Rekordbeteiligung im Vorjahr (13 Teams) kamen heuer nur neun Crews zusammen . . .

Ob’s in der Breite dennoch ein ähnlich hochspannender Rennverlauf wie in 2024 war, klärt der nachfolgende Bericht . . .

Austragungsort

IG Slotdriver
Hülsmöllerweg 8
48282 Emsdetten

URL


www.slotdriver.de

Strecke(n)

6-spurig, Plastik



Kompakt

Wetter	5° heiter bis wolzig - kühl	
Grip	sehr angemessen - extrem konstant	
am Start	9 Teams 1 Startgruppe (9)	
Fahrzeit	jeweils 6*7 Minuten/ Team - drei Durchgänge	
Bahnspannung	20,0 Volt	
Neues	Minus-Rekord bei der Team-Zahl... ein Serien-Rookie; zugleich verzeichnet die Serie eine Zweit-Lady! ein neues Fahrzeug ... Materialausgabe mit Reifen-Nachkleben ;-(erster Ü70-Sieg ever! „Wasser iss aus!“ – „kein Bier“ mehr gab’s hingegen schon häufiger im Münsterland...	
Yellow Press	„3-2-1 weiter - öh, nee - na dann... jetzt aber!!“	
Zeitplan	Start: 12:05 Uhr Ziel: 18:00 Uhr	
Racing	Trotz nur einer Startgruppe relativ ruhige Rennen! Im ersten Umlauf gleich drei, teilweise aufwändig instand zu setzende Defekte – dazu zumindest zwei Teams, die mit der betriebenen Technik harten... Dies führte zu einem völlig unerwarteten Rennverlauf, da gleich drei stark	

eingeschätzten Teams mehr oder weniger heftig betroffen waren ... Dreikampf um den Sieg – und ebenfalls ein zweiter Dreikampf um die P4; also ausreichend Spannung bis zum Schluss...
 Letztlich Bolz/Bolz vorn, dann folgen Bitskov/Stroetmann und Leenen/Vester auf dem Treppchen...
 Die P4 ging an Vorberg/Rohmann; gefolgt von Flamme/Quadt und Heß/Lukats...



In der Gr.4 fast immer unter sich: Die BMW M1 Procar und die Italiener...

Vorspiel



Training: Die BMW M1 Procar machen in der 245 traditionell das Gros des Starterfeldes aus...



Materialausgabe: Für nur neun Fahrzeuge theoretisch rasch erledigt...

Gesundheit, Familie und Arbeit dezimierten die Zahl potentiell teilnehmender Teams bereits im Vorfeld heftig. Also wünschen wir erst einmal den nicht-Fitten eine rasche und vollständige Genesung!!

Ergo wurde ein neuer Minus-Rekord bezüglich der TN-Zahl aufgestellt – nur 9 Teams wollten/ konnten das Rennen angehen...

Freitags hatte sich mit einer Ausnahme das gesamte Teilnehmerfeld angesagt. Letztlich schlugen 16 Folk*Innen auf – ein gutes Zeichen, dass sich das Feld nicht noch weiter reduzieren würde...

Wie üblich wurde die Bahn bereits dienstags von der Slotdriver-Crew geschrubbt (Bedankt!) – somit begann das Renn-Wochenende gleich mit dem Grip-Fahren.

Der Grip war über's gesamte Wochenende top – sehr angemessen für die schnellen Gr.4 GT und extrem konstant bis zum Zieleinlauf...

Die Anreise am Freitag verlief gewohnt harzig, ein „Camping-Platz“ konnte nicht (wie anno 2024) errichtet werden. Die drei Wohn-Habitate verteilten sich über die



Verzögerung: Einige der ausgegebenen Räder müssen nachgeklebt werden. Glücklicherweise hat's gehalten und den Rennverlauf nicht beeinflusst!



Nicht im Rennen dabei: Ein M1 im echten Werks-Procar-Design...



Blitz-Technische-Abnahme: Hans und Werner haben den Zeitverlust durch's Nachkleben locker wieder 'reingeholt'!

umliegenden Parkplätze. Damit litt auch ein wenig die After-Train-Party – bereits deutlich vor Eins war Ende. Alles nicht mehr wie früher!!

Zum Renn-Samstag liefen letztlich alle Fahrer*Innen auf. Der Trainingsbetrieb war eher moderat bis spärlich...

Viel faszinierender als Trainingsrunden war der Einsatz des Motorprüfstands, der nach rund 11 Jahren Unterbrechung einmal wieder in der 245 zum Einsatz kam...

