

Speed

Das Slot Racing Magazin für den Norden und Osten
Deutschlands

Saison 2018



sponsored by Racing Ralph Donuts



NORDOSTCUP 2018, 1. Lauf in Gotha

Auf Grund einiger Schwierigkeiten am Veranstaltungsort Berlin im Januar, startete der diesjährige NORDOSTCUP etwas verspätet erst am 21. April. Beim Gastgeber vom SRC Gotha war alles – wie gewohnt – bestens präsentiert. Auch das Wetter zeigte sich bereits hochsommerlich anmutend. Schon ab Freitagnachmittag, 20. April 2018 fanden sich die ersten Unentwegten zum freien Training ein. Trainingszeiten von ca. 5,1 sec. pro Runde konnten zu später Stunde bestaunt und begossen werden :-)

Am folgenden Rennsamstag begann ab 8:00 Uhr das freie Training. Alles in allem fanden sich nunmehr die insgesamt 18 Starter/Starterinnen aus Hamburg, Berlin, Bannewitz, Magdeburg, Bitterfeld, Chemnitz sowie vom gastgebenden SRC-Club aus Gotha ein. Nach der problemlosen technischen Abnahme und Fahrerbesprechung wurde gegen 12:30 Uhr das schönste Slotcar gekürt: Christian Meyer (Hamburg) gewann diese Preiskategorie und erhielt zwei Paar Reifenrohlinge von **Racing Ralph Donuts**, dem Preissponsor des NORDOSTCUP in dieser Saison.

Die anschließende Quali war eine klare Angelegenheit der Favoriten: Heiko Thinschmidt (Gotha) gewann den Extrapunkt für die Pole mit 11.19 Runden knapp vor Micha Krause (Chemnitz/Bannewitz), der es auf 11.18 Runden in der Minute schaffte sowie Michaela „Michi“ Seyfarth (Magdeburg), die mit 11.14 Runden Qualifikationsdritte wurde.

Die Finalgruppe D war mit Siggie Hochstein (Berlin/Bannewitz), Thomas Wendt (Berlin), Robert Fenk (Chemnitz) sowie dem Hamburger Youngster Michel Landahl besetzt. Das Slotcar



von Robert hatte erkennbar den meisten Speed. Jedoch vermochte es Robert nicht, diesen Vorteil über den gesamten Rennverlauf auszuspielen. Was Michel an Speed fehlte, machte er durch fahrerische Konstanz wett. Siggie - ebenfalls mit sehr solidem Material am Start - konnte Michel als auch Robert nicht Paroli bieten.

Geradezu herantastend war Thomas – zum allerersten Mal auf der Gothaer Bahn – unterwegs. In Kurven erforderte dies erhöhte fahrerische Aufmerksamkeit der Mitstreiter. Letztlich gewann Michel, trotz des couragierten Aufholversuchs von Robert zum Rennende, diese Finalgruppe ungefährdet.

Manfred „Papi“ Brehmer (Gotha), Bodo Bühlau (Bitterfeld), Karsten Landahl (Hamburg) sowie die Berliner Peter Knebel und Mike Zeband bildeten die Finalgruppe C. In dieser Finalgruppe waren anfänglich alle Starter dicht beieinander.

Peter, der erstmalig auf der Gothaer Bahn fuhr, ließ es zunächst etwas ruhiger angehen. Bodo hatte einen „Hänger“ auf den Spuren 5 und 6. Ab etwa Mitte des Rennens nahm Mike endgültig die Führung der Finalgruppe ein, der Manfred und Karsten - beide fahrerisch etwas zu wenig konstant - schließlich nichts mehr entgegen setzen konnten. Peter wurde von Spur zu Spur immer sicherer und konnte zum Rennende Bodo noch knapp abfangen.

In Finalgruppe B tummelten sich die Berlinerin Monika Hochstein sowie der Hamburger Christian Meyer mit den Gothaern Uwe Lindner, Frank Herzog und Rainer Borsutzki. Monika fuhr ruhig ihr Rennen. Uwe und Rainer taten es ihr – freilich mit weitaus mehr Speed – gleich. Christian und Frank waren die Matadore dieser Gruppe und boten alles auf.

