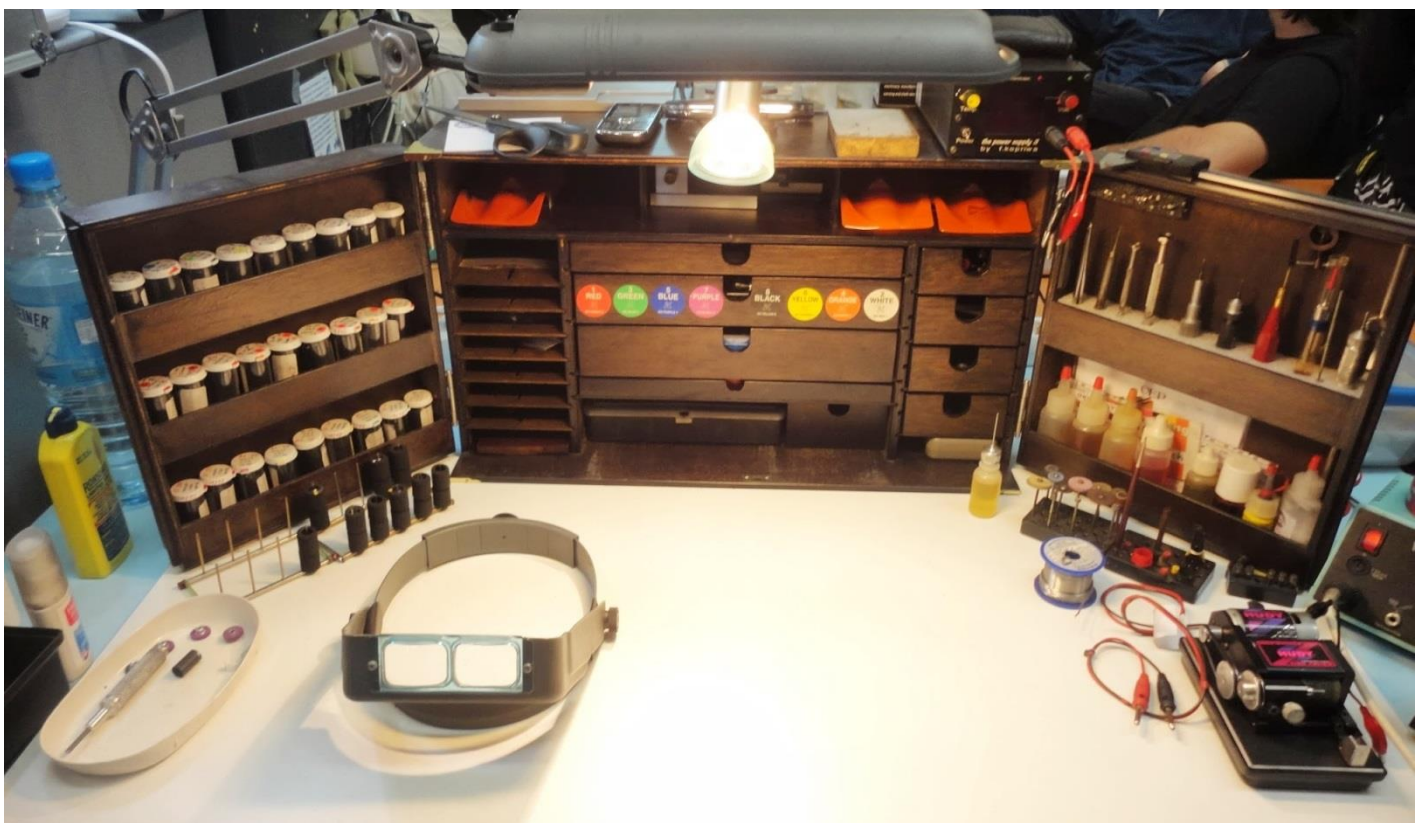


Speed

Das Slot Racing Magazin für den Norden und Osten
Deutschlands

Saison 2013



NORDOSTCUP 2013, 1. Lauf in Berlin

Der erste Lauf des diesjährigen NORDOSTCUP fand bei frostigen Außentemperaturen am 26. Januar bei der IGSR Berlin im „Freizeit- und Erholungszentrum“ (FEZ), Berlin-Köpenick statt.

Ab 10:00 Uhr wurden die Pforten geöffnet. Dreißig Starter aus Hamburg, Hoyerswerda, Bannewitz (b. Dresden), Windischleuba (Thüringen), Leipzig und natürlich Berlin fanden sich ein. Bis zur technischen Abnahme um 13:30 Uhr wurde trainiert, gefachsimpelt, die leckeren Hot Dogs verspeist sowie der eine oder andere Kaffee getrunken.

Kurz vor dem Start der Qualifikation wurde traditionell das schönste Slotcar prämiert: Ulli Raum (Berlin) erhielt den Preis.

Ab etwa 14:30 Uhr ging es zur Sache. Die Quali, gefahren in einer Minute mit Rundenwertung, begann. Die von Luca Rath aus Hamburg vorgelegten 18,85 Runden konnte niemand toppen. Der erste Wertungspunkt des NORDOSTCUP 2013 ging in den Norden.

Die Finalgruppen E und D waren qualitativ recht verschieden. Während im E-Finale die Unfallquote und Hektik überdurchschnittlich hoch war, ging es im D-Finale insgesamt ruhiger zu. Ulli Raum (Berlin) führte bis dahin vor Routinier Jürgen „Moni“ Krosta (Berlin) und dem hervorragend gefahrenen Rookie Sinan Bilik aus Hoyerswerda das Fahrerfeld an.

Ab etwa 16:30 Uhr waren die Top-18 der Quali an der Reihe:

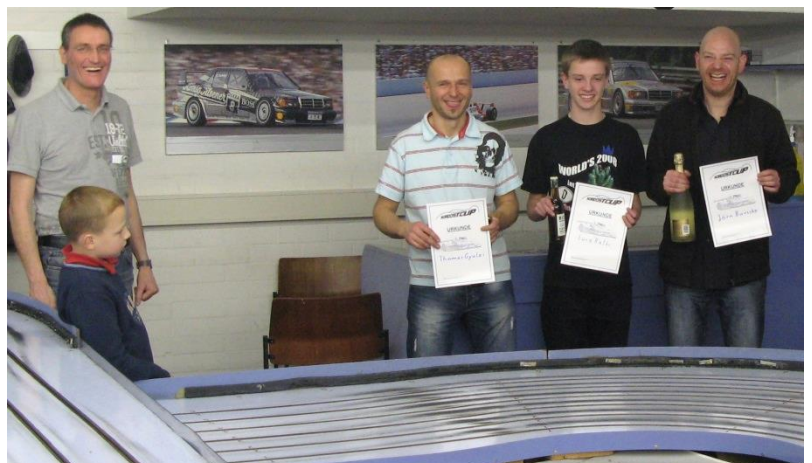
Hierbei setzte sich das C-Finale aus Jürgen Brand (Berlin), Klaus Giebler (Berlin), Bela Laing (Berlin), Heinz Steusloff (Berlin) Steven Giebler (Berlin) sowie Steffen Thiem (Hoyerswerda) zusammen.

Hinsichtlich fahrerischer Präzision als auch Geschwindigkeit der Slotcars waren Jürgen und Bela in der Gruppe von Beginn an das Maß der Dinge. Technische Problemchen bei Steven und Steffen sorgten gelegentlich für etwas Hektik. Die Häufigkeit der Crashes hielt sich allerdings noch im Rahmen. Bela konnte sich mit etwas mehr als zwei Runden gegenüber Jürgen durchsetzen und fand sich einstweilen auf Platz 1 wieder.