Nur ein echter „Bahnrookie“ bzw. besser „Bahnrookine“ war zu vermeiden. Dennoch fehlte nach wie vor einigen Folks die richtige Routine in Emsdetten.

Und die „Rookine“ war zugleich auch Erststarterin in der 245 – ein dickes „Welcome“ also der zweiten Lady der Serie!!

Typisch für's Teamrennen war der Einsatz wenig neuer Fahrzeuge – man setzte da lieber auf Bewährtes!

Der offizielle Teil begann um Elf mit der Materialausgabe – das 4-minütige Einrollen und die technische Abnahme sollten folgen.

Der Autor wurde gleich zu Beginn arg blass – die neuen Radsätze für die Materialausgabe wiesen teilweise eine bisweilen wenig ansprechende Verklebung auf. Als der vorgesehene Bestand zur Neige ging, mussten einige Teams nachkleben. Glücklicherweise hat's den Rennverlauf dann nicht beeinflusst bzw. beeinträchtigt!!

Die folgenden Schritte wurden dafür recht flott absolviert. Lediglich ein Team haderte mit der Freiheit der neuen Pneu's im Radkasten. Wobei's im Vorfeld eigentlich ausreichend Hinweise auf neue und größere Räder gegeben hat!!

Da eh eine 9^{er} Startgruppe gebildet werden musste, wurde auf die sonst übliche Quali verzichtet und



Starterfeld: Kleiner als in den Vorjahren, aber schön bunt und abwechslungsreich...

„Mittach“ erst einmal zurückgestellt.

Ergo ging's um kurz nach Zwölf direkt in den Rennbetrieb...

Die Regularien: Die Fahrer teilten sich die Spuren zu ½. Drei Durchgänge á 6*7 Minuten waren zu bestreiten. Vor dem letzten Heat war eine Servicepause angesetzt...

In Summe ergaben sich gute zwei Stunden Fahrzeit und somit zahlreiche Gelegenheiten für spannende Fights...

Racing – erster Durchgang



Die Quali entfiel; die Aufstellung der ersten Startgruppe wurde ausgelost – Spur 1 rechts im Bild...

Resultat nach 6*7 Minuten:

1	Leenen/Vester	303,42
2	Bitskov J./Stroetmann	303,10
3	Bolz/Bolz	301,26
4	Rohmann/Vorberg	298,66
5	Flamme/Quadt	296,42
6	Heß K.H./Lukats	295,50
7	Heitmann/Rohde	293,08
8	Bitskov T./Kellershof	272,76
9	Beierlein/Mussing	260,63

Die Top 3 des Vorjahres waren entweder gar nicht am Start – oder in anderer Fahrer-Besetzung (Leenen/Quadt). Somit wurden die Karten um den Tagessieg völlig neu gemischt...

Erst einmal war mit den Heimteams Beierlein/Mussing, Bitskov/Stroetmann und Heß/Lukats (nur zu ½ mit Heimascaris bestückt) zu rechnen. Dann trauten die Teilnehmer auf ihren Tippkarten auch Bolz/Bolz, Flamme/Quadt und Leenen/Vester ein gutes Standing zu...

Nur galt heuer in Emsdetten eindeutig die Weisheit „Und erstens kommt es anders – und zweitens als man denkt!“. Denn bereits nach den ersten Spuren hatte sich exakt die Hälfte der oben genannten Teams mehr oder weniger aus der Favoritenliste eliminiert!



Die jeweils startenden Pilot*Innen – Spur 1 links im Bild...



Zweite Kurve – nur Pamela hält sich ein wenig zurück...



Noch zweite Kurve – Drei sind schon im „Hüftschwung“...



Der Bolz/Bolz BMW M1 geriet als Zweiter in Technik-Trouble – Werner behob diesen jedoch vergleichsweise rasch...



Derweil sammelten Rohmann/Vorberg routiniert wertvollen Vorsprung auf die Verfolger im Fight um die P4...



Letzter unplanmäßiger Boxenstopp des Tages war bei Bitskov/Kellershof zu verzeichnen – der Lamborghini Jota hatte „Getriebe“...

Aber gehen wir's chronologisch an. Beierlein/Mussing legten solide los, aber keinesfalls überlegen. Rasch beschwerte sich Klaus über einen rasselnden DeTomaso Pantera GTS. Irgendwann war's Ende mit dem Vortrieb – die Instandsetzung zog sich nahezu einen ganzen Durchgang hin, weil die Befestigungsschrauben für den Motor nicht mehr halten wollten, sich die Achsböcke gelöst hatten etc....