Dass es dabei gelegentlich moderat hektisch wurde, blieb nicht aus. Frank konnte das Duell mit einer Portion mehr Speed (Bestzeit 5,012 sec. !!!) und fahrerischer Präzision für sich entscheiden: Er gewann den Lauf der Finalgruppe B vor Christian und setzte sich mit bereits ordentlichen 321 Runden vorläufig an die Spitze des Fahrerfeldes. Im A-Finale hatten sich nunmehr Heiko Thinschmidt (Gotha), Micha



Krause (Chemnitz/Bannewitz), Michaela „Michi“ Seyfarth (Magdeburg), Jörn Bursche (Berlin) sowie Ralf Hahn (Hamburg) auseinanderzusetzen.

Aus dem anfänglichen Dreikampf um die Spitze zwischen Michi, Heiko und Micha schied – nach diversen Crashes – Heiko aus. Er setzte sein Rennen - immer noch reichlich schnell unterwegs - mit verbogenem Chassis fort. Aus dem Zweikampf dahinter wiederum verabschiedete sich Jörn frühzeitig: Ein kurz bevor stehender Motorplatzer machte eine Baupause notwendig.

Ralf fuhr durchweg recht entspannt mit, während es zwischen Michi und Micha um jedes Rundenteilstück ging. Michi – knapp hinter Micha liegend – pushte zum Rennende mit viel Risiko.

Micha blieb cool und fuhr sehr konstant weiter. Mit einer Runde Vorsprung fuhr er schlussendlich den Rennsieg vor Michi ein. Frank (B-Finale) komplettierte das Podium als

Renndritter. Vielen Dank an alle Starter/Starterrinnen sowie das Team des SRC Gotha für den professionellen Rennablauf, sei es Bahnpräparation, Rennleitung oder Bar :-)

J.B.

NORDOSTCUP 2018, 2. Lauf in Hamburg

Nach den sonnig-heißen Maitagen, an denen eigentlich niemand Lust hatte im Keller Rennautos zusammen zu schrauben, fand sich am 9. Juni 2018 gleichwohl die Slot Racing Szene in Hamburg zum zweiten NORDOSTCUP-Lauf zusammen. 19 Fahrer aus Berlin, Bannewitz, Güstrow und natürlich Hamburg gingen an den Start.

Die Qualifikation wurde teilweise taktisch gefahren. Luca Rath, Klaus Clevers und Peter Riemer, alle aus Hamburg, wollten in die letzte Finalgruppe und erreichten diese auch. 😊

Die erste Finalgruppe wurde wieder von Christian Meyer angeführt, alle Fahrer dieser Gruppe erreichten mehr als 13 Runden. Das versprach ein hochklassiges Rennen.

Gruppe D mit Luca Rath, Klaus Clevers, Mike Zeband und Peter Riemer fuhren ein schnelles Rennen. Es kam zu einigen nachlässigen Rausfallern, insgesamt waren die Jungs aber recht ausgeglichen unterwegs. Alle Fahrer erreichten eine TopTen-Platzierung, Luca wurde als Gruppenerster schlussendlich Gesamtvierter.

Gruppe C mit Peter Möller, Rainer Rath, Jörn Bursche, Siggı Hochstein und Moni Hochstein zeigten, wie ein Finallauf nicht laufen soll. Alle 5 Läufe waren von Hektik und Unruhe bestimmt, es ließen sich alle Fahrer davon anstecken. Keine Minute, die das Rennen ohne Unterbrechung lief.

Dem entsprechend war das Endergebnis dieser Fahrer(innen): Siggı wurde - obwohl Gruppenbester - nur 13; der Rest der "Chaos-Truppe" war unter "ferner liefen" zu finden...

Gruppe B mit Sven Baumann, Giovanni R., Peter Knebel, Michael Franz sowie Karsten Landahl entspannten den Renntag wieder und fuhren konzentriert ihre Runden. Hier konnte sich Giovanni ganz knapp vor dem Hamburger Clubchef Michael Franz durchsetzen.

Die Gruppe A, bestehend aus den Hamburgern Christian Meyer, Michel Landahl, Ralf Hahn, Christian Himstedt und dem Bannewitzer Stefan Ehmke versprach Spannung. Alle Fahrer starteten konzentriert, nach 3 Runden fiel Christian Himstedts Getriebe aus, er gab das Rennen daraufhin auf.