Mike Zeband (Berlin), Ralf Hahn (Hamburg), Mario Seefeld (Hamburg), Peter Möller (Berlin), Lukas Thiem (Hoyerswerda) und Thimo Limpert (Hamburg) hatten sich anschließend im B-Finale auseinanderzusetzen. Ähnlich dem C-Finale lief es - zunächst den Gruppensieg betreffend - auf einen Zweikampf hinaus: Mike und Ralf waren die Kontrahenten, denen die Anderen nicht folgen konnten.

Peter musste eine längere Reparaturpause in Kauf nehmen. Thimo musste wegen eines nötigen Reifenwechsels an die Box. Zudem lag der ein oder andere B-Finalist etwas zu häufig neben der Spur. Den alles in allem etwas hektischen Finallauf konnte Ralf schließlich vor Mike für sich entscheiden. Beide waren somit vor dem Start des A-Finales auf Platz 1 und 2 zu finden.

Die Top-6 der Quali versammelten sich nunmehr in Finalgruppe A: Luca Rath (Hamburg), Jörn Bursche (Berlin), Dirk Schindler (Bannewitz), Thomas Gyulai (Bannewitz), Sven Baumann (Leipzig) sowie Peter Knebel (Berlin). Der erste Turn war noch längst nicht vorbei, da kam die bittere Enttäuschung für Dirk. Orientalische Düfte im Bahnraum verbreitend, ging der Motor in Qualm auf. Dirk musste das Rennen derart frühzeitig beenden ... ☹



Bis Mitte des Rennens wechselten sich Luca und Jörn in der Führungsrolle ab. Dem gelassen und hochkonzentriert fahrenden jungen Hamburger hatte der Berliner mit zunehmender Renndauer fahrerisch allerdings immer weniger entgegen zu setzen. Thomas fuhr punktgenau Platz 3 entgegen. Sven und Peter – ohnehin mit etwas weniger Speed unterwegs – hatten hie und da ein paar Rausfaller mehr. Ein insgesamt sehr ruhiges A-Finale, das Luca vor Jörn und Thomas souverän gewann. Die drei bildeten zugleich das Podium des Rennlaufes.

	Gewicht	Übersetzung	Center	Pans	Body
Luca Rath	99,2 g	8:27	Cheetah 11	Cheetah 11	BMW
Jörn Bursche	94,2 g	10:41	Cheetah 11 LW	Cheetah 11	Mercedes
Thomas Gyulai	97,8 g	9:36	Cheetah 11	Cheetah 11	Mercedes



Dies war das letzte Rennen auf der alten Berliner Rennstrecke!

Vielen Dank an alle Starter!

Jörn Bursche, IGSR Berlin

NORDOSTCUP 2013, 2. Lauf in Gotha

Der zweite Lauf des diesjährigen NORDOSTCUP für Flexis fand am 20.04. im schönen Thüringen beim SRC Gotha statt.

Bereits ab Freitag, 19.04. traf fast die Hälfte des Starterfeldes ein. Da bislang noch kein Lauf des NORDOSTCUP (NOC) auf der anspruchsvollen sechsspürigen Bahn in Gotha stattfand, wurden am Freitagabend wertvolle Erfahrungen zur Abstimmung der Slotcars gesammelt. Am Samstag, 20.04. wurde die Bahn ab 8:00 Uhr geöffnet. Sage und schreibe 41 Slotracer aus Thüringen, Sachsen, Berlin, Hamburg, Nordrhein-Westfalen sowie Baden-Württemberg fanden sich ein.

Sowohl Anzahl als auch Qualität des Fahrerfeldes betreffend konnte – kaum vermessen ;-) - durchaus von einer inoffiziellen Deutschen Fleximeisterschaft gesprochen werden.

Nach technischer Abnahme und Fahrerbesprechung ab 12:00 Uhr wurde zunächst das schönste Slotcar prämiert: Dieter Böckmann (Reken/ NRW) gewann den Preis hierfür. Gegen 13:00 Uhr startete die Quali, gefahren in einer Minute mit Rundenwertung. Michael Krause (Chemnitz) ergatterte den Bonuspunkt für den Gewinn der Quali. In sieben Finalgruppen (6x5 Minuten) ging es anschließend zur Sache. Der Speed

steigerte sich von Finalgruppe G bis D merklich. Extreme Crashtests gab es kaum. Die Rennen der ersten vier Finalgruppen liefen daher vergleichsweise entspannt ab.

Am frühen Abend waren die Top-18 der Quali an der Reihe: Das C-Finale war mit Michael Wolf (Bannewitz), Luca Rath (Hamburg), Robert Wolf (Bannewitz), Frank Heinzmann (Plauen), Tom Kober (Plauen) sowie Bernd Langbein (Meiningen) besetzt.

Frank und Tom fuhren ein durchweg solides Rennen. Robert musste es aufgrund eines frühzeitig eingehenden Motors gemütlich angehen lassen. Bernd beendete sein Rennen vorzeitig. Luca fuhr ungewöhnlich unkonzentriert. Nur gelegentlich wurde es unruhig – außer für Micha, der wie ein Schweizer Uhrwerk von Beginn bis Ende des Laufes seine Runden drehte und den Finallauf C klar gewann. Er setzte sich damit an die vorläufige Spitze des Fahrerfeldes.

Uwe Lindner (Gotha), Rainer Borsutzki (Gotha), Sven Baumann (Leipzig), Michaela Seyfarth (Heilbronn) sowie die Berliner Mike Zeband und Jörn Bursche hatten sich anschließend im B-Finale auseinanderzusetzen.

Uwe konnte sich frühzeitig vor Rainer an die Spitze des B-Finales setzen. Mike und Jörn fuhren zu durchwachsen, um den beiden Gothaern gefährlich werden zu können. Michi musste aufgrund von Grip-Problemen häufiger die Reifenwechselgeschwindigkeit der Boxencrew testen und kam nicht wie gewohnt ins Rennen. Sven hatte alles in allem zu viele Rausfaller.

Vor dem Start des A-Finales war Uwe einstweilen Erster aller bislang Gefahrenen. Die Top-6 der Quali versammelten sich nunmehr in Finalgruppe A: Michael Krause (Chemnitz), Heiko Thinschmidt (Gotha), Frank Herzog (Gotha), Christoph Stötzer (Gotha), Michael Kayser (Gotha) sowie Ingo Kober (Plauen).

Um es vorweg zu nehmen: ein fürwahr würdiges A-Finale! Während Heiko von Beginn an in einer anderen Liga unterwegs war, gab es spannende Kämpfe um die Plätze zwei und drei. Mit Ausnahme eines Bahnabfluges am Rennbeginn ein insgesamt ruhiges und sehr sauberes Rennen der sechs A-Finalisten.

Während Heiko den 2. Rennlauf des NOC 2013 souverän gewann, konnte sich Frank den zweiten Platz vor Micha (Krause) sichern.

Technische Daten der Podiumsfahrer:

	Gewicht	Übersetzung	Center	Pans	Body
Heiko Thinschmidt	100,2 g	9:37/ 64p.	Cheetah 11	Cheetah 11	Audi
Frank Herzog	101,9 g	9:37/ 64p.	Cheetah 11	Cheetah 11	Mercedes
Micha Krause	99,2 g	9:36/ 64p.	X-24 (zweiteilig)	X-24	Mercedes

Vielen Dank an das Team des SRC Gotha: die gelassen-routinierte Rennleitung samt perfektem Catering machen die Rennveranstaltungen bei Euch immer zu einem Vergnügen.

