

1. Lauf des NordOstCup 2020 – Auferstehung des S16D-Motors?

Es ist erst gut fünf Monate her, als bei hochsommerlichen Temperaturen der Finallauf zum NordOstCup 2019 ausgetragen wurde und der S16D-Motor hier im Phoenix-Motor „seinen Meister gefunden“ hatte. In der Zwischenzeit bekam der S16D-Motor mit dem „Cup-Anker“ ein kräftigeres Herz implantiert. Wird der S16D-Motor damit gegen den Phoenix-Motor bestehen oder gar an dessen Stelle „aus der Asche auferstehen“? Der 1. Lauf zum NordOstCup sollte diese Frage beantworten – am 01.02.2020 auf der Güstrower Rennbahn.

Zu diesem 1. Lauf des NordOstCup 2020 in der mecklenburgischen Barlach-Stadt hatten 29 Racer ihr Kommen zugesagt. Walter aus Mühlheim (Ruhr) hatte mit ca. 560 km die weiteste Anreise. Der NordOstCup wird – nicht zuletzt wegen der erst kürzlich in Bannewitz ausgetragenen Deutschen-Flexi-Meisterschaft – damit wohl auch für die Racer aus dem WestCup interessant.

Am Freitag trafen bereits die ersten Racer ein. Die Anwesenden nutzten die Zeit bis 23:00 Uhr, um ihre Slot-Cars abzustimmen und sich auf der Rennbahn einzufahren, aber auch, um beim „Wintergrillen“ auf dem Werkstatthof bei Bratwurst und Bier (viel Bier) zu fachsimpeln und Anekdoten auszutauschen. Es soll sogar den einen oder anderen Racer gegeben haben, der ob der Trainingsmöglichkeiten gern im Bahnraum übernachtet hätte.

Samstag: nun standen nach einem nochmaligen freien Training die Rennen an. Da sich die Grip-Verhältnisse auf der Rennbahn im Vergleich zum Vortag noch einmal verändert hatten, wechselten einige Racer vom S16D-Motor zum Phoenix-Motor. Doch welcher Motor war die bessere Wahl? In der Qualifikation sollte es wenig später den ersten Fingerzeig geben. Zuvor kürten Kerstin und Andrea das Modell von Jörn zum schönsten Auto. Mit dieser Auszeichnung hatte niemand gerechnet – auch nicht Jörn. Wie er später gestand, war sein übliches Design nicht so gelungen, so dass er kurzerhand mit einem schwarzen Stift noch dünne Linien und Schleifen aufgebracht hat. Zack - fertig war der Krokodil-Look, der die Mädels verückte. Herzlichen Glückwunsch, Jörn!

Pünktlich 12:30 Uhr starteten die Qualifikationen. Mit Micha Krause begann der amtierende Deutsche Meister. Die Top-Qualifikation setzte jedoch überraschend ein anderer: auf seiner Heimbahn gelang Sven Baumann mit 21,90 Runden vor Ralf Hahn mit 21,89 Runden und Micha Krause mit 21,75 Runden eine kleine Überraschung. Bemerkenswert war dabei auch, dass sowohl Sven, als auch Ralf mit einem S16D-Motor am Start waren und ihre schnellste Runde mit 2,69 Sekunden in die Rennbahn brannten, während Micha Krause, anders als im letzten Jahr, auf einen Phoenix-Motor vertraute und 2,80 Sekunden für die Runde benötigte. Wer an dieser Stelle aber eine Überlegenheit des S16D-Motors vermutet, der täuscht sich. Auch Christian Meyer und Stefan Ehmke fuhren mit ihren Phoenix-Motoren die schnellste Runde in 2,69 Sekunden. Und sogar ein Hawk7-Motor sollte im Finallauf noch aufhorchen lassen...

Doch bevor die Finalläufe gestartet werden konnte, musste die Rennleitung klären, wer bei gleicher Rundenzahl und gleicher Rundenzeit den Vorrang für das A-Finale bekommt – Michel Landahl oder Stefan Ehmke. Beide fuhren 20,76 Runden mit der schnellsten Zeit von 2,80 Sekunden. Im Reglement findet sich hierzu nichts. Die Rennleitung entschloss sich nach dem Prioritätsprinzip dazu, Michel im A-Finale starten zu lassen, weil er das Qualifikationsergebnis bedingt durch seinen früheren Startplatz in der Qualifikation zeitlich vor Stefan gefahren ist. Vielleicht hätte aber auch das Los entscheiden.