Ralf und Christian M. fuhren im ersten Lauf beide 80 Runden, keine halbe Runde voneinander entfernt. Michel und Stefan blieben mit 79 Runden in Schlagweite. Im zweiten Lauf drehte Christian auf, 82 Runden, Ralf fuhr wieder 80 Runden, Michel 79 und Stefan 78.

Im dritten und vierten Lauf baute Christian seinen Vorsprung mit konstanter Leistung aus. Ralf konnte zwar im dritten Lauf mit 82 Runden kontern, hatte im vierten Lauf nach einem Crash aber technische Probleme, die ihn deutlich zurückwarfen.

Michel fuhr ebenfalls konstant, ihn warf ein rauchender Motor im letzten Lauf zurück. Der lachende Zweite in diesem Lauf war Stefan, der mit einer konstanten Leistung und einem Quäntchen Glück Zweiter hinter Christian Meyer wurde. Dieser bleibt in Hamburg das Maß, an dem es sich zu messen gilt.

In der Gesamtwertung des NORDOSTCUP ist Christian Meyer im Moment der Favorit, da es allerdings ein Streichergebnis in der Endabrechnung gibt, haben noch so einige Fahrer Chancen auf den Titel.

Ralf Hahn, Hamburg

NORDOSTCUP 2018, 3. Lauf in Berlin

Zum allerletzten Mal fand ein Slotracing-Rennen in Raum 358 im Freizeit- und Erholungszentrum (FEZ) in Berlin statt: Der dritte Lauf des NORDOSTCUP 2018 am 1. September 2018. Die Sportstätte wurde von den Berlinern ein letztes Mal auf Hochglanz gebracht und war bestens präpariert.

Der Hamburger Slotracer Christian Meyer hatte für das letzte Rennen im FEZ einen hochwertigen Pokal gestiftet - die „Berlin Trophy“ mit güldenem Berliner Bär auf Marmorsockel. Am Renntag begann ab 10:00 Uhr das freie Training. Es fanden sich insgesamt 27 Starter/Starterinnen aus Hamburg, Bannewitz/Sachsen, Burg/Spreewald, Güstrow/Meckpomm, Chemnitz, Kesselsdorf/Sachsen sowie natürlich aus Berlin ein. Der Trainingspeed vieler Slotcars war bereits hoch – die Crashquote allerdings auch...

Nach der technischen Abnahme und Fahrerbesprechung wurde gegen 13:30 Uhr das schönste Slotcar gekürt: Klaus Giebler (Berlin) gewann diese Preiskategorie und erhielt Reifenrohlinge von Racing Ralph Donuts, dem Preissponsor des NORDOSTCUP in dieser Saison.

In der anschließenden Quali ließen es einige Favoriten - soweit man auf dieser technisch wenig anspruchsvollen Bahn überhaupt von Favoriten sprechen kann - ruhiger angehen. Soweit so gut konnte der Berliner Jörn Bursche den Extrapunkt für die beste Quali ergattern.

Die Finalgruppen E und D waren fahrerisch größtenteils auf solidem Niveau. Nach dreißig Jahren Slotracingabstinenz gab sich Matthias Vahrenholt (in den 70'er und 80'er Jahren beim SRC Wattmannhagen/ Meckpomm aktiv) ein Stelldichein im E-Finale. Am Rennende reichte es immerhin zu



Platz 21 für Matthias.

Auch Dirk Schindler (ehemals SRC Bannewitz) ging zum Abschlussrennen im FEZ nochmal an den Start. Dirk kam im E-Finale von von Rennlauf zu Rennlauf immer besser in Tritt – Platz 14 in der Endabrechnung. Der Hamburger Karsten Landahl – in der etwas unruhigeren Finalgruppe D gut unterwegs – führte bis zum Start des C-Finales vorläufig das Fahrerfeld an.

Ins C-Finale reihten sich Jörg Klinke (Burg), Ralf Hahn (Hamburg), Jürgen Brand (Berlin), Monika Hochstein (Berlin) sowie Klaus Giebler (Berlin) ein. Aufgrund eines technischen Defektes schied Jürgen bereits frühzeitig aus.

Jörg, Monika und Klaus hielten sich passabel im Rennen, konnten aber dem regelrecht vorbeirauschenden Ralf kein Paroli bieten. Die offenbar in der Quali aufgesparten Potenziale brachen sich im Rennen entfesselt Bahn: 580,84 Runden standen für Ralf bei Ende des C-Finals zu Buche.