Ebenfalls ganz herzlichen Dank an alle Teilnehmer: 41 Slotracer aus halb Deutschland – das ist echt der Hammer und keinesfalls selbstverständlich.

Jörn Bursche, IGSR Berlin

NORDOSTCUP 2013, 3. Lauf in Hamburg

Am 8. Juni, einem sonnigen, warmen Samstag, fand der dritte Lauf des NORDOSTCUP im Renncenter Hamburg statt. Viele auswärtige Fahrer reisten schon am Freitag an und testeten ihre Boliden auf der

fünfspurigen, 40 m langen Holzbahn. Der SRC Bannewitz war dieses Mal nur mit 2 Fahrern vertreten, dafür nahmen Fahrer aus Mettmann, Reken und Mühlheim/ Ruhr nach dem zweiten Lauf in Gotha auch in Hamburg am NOC teil. Das spricht klar für die Attraktivität der Rennserie und ihrem Konzept.

Die Renncenter-Verantwortlichen Michael und Hansi hatten die Räumlichkeiten gut vorbereitet und sorgten gut für das leibliche Wohl. Der im Renncenter befindliche Shop ermöglichte eine unmittelbare Ersatzteilversorgung.



Am Samstag um 13:30 Uhr begann die Qualifikation der 29 Starter über eine Minute. Für die erste Überraschung sorgt Ralf Hahn, der als Lokalmatador favorisiert, nach wenigen Runden eine 4,3 (Rundenzeit) vorlegte und dann die Quali abbrach. 7,16 Runden waren zuverlässig der letzte Startplatz. Um in der Finalgruppe A starten zu können, mussten mindestens 13 Runden in der Minute gefahren werden. Wie eng das Feld zusammen lag, sieht man daran, dass 15 Fahrer weniger als eine Runde Differenz zur Spitze hatten.

Die Gruppe F, bestehend aus Ralf Hahn (Hamburg), Peter Möller (Berlin), Steven Giebler (Berlin und Jörg Heltzel (Mettmann) fuhr ein erstaunlich ruhiges und ausgeglichenes Rennen. Für Ralf, der diese Gruppe gewählt hatte, um sich danach der Rennleitung widmen zu können, war dies ein Glücksfall. 384,99 Runden standen nach einer halben Stunde Fahrzeit auf dem Monitor. Das war mehr, als der Sieger des letzten Jahres, Karsten Landahl, damals erreichte. Peter Möller fiel mit technischen Problemen weit zurück.

Die Gruppe E fuhr unruhiger, aber trotzdem konzentriert ihr Rennen. Peter Sickelmann (Reken) legte 371,73 Runden vor, das war am Ende Platz 5. Ulli Raum (Berlin) erreichte mit 361,62 Runden Platz 12, Steffen Thiem mit 350,43 Runden Platz 18, Dirk Lubbe (Mühlheim/ Ruhr) mit 345,09 Runden Platz 19 und Thimo Limpert, mit Reglerproblemen Platz 22.

So oft, wie in Gruppe D, wurde in keiner anderen Finalgruppe unplanmäßig gestoppt. Viele Crashes, die Unruhe auf alle Fahrer übertrugen, verhinderten letztendlich bessere Platzierungen. War Christian Himstedt (Hamburg) zunächst noch auf dem Weg, Ralf Hahns Ergebnis zu toppen, verlor er im vierten und fünften Lauf zu viel, Platz 4 war trotzdem verdient. Der Hamburger Nachwuchsfahrer Michel Landahl fuhr ein konstantes Rennen, Platz 15 mit 356,32 Runden sind beachtenswert. Gerry Nennstiel (Berlin), Rainer Rath (Hamburg) und Walter Schwägerl (Mühlheim/ Ruhr) fuhren nicht konstant genug und landeten im hinteren Mittelfeld.



Gruppe C bestand aus Sven Baumann (Leipzig), Daniel Starke (Bannewitz), Michael Marschall (Hamburg), Mario Seefeld (Hamburg) und Lukas Thiem (Hoyerswerda).

In Gruppe B lauerten die Herausforderer auf ihre Chance. Nicht mal eine halbe Runde lagen sie in der Quali hinter dem Topqualifier Christian Meyer. Entsprechend routiniert fuhren sie eine Runde nach der anderen. Mike Zeband (Berlin) konnte sich in der Gruppe an die Spitze fahren, 380,65 Runden waren in diesem Moment noch Platz 2 in der Wertung.

Gegen 19:00 Uhr war es endlich so weit. Die Top-Finalisten der Gruppe A traten an. Christian Meyer, Luca Rath, Karsten Landahl und Michael Kutz (alle Hamburg) wollten dem einzigen Auswärtigen, Jörn Bursche aus Berlin den Sieg streitig machen. Doch dann konnte sich Jörn in den ersten beiden Läufen die Führung übernehmen. Als Einziger hielt Christian Meyer den Abstand gering, der Gleichstand nach 2 Läufen ließ alles offen.

Der Befreiungsschlag von Christian kam dann im dritten Lauf; 81 Runden waren eine neue Bestmarke, 4,4 Sekunden pro Runde waren ein Schnitt, der das hohe Niveau von Fahrer und Material zeigte. Jörn konnte mit 79 Runden im dritten Lauf nicht folgen, damit übernahm Christian die Führung und gab sie auch nicht mehr ab. Karsten und Michael K. hatten sich gefangen, drehten ordentlich auf und bedrängten Jörn, der die zweite Position aber klar halten konnte.

Alle bis auf Luca Rath fuhren mehr Runden als Ralf Hahn und verdrängten ihn auf Platz 5. Luca hatte technische Probleme und konnte den anderen nicht folgen, am Ende belegte er den 10. Platz mit 365,31 Runden.



Die Endabnahme wirbelte dann alles durcheinander. Bei Jörns Boliden war die Bodenfreiheit zu gering, 5% vom besten Ergebnis wurden abgezogen, fast 20 Runden minus reichten am Ende noch für Platz 6. Bei Christian Meyer und Michael Kutz wurden nicht erlaubte Versteifungen am Chassis festgestellt, die Disqualifikation von Platz 1 und 3 war natürlich frustrierend, aber gerecht.

Durch diese Vorgänge konnte Karsten Landahl seinen Titel vom Vorjahr verteidigen und gewann den 3. Lauf des NOC mit 387,07 Runden. Zweiter wurde Ralf Hahn (384,99 Rd.) vor Mike Zeband (380,65 Rd.).

Live slow, drive fast!

Ralf Hahn, Hamburg

NORDOSTCUP 2013, 4. Lauf in Berlin



Achtundzwanzig Slotracer aus Hamburg, Sachsen, Thüringen, Brandenburg und Berlin trotzten Sturmtief „Xaver“ und fanden sich am 7. Dezember bei der IGSR Berlin (www.igsr-berlin.de) zum vierten Lauf des diesjährigen NORDOSTCUP (NOC) ein - soviel zur Gefechtsfeldlyrik, nun zur Sache selbst:

Die Ausgangslage vor dem für dieses Jahr letzten Lauf des NOC war spannend. Mit den Hamburgern Luca Rath und Ralf Hahn sowie den Berlinern Mike Zeband und Jörn Bursche hatten mindestens vier Slotracer nahezu gleichwertige Chancen auf den Gesamtsieg. Dass vermeintliche Außenseiter hierbei noch mitmischen, war im Übrigen durchaus nicht unrealistisch.

