

WILD WEST WEEKLY

- Ausgabe 918 -

16. Februar 2026

Editorial.....

Moin Folks . . . am Wochenende ging's für die 245/West in die 26. Saison. Den Auftakt bildete das Teamrennen – heuer mit Gr.2 Tourenwagen ausgetragen – bei der IG Slotdriver in Emsdetten...

Weiter geht's mit dem 500km Rennen Anfang März bei den Carrera Freunden in Schwerte...

Die 918^{te} Ausgabe der WWW berichtet vom „reload“ der Craftsman Truck Series im Düsseldorf SOKO Keller sowie vom 245-Auftakt

in Emsdetten und schaut schon einmal auf die Eckdaten zum 500km Rennen an der Ruhr...

Inhalt (zum Anklicken):

- Craftsman Truck Series
 - 1. Lauf am 9. Februar 2026 in Düsseldorf
- Gruppe 2 4 5
 - 1. Lauf am 14. Februar 2026 in Emsdetten
- 500km Rennen
 - am 6./7. März 2026 in Schwerte
- News aus den Serien
 - Saison 2026

Craftsman Truck Series

1. Lauf am 9. Februar 2026 in Düsseldorf

geschrieben von Nick Speedman



SOKO-Keller - Kurve 1 nach Start/Ziel

Austragungsort

SOKO – Keller
Leuthenstr. 50
40231 Düsseldorf - Lierenfeld

Strecke

4-spurig, Holzbahn ohne Längenausgleich
mittlere Länge ca. 32m

Racing

Startwillige: 21 Racer
Rennstart: vorgezogen auf 19:00h
Fahrzeit: 4 * 5 Minuten - in einer 5^{er} und vier 4^{er} Gruppen

Testabend - Freitag, 6. Februar 2026

Wir hatten in unserer Einladung nicht unterschieden, wer zum Rennen und wer zusätzlich am Testabend teilnehmen möchte.

Da parallel zum Testabend auf dem Slottrack Niederberg ein recht gut besetztes Teamrennen stattfand, waren wir davon überzeugt, dass die Menge der Trainingswilligen sich im Rahmen

unsere räumlichen Möglichkeiten bewegen würde.



Eine der Schlüsselstellen bei Teilmeter 60

Aber schnell am Abend wurde klar: Zusätzliche Schrauberplätze mussten bereits für den Freitag

her, damit sich alle NASCAR Trucker aktiv an den Trainingsfahrten beteiligen konnten.



„Müllerlüdenscheid“ - neben „santazweg“ und Dino Tebling

Und somit wurde auch dieser Treff für den Serienchef Karsten ohne direkte Vorwarnung zu einem arbeitsreichen Abend, um auf alle Frage und Wünsche der alten und neuen Truck-Racer einzugehen.

Viele kleine Mucken konnten mit einigen Handgriffen von Karsten direkt oder durch den Hilfebittenden an seinem Schrauberplatz erledigt werden.

Wer also seine Korrekturen erledigt hatte, konnte mit Spaß und so oft wie er wollte die vier Spuren durchfahren und sich in Sicherheit wiegen, dass es doch ein ganz nettes Rennen werden könnte...

Die Slotracer Kai & Martin waren vom Trainingsgeschehen etwas abgekoppelt, da sie sich um die Schnittchen-Grundversorgung kümmerten und dabei auch manches Lob ernten durften.



Das Schnittchen Buffet

Viele Jahre hatte Manni Stork seinen einzigen und wie sich zeigen wird, besten Truck in der

Vitrine stehen lassen – um an diesem Freitag (mit allen daraus entstehenden Konsequenzen) zu entscheiden, den Truck wieder auf die Bahn zu stellen.

Dazu musste er aber durch das bekannte Einbahnstraßen-Gewirr in der sogenannten Siedlung Freiheit. Und alle bis dahin schon Anwesenden waren baff, wie Manni mit seinem Slotkoffer eintraf.



Manni - der fleißigste Einsetzer des Tages

Hinzu kam, dass der Berichterstatter die für ihn noch unbekannten Mitstreiter auch gerne mit dem „Realname“ und nicht nur mit dem Nickname ansprechen wollte.

Ebenso war die Erkenntnis aus dem Abend, am Montag doch wieder einen zusätzlichen Schrauber-Bereich ins Treppenauge zu verlagern.

Rennen - Montag, 9. Februar 2026

Also warteten wir ab, bis der erste Renntag der wiederentstandenen Craftsman Truck Series um Punkt 17:00 h mit Strom auf der Bahn startete.

Es dauerte einige Zeit bis sich final herausstellte, dass von den 22 Anwesenden sich immerhin 21 an diesem Abend am Rennen beteiligen wollten.

An dem Vorrat an Essen und zu Trinken sollte das Abendprogramm nicht scheitern – da waren Kai & Martin schon emsig dabei, ein ansehnliches Buffet zu erstellen.

Kollege „santazweg“ hatte, da in seiner neuen Heimat vorhanden, von einem Metzger noch 2 ½ Kilo geräucherte Mettbeißer mitgebracht. Dafür danken wir Holger, der so eine Lage immer perfekt einschätzen kann!!

Da bereits am Freitag sehr viele Boliden zur Begutachtung vorgeführt wurden und dazu eine große Zahl an Leihwagen aus dem Rennstall „Kasislot“ im Einsatz waren, wurde aus Zeitgründen auf eine komplette Abnahme verzichtet.



Rennerienchef „Kasislot“ aka Karsten

Und doch wurde der Zeitrahmen recht knapp. Dem Serienchef und dem Rennleiter wurde klar, mit dem Qualifying - als zusätzlichem Spaß - wird es wohl auch nix werden. Denn ab 22:00 Uhr ist zwingend Nachtruhe vorgeschrieben im Dorf!! Also mussten sich die beiden Vorgenannten mal beraten, wie die Startgruppen gerecht aufgeteilt werden könnten.