Das E-Finale stand an. Hier stellten Uwe Grapentin, Jörg Klotz, Rainer Rath und Heinrich Baumann sowie Sigi Hochstein ihre Modelle an den Start. Da Sigi seine Qualifikation verpatzt hatte, war er in diesem Finallauf durchaus der Favorit. In seiner bekannt robusten Art führte er von Beginn an die Finalgruppe an und schloss sie erwartungsgemäß als Führender mit 556,23 Runden ab. Da es in der Gruppe recht ruhig zuging, hatten es die übrigen Racer selbst „im Finger“, wie weit sie in der Endabrechnung nach vorn fahren. Uwe schloss mit 520,77 Runden als Zweiter ab. Heinrich und Jörg fuhren zu verhalten und waren sichtlich darum bemüht, heil über die Runden zu kommen. Dennoch verlor Heinrich gelegentlich sein Auto aus den Augen und „fuhr“ versehentlich das Modell von Uwe, während sein wahres Auto mehrfach krachend in die Bande schlug.

Am Ende standen für ihn 441,72 Runden zu Buche, während Jörg mit 487,87 Runden abschloss und sich im Vergleich zum Vorjahr steigern konnte. Für die Überraschungen in diesem Finallauf sorgte Rainer: mit seinem Hawk7-Motor (sic!) brannte er auf Spur 4 seine schnellste Runde mit 2,58 Sekunden in die Rennbahn. Das ist – so viel sei bereits an dieser Stelle verraten – der neue Bahnrekord für Modelle nach dem NordOstCup-Reglement. Eine großartige Leistung. Doch leider zog Rainer dann nach einem verständlichen Disput über die Qualität von Einsetzerleistungen in seinem letzten Lauf vorzeitig die Stecker. So kam er trotz seiner schnellsten Runde nur auf 476,00 Runden.

Im D-Finale traf mit Eric Tänzer der jüngste Starter auf die „alten Hasen“ Joachim Möschk, Klaus Giebler und Peter Möller sowie den Wiedereinsteiger Tino Klotz. Der Youngster zeigte von Beginn an, was er von seinen Bannewitzer Mentoren gelernt hat und zog souverän davon. Am Ende standen für ihn 547,91 Runden zu Buche und damit deutlich mehr, als für Joachim mit 518,54 Runden, als für Peter mit 516,77 Runden und als für Klaus mit 501,95 Runden. Tino zog zwar auch ordentlich am Regler und fuhr recht konstant, konnte aber über die Distanz noch nicht so mithalten, wie die „alten Hasen“. Am Ende kam er auf 477,29 Runden. Somit entschied Jörg mit seiner Leistung im E-Finale das Güstrower Bruderduell.

Es folgte das C-Finale - ein Berliner Clubrennen, wäre da nicht Luca Rath, der es mit Moni Hochstein, Jörn Bursche, Béla Möller, Jürgen Brand und Mike Zeband aufnehmen musste. Hier ging es dann auch ordentlich zu Sache, denn schließlich findet man Luca und Jörn eher in einem A-Finale als in einem C-Finale. Luca legte dann auch gleich los, wie die Feuerwehr. Beim nächsten Rennen könnte er getrost ein Blaulicht auf dem Body montieren, würde damit nicht die Aerodynamik negativ beeinflussen. Wie ein Uhrwerk spulte Luca seine Runden ab und stellte so ganz nebenbei den Rundenrekord seines Vaters Rainer ein. 2,58 Sekunden pro Runde stehen damit auch für den Phoenix-Motor als Bahnrekord zu Buche. Ein Schleiferwechsel kostete Luca gefühlt sieben Runden, sodass er mit 621,90 Runden abschloss. Der immer schnelle Jörn schlug einmal zu hart in die Bande ein. Das Auswechseln der gebrochenen Achse verhinderte ein besseres Ergebnis – „nur“ 559,88 Runden waren es für ihn am Ende. So gut es ging, hielten sich Béla und Mike aus den Karambolagen heraus. Béla schloss mit dieser Taktik vor Jörn mit 566,14 Runden ab. Mike kam dagegen kam dennoch nicht an Jörn heran und beendete sein Rennen mit 531,53 Runden. Es war wohl auch der Plan von Moni und Jürgen, sich aus den Karambolagen heraus zu halten. Doch sie hatten weniger Glück. Im vierten Lauf pfiff Moni's Auto das „Lied vom letzten Zahn“. Schnell sprang ihr Siggie zur Seite und wechselte das Zahnrad. Doch es dauerte nicht lange, da hauchte auch das Ersatzzahnrad im fünften Lauf sein Leben mit lautem Kreischen aus. Moni gab auf und kam letztlich auf 354,00 Runden. Noch heftiger schlug die berühmte Defekthese bei Jürgen zu. Nach einem Crash brach an seinem Auto zunächst der Leitkiel. Als dieser gewechselt war, fuhr sein Auto rückwärts. Das war für Jürgen zu viel. Er gab im vierten Lauf mit 249,00 Runden auf.