Nach der technischen Abnahme wurde gegen 14:00 Uhr traditionell das schönste Slotcar prämiert. Heinz Steusloff (Berlin) konnte den Preis hierfür entgegen nehmen.

Gegen 14:30 Uhr konnte die Qualifikation (gewertet werden die gefahrenen Runden) gestartet werden. Hierbei zeigte sich - mal von vereinzelt Höhen und Tiefen abgesehen - dass die neue Bahn der IGSR Berlin leicht erlernbar ist: die Ergebnisdichte war unheimlich hoch. Jörn Bursche (Berlin) gewann die Quali und verbuchte den hierfür zu vergebenden Bonuspunkt auf der Habenseite.



In den Finalgruppen E und D ging es recht rustikal zur Sache. Kleinere und größere technische Probleme waren nicht gerade selten. Der Berliner Peter Knebel führte einstweilen das Feld an.

Am späten Nachmittag waren die Top-18 der Quali an der Reihe: In Finalgruppe C hatten sich Rainer Rath (Hamburg), Sven Baumann (Leipzig), Mario Seefeld (Hamburg), Jürgen Brand (Berlin), Thomas Wendt (Berlin) sowie Stefan Ehmke (Bannewitz) auseinanderzusetzen.

Sven dominierte die Finalgruppe bis etwa zur Rennmitte erkennbar. Seine Konzentration ließ im weiteren Verlauf allerdings nach. Stefan konnte in dieser Phase zwar am Rundenpolster von Sven kratzen, den Gruppensieg entriss er ihm gleichwohl nicht mehr. Insbesondere Rainer und Jürgen hatten gegen technische Probleme ankämpfen müssen. Jürgen musste schließlich mit rauchendem Motor vorzeitig aufhören. Thomas und Mario fuhren alles in Allem recht durchwachsen.

Die Finalgruppe B setzte sich aus Ralf Hahn (Hamburg), Dirk Schindler (Bannewitz), Daniel Starke (Bannewitz), Gerry Nennstiel (Berlin), Karsten Landahl (Hamburg) sowie Michel Landahl (Hamburg) zusammen. Sowohl fahrerische Präzision als auch Technik harmonisierten bei Ralf gut. Daniel und Karsten fuhren ein mehr oder weniger ruhiges Rennen; Ralfs Speed konnten beide nicht mitgehen.

Bei Dirk, Gerry und Michel kam es zu gelegentlichen „fahrerischen Verhedderungen“. Mithin wurde es - trotz des deutlichen Gruppensieges von Ralf - eigentlich nie langweilig in Finalgruppe B. ☺

Gegen 18:30 startete das Finale der Top-6 der Quali: Luca Rath (Hamburg), Mike Zeband (Berlin), Ulli Raum (Berlin), Bela Laing (Berlin), Peter Möller (Berlin) sowie Jörn Bursche (Berlin) versammelten sich im A-Finale. Während Jörn, Mike und Ulli sehr ordentlich ins Rennen kamen, Bela und Peter es ruhiger angingen, hatte



Luca eine ausgesprochen unkonzentrierte erste Rennphase.

Je mehr sich Luca erfolgreich in das Rennen „zurück beißen“ konnte, wurden insbesondere die Fahrstile von Mike und Ulli immer unfallanfälliger. Bela fuhr durchgehend „sein Rennen“; Peter tat es ihm größtenteils gleich.

Jörn baute sich frühzeitig einen satten Rundenvorsprung auf, sodass er keine Wagnisse eingehen musste und schließlich den Rennlauf vor Luca und Ralf gewinnen konnte.

Der Gesamtsieg des NOC ging mit knappen zwei Punkten Vorsprung an Jörn Bursche (Berlin). Ralf Hahn (Hamburg) wurde vor Luca Rath (Hamburg) zweiter. Mike Zeband (Berlin), Karsten Landahl (Hamburg) und Ulli Raum (Berlin) komplettierten die Pokalränge.

Die Nachwuchswertung (U 18) gewann Luca Rath (Hamburg) vor



Michel Landahl (Hamburg) und Lukas Thiem (Hoyerswerda).

Die Seniorenwertung (60 +) konnte Siggie Sachse (Windischleuba / Thüringen) vor Peter Möller (Berlin) und Rainer Rath (Hamburg) für sich entscheiden.



Nach den Siegerehrungen wurden die von *Heiko Thinschmidt Slotracing* gesponserten Karossen an alle weiteren Starter verlost. Vielen Dank!!!

Technische Daten der drei Erstplatzierten des vierten Rennlaufes:

	Gewicht	Übersetzung	Center	Pans	Body
Jörn Bursche	94 g	10:41	C11 LW	C11	Mercedes
Luca Rath	93 g	9:36	C11 LW	C11	Mercedes
Ralf Hahn	98 g	9:37	X25	C11	Panoz GTR

Mit 64 Startern insgesamt war der NOC 2013 nochmals knapp besser frequentiert als im letzten Jahr. Ganz herzlichen Dank an alle TeilnehmerInnen aus Nord, Ost, Süd und West!!!

Jörn Bursche, Berlin

NORDOSTCUP 2013

Platz	Name	Club	1. Lauf	2. Lauf	3. Lauf	4. Lauf	Summe	Streich Resultat	Total	Starts
			26.01.13 Berlin	20.04.13 Gotha	08.06.13 Hamburg	07.12.13 Berlin				
1	Jörn Bursche	Berlin	47	31	39	51	168	31	137	4
2	Ralf Hahn	Hamburg	43	0	47	45	135	0	135	3
3	Luca Rath	Hamburg	51	23	31	47	152	23	129	4
4	Mike Zeband	Berlin	41	29	45	39	154	29	125	4
5	Karsten Landahl	Hamburg	25	12	51	35	123	12	111	4
6	Ulli Raum	Berlin	31	21	29	43	124	21	103	4
7	Sven Baumann	Leipzig	37	22	30	30	119	22	97	4
8	Daniel Starke	Bannewitz	0	15	37	41	93	0	93	3
9	Béla Laing	Berlin	35	13	0	37	85	0	85	3
10	Mario Seefeld	Hamburg	30	19	27	25	101	19	82	4
11	Thomas Gyulai	Bannewitz	45	6	24	0	75	0	75	3
12	Peter Knebel	Berlin	39	0	0	27	66	0	66	2
13	Michel Landahl	Hamburg	16	9	26	23	74	9	65	4