Kollege „mettbär“, aus Kölle und immer mit den Öffis on Tour, wollte alsbald ins Renngeschehen eingreifen, um wieder die Fahrt zurück antreten zu können. Daher wurde die Startgruppe Eins mit bekannt starken Fahrern bestückt.

Startgruppe 1 [E1 - E5]

Also standen die Racer Thorsten, Holger, Dirk, Ralf vor der Bahn. Dazu kam Ingo als Nachrücker - und Karsten wurde gebeten, mal paar einleitende Worte zur Serie „Craftsman reloaded“ zu sagen. Anschließend ging die Startampel auf Grün und die anderen konnten sich vorstellen, wie es ihnen gleich ergehen würde.

Jetzt waren einige flotte Fahrer in der Gruppe. Racer Thorsten hatte vorab zum Rennleiter gesagt, er wollte nicht immer andauern überrollt werden. Leider konnten wir es nicht verhindern – und kurvten im Gleichklang weiter.

Während Kai kommissarisch den Rennleiterjob übernahm, kamen die ersten Ergebnisse zustande. Und die 150 Rd. Grenze fiel zum ersten Mal an diesem Abend...



Startgruppe 1 mit Rennleiter Kai

Startgruppe 2 [D1 – D4]

Auch hier darf ich etwas weiter ausholen, da in dieser Gruppe Dino & Werner von den Dellmännern gegen Christoph & Andreas W von den Mülheimern starteten.

Alle vier hatten nur sehr kurze Zeit, sich mit der Holzbahn bekannt zu machen. Daher wissen wir eure Leistung zu würdigen.



Viele waren zum ersten Mal im SOKO-Keller

Letztlich erreichte der Truck-Racer „eRacer“ (Christoph) als Gruppensieger sehr gute 140,85 Runden.

Und uns würden es freuen, wenn ihr weiter der Serie weiterhin die Treue halten würdet!

Startgruppe 3 [C1 – C4]

In dieser Gruppe startete Kai, Martin B., Andreas Ba und Dietmar zu ihren 4*5 Minuten.

Auch hier waren jeweils Zwei & Zwei unterwegs, die schon in anderen Serien gegeneinander gefahren sind.

Kai als Routinier auf dieser Bahn wurde aber nicht ausreichend gejagt, sodass er nicht die Notwendigkeit sah, sich flotter zu bewegen – und somit ohne einmal zu deslotten das Ziel mit 142,90 absolvierten Runden erreichte.

Startgruppe 4 [B1 – B4]

Wer sollte in Startgruppe 4 eingereiht werden!? Auf Spur 1 unser Manni, neben Frieder, gefolgt von Dieter und Fred.

Drei dieser Vier treffen sich häufig bei den von Manni veranstalteten Slot-Events der beiden NASCAR Serien „Grand National“ und „Winston Cup“.



Die Race-Trucks zur Gruppe 4

Neben Frieder stand auch Dieter am Start. Und wie ich Dieter zwei Tage später in Mündelheim erläuterte... Er konnte die 150-Runden-Marke letztlich nicht knacken, weil er im Rennverlauf Manni zu sehr bedrängen wollte. Und dieser wiederum hatte einen Riesen-Spaß, dass er jeden Angriff abwehren konnte.

Dieter hatte in diesem Inflight mindestens zwei Mal die Lichtschrankenbrücke quer oder auf dem Dach durchfahren.

Und Manni hatte nach den 20 Minuten Fahrzeit immerhin 151,78 Runden erreicht!



Startgruppe 4 - Tagessieger Manfred... und Frieder

Startgruppe 5 [A1 - A4]

Mit der Startgruppe 5 waren Karsten, Frank, Martin und Andreas Bü aufgerufen, für klare Verhältnisse zu sorgen.



Der Slotkoffer von „killthetyresnow“ Martin

Aber schon wie in der Gruppe davon war nach Erreichen der Halbdistanz ungewiss, ob die 150-Runden-Grenze fallen würde.

Die Hoffnung blieb - Terrorphasen waren nicht zu verzeichnen - alles lief rund und geschmeidig. Jedoch lief der Gruppensieger lediglich bei 149,87 Runden und auf der Gesamt-P3 aus...

Rennergebnis Lauf 1 der Craftsman Truck Series:

P1 „Mr. Nascar“ Manni	151,78 Rd.
P2 „Pudriver“ Ingo	150,90 Rd.
P3 „Kasislot“ Karsten	149,87 Rd.
P4 „Müllerlüdenscheid“ Dieter	149,63 Rd.
P5 „Aspi“ Frank	148,72 Rd.

Gratulation!



Da ist er wieder: Manni bzw. sein siegreicher Truck

Fazit

Dies war das einzige Rennen in dieser Saison auf einer Holzbahn! Jetzt geht es gemäß Rennplanung auf vier Carrera-Schienen-Bahnen weiter.

Bei diesen Rennen wird uns dann ausreichend Zeit verbleiben, auch mal mit einem Qualifying zu starten, um die an dem Tag stärksten Fahrer in einer Gruppe zusammen zuführen.

Bis zum zweiten Lauf am **20. April 2026** in **DU Mündelheim** bedankt und verabschiedet sich das SOKO-Keller Team aus Düsseldorf.

Alles zur Craftsman Truck Series
[Rennserien-West / NASCAR Trucks](#)

Gruppe 245

1. Lauf am 14. Februar 2026 in Emsdetten



Premieren-245-Tourenwagen-Teamrennen in Emsdetten...

Die fünfte Auflage des 245-Teamrennens in Emsdetten sah erstmals die Tourenwagen am Start. Bislang hatte sich der Cheffe nicht getraut, diese Klasse dort auszuschreiben, weil vielen Teilnehmern die Bahnroutine auf dem Kurs im Münsterland fehlte – und die sichere Steuerung der Tourenwagen eh eine herausfordernde Aufgabe ist... Heuer aber galt's!!