Entsprechend führte Ralf das Fahrerfeld an. Die ausstehende Konkurrenz war - zum Teil handyzückend die Ergebnisse der Vorjahre vergleichend - wahlweise motiviert oder konsterniert. Monika mußte ein paar Runden Abzug wegen zu geringer Bodenfreiheit in Kauf nehmen. Robert Fenk (Chemnitz), Luca Rath (Hamburg), Michel Landahl (Hamburg), Michael Wolf (Bannewitz/Sachsen), Christian Meyer (Hamburg) und Sven Baumann (Güstrow/Meckpomm) hatten sich nunmehr im B-Finale auseinanderzusetzen.

Es war eine richtig spannende Finalgruppe. Der Speed der Slotcars der B-Finalisten war nur marginal unterschiedlich. Sven und Robert, dem seine Nervenstärke für den ganz großen Wurf gelegentlich im Wege steht, waren fahrerisch einen Tick im Hintertreffen. Michel, Luca, Christian und Micha lieferten sich einen Vierkampf, bei dem Michel – immer hellwach in den entscheidenden Rennsituationen - sich zusehends absetzen konnte.

Dahinter in Schlagdistanz blieben Luca und Micha, während Christian etwas abreißen lassen musste. Natürlich blieben bei dieser Konstellation unruhigere Phasen nicht aus.

Michel – die Erfahrungen aus einer Vielzahl von Rennen machten sich beim Hamburger Youngster bemerkbar – stellte allmählich auf den Verwaltungsmodus um, während Luca und Micha um den zweiten Gruppenplatz kämpften. Michel gewann das B-Finale schließlich vor Luca und Micha. Indes Ralf gleichwohl nicht von Platz 1 der vorläufigen Gesamtwertung verdrängt werden konnte.

Blieben noch die Top-6 der Quali: Jörn Bursche (Berlin), Mike Zeband (Berlin), Thomas Gyulai (Bannewitz), Siggie Hochstein (Bannewitz), Peter Knebel (Berlin) sowie Stefan Ehmke (Bannewitz)

bildeten die Finalgruppe A. Jörn schied nach 2,5 Läufen mit rauchendem Motor aus. In einem vergleichsweise ruhigen Finallauf konnte sich zunächst Stefan vor Mike, Peter und Thomas positionieren. Siggie war grundsätzlich schnell unterwegs, aber fahrerisch zu durchwachsen.

Während Stefan und Peter präzise unterwegs waren, nahm sich Mike, nach spontaner Umstellung der Renntaktik, selbst aus dem Rennen. Ihm fehlte es fortan an Konstanz, sodass Thomas noch vorbei ziehen konnte. Bemerkenswert waren die, insbesondere im Vergleich zum B-Finale, unterdurchschnittlichen Rundenzeiten der A-Finalisten; die inzwischen sehr matschige Haftung dürfte ihren Tribut gefordert haben.

Recht souverän konnte Stefan das A-Finale vor Peter gewinnen. Mit dem Podium hatten beide allerdings nichts zu tun. Das Podium wurde eine rein Hamburger Angelegenheit: Ralf Hahn (C-Finale) bekam die „Berlin Trophy“ überreicht. Die Youngster Michel Landahl und Luca Rath (beide B-Finale) komplettierten die Podiumsplätze.

Nach der Siegerehrung verkündeten Sven Baumann und Matthias Vahrenholt, dass die Berliner Highspeed-Bahn eine neue Heimat im mecklenburgischen Güstrow bekommen soll. Dort wären auch überregionale Slotracing-Rennen möglich. Es ist beabsichtigt, die „Berlin Trophy“ bei Rennen in Güstrow – in Erinnerung an die Berliner Sportstätte – zukünftig als Wanderpokal zu vergeben.



Vielen Dank an Alle :-)

J.B.

NORDOSTCUP-Finale 2017, 4. Lauf in Bannewitz

Welch ein Finale!

Zum diesjährigen Finale des NORDOSTCUP am 24. November kamen 22 Slot-Racer. Der 4. Lauf der populären Rennserie wurde -wie gewohnt- auf der 46m langen Holzbahn beim SRC Bannewitz e.V. durchgeführt. Die Bannewitzer Clubmitglieder hatten Bahn und Fahrerlager wieder bestens präpariert. Und 5 Fahrer hatten noch Chancen auf den Sieg in der Jahreswertung: die Hamburger Ralf Hahn, Christian Meyer, Luca Rath und Michel Landahl und der Lokalmatador Stefan Ehmke.