14	Lukas Thiem	Hoyerswerda	28	11	17	17	73	11	62	4
15	Dieter Böckmann	Reken	0	27	33	0	60	0	60	2
16	Siggi Sachse	Windischleuba	23	16	0	21	60	0	60	3
17	Steffen Thiem	Hoyerswerda	18	18	23	0	59	0	59	3
18	Peter Möller	Berlin	12	10	15	31	68	10	58	4
19	Steven Giebler	Berlin	17	1	20	19	57	1	56	4
20	Klaus Giebler	Berlin	26	4	0	26	56	0	56	3
21	Rainer Rath	Hamburg	15	5	18	18	56	5	51	4
22	Heiko Thinschmidt	Gotha	0	50	0	0	50	0	50	1
23	Gerry Nennstiel	Berlin	0	0	21	28	49	0	49	2
24	Frank Herzog	Gotha	0	47	0	0	47	0	47	1
25	Michael Krause	Chemnitz	0	46	0	0	46	0	46	1
26	Jürgen Brand	Berlin	33	0	0	13	46	0	46	2
27	Stefan Ehmke	Bannewitz	0	17	0	29	46	0	46	2
28	Thomas Wendt	Berlin	20	0	0	24	44	0	44	2
29	Dirk Schindler	Bannewitz	11	0	0	33	44	0	44	2
30	Christoph Stötzer	Gotha	0	43	0	0	43	0	43	1
31	Thimo Limpert	Hamburg	24	0	19	0	43	0	43	2
32	Christian Himstedt	Hamburg	0	0	43	0	43	0	43	1
33	Uwe Lindner	Gotha	0	41	0	0	41	0	41	1
34	Peter Sickelmann	Reken	0	0	41	0	41	0	41	1
35	Heinz Steusloff	Berlin	21	0	0	20	41	0	41	2
36	Michael Wolf	Bannewitz	0	39	0	0	39	0	39	1
37	Michael Kayser	Gotha	0	37	0	0	37	0	37	1
38	Ingo Kober	Plauen	0	35	0	0	35	0	35	1
39	Boris Liebig	Hamburg	0	0	35	0	35	0	35	1
40	Henrik Burchard	Berlin	19	0	0	16	35	0	35	2
41	Rainer Borsutzki	Gotha	0	33	0	0	33	0	33	1
42	Holger Limmer	Plauen	0	30	0	0	30	0	30	1
43	Jürgen Krosta	Berlin	29	0	0	0	29	0	29	1
44	Frank Heinzmann	Plauen	0	28	0	0	28	0	28	1
45	Michael Marschall	Hamburg	0	0	28	0	28	0	28	1
46	Franz Thiem	Hoyerswerda	14	0	0	14	28	0	28	2
47	Sinan Bilik	Hoyerswerda	27	0	0	0	27	0	27	1
48	Tom Kober	Plauen	0	26	0	0	26	0	26	1
49	Dirk Lubbe	Mühlheim/Ruhr	0	4	22	0	26	0	26	2
50	Manfred Brehmer	Gotha	0	25	0	0	25	0	25	1
51	Jörg Heltzel	Mettmann	0	0	25	0	25	0	25	1
52	Michaela Seyfarth	Heilbronn	0	24	0	0	24	0	24	1
53	Walter Schwägerl	Mühlheim/Ruhr	0	8	16	0	24	0	24	2
54	Thomas Jacobsen	Hamburg	22	0	0	0	22	0	22	1
55	Joachim Möschk	Spreewald	0	0	0	22	22	0	22	1
56	Christian Meyer	Hamburg	0	20	dis	0	20	0	20	2
57	Jonas Zschornak	Hoyerswerda	0	0	0	15	15	0	15	1
58	Rene Winkler	Chemnitz	0	14	0	0	14	0	14	1
59	Klaus Clevers	Hamburg	0	0	14	0	14	0	14	1
60	Adrian Graumüller	Hoyerswerda	13	0	0	0	13	0	13	1
61	Robert Wolf	Bannewitz	0	7	0	0	7	0	7	1
62	David Langbein	Meiningen	0	2	0	0	2	0	2	1
63	Bernd Langbein	Meiningen	0	1	0	0	1	0	1	1
64	Michael Kutz	Hamburg	0	0	dis	0	0	0	0	1

* = Rundenabzug wegen Bodenfreiheit

dis = Disqualifiziert

Neujahrsrennen 2012 in Gotha

Das traditionelle Neujahrsrennen am ersten Januarwochenende war wie jedes Jahr ein toller Saisonauftakt. Leider gibt es keinen Rennbericht darüber, ich kann mich an ein harmonische Tage und spannende Rennen erinnern.

Ergebnis Teamrennen

1. JM- Team 716.79 5.325
2. Team Chaos 709.43 5.402
3. E-Berg 700.05 5.356
4. Scheer- Racing 684.13 5.464
5. Unrausbar 674.28 5.274
6. Mixery 639.56 5.751



Michi hatte sich am Samstag richtig verausgabt, mit diesem Nickerchen schaffte sie die Voraussetzungen für den zweiten Platz beim Einzelrennen in der Eurosport G12.



Ergebnis Eurosport G12

1. Ronny Scheer 333.58 4.946
2. Micheala Seyfarth 329.18 4.902
3. Jiri Micek Jun. 326.40 5.078
4. Ulli Pietsch 324.51 5.081
5. Jiri Micek Sen. 324.50 4.925
6. Michael Krause 323.19 4.977
7. Michael Kayser 321.63 5.103





1. Lauf des EuroCup 2013 in Pilsen

Der Veranstalter des „1. Eurocup 2013“ war erstmalig der AMDK Plzen. Die King in Pilsen ist mit ihrem extremen Layout die momentan schnellste Bahn der Welt - so durfte man gespannt sein, wie die Eurocup-Racer mit dieser Herausforderung fertig werden würden.

Die Einen erwarteten einen extrem engen Kampf um die Spitze in den einzelnen Klassen, die anderen eine riesige Materialschlacht mit Schrott ohne Ende.... Beide sollten recht behalten...

Alles war wie gewohnt von Zdenek Benes prima vorbereitet: die Bar gut mit Speisen und Getränken gefüllt und die Bahn bis auf einige kleinere Schäden an der Litze im Top-Zustand.

Bereits im Vorfeld des Rennens wurden neue Kingchassis angekündigt, von denen Jiri Micek`s Chassis die extremste Konstruktion war. Dabei stand von Anfang an fest, dass der Sieg in der „12er“ und der „Offenen“ nur über dieses Chassis gehen würde. Und so hieß es schon mal einkaufen... Nicht zu vergessen: die notwendigen G7-Räder....

Leider war das Rennen trotz zentraler Lage schwach besucht. So fehlten die Nordlichter und ein Großteil der deutschen Amateure.

Im Rennen der „Produktion“ konnte sich trotz tschechischer Streitmacht Moni Hochstein mit seelenruhiger Fahrweise auf einen sensationellen 2. Platz katapultieren! Moni das war Spitze!

Der Gelegenheitsracer Rene Winkler wurde nach prima Fahrt 6. und hielt sogar den Bannewitzer Dirk Schindler mit einer Runde auf Abstand. Am Sieg von Jan Gotthard gab es nie einen Zweifel.

In der „12er“ kam das neueste Material auf die Bahn und allen war schnell klar, dass hier die Zeiten der Brühler King pulverisiert würden. Die Quali von „Amateuren“ und „Profis“ war äußerst eng, so lagen zwischen den ersten 7 Fahrern nur 9/100!

Das Rennen der „Amateure“ gewann Ondra Krainer haushoch überlegen. Die Deutschen konnten hier zu keiner Zeit ins Geschehen eingreifen und landeten abgeschlagen im Feld. Einzig Daniel Starke behielt einigermaßen die Nerven und kam als guter 5. ein. Bereits nach den ersten Läufen konnte man das weitere Rennen vorweg erahnen. Die Einschläge waren teilweise brutal und viele Racer haderten mit ihrem Glück und der Haltbarkeit des Materials.

Den Sieg in der Quali und dem Rennen der „Profis“ holte sich Michi Seyfarth zum Jubel der Deutschen mit aggressiver Fahrweise. Denn während alle anderen Deutschen mit Problemen zu kämpfen hatten, fuhr sie ein perfektes Rennen und stahl den tschechischen Racern um Jiri Micek die Show. Für Michi war es ein sensationelles Race, für viele andere hieß es anschließend wieder ein neues Chassis zu kaufen...