Wieder einmal fielen einige Cracks aus gesundheitlichen Gründen aus – gute und rasche Genesung, Folks! Dennoch wollten sich elf Teams der wahren Challenge stellen...

Der nachfolgende Bericht soll das Abenteuer „Tourenwagen“ bei der IG Slotdriver ein wenig näher beleuchten...

Austragungsort

IG Slotdriver
Hülsmöllerweg 8
48282 Emsdetten



URL

www.slotdriver.de

Strecke(n)

6-spurig, Plastik

Kompakt

Wetter

0°

bewölkt, aber trocken



Grip

sehr angemessen – erster Durchgang etwas diffus, danach konstant

am Start

11 Teams
2 Startgruppen (5/6)

Fahrzeit

jeweils 5*7 Minuten/ Team - drei Durchgänge

Bahnspannung

20,0 Volt

Neues

im 5. Jahr erstmals Teamrennen mit Tourenwagen im Münsterland... erst Absagen, dann nicht! gleich zwei Serien-Rookie wagen den anspruchsvollen Einstieg... ein neues Fahrzeug... Altmaterial in der Räder-Ausgabe...

Yellow Press

„Sooo nette Leute – und sooo eine ... Bahn!“ (vom Autor zensiert!)
„Ralf! Ich dachte, Du wärst Ingo?“ (vom Autor mit erheblichem Stirnrunzeln quittiert!)

Zeitplan

Start: 12:45 Uhr
Ziel: 19:30 Uhr

Racing

zwei Startgruppen und fünf Spuren im Rennen...
 erster Durchgang als „Orientierungsphase“ – die Teilnehmer auf der Suche nach der richtigen Linie und dem passenden Speed...
 somit eher diffuser/ uneinheitlicher Grip, weil die richtigen Grip-Linien fehlten – im 2. & 3. Umlauf dann einheitlichere Bedingungen...
 nur ein Team vom Defektteufel heimgesucht, was jedoch zu spannendem Fight um den Sieg führte...
 erster Durchgang rückt „Quali-Schiefstand“ gerade; zweiter Durchgang belässt alle Positionen unverändert; dritter Durchgang wirbelt noch Einiges durcheinander...



Die 245er waren beim 25-Jährigen der Meinung, „der Cheffe“ müsse eindeutig als solcher gekennzeichnet sein... ob's geholfen hat!?

Vorspiel

Ein BMW 2002 tii im Training – auch die „Bierkiste“ kann auf zwei Rädern...



Materialausgabe einmal anders – je Zwiebel desto Abstand! (an den Fahrerplätzen); eine solide Vorbereitung ist eben alles!

Die insgesamt 18. Ausgabe des 245-Teamrennens ging bei winterlichen Verhältnissen über die Bühne.

Nicht nur deshalb hatte besagter Cheffe mit wenig Startern gerechnet. Denn es war zu erwarten, dass die kippeligen Gr.2 Fahrzeuge doch den ein oder anderen abschrecken würden. O-Ton aus einer Anmeldung: „Ich wollte ja nicht kneifen!“ – so falsch war diese Denke also mutmaßlich nicht!?

Jedoch war zumindest die Anzahl an Anmeldungen auf dem Level der Vorjahre. Mutige & Tollkühne gab's also ausreichend...

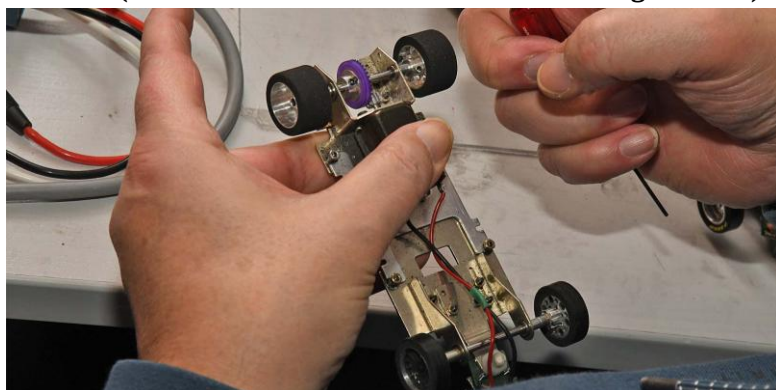
Und die tatsächliche Anzahl Starter sollte ja eh erst Samstagfrüh feststehen!

Nach Ablauf der Nennfrist standen schließlich 10 Teams auf der Liste. Bis Mitte der Woche lag die erste Absage vor. Bis zum Trainingstag war die Absage glücklicherweise eingeatmet und es fand sich sogar noch ein 11. Team...

Die wirkliche Sensation: Am Samstag fanden sich alle 22 Folk*Innen in Emsdetten ein!



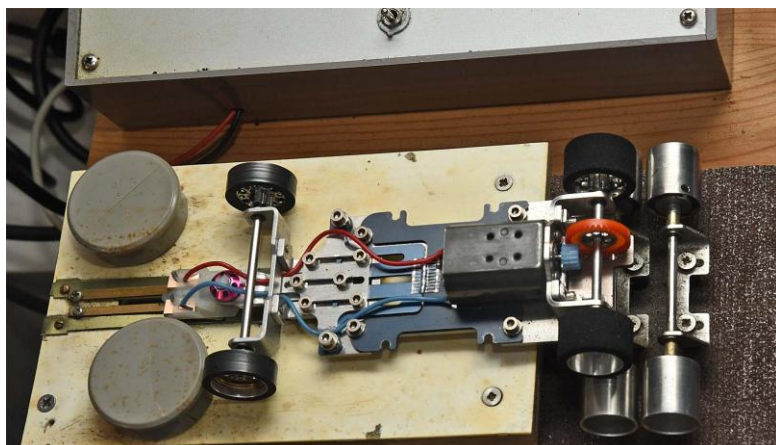
„Kassensturz“ – in Emsdetten wird's Geld in Kübeln aufbewahrt... (Wer hat der hat? – oder die Kasse ist abgestürzt!!)