Wer wird gewinnen? Schnelle Rundenzeiten wurden bereits am Freitagabend gefahren. Schon im Training war zu erkennen, dass die Hamburger Ralf Hahn und Luca Rath sehr schnelle Modelle gebaut hatten. Aber auch die Bannewitzer Clubmitglieder wollten vorn mitmischen.

Die Quali über 1 min. gewann standesgemäß Micha Krause mit 12,28 Runden in der Minute, mit einer Fabelzeit von 4,777s. Ihm folgten ins A-Finale: Ralf Hahn, Luca Rath, Michel Landahl (!), Micha Wolf und Bodo Bülow. Bemerkenswert war, dass die ersten 12 der Quali 11 Runden und mehr erzielten und den 2. vom 12. nur knapp 1 Runde trennten.

Jörn Bursche war mit einem Phönix-Motor außerhalb der Wertung unterwegs. Seine 4,982s. für die schnellste Runden waren auf S16D-Niveau. Nicht schlecht für einen gepressten 13D-Motor für ca. 17€. Er fuhr gezielt ins C-Finale, um den Kampf um den Gesamtsieg nicht zu beeinflussen.



Das D-Finale wurde von Walter Schwägerl aus Bochum, der die weiteste Anreise hatte, angeführt. Er kämpfte mit Jörg Klinke ständig um die Führung. Die beiden letzten Läufe gaben dann den Ausschlag für Walter. Der erst 9jährige Eric Tänzer aus Bannewitz fuhr mit Bravour sein erstes „großes Rennen“ und damit auf Platz 2 der Junioren-Jahreswertung.

Eric trainiert erst seit 4 Wochen.

Im C-Finale ließ Jörn – wie abgesprochen – seinem Phönix freien Lauf. Wesentlich geräuscharmer als die getunten S16D spulte dieser Runde um Runde ab. Seine 338,90 Runden reichten am Ende zu Platz 6. Karsten sicherte sich den 2. Platz im C-Finale vor Siggli. Das B-Finale war mit den Lokalmatadoren Thomas und Stefan, Robert Fenk aus C, dem Güstrower Sven und den Berlinern Mike & Moni überaus gutklassig besetzt. Stefan legte los wie die Feuerwehr, schaffte im Schnitt 57 Runden, in Summe starke 342,06 R. Reichte das am Ende sogar für einen Podestplatz?

Die Antwort gabs im A-Finale: nach dem 1. Lauf lagen Luca, Micha Wolf und Ralf Hahn mit je 59 Runden in Führung. Krausi legte nach und fuhr im 2. und 3. Lauf je 60 Runden. Ralf hielt dagegen und lag bei Halbzeit des Rennens mit 178 Runden in Führung, 1 Runde vor Krausi. Im 4. Lauf drehten Luca und Micha W. wieder auf, alle vier lagen jetzt innerhalb einer Runde. Lauf 5 sah Luca und Krausi sauschnelle 61 Runden abspulen.

Insgesamt blieben beide innerhalb einer Rennrunde, Micha W. folgte mit 3 Runden Abstand. Die Entscheidung musste also im letzten Lauf fallen. Krausi entschied sich kurz vor Rennende für einen Reifenwechsel, um die erforderlichen 0,5mm Bodenfreiheit einzuhalten. Damit konnte er um den Sieg nicht mehr mitfahren, da Luca und Micha W. 59 Runden fuhren. Schließlich siegte in einem spannenden Finale Luca mit 3 Runden Vorsprung vor Micha Wolf und Micha Krause.



Der junge Michel fuhr sehr konstant auf Platz 8 und gewann damit die Jahres- Juniorenwertung. Danach begann – wie im Vorjahr - das große Rechnen.



Wer wird Gesamtsieger der NOC-Jahreswertung? Ralf Hahn oder Luca Rath? Auf dem Display von Peter Möllers Laptop hatten beide 138 Punkte. Auch die gewerteten Punkte pro Lauf waren identisch. Laut Reglement sollte das bessere Quali-Ergebnis entscheiden. Peter prüfte das ... und stellte fest, dass Ralf das bessere Quali-Ergebnis erreichte. Somit wiederholte Ralf Hahn seinen Vorjahressieg.