Über die „Offene“ ist schnell berichtet. Der Moment, als Ronny in der Quali die schnellste jemals gefahrene Runde in der „ES24“ auf die Bahn knallte, war unbeschreiblich! 1;974 sec!!! Da geriet der unerwartete Sieg des überlegen fahrenden Jiri Strunc fast schon in Vergessenheit.

Alle Racer hatten mit technischen Problemen zu kämpfen: Ersatzbodys waren nicht mehr reparabel, Federstahl wurde reihenweise über die Bruchgrenze getestet, Zahnräder wollten nicht fest werden und Fahrer konnten ihre Emotionen nicht immer im Zaum halten. So musste der 9.plazierte Heiko Thinschmidt bereits einen Rückstand zum Sieger von fast 190 Runden hinnehmen.

Pilsen war trotz Materialschlacht ein Rennen, das man gefahren haben muss!! Da 2014 wieder ein „Eurocup“ in Pilsen stattfindet, kann man nur allen Interessierten raten, mit dem Sparen schon mal anzufangen- dann wird es bestimmt wieder ein unvergessliches Rennen für alle!

M. Krause, Chemnitz

2. Lauf des EuroCup 2013 in Wien

Bereits am Donnerstag, 27.06.13 fanden sich einige Teilnehmer an der Sportstätte der „Slotcarracers Vienna“ (<http://www.slotcarracer-vienna.at/>) zum Training ein.

Bis zum ersten Rennen in der Klasse Production 1/24 (Flexi mit Poolmotor und Tourenwagenkarosse) am Freitagabend, 28.06.13 trudelten die etwa 30 Slotracer aus Tschechien, der Slowakei, Österreich und Deutschland nach und nach ein.

Der bislang noch nie beim EuroCup gestartete Wiener Lokalmatador Michi Reifenstein dominierte das Production-Rennen größtenteils. Er verwies Luca Rath (HH) und Jörn Bursche (B) auf Platz zwei und drei.

Die Top-8 des Rennens: der Klasse Production 1/24:

Pos.	Name/ Ort	Gesamtrunden
1.	Michi Reifenstein (A)	228,10
2.	Luca Rath (Hamburg)	222,53
3.	Jörn Bursche (Berlin)	220,89
4.	Leos Krainer (CZ)	219,50
5.	Ondra Krainer (CZ)	217,59
6.	Robert Fida (A)	216,25
7.	Zuzana Bastova (CZ)	213,03
8.	Werner Lange (Forchheim)	210,52



Am Samstag, 29.06.13 standen die Rennen der Klasse Eurosport-G12 für die in der Amateur- und Expertenwertung startenden Teilnehmer auf dem Programm. Bei den Amateuren setzte Luca Rath (HH) bereits durch die gute Qualifikation einen Markstein für das spätere Rennen. Dies dominierte er von Beginn an und konnte – zum Teil mit Choke 18 – recht entspannt dem Sieg entgegen fahren.

A-Finale des Rennens der Klasse Production 1/24

Die Top-8 des Rennens der Amateurwertung Eurosport-G12:

Pos.	Name/ Ort	Gesamtrunden
1.	Luca Rath (Hamburg)	351,49
2.	Jörn Bursche (Berlin)	344,67
3.	Robert Fida (A)	339,11
4.	Leos Krainer (CZ)	326,61
5.	Zuzana Bastova (CZ)	324,50
6.	Ondra Krainer (CZ)	323,06
7.	Rosta Volny (CZ)	322,38
8.	Rudi Eichberger (A)	318,50

Die Top-8 des Rennens der Expertenwertung Eurosport-G12:

Pos.	Name/ Ort	Gesamtrunden
1.	Martin Hojer (CZ)	384,47
2.	Jiri Micek sen. (CZ)	375,68
3.	Christoph Gruber (A)	372,46
4.	Petr Vanecek (CZ)	365,50
5.	Milos Hojer (CZ)	364,06
6.	Jakub Strunc (CZ)	359,89
7.	Walter Trowal (A)	353,50
8.	Thomas Trantura (A)	353,52



Fahrzeugparade Eurosport G-12

Am Sonntag, 30.06.13 wurde das Rennen in Klasse Eurosport 1/24 (kein Motorlimit) ausgetragen. Im spannenden A-Finale konnte schlussendlich Christoph Gruber einen Heimsieg einfahren.

Die Top-8 des Rennens der Klasse Eurosport 1/24:

Pos.	Name/ Ort	Gesamtrunden
1.	Christoph Gruber (A)	429,33
2.	Martin Hojer (CZ)	427,38
3.	Jiri Micek jun. (CZ)	426,81
4.	Petr Vanecek (CZ)	422,09
5.	Jiri Micek sen. (CZ)	411,45
6.	Jakub Strunc (CZ)	405,83
7.	Thomas Trantura (A)	402,81
8.	Ulli Pietsch (Chemnitz)	401,73

Jörn Bursche, Berlin

3. Lauf des EuroCup 2013 in Brühl

Endlich kam der Eurocup wieder nach Deutschland. Wir, die Hamburger Jungs reisten schon am Donnerstag an. Am Freitag trafen nach und nach die Slotracer aus den anderen Bundesländern, Tschechien und der Slowakei ein. Erst schien es, dass kaum Amateure antreten, dann waren es 18 Starter in der Production 1:24. Die Topquali fuhr Leos Krainer mit 14,5 Runden.

Das Finale über 8 x 3 Minuten wurde in 3 Gruppen a 6 Fahrer ausgetragen. Durch die geringere Gruppengröße waren die Läufe ruhig, brutale Crashes kamen trotzdem vor. So hatten in der Spitzengruppe die beiden deutschen Fahrer mit technischen Problemen nach Kollisionen zu kämpfen, Luca Rath zu Beginn und Ralf Hahn zum Ende des Finals.

Luca fuhr nach der Reparatur allerdings wie entfesselt und kämpfte sich noch auf den dritten Platz vor. Ralf, bis zum letzten Lauf sicherer Dritter, rutschte auf den achten Platz zurück. Jarda Jäger gewann mit einer konstanten Leistung vor Leos Krainer.

Dieses Jahr gibt es eine Revolution bei den Chassis für Hochgeschwindigkeitsbahnen. In beiden Eurosportklassen traten die Spitzenfahrer mit Rahmenchassis an. So unwahrscheinlich es klingt, einen schweren Gruppe 12-Motor in ein „Wingchassis“ einzubauen, das Tempo ist wieder einmal erhöht worden. Durch Evolution wird das Chassisdesign sicher noch optimiert werden. Ein positiver Nebeneffekt ist, dass diese Chassis wegen der einfachen Konstruktion günstiger hergestellt werden können.

30 Starter traten am Samstag in der Eurosport G12 an, davon 14 Amateure. Die Topquali bei den Experts fuhr Uli Pietsch mit 19,50 Runden. Bester Amateur war Suzana Bastova mit 18.10 Runden in einer Minute. Die Amateure traten dann auch zuerst in zwei Siebener Gruppen an. Monika Hochstein gewann die B-Gruppe trotz einer Panne im zweiten Lauf mit 484 Runden, am Ende Platz 6.





In der Gruppe A dominiert Luca Rath das Feld und gewann diese Klasse souverän mit 532 Runden vor Suzana mit 515 und Werner Lange mit 514 Runden.

Bei den Experten sagte die Qualifikation nicht viel über die Stärke des Fahrerfeldes aus. Die B-Gruppe hatte ein differenziertes Leistungsniveau, Martin Hojer legte hier deutlich mit 546 Runden vor Heiko Thinschmidt mit 532 Runden vor.