Ca. 35 Jahre alte Architektur – das Plafit Inliner war zu Beginn der 2000^{er} Jahre bereits veraltet; es reicht aber immer noch zu Top-Platzierungen!



Technische Abnahme – Ingo managet die Chose heuer in Emsdetten, natürlich souverän!



Die aktuellste Architektur für ein Inliner Chassis in der 245 – auch erst gut 20 Jahre alt...

Freitags schlugen 17 Leuts zum Training auf. Der Bierkonsum war desaströs gering – Tourenwagen pilotiert man anscheinend besser mit klarem Kopf. Gegen ein Uhr wurde der Bahnraum mit der Pumpgun geräumt...

Derweil fuhren die Favoriten einen geheimen nächtlichen Rollout ca. 100km entfernt...

Die Bahn war bereits im Vorfeld von den Gastgebern gründlich gereinigt – ergo kein Gestank nach Reinigungsmitteln im Bahnraum und wie immer perfekte Grip-Bedingungen. Ein dickes „Bedankt!“ dafür an die IG Slotdriver!!

Der Trainingsbetrieb am Samstag verlief gemächlich; wirkliches Gedränge an der Bahn entstand nie. Jedoch fehlten nahezu alle Teams bis zum Schluss noch am finalen Setup...

Gleich zwei Serien-Rookies wollten in Emsdetten erstmals 245-Luft schnuppern - siehe oben: mutig bis tollkühn. Einer der beiden war dazu noch Bahn-Rookie...

Hinzu addierte sich noch ein weiterer Beinahe-Serien-Rookie...

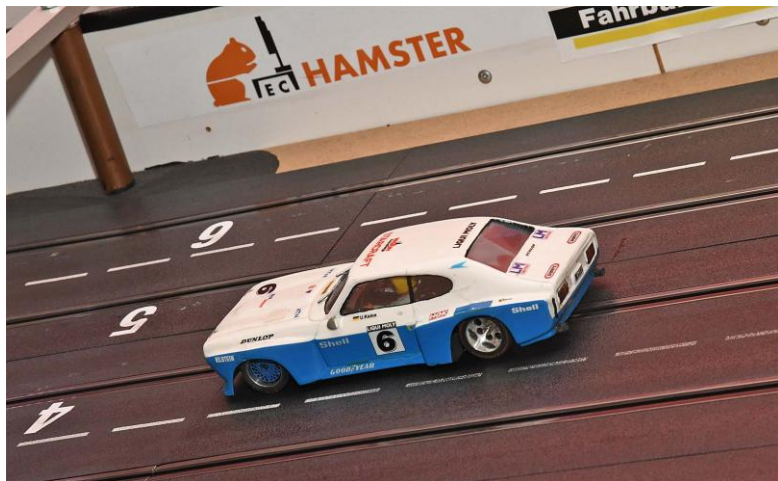
Bei den Fahrzeugen gab's nur eine Neuheit zu bewundern. Sebastian rollte einen Nissan Skyline GTR an den Start – ein Modell, das in letzter Zeit kaum noch anzutreffen war und aus Sicht des Autors von den 245^{ern} arg unterschätzt wird!

Darüber hinaus war festzustellen, dass nahezu ausschließlich Fahrzeuge mit langem Radstand antraten – und nur Leenen/ Vester blieben bei einem „Zwerg“. Gleich fünf Ford Capri standen letztlich am Start, was für eine Gr.2 untypische Monotonie sorgte...

Gegen Elf ging's in den offiziellen Teil. Die Arbeitsschritte „Materialausgabe“, „Einrollen“, „Motorprüfstand“ und „technische Abnahme“ wurden gemächlich absolviert. Denn mit Rücksicht auf's Catering

sollte der Rennstart erst gegen 12:45 Uhr erfolgen...

Quali



Eine Quali auf der Mittelspur Vier sollte doch eine lösbare Aufgabe sein? Im Prinzip schon, aber fünf Teams strauchelten... (in die erste Startgruppe)



Martin fuhr den Auftakt mit dem altgedienten blau-weißen Ford Capri 3100 RS (Foto davor) – ob er schon ahnte, was kommen sollte?



Der Parc Fermé mit 11 Tourenwagen gefüllt – ein bisschen viel „Capri“, ansonsten die gewohnte Gr.2-Vielfalt...

Da zwei Startgruppen gebildet werden konnten, stand zunächst die Quali an...

Bzw. zuerst war jedoch noch „Basisdemokratie“ angesagt! Abzustimmen war, ob fünf oder sechs Spuren befahren werden sollten. Bei sechs Spuren musste halt in einer Startgruppe jeweils ein Dummy ran...

Für fünf Spuren stimmten 11 Folks – auch Backe; Einstand!? Es wurde wohlwollend auf 11,5 Stimmen aufgerundet...

Die Gegenprobe ergab nur 6 Voten (Tourenwagen machen halt auf Außenspuren weniger Spaß)...

Mit Verzug gab's sogar 12,5 Stimmen für fünf Spuren („Ich war auf Toilette!“)...

Zur Quali: Eine Minute auf der „Mädchenspur“ Vier war zu absolvieren. Die Distanz zählte...

Das Resultat:

1	Nockemann/ Stracke	7,16
2	Behrens/ Lukats	7,05
3	Flamme/Quadt	6,94
4	Leenen/Vester M.	6,93
5	Rohmann/Vorberg	6,80
6	Bitskov J./Stroetmann	6,58
7	Reich/ Vester F.	6,50
8	Mussing/ Scheid	6,33
9	Kron/Rohde	6,09
10	Bitskov T./Heitmann	6,08
11	Böhm/ Müller	5,84

Faustformel war: Mit Abflug war's die langsame Startgruppe – ohne die Schnelle. Insgesamt wurden übrigens 11 Ausflüge an den Streckenrand gezählt...