Herzlichen Glückwunsch!



Gesamtwertung des NOC 2018: Ralf Hahn, Luca Rath, Mia = Christian Meyer, Stefan Ehmke, Michel Landahl, Robert Fenk

Den Grand-Prix 2018 in der ES-G12 am Sonntag mit 15 Startern gewann – wie in den Vorjahren – Luca Rath aus Hamburg. Er siegte souverän mit 22 Runden Vorsprung vor Stefan Ehmke und Ralf Hahn.

M.W. Bannewitz



NORDOSTCUP 2018 Ergebnisse

aktive
Starter: 40

Platz	Name	Club	<u>1. Lauf</u>	<u>2. Lauf</u>	<u>3. Lauf</u>	<u>4. Lauf</u>	Summe	Streich	Total	Starts
			21.04.18	09.07.18	01.09.18	24.11.18				
			Gotha	Hamburg	Berlin	Bannewitz		-1		
1	Ralf Hahn	Hamburg	35	45	50	43	173	35	138	4
2	Luca Rath	Hamburg	0	43	45	50	138	0	138	3
3	Christian Meyer	Hamburg	43	51	41	0	135	0	135	3
4	Stefan Ehmke	Bannewitz	0	47	39	41	127	0	127	3
5	Michel Landahl	Hamburg	33	30	47	37	147	30	117	4
6	Robert Fenk	Chemnitz	30	0	35	39	104	0	104	3
7	Mike Zeband	Berlin	31	35	28	31	125	28	97	4
8	Michael Krause	Bannewitz	50	0	0	46	96	0	96	2
9	Sven Baumann	Güstrow	0	29	33	30	92	0	92	3
10	Karsten Landahl	Hamburg	27	33	29	28	117	27	90	4
11	Michael Wolf	Bannewitz	0	0	43	47	90	0	90	2
12	Peter Knebel	Berlin	26	26	37	26	115	26	89	4
13	Monika Hochstein	Berlin	29	25	24	29	107	24	83	4
14	Siggi Hochstein	Bannewitz	25	28	21	27	101	21	80	4
15	Jörn Bursche	Berlin	23	27	16	0	66	0	66	3
16	Peter Möller	Berlin	0	24	18	22	64	0	64	3
17	Klaus Clever	Hamburg	0	41	22	0	63	0	63	2
18	Thomas Gyulai	Bannewitz	0	0	30	33	63	0	63	2
19	Thomas Wendt	Berlin	22	0	19	20	61	0	61	3
20	Bodo Bülau	Bitterfeld	24	0	0	35	59	0	59	2
21	Michaela Seyfarth	Magdeburg	47	0	0	0	47	0	47	1
22	Peter Riemer	Hamburg	0	31	16	0	47	0	47	2
23	Joachim Möschk	Burg/Spreewald	0	0	23	24	47	0	47	2
24	Frank Herzog	Gotha	45	0	0	0	45	0	45	1
25	Rainer Borsutzki	Gotha	41	0	0	0	41	0	41	1
26	Heiko Thinschmidt	Gotha	40	0	0	0	40	0	40	1
27	Rainer Rath	Hamburg	0	23	17	0	40	0	40	2
28	Giovanni R.	Hamburg	0	39	0	0	39	0	39	1
29	Michael Franz	Hamburg	0	37	0	0	37	0	37	1
30	Uwe Lindner	Gotha	37	0	0	0	37	0	37	1
31	Jürgen Brand	Berlin	0	0	14	23	37	0	37	2
32	Jörg Klinke	Burg/Spreewald	0	0	31	0	31	0	31	1
33	Manfred Brehmer	Gotha	28	0	0	0	28	0	28	1
34	Dirk Schindler	Kesselsdorf	0	0	27	0	27	0	27	1
35	Ulli Raum	Berlin	0	0	26	0	26	0	26	1
36	Klaus Giebler	Berlin	0	0	25	0	25	0	25	1
37	Walter Schwägerl	Bochum	0	0	0	25	25	0	25	1
38	Christian Himstedt	Hamburg	0	22	0	0	22	0	22	1
39	Erik Tänzer	Bannewitz	0	0	0	21	21	0	21	1
40	Matthias Varenholdt	Güstrow	0	0	20	0	20	0	20	1

grün = mit Qualipunkt

rot =Rundenabzug wg. Bodenfreiheit



1. Lauf des EuroCup 2018 in Plzeň

Eurosport G12

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Ulli Pietsch	732.00	2.409
2. Martin Hojer	716.07	2.337
3. Heiko Thinschmidt	714.09	2.196