Damit war ein großer Favorit nachhaltig aus dem Rennen. Das Gute daran: Klaus und Peter nahmen's sportlich – und mischten ab dem zweiten Durchgang wieder engagiert im Rennen mit...

Als nächster mopperte SteBolz über mangelnden Vortrieb beim neuen BMW M1 Procar. Immerhin schaffte Werner eine zügige Fehleranalyse und -behebung: Achsböcke nicht richtig fest. „Nur“ ca. 4,5 Runden waren beim Teufel – bis SteBolz die Fassung wiedererlangte dauerte es jedoch ein wenig länger. Immerhin betrieb man Schadensbegrenzung und kam im ersten Durchgang noch auf P3 ins Ziel. Bei nur gut zwei Runden Rückstand war noch nichts verloren...

Derweil klagte das Team Heß/Lukats (im Vorjahr noch Vierte) über einen spitz zu fahrenden BMW M1 Procar – und fand sich nach den ersten 42 Minuten Fahrzeit nur auf der P6 wieder...

Dann waren da noch Bitskov/Kellershof, die kurz vor Ende des Durchgangs sieben Runden liegen lassen mussten, weil sich der Motorhalter am Lamborghini Jota gelöst hatte...

Auch Heitmann/Rohde hatten die Freiheitsgrade der Räder in den Radkästen des BMW M1 Procar nicht gänzlich im Griff und bemängelten den verfügbaren Vortrieb. Man rangierte zwar auf Rang 7, hatte aber den Anschluss zu den



Derweil haderten Heß/Lukats „nur“ mit einem zickig zu fahrenden „Pooh“-BMW M1 Procar...



Beindruckend der Start von Bitskov/Stroetmann – konzentriert, nervenstark und ohne zickende Technik zur P2; mit nur 32 TM Abstand auf die Führenden...



Quad-typisch im Teamrennen ging's für den DeTomaso Pantera GTS von Quadt/Vester erst einmal geruhsam los – aber immerhin ohne irgendwelche ungeplante Boxenstopps...



In Führung nach dem ersten Drittel – der BMW M1 Procar von Leenen/Vester...

drei Teams davor mit 2,5 Runden Rückstand schon ein wenig verloren...

Denn davor fighteten Rohmann/Vorberg, Flamme/Quadt und o.a. Heß/Lukats vehement um die P4 im Rennen!

Rohmann/Vorberg setzten auf einen BMW M1 Procar und legten einen blitzsauberen ersten Umlauf hin. Dieser ergab wichtige zwei Runden Vorsprung auf die beiden verfolgenden Teams...

Flamme/Quadt mussten derweil immer wieder in den Rückspiegel des Pantera GTS schauen, weil Heß/Lukats keine Runde dahinter durch's Ziel gingen!

Jedenfalls sollten diese drei Crews auch in den folgenden beiden Durchgängen noch viel Spaß miteinander haben ;-)

Wer fehlt noch? Die Teams, die sich erst einmal an die Spitze setzten...

Hier rangierten überraschend Leenen/Vester mit dem BMW M1 Procar – jedoch nur 32 TM vor Bitskov/Stroetmann mit dem Pantera GTS. Das Duell war extrem sehenswert und wogte hin und her. Und nur zwei Runden zurück lauerten Bolz/Bolz, um in den ausstehenden beiden Umläufen aus dem Zwei- einen Dreikampf zu machen!

Fassen wir zusammen: Technik beeinträchtigte - je nach Lesart - ein Drittel bis mehr als die Hälfte des Feldes. Zwei Dreikämpfe – um den Sieg und um P4 – zeichneten sich ab. Dahinter waren die Abstände schon arg groß...

Aber nach'm „Mittach“ sollte es zumindest nicht langweilig werden – glücklicherweise war das Technik-Kapitel für dieses Rennen ein nun geschlossen!

Ab ca. 13:30 Uhr wurde dann erst einmal „Mittach“ gemacht, bevor's gegen 14:20 Uhr mit dem Mitteldrittel weiter ging...

Racing – zweiter Durchgang



Erste Gruppe nach dem Regrouping – jeweils drei Fahrzeuge bildeten eine Kampfgruppe um die Positionen 1 und 4...



Die Startfahrer*Innen – bis auf Stephan alles andere...



Zweite Kurve – die Lady setzt sich in Führung; nur Lucky fehlt (noch)...



Technisches Pech aus dem 1.Heat kompensiert – Bolz/Bolz mit dem „Ja“-M1 nun insgesamt gut eine Runde vorn...