Zum Ablauf: Die Fahrer teilten sich die Spuren zu ½. Drei Durchgänge á 5*7 Minuten waren zu bestreiten. Vor dem letzten Heat war eine Servicepause angesetzt...

Racing – erster Durchgang



Die erste Startgruppe – gebildet aus den „Ausflüglern“ der Quali; Spur 1 rechts im Bild...

Mussing/Scheid (hier auf Spur 2) hatte man dort nicht unbedingt erwartet!



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



Zweite Kurve – Tilo (grauer Capri) erst einmal vorn; das sollte aber nicht lange so bleiben...



Einstieg in die 245 gleich mit'm schmalen Tourenwagen – hier Christoph (dazu nur mit Samstagstraining!) bei den ersten „Stehversuchen“...

Resultat nach 6*7 Minuten:

1	Behrens/ Lukats	241,14
2	Nockemann/ Stracke	240,41
3	Mussing/ Scheid	237,02
4	Leenen/Vester M.	236,03
5	Flamme/Quadt	233,54
6	Bitskov J./Stroetmann	232,72
7	Rohmann/Vorberg	231,45
8	Bitskov T./Heitmann	228,47
9	Reich/ Vester F.	227,44
10	Kron/Rohde	221,43
11	Böhm/ Müller	213,89

Laut Tippspiel waren Nockemann/ Stracke erste Sieganwärter und Behrens/ Lukats quasi auf „Silber“ fix gesetzt. Die Top Positionen waren also sozusagen bereits vor Rennstart vergeben...

Dahinter hätte der Autor Mussing/ Scheid gesehen – und anschließend den Durchblick verloren...

Dann schauen wir mal, ob's alles so gekommen ist!?

Mussing/Scheid hatten die Quali versemmt und mussten direkt 'ran. Der „02“ lief prima – man legte 237 Runden vor. Das restliche Feld lag fast 10 Runden zurück.

Grund dafür: Suche nach der Linie und nach dem richtigen Flow. Ergo viel Unruhe und „strubbeliger“ Grip, weil kaum eine Runde so richtig passen wollte. Dies sollte sogar noch das Rennen der zweiten, schnelleren Startgruppe beeinträchtigen. Aber auch die Folks der ersten Gruppe kämpften damit!

Bitskov/Heitmann lieferten sich mit dem Capri einen vehementen Fight mit Reich/Vester mit dem Camaro Z28, der erst gegen Ende um eine Runde zugunsten des Heimteams ausging...

Grund dafür: Arg viele Fehler bei Bitskov/Heitmann – und aus Sicht des Autors ein arg digital eingestellter Regler beim Junior-Bitskov.

Die Bahn- und Serien-Rookies in den Teams Kron/Rohde sowie



Die Top 5 der Top 6 (einer setzt aus!) aus der Quali bilden die zweite Gruppe...



Die Startfahrer vor dem Einrollen – noch ist alles tiefentspannt; bald würde das Mopperrn beginnen...



So kennen wir Ingo – ersteinmal vornweg! Da können (oder wollen) selbst die Favoriten (rechts im Foto) nicht sofort dranbleiben: mit Tourenwagen nimmt man das Rennen besser behutsam auf...



Der neue Skyline GTR startete ärgerlicherweise mit „Doppelfehler“ in seine Rennkarriere – so ergab sich aber reichlich Spannung für den Rennbetrieb, weil Nockemann/Stracke keinen „Durchmarsch“ hinlegen konnten...

Böhm/Müller (jeweils Ford Capri RS) kamen da jeweils nicht mit. Zu viel Zeit ging noch für die Bahnerrkundung drauf – und erst im zweiten Durchgang sollten zumindest Kron/Rohde so langsam den Anschluss an die Vorführenden finden...

Ärgerlich für diese Gruppe: Der harzige Auftakt sollte zu deutlichen Rückständen führen, die sich in den nachfolgenden zwei Renndritteln nur noch schwer kompensieren lassen würden!!

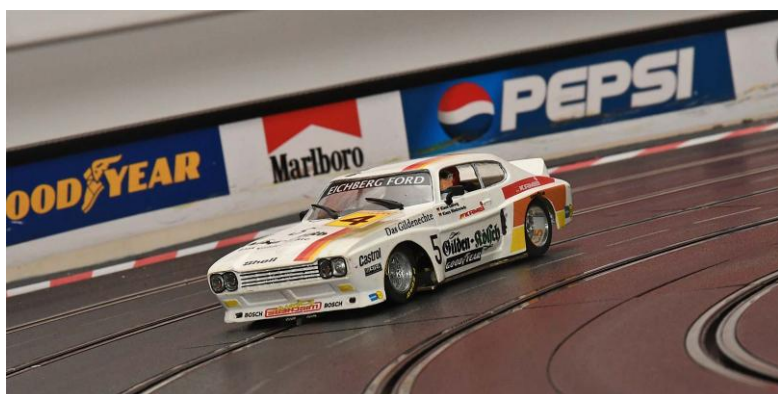
Wie schon geschrieben: Die zweite, in der Quali schnellere Gruppe mopperte erst einmal über den schwierigen Grip – erst rutschte es, dann kippte es (in einer Runde!). Die gelegten Grip-Spuren waren einfach nicht dort, wo sie üblicherweise hingehörten. Egal – da mussten alle durch. Die Favoriten taten diese höchst unterschiedlich...

Behren/Lukats waren mit dem schicken „Gilden Kölsch“-Capri schnell – aber auch bisweilen schnell im Off. So ergab sich erst einmal ein leichter Vorteil für Nockemann/Stracke, die kaum flotter waren, aber weniger Fehler einbauten...