Im B-Finale trafen Stefan Ehmke, Michael Wolf und Matthias Vahrenholt, Karsten Landahl sowie Walter Schwägerl und Peter Knebel aufeinander. Es war ein unauffälliges Finale, denn alle Starter fuhren entsprechend ihres Könnens ohne größere Karambolagen. Während die Bannewitzer Stefan und Micha recht schnell davonzogen, gab es ein sehenswertes Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Matthias mit einem S16D-Motor und Karsten sowie Peter, die beide einen Phoenix-Motor am Start hatten. Dieser Dreikampf ging an Peter, der mit 571,86 Runden vor Karsten mit 564,05 Runden und vor Matthias mit 562,24 Runden das Rennen beendete. Walter musste abreißen lassen und kam am Ende auf 544,22 Runden. In der internen Bannewitzer Wertung setzte sich Stefan mit 607,63 Runden an die Spitze. Micha schloss dahinter mit 603,11 Runden ab.

Gegen 16:30 Uhr stand das A-Finale an. Sven Baumann begann als Top-Qualifikant auf der Spur 1 und musste es mit Ralf Hahn, dem Deutschen Meister Micha Krause, Christian Meyer und Robert Fenk sowie Michel Landahl, dem Sieger des letzten Jahres, aufnehmen. Es ging gleich hart zur Sache. Alle Starter in dieser Gruppe mussten und wollten Luca's Leistung aus dem C-Finale toppen. Aufgrund der sehr ambitionierten Fahrweise kam es im Kreisel immer wieder zu Rausfallern aus den Innenspuren. Die Autos „parkten“ dadurch recht häufig auf der äußeren Spur 1, was Sven gleich mächtig einbremste. Durch eigene Fahrfehler auf den anderen Spuren konnte Sven schließlich nicht mehr an die Top-Qualifikation anknüpfen und schloss mit „nur“ 573,32 Runden ab. Überhaupt spielten sich im Kreisel persönliche Dramen ab. Auch Micha segelte von der inneren Spur 6 regelmäßig in Richtung Bande und ruinierte so den Body seines Autos. Dieses entwickelte daraufhin immer mehr ein unfahrbares Eigenleben. Damit reichte es für Micha nur für 583,90 Runden.

Auch Christian verlor durch die Karambolagen Zeit und Runden. Er schloss mit 588,87 Runden ab. Durch einige der Crashes quittierte kurzzeitig Robert's Auto seinen Dienst, wodurch er etwa 60 Runden einbüßte. Am Ende standen für ihn 500,09 Runden zu Buche. Doch unbeeindruckt von den Crashes zogen Ralf und Michel ihre Runden. Sie blieben von den Karambolagen weitgehend verschont. Zwar konnte Michel nicht ganz an seine Leistung aus dem letzten Jahr anschließen, doch mit 604,23 Runden verpasste er in der Endabrechnung nur knapp das Podium. Ralf dagegen stellte sein mit einem S16D-Motor befeuertes Auto und gefahrenen 622,89 Runden auf Platz 1 ab. Damit gewinnt Ralf zum zweiten Mal auch den Wanderpokal „Berliner Bär“. Herzlichen Glückwunsch!

War es nun die Auferstehung des S16D-Motors? Nicht unbedingt, denn er war ja im Vergleich zum Phoenix-Motor nicht wirklich „abgestürzt“, sondern konnte im letzten Jahr nur speziell auf der kurzen Güstrower Rennbahn seine Vorteile nicht ausspielen. Dies gleicht nun der „Cup-Anker“ wieder aus. Auf den längeren Rennbahnen, vor allem in Gotha und in Bannewitz, sollte der S16D-Motor dies unter Beweis stellen können.

Ein herzliches Dankeschön an Kerstin, die sich wieder liebevoll um das Catering gekümmert hat.

S.B.