Resultat Mitteldrittel:

1	Bolz/Bolz	307,94
2	Beierlein/Mussing	305,43
3	Bitskov J./Stroetmann	304,89
4	Leenen/Vester	303,88
5	Heß K.H./Lukats	299,80
6	Flamme/Quadt	299,35
7	Rohmann/Vorberg	299,28
8	Heitmann/Rohde	294,05
9	Bitskov T./Kellershof	281,32

Der zweite Durchgang ist schnell erzählt:

- Bolz/Bolz drehten auf, kamen problemlos auf einen neuen Bestwert und lagen nun insgesamt eine gute Runde vorn.
- Beierlein/Mussing platzierten sich in diesem Umlauf knapp auf „Silber“ – der Mussing-Pantera lief vielleicht nicht top; aber dafür reichte es...
- Bitskov Senior/ Stroetmann nahmen Leenen/Vester eine Runde ab, was die vorläufige P2 ergab. Aber nur eine $\frac{2}{3}$ Runde vorn – das Finale um die P1 versprach bei nur zwei Runden Abstand zwischen P1 und P3 durchaus spannend zu werden!
- Heß/Lukats distanzierten die Teams Flamme/Quadt und Rohmann/Vorberg um 45 und 52 TM. Auch dieser Dreikampf versprach also Spannung bis zum Schluss!
- Für Heitmann/Rohde blieb's beim „Sicherheitsabstand“ zu den drei Teams davor. Vielleicht brachte ja die Servicepause Besserung?
- Und Bitskov Junior/Kellershof steigerten sich prima. Die geringe Bahnerfahrung von Pamela ließ aber keine Angriffe nach vorn zu.

Für die nun anstehende **Servicepause** war viel Arbeit angesagt! Heß/Lukats und Heimann/Rohde mussten den Bock im Auto finden.



Im Duell mit Bitskov/Stroetmann Boden verloren und die Plätze getauscht – Leenen/Vester steigerten sich im Mittel-drittel nicht ausreichend...



In der Servicepause wurde geschraubt wie selten – zahlreiche Teams mussten ‘was für die Bodenfreiheit tun...

Einige andere Teams mussten die Bodenfreiheit anpassen, denn bei der technischen Zwischenkontrolle wurden allein derer Vier vom Autor angezählt. Angeblich waren alle mit „mehr als 1.3mm Bodenfreiheit gestartet“ und der Reifenverschleiß war unerwartet hoch...

Aber egal - schön war, es wurde nicht diskutiert... sondern geschraubt, dass sich die Innensechskant-Schlüssel bogen ;-)

Werfen wir vor dem Schlusssdrittel noch einen Blick auf den Zwischenstand, der durchaus noch Potential für „Nervenkrieg“ aufweist:

1	Bolz/Bolz	609,20
2	Bitskov J./Stroetmann	607,99
3	Leenen/Vester	607,30
4	Rohmann/Vorberg	597,94
5	Flamme/Quadt	595,76
6	Heß K.H./Lukats	595,30
7	Heitmann/Rohde	587,13
8	Beierlein/Mussing	566,06
2	Bitskov T./Kellershof	554,08

Nach heftigem Basteln bei nahezu allen Teams ging's dann ab 16:35 Uhr in den finalen Showdown...

Racing – dritter Durchgang



Positionen bezogen? – die Top 3 in anderer Reihenfolge; P4 bis P6 hingegen wie vor dem zweiten Umlauf...

Resultat Schlusssdrittel

1	Bolz/Bolz	310,02
2	Beierlein/Mussing	308,32
3	Bitskov J./Stroetmann	307,42
4	Leenen/Vester	305,53
5	Flamme/Quadt	300,32
6	Heß K.H./Lukats	299,97
7	Rohmann/Vorberg	299,56
8	Heitmann/Rohde	296,88
9	Bitskov T./Kellershof	286,04

Faszinierend: Obwohl weiterhin aufreibend gefightet wurde, ergab sich keinerlei Verschiebung mehr gegenüber dem Zwischenstand in der Gesamtwertung!



Bei den Startfahrer*Innen hingegen nur ein Wechsel – der SteBolz (auf P1) nämlich...



Zweite Kurve – SteBolz (unten noch soeben zu sehen) hat's eilig; will wohl das Rennen gewinnen!?



Zweite Kurve, zweite Runde – das restliche Feld bleibt erst einmal dicht zusammen...



Den „Wurm“ im „Pooh“ im Service nicht gefunden – für Heß/Lukats blieb's bis zum Schluss spannend, aber mit dem schlechteren Ende im Dreikampf um die P4 ...