In der Gruppe A begann es hektisch, Ronny Scheer ging in Führung und konnte sie bis zum

sechsten Lauf auch halten. Dann ... verlor er 20 Runden und damit auch den Anschluss an die Spitze. Der 5. Platz war für ihn unbefriedigend. Das Pech des einen ist das Glück des anderen, Milos Hojer gewann die Gruppe mit 538 Runden, damit belegte er den zweiten Platz hinter seinem Sohn. Heiko Thinschmidt und Jiri Micek, beide aus der B-Gruppe folgten auf Platz 3 und 4.

Die Top-8 des Rennens der Klasse Eurosport 1/24:

	Runden	beste Runde
1. Jiri Micek JR	625.60	2.534
2. Martin Hojer	619.10	2.615
3. Zuzka Bastova	600.10	2.731
4. Jakub Strunc	594.45	2.642
5. Milos Hojer	594.40	2.505
6. Ronny Scheer	587.40	2.659
7. Heiko Thinschmidt	570.55	2.747
8. Uli Pietsch	563.85	2.902

Der Eurocup in Brühl ist für mich eine der schönsten Veranstaltungen in Deutschland. Das Paket aus guter Küche und der Blue King im „Spielzimmer“ verbunden mit rheinländischer Freundlichkeit ist einfach überragend.

Ralf Hahn, Hamburg

4. Lauf des EuroCup 2013 in Pardubice

Auf der relativ anspruchsvollen Bahn im tschechischen Pardubice (<http://www.scrp-pardubice.e-slotcar.cz/>) ging es zum Abschluss der EuroCup-Saison um die Gesamtwertung. Hierbei steigen die ersten drei platzierten Amateure in die Expertenliga auf. Das heißt für die betreffenden Racer, dass in der nächsten Saison nicht mehr die Klasse Production 1/24 sondern die Highspeedklasse Eurosport 1/24 auf dem Programm stehen wird.

In der deutschen Equipe hatte lediglich Luca Rath (HH) entsprechende Ambitionen; vordere Platzierungen waren daher Pflicht. Voll im Plan liegend konnte sich Luca hinter Jarda Jäger (CZ) im Rennen der Klasse Production 1/24 am Freitagabend, 15.11.13 den zweiten Platz sichern.

Die Top-8 des Rennens: der Klasse Production 1/24:

Pos.	Name/ Ort	Gesamtrunden
1.	Jarda Jäger (CZ)	244,38
2.	Luca Rath (Hamburg)	242,25
3.	Ondej Krainer (CZ)	242,21
4.	Leos Krainer (CZ)	236,21
5.	Jörn Bursche (Berlin)	233,35
6.	Pipan (CZ)	226,04
7.	Zuzana Bastova (CZ)	225,21
8.	Pepa Cechura (CZ)	225,17

Das Rennen der Klasse Eurosport-G12 der Amateure am Samstag, 16.11.13 geriet zu einem wahren Krimi zwischen der tschechischen Slotracerin Zuzana Bastova und Luca Rath. Im letzten Turn des A-Finales fiel die Entscheidung: Zuzana konnte ihren ersten Sieg bei einem Lauf des EuroCup einfahren.

Luca erreichte gleichwohl die gesteckte Zielmarke und stieg als Gesamtsieger der Amateurwertung des diesjährigen EuroCup in die Expertenwertung auf.

Die Top-8 des Rennens der Amateurwertung Eurosport-G12:

Pos.	Name/ Ort	Gesamtrunden
1.	Zuzana Bastova (CZ)	392,06
2.	Luca Rath (Hamburg)	389,24
3.	Jarda Jäger (CZ)	385,20
4.	Roman Kalhous (CZ)	379,38
5.	Rosta Volny (CZ)	362,13
6.	Jörn Bursche (Berlin)	361,21
7.	Ondej Krainer (CZ)	354,08
8.	Josef Cechura (CZ)	353,37

Die Top-8 des Rennens der Expertenwertung Eurosport-G12:

Pos.	Name/ Ort	Gesamtrunden
1.	Tomas Marek (CZ)	422,24
2.	Christoph Gruber (A)	412,21
3.	Petr Vanecek (CZ)	405,06
4.	Martin Hojer (CZ)	402,39
5.	Jiri Strunc (CZ)	397,08
6.	Jiri Micek jun. (CZ))	387,02
7.	Vlado Okali (SK)	381,24
8.	Jiri Micek sen. (CZ)	379,20

Die Top-8 des Rennens der Klasse Eurosport 1/24 am Sonntag, 17.11.13:

Pos.	Name/ Ort	Gesamtrunden
1.	Petr Vanecek (CZ)	454,28
2.	Tomas Marek (CZ)	453,18
3.	Christoph Gruber (A)	441,39
4.	Vlado Okali (SK)	436,29
5.	Martin Hojer (CZ)	432,13
6.	Milos Hojer (CZ)	425,27

7.	Jiri Micek sen. (CZ)	423,04
8.	Jiri Micek jun. (CZ)	418,01



Starterfeld des 4. Laufes des EuroCup 2013 in Pardubice

Alles zum EuroCup – inklusive des Gesamtstandes – ist unter <http://eurocup.attanslot.cz/results> zu finden.

Jörn Bursche, Berlin

Eurocup Gesamtwertung der Amateure

1. Luca Rath 288 Pkt.
2. Leos Krainer 263 Pkt.
3. Ondra Krainer 258 Pkt.

Eurocup Gesamtwertung der Experten

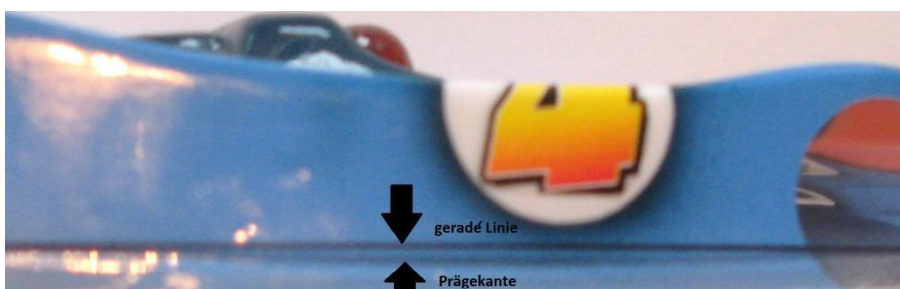
1. Martin Hojer 285 Pkt.
2. Jiri Micek sen. 256 Pkt.
3. Milos Hojer 246 Pkt.

Aufbau eines Production Bodies

Die Karosserie eines Slotracing Renners wird oft unterbewertet. Die Kurvenlage wird erheblich vom sauberen Aufbau des Bodies bestimmt und damit die Rundenzeiten.

Auf das Lackieren der Lexankarosserie gehe ich hier nicht ein, nur ein Hinweis. Es macht keinen Sinn den Vorderradausschnitt abzukleben, da er später ohnehin ausgeschnitten wird.

Ist der Body lackiert, kann mit dem Ausschneiden begonnen werden. Das NORDOSTCUP-Reglement



schreibt vor, dass die markierte Schnittkante genutzt werden muss. Diese Schnittkante ist leider bei einigen Typen nicht gerade und kann nicht ohne Prüfung genutzt werden. Wichtig ist die Einhaltung der vorderen Kante und natürlich

die Ausnutzung der hinteren maximal möglichen Höhe für besseren Andruck. Man kann sich mit einem Marker durch einen Strich auf der Karosse eine verlässliche Schnittkante markieren.