Dann kollabierte beim neuen Skyline GTR das Getriebe – Sebastian sprach anschließend von einem „Doppelfehler“: Erst ein ‘mal schnell eben zu Testzwecken draufgeschobenes Motorritzel vor dem Start nicht gegen solide befestigte Neuware ausgetauscht – und dann bei der Instandsetzung eine falsche Diagnose gestellt...

Egal – fünf Runden im Teich, der Vorsprung dahin. Bis zum Abschaltend er Relais ‘ne knappe Runde Rückstand gegen Behrens/Lukats!

Was trieben die anderen Teams? Leenen/Vester lagen nach der ersten Spur mit dem NSU TTS sogar vorne. Dann holte sie die Realität ein – so ein „Zwerg“ ist halt schwierig zu bändigen; im Prinzip



Erst einmal mit einer $\frac{3}{4}$ Runde in Führung – der „Gilden Kölsch“ Ford Capri 3100 RS von Behrens/Lukats; wobei sicherlich galt: Weniger wäre mehr gewesen!

geht halt alles auf zwei Rädern. Immerhin erzielte man die P4 insgesamt, und zwar nur eine Runde hinter Mussing/Scheid!!

Flamme/Quadt kamen mit dem BMW 320i nicht auf dieses Tempo, hatten aber sowohl das Heimteam Bitskov/Stroetmann (Capri) als auch Rohmann/Vorberg mit dem Alfasud Sprint ti sicher im Griff!

Nach dem ersten Drittel lag man eine $\frac{3}{4}$ Runde vor dem Heimteam und ca. zwei Runden vor der Schwerter Crew. Entschieden war da noch nichts – aber ein gutes Gefühl gab's schon...

Racing – zweiter Durchgang



Erste Gruppe nach dem Regrouping – neu dabei ist der Alfasud Sprint ti von Rohmann/Vorberg...

Nach einem Regrouping ging's ins Mitteldrittel. Mussing/Scheid stiegen auf – Rohmann/Vorberg ab...

Resultat Mitteldrittel:

1	Behrens/ Lukats	244,75
2	Nockemann/ Stracke	244,46
3	Mussing/ Scheid	241,31
4	Bitskov J./Stroetmann	235,87
5	Rohmann/Vorberg	235,63
6	Bitskov T./Heitmann	235,43
6	Flamme/Quadt	235,43
8	Leenen/Vester M.	234,30
9	Reich/ Vester F.	231,45
10	Kron/Rohde	229,28
11	Böhm/ Müller	215,24



Die Startfahrer – bis auf Stephan (rechts) alles andere...



Erste Runde, zweite Kurve – Ingo vor Norbert und Frank...

Schaut man sich die o.a. Results an, kann man durchaus ein „Boah ej!“ von sich geben!

Nur 30 TM Delta im Fight um die Spitze – zwischen P4 und P8 lagen auch nur 1.5 Runden...

Tourenwagen können schon „spannend“!!

Die Herleitung: In der ersten Startgruppe rissen sich Bitskov/Heitmann zusammen und battleten sich beeindruckend mit Rohmann/Vorberg, die ebenfalls ordentlich zulegten. Letztlich blieben Erstere um 20 TM vorne. Das war schon sehenswert!!



Zweite Runde, zweite Kurve – Norbert muss als Verschollen gelten, Frank erobert vorläufig die Führung...



Tilo (hier im Training) ggf. mit zu viel „Attacke“-Einstellung beim Regler!?



Die Top 5 (Bitskov/Stroetmann setzen zuerst aus) – neu dabei nun Mussing/Scheid mit dem „02“ exakt in der Mitte, also auf P3...



Zumindest drei der Startfahrer kennen wir schon/ noch...

In der zweiten Gruppe performten zum einen Leenen/Vester schwächer (interessanterweise lokalisierte Ralf die Mittelspuren als Problemfeld) und fuhren plötzlich nur auf der P8 insgesamt...

Derweil lieferten sich zum anderen Flamme/Quadt einen engen Fight mit Bitskov/Stroetmann, welchen letztere um gut 40 TM für sich entscheiden konnten.

In Summe ergab das vier Teams binnen gut 40 TM – aber keinerlei Verschiebungen in der Gesamtwertung!

Ganz Vorne verschob sich auch nichts, denn Nockemann/Stracke hatten nach wie vor ihr malades Ritzel im Gepäck. Die Entscheidung vor dem Start war: Anhalten, das Ritzel möglichst weit draufschieben und Hoffen. Oder hoffen und ggf. im Rennen nochmals reparieren...

Man entschied sich für letztere Variante. Hoffen und schonende Fahrweise halfen nicht – es musste nochmals repariert werden. Mit ca. zwei Runden hielt sich der Zeitverlust aber in Grenzen. Ergo blieben Behrens/Lukats vorne, gewann aber nur magere 29 TM dazu...

Weiter hinten kamen sowohl Reich/Vester als auch Kron/Rohde deutlich besser in Tritt und lieferten sich einen Fight. Wobei letztlich der Camaro erneut die Nase vorn behielt...

Böhm/Müller steigerten sich dito, fanden aber den Anschluss nicht. Auffällig war, dass Martin auf Spur 1 arge Probleme im Bergab-Stück hatte. Da muss ein „Wurm“ im Car gesteckt haben!?

Nach dem Mitteldrittel ging's für die Teams in die **Servicepause**. Da es keine Verschiebungen in der Gesamtwertung gab, profitierte der Zeitplan! Denn so konnte die erste Startgruppe ihren Service durchziehen, als die zweite Gruppe das



Zweite Runde – Behrens/Lukats im Clinch mit Nockemann/Stracke; Ausgang letztlich genau wie im ersten Drittel, nur enger...



„The one and only“ – Leenen/Vester setzten als Einzigen im Rennen einen „Zwerg“ ein; man lag sogar nach der Startspur im ersten Durchgang mit konzentrierter Fahrt und geringer Fehlerrate vorübergehend in Front!!

Mitteldrittel fuhr – und die zweite Gruppe die Cars auffrischen, als die erste Gruppe schon den finalen Durchgang bestritt...