Denn der Zieleinlauf der Top 4 blieb identisch zum Mitteldrittel. D.h. Bolz/Bolz siegten erneut. Bei-erlein/Mussing kamen zwar nicht 'ran, hatten aber die P2 ca. eine Runde vor Bitskov/Stroetman sicher und Leenen/Vester mussten erstmals deutlich abreißen lassen...

Damit war die Messe sauber gelesen. Ein sicherer Sieg für Stephan und Werner – Congrats an beide, vor allem aber an Werner. Denn er dürfte der erste Ü70-Gruppensieger der 245-Geschichte sein!! Natürlich auch Glückwunsch an Jan und Antonia, die sehr nervenstark die nie erwartete zweite Position belegten – und ebenso an Ralf und Marcel, die so lange so gut dagegen gehalten haben...

Das Team-Trio im Fight um die P4 schaffte es, erneut nur um 76 TM auseinander zu liegen. Und dazu im dritten Durchgang auch die dritte Reihenfolge innerhalb dieser drei Teams aufzuweisen!

Dieses Mal lagen Flamme/Quadt in Front. Heß/Lukats folgten 35 TM zurück und Rohmann/Vorberg fehlten gleichfalls nur 41 TM.

Geändert hat's letztlich nichts. Denn Andi und Ingo zehrten nach wie vor vom Vorsprung aus dem ersten Durchgang und die beiden anderen Teams trennten am Ende nur 81 TM...

Bleiben in der „fight-freien Zone“ die Teams Heitmann/Rohde und Bitskov/Kellershof. Beide steigerten gegenüber dem Mitteldrittel nochmals deutlich. Für den Anschluss nach vorn waren die Rückstände aber bereits zu hoch...

Over and Out

# Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1. Bolz S./ Bolz W.	BMW M1 Procar	919,22	
2. Bitskov J./ Stroetmann	DeTomaso Pantera GTS	915,41	
3. Leenen/ Vester	BMW M1 Procar	912,83	
4. Rohmann/ Vorberg	BMW M1 Procar	897,50	
5. Flamme/ Quadt	DeTomaso Pantera GTS	896,08	
6. Heß K.H./ Lukats	BMW M1 Procar	895,27	
7. Heitmann/Rohde	BMW M1 Procar	884,01	
8. Beierlein/ Musing	DeTomaso Pantera GTS	874,38	
9. Bitskov T./ Flamme	Lamborghini Jota	840,12	

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



Der Zieleinlauf verbildlicht: Der „Ja zum Nürburgring“-M1 Procar von Bolz/Boz vor dem DeTomaso Pantera GTS von Bitskov/Stroetmann...



So schaut echte Freude über's Rennergebnis aus: Antonia und Jan erkämpfen sich konzentriert und trouble-free den „Silber“-Rang; somit steht das erste Mal in der 245 eine Lady auf dem Treppchen – well done!!

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

Nominell sollte der Rennbetrieb gegen halb sieben enden. Die letzte Spur wurde letztlich bereits gegen 18 Uhr absolviert. Auch schön...

Die Siegerehrung brachte Urkunden für die Top 3 Teams, viel Dank an viele Beteiligte und zahlreiche Analysen zum Rennverlauf der einzelnen Teams...

Der unerwartete Rennverlauf beeinflusste auch das Tippspiel. Mehr als eine korrekt vorhergesagte Position und einmal „Namedropping“ war nicht drin. Das schafften aber gleich drei Teams: Flamme/Quadt, Leenen/Vester und Rohman/Vorberg. Ergo musste das Los über die Vergabe der Sachpreise entscheiden...

Die gastgebende IG Slotdriver hat erneut eine perfekt vorbereitete Bahn bereitgestellt sowie das Catering und die Zeitnahme allzeit bestens im Griff – nur bei den Teilnehmern musste wie immer der Serienchef 'ran! 😊

Dementsprechend geht der herzliche Dank für's unermüdliche Engagement (aller!) an die Frau-/ Mannschaft der IG – und besonders an Norberts Frau, die für „Mittach“ die Extra-Schicht übernahm!!

Zum Schluss berühmte letzte Worte, hier vom Senior-Sieger: „Ich war seit dem Rennen im letzten Jahr so 12, 13 mal hier zum Trainieren... zumindest gedanklich... Abends auf'm Sofa!“ Alles klar Folks? So geht das!!

Erst Mitte Mai geht's für die 245/West weiter. Der Lauf in der Duisburger Rennpiste steht am **15. und 16. Mai 2025** an – natürlich als 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 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!	✓ / ✓	✓	⊕ ② ③
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① 0 ② 0 ③ ④ 0 ⑤ 0
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 ...