24 Starter

Eurosport open

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Ulli Pietsch	806.08	2.072
2. Jiří Strunc	746.01	1.893
3. Zuzana Hojerová	733.00	2.050

14 Starter

2. Lauf des EuroCup 2018 in Tlumačov

Eurosport G12

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Antonín Vojtík	364.06	4.612
2. Jiří Míček sen.	360.38	4.632
3. Martin Doležel	359.23	4.697

24 Starter

Eurosport open

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Antonín Vojtík	412.04	4.058
2. Roman Klapka	376.08	4.145
3. Jiří Míček sen.	375.12	4.332

19 Starter

3. Lauf des EuroCup 2018 in Brühl

Eurosport G12

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Jiří Míček sen.	618.00	2.778
2. Uli Pietsch	607.16	2.815
3. Martin Hojer	596.12	2.812

18 Starter

Eurosport open

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Jiří Míček sen.	700.60	2.160
2. Martin Hojer	641.42	2.283
3. Uli Pietsch	633.36	2.506

17 Starter

4. Lauf des EuroCup 2018 in Prag

Eurosport G12

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Vladimír Horký	426.03	3.930
2. Martin Hojer	414.15	4.258
3. Jiří Karlík	410.32	4.406

28 Starter

Eurosport open

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Vladimír Horký	477.32	3.273
2. Antonín Vojtík	464.29	3.722
3. Martin Hojer	446.04	3.629

24 Starter

Neujahrsrennen 2018 in Gotha



Production Team-Rennen:

Platzierung	Team	Runden gesamt
1.	Team Chaos (Uli & Micha)	768,40
2.	M&M (Michael K. & Michi)	765,50
3.	HTCM (Heiko & Christian)	739,66
4.	LMP (David & Bernd)	722,61
5.	Die Besten (Rainer & Frank)	719,32
6.	R + R	690,43
7.	BreLi (Papi & Uwe)	689,25
8.	ReWe (Rene & Werner)	626,59



Einzelrennen G12:

Platzierung	Team	Runden gesamt
1.	Ulf-Edgar Pietsch	357,44
2.	Christian Meyer	354,36
3.	Heiko Thinschmidt	352,30
12 Starter		



Skoda Rallye 2018 beim SRC Bannewitz

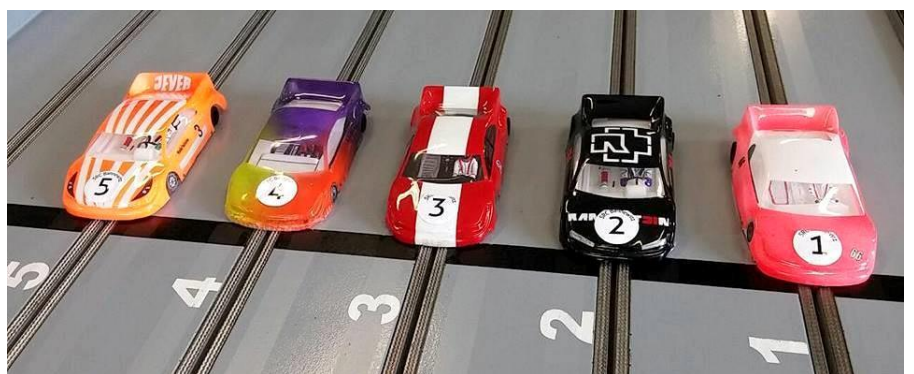


Samstag stand das Team-Rennen auf dem Plan. 10 Teams kämpften um 3 Pokale. Glückwunsch an die Sieger aus Bannewitz & Hamburg (Team Rast). Danke an alle die da waren. Es war schön, auch wieder ein Team aus Gotha (Team HTFH) begrüßen zu dürfen.

Sonntag stand das Einzelrennen an. Die Quali wurde schon am Samstagabend gefahren. Somit ging's Sonntag gleich mit dem Finalgruppen los. Am Ende

stand (nicht ganz überraschend) Micha Krause aus Chemnitz für den SRC Bannewitz e.V. ganz oben