Frische Räder gab's gleichfalls, weil die einstellbare Bodenfreiheit bei etlichen Folks am Limit war!

Natürlich setzten Nockemann/Stracke das Getriebe instand. Und Bitskov/Stroetmann befestigten die teilweise ausgeklebte Karosserie am Capri neu.

Ferner wurden allenthalben die Messer für's Finale gewetzt, denn so richtig entschieden war noch nichts... wie der nachfolgende Tabellenstand zeigt:

1	Behrens/ Lukats	485,89
2	Nockemann/ Stracke	484,87
3	Mussing/ Scheid	478,33
4	Leenen/Vester M.	470,33
5	Flamme/Quadt	468,97
6	Bitskov J./Stroetmann	468,59
7	Rohmann/Vorberg	467,08
8	Bitskov T./Heitmann	463,90
9	Reich/ Vester F.	458,89
10	Kron/Rohde	450,71
11	Böhm/ Müller	429,13

Zum einen musste der Tagessieger ausgefahren werden – und zum anderen war der Abstand zwischen P4 und P7 so gering, dass hier noch Klärungspotential bestand...

Racing – dritter Durchgang



Keine Veränderungen in der Startaufstellung zum Schlussdrittel für die erste Startgruppe...

Resultat Schlussdrittel

1	Nockemann/ Stracke	250,51
2	Behrens/ Lukats	246,09
3	Bitskov J./Stroetmann	243,47
4	Mussing/ Scheid	242,75
5	Leenen/Vester M.	237,63
6	Bitskov T./Heitmann	235,76
7	Rohmann/Vorberg	234,80
8	Flamme/Quadt	233,59
9	Reich/ Vester F.	227,90
10	Kron/Rohde	224,90
11	Böhm/ Müller	210,36

Der finale Durchgang stellt noch das ein oder andere auf den Kopf.



Und (noch) stehen auch dieselben Fahrer in den Startlöchern – Böhm/Müller sollten aber einzelne Spuren tauschen...



Zweite Kurve – Frank (Camaro Z28) gab die Zurückhaltung auf und ist bereits an Norbert (Capri) und Ingo (Alfasud) vorbei...



Finale – auch die Top 6 starten von unveränderten Positionen; es sollte sich aber noch 'was an der Reihenfolge ändern!



Wie sich die Bilder gleichen – das Foto könnte auch aus der Startphase des Mitteldrittels stammen... (tut es aber nicht, denn nun liegt Peter mit dem „02“ auf der P3)

Ohne Änderung ging's auf den hinteren drei Rängen zu. Alle drei Teams schwächelten konditionell und ließen gegenüber dem Mitteldrittel nach. Eine plausible Erklärung hatten zumindest Böhm/Müller: Man wechselte die den Fahrern zugewiesenen Spuren, was eine neue „Einarbeitungszeit“ erforderte...

Derweil setzten Bitskov/Heitmann ihren engagierten Fight gegen Rohmann/Vorberg aus dem Mitteldrittel unverändert fort. Zwar hatten Bitskov/Heitmann die Capri-Nase erneut knapp vorn – insgesamt vermochte man das Schwerter Team jedoch nicht mehr einzufangen...

In der zweiten Startgruppe musste „der Malermeister“ das Rennen allein bestreiten – sein Teamkollege Hans war bereits zur Arbeit (im Kölner Karneval) abgerückt, hatte seine Hälfte der Runden jedoch bereits absolviert. Stephan vermochte gut mitzuhalten und das Teamergebnis zu sichern...

Denn weder wären für die Zwei als Duo Bitskov/Stroetmann zu halten gewesen noch Leenen/Vester die fehlenden 40 TM abzunehmen. Letztere fanden – nach dem Durchhänger im Mitteldrittel – zu alter bzw. besser neuer Stärke zurück und fuhren einen neuen Teambestwert...

Dieser Bestwert reichte allerdings nicht, Bitskov/Stroetmann zu halten. Denn die bügelten sogar Mussing/Scheid um eine $\frac{3}{4}$ Runde ab und belegten „Bronze“ in diesem Durchgang. Was jedoch wichtiger war: Die zugelegte Rundenzahl beauftragte die beiden Heimascaris noch auf die P4 der Gesamtwertung vor; Leenen/Vester und Flamme/Quadt rutschten also je eine Position ab...

Sagen wir so: Mussing/Scheid mussten nicht gehalten – bei über 10 Runden Abstand nach vorn und ziemliche runden 9 Umläufen nach hinten musste man den „02“



Zweite Runde, zweite Kurve – auf der schnelleren Spur 2 ziehen Nockemann/Stracke (unterer Bildrand) bereits weg; und sollten den Vorsprung sukzessive weiter ausbauen...

nur noch sicher ins Ziel schaukeln und Frank vermochte seine malade Hand zu schonen...

Bleiben die beiden Top-Teams. Hier war die Sache rasch entschieden. Auch wenn Behrens/Lukats noch einmal 1¼ Runden zulegten, waren Nockemann/Stracke ohne zu schonendes Getriebe nicht zu halten – und fuhren furios noch den Tagessieg ein...

Over and Out

# Team	Fahrzeug	Runden	+/-
1. Nockemann/ Stracke	Nissan Skyline GTR	735,38	↑ 1
2. Behrens/ Lukats	Ford Capri 3100 RS	731,98	↓ 1
3. Mussing/ Scheid	BMW 2002 tii	721,98	
4. Bitskov J./ Stroetmann	Ford Capri 3100 RS	712,06	↑ 2
5. Leenen/ Vester M.	NSU TTS	707,96	↓ 1
6. Flamme/ Quadt	BMW 320i	702,56	↓ 1
7. Rohmann/ Vorberg	Alfasud Sprint ti	701,88	
8. Bitskov T./ Heitmann	Ford Capri 3100 RS	699,66	
9. Reich/ Vester F.	Chevrolet Camaro Z28	686,79	
10. Kron/ Rohde	Ford Capri 3100 RS	675,61	
11. Böhm/ Müller	Ford Capri 3100 RS	639,49	

Resultat nach 3*5*7 Minuten

Nach grober Planung hätte das Racing so ca. 18:45 Uhr beendet sein müssen. Speziell die turbulente Anfangsphase kostete jedoch viel Zeit, sodass die Bepfe-Relais erst gegen 19:30 Uhr letztmalig anzogen.