Zum Schneiden der langen Seiten gibt es Spezialwerkzeuge, eine gebogene Nagelschere tut es auch. Ich verwende keine gerade Schere, da mit dieser das Korrigieren des Schnittes schwierig ist.

Nach dem Rundumschnitt an der Schnittkante stelle ich den Body auf ein Messbrett und schaue, wo die Kante nicht gerade ist. Die aufliegenden Spitzen schneide ich ab, bis die Kante gerade ist. Kleine Wellen sind nicht problematisch. Um dies noch etwas zu glätten, kann man den Body vorsichtig über feines Sandpapier ziehen.

Jetzt kann ich die Löcher für die Nadeln stechen. Dazu nehme ich das fertige Chassis, mit Leitkiel und Rädern und stelle es auf mein Messbrett. Die Räder müssen unbedingt symmetrisch zur Chassismitte sein, sonst besteht die Möglichkeit, dass der Body schief aufgenadelt wird.

Der Body wird so weit wie möglich nach hinten aufgesetzt, es reichen ca. 5 mm Überhang über den Leitkiel, um ihn auch eingeschlagen zu bedecken. Die Pans (Seitenteile) des Chassis haben Spiel in Längsrichtung, das muss unbedingt beachtet werden. Es ist einfacher zu arbeiten, wenn die Pans mit Klebeband fixiert werden, damit sie beim Aufnadeln nicht verrutschen können.

Jetzt wird der Body auf die Kanten der Pans aufgesetzt und so verschoben, dass er korrekt sitzt. Dann nehme ich eine lange Nadel, ich



habe einen medizinischen Stichel, und steche das erste Loch. Danach prüfe ich, ob das Loch passt und stecke den Body mit einer Karosserienadel fest. Jetzt steche ich das zweite Loch auf der gleichen Seite und



stecke ebenfalls eine Nadel hinein. Damit ist der Body einseitig fixiert und ich kann den Body auf die zweite Seite ausrichten. Hier ist es wichtig, dass der Body mittig auf dem Chassis sitzt. Dann steche ich die Löcher wie auf der ersten Seite; Stechen, Fixieren, wieder Stechen und wieder fixieren. Ist das Chassis gerade und der Body sauber aufgenadelt, habe ich auch einen gleichmäßigen Abstand zum Messbrett.

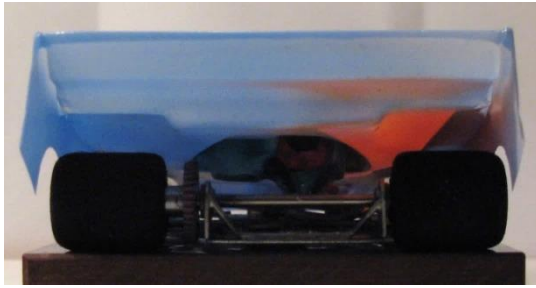
Habe ich ein Loch nicht korrekt gestochen, ist der Body schief, löse ich die verhunzte Seite und steche noch einmal. Das ist nicht schön, aber kein Problem, weil die Löcher später noch verstärkt werden.



Jetzt markiere ich den Ausschnitt für die Hinterräder, erst einmal Freihand, für einen sauberen Schnitt kann man dann eine Kreisschablone mit ca. 22 mm Durchmesser benutzen. Beim Ausschneiden der Radausschnitte muss bedacht werden, dass sich die Karosserie in Längsrichtung

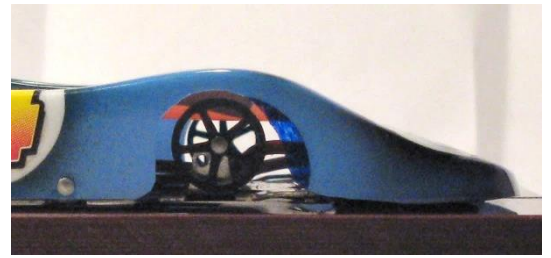
bewegt, sie darf auf keinen Fall an den Reifen schleifen! Jetzt wird das Heck geschnitten, damit der Body bei einem Crash nicht ins Getriebe kommen kann, wird es komplett ausgeschnitten. Das sieht nicht so toll aus, ist aber sehr praktisch.



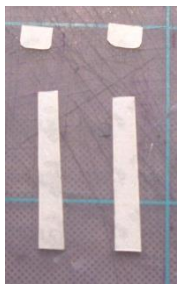


Bei den Vorderrädern geht man genau so vor, an diesem Bild sieht man, warum das Abkleben des Ausschnittes vor dem Lackieren unnötig ist. Schneidet man den Body hier nicht aus, ist der Body vorn zu steif und der Wagen bricht schon bei geringer Geschwindigkeit am Kurveneingang aus. Als letztes schneide ich die Kante vor dem

Vorderrad höher, damit der Body beim seitlichen Bewegen nicht gegen das Chassis stoßen kann.



Nach dem Beschneiden verstärkt man die Nadellöcher und

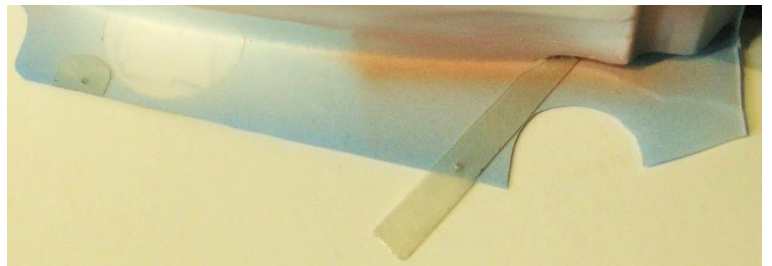


verstärkt den Body an gefährdeten Stellen. Dazu benötigt man dünnes, festes Lexan oder ähnliche Folie und dünnes, doppelseitiges Klebeband. Ich habe als günstige Lösung einen Blister gefunden, diese tiefgezogene Sichtverpackung besteht oft aus zwei verschiedenen dicken Kunststofffolien, aus denen ich Streifen ausschneide.

Diese beklebe ich mit doppelseitigem Klebeband und bringe sie in die endgültige Form und klebe sie auf die Innenseite des Bodies, so dass die Nadellöcher überklebt werden. Die Verstärkung im Heck wird bis zum Heckspoiler ausgeführt, der Body soll vorn weich und

hinten steif sein. Die Nadellöcher müssen jetzt auch durch diese Folie gestochen werden. Dies ist die letzte Chance zur Korrektur.

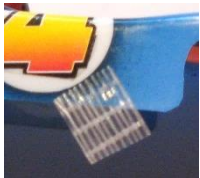
Zum Schluss werden die Löcher und die Verstärkungen noch mit Klebeband abgeklebt,



die Fasern des Gewebebandes

sollen diagonal zur Kante verlaufen. So werden die Zugkräfte der Nadel am besten aufgenommen. Da sich das doppelseitige Klebeband unter Belastung wieder lösen kann, verklebe ich den hinteren Kunststoffstreifen ebenfalls mit Gewebeband.

Durch den Vorderradausschnitt bekommt die Karosserie eine definierte Knickstelle. Diese verstärke ich ebenfalls mit Gewebeband. Dadurch reißt das Lexan nicht so schnell ein.



Ein fertiger Body wiegt um 6 Gramm, manche bekomme ich noch leichter.

Live slow, drive fast!

Ralf Hahn

<http://www.renncenter-hamburg.de>