Letztlich war's egal – verlief die Gr.2-Premiere in Emsdetten doch weniger aufreibend als vom Autor erwartet...

Die Siegerehrung ergab wie immer tiefeschürfende Erkenntnisse zu den persönlichen Rennverläufen – sowie den ein oder anderen Lacher. Urkunden gab's auch – zumindest für die Top 4...

Im Tippspiel waren kaum „Nuller“ zu verzeichnen – zwei richtig vorhergesagte Positionen waren aber das Maximum. Das schafften immerhin zwei Teams. Das Los entschied dann zu Gunsten von Nockemann/Stracke. Der Teufel k... den größten Haufen!

Bleibt der Dank – zuvorderst an die gastgebende IG Slotdriver, die sowohl die Strecke perfekt vorbereitet hatte als auch das Catering bestens organisierte!

Ferner braucht's das Dankeschön an alle/ viele helfenden Hände – ohne freiwillige Zusatzleistungen



Als häufiger „Nachstarter“ selten im Bild auf den Fotos der Startaufstellungen – der Capri RS von Bitskov/Stroetmann vermochte erst im Schlussdrittel sein Potential zu zeigen; dann aber „gewaltig“...



Heimlich, still und leise fuhren Mussing/Scheid völlig unbedrängt auf's Treppchen – die kleine Schlappe gegen Bitskov/Stroetmann im Finale nahm man lächelnd hin!!

scheint's irgendwie in der 245 nicht zu gehen!?

Nächste Ausfahrt: Duisburg! Der zweite Lauf in der Rennpiste ist am **8. Und 9. Mai 2026** geplant – dann wieder als Einzelrennen...

Alles zur Gruppe 245

Rennserien-West / Gruppe 245

Sponsoren



Car-On-Line



DoSlot



H+T Motorracing



Plafit



Rennpiste Duisburg



Rennserien-West



Slottec

ThE und KHH
und IG Slotdriver

500km Rennen

am 6./7. März 2026 in Schwerte



Adresse

Carrera Freunde
Schwerte
Hellpothstr. 12
58239 Schwerte



Zeitplan

Freitag, 6. März 2026

ab 17:00h freies Training
(Bahnputzen erfolgt bereits vorab!)

Samstag, 7. März 2026

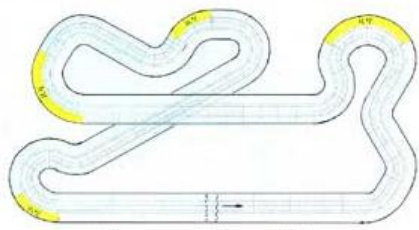
ab 08:30h Training
ab 10:30h Materialausgabe, Einrollen und
technische Abnahme
ab 11:45h Quali-Rennen über je 6*1 Minute
ab 12:30h 1. Wertungslauf
nachfolgend Servicepause
ca. 16:15h 2. Wertungslauf
ca. 19:30h Siegerehrung

URL

www.carrera-freunde-schwerte.de

Strecke

6-spurig, Carrera, 30,26m lang



Anmeldung

Start: . / .

Ende: **Sonntag, 01.03.2026 (definitiv!)**
[aufgrund Bestellung der Radsätze!]

Limit: 13 Teams

Stand: - Teams (. / . GT-Sprint)

Materialausgabe



Moosgummikomplettträder
Scaleauto ProComp-3 (oder
kompatibel) mit ca. 27,5mm
Durchmesser.

Motor Bison „homologated“

mit Kabelsatz und Motorritzel 15Z (MS)

Bahnspannung 18,5 Volt. GT-Sprint Fahrzeuge
fahren mit Vorwiderstand „Grün“, d.h. mit ca.
18 Volt . . .



Historie

08.02.2025 - 8 Teams - 6*15 Minuten

1. Durchgang

1. MDDH	Spyker C8 GT2	756,12
2. Last Boys	Lamborghini Gallardo	746,00
3. Hot-Ring-Racing	Lamborghini Gallardo	741,23
4. NoGo	Spyker C8 GT2	732,82
5. Untouchable	Audi R8 LMS GT3	729,41
6. Rhein-Ruhr-Racer	Audi R8 LMS GT3	728,19

2. Durchgang

1. MDDH	Spyker C8 GT2	764,18
2. Last Boys	Lamborghini Gallardo	745,83
3. Hot-Ring-Racing	Spyker C8 GT2	745,34
4. Rhein-Ruhr-Racer	Audi R8 LMS GT3	735,67
5. ZuSpätBremsen	BMW Z4 GT3	728,48
6. The Youngtimers	Corvette C6 GT2	728,22

500km Rennen

www.rennserien-west.de

GT-SPRINT

6./7. März 2026
Carrera Freunde Schwerte

Alles zum „500km Rennen“
[Rennserien West / 500km Rennen](#)

News aus den Serien

Saison 2026

./.

Alles Weitere gibt's hier:

[Terminkalender in den Rennserien-West](#)

Serie	2026 Ausschr. / Reglement	Termine	Anmerkungen / Status
Gruppe 245	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
kein CUP!	- / -	./.	① ② ③
NASCAR Grand National	✓ / ✓	✓	① ② 0 0 ③ ④ 0 ⑤ ⑥ 0
NASCAR Winston-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
SLP-Cup	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④
(Craftsman) Truck Series	✓ / ✓	✓	① ② ③ ④ ⑤
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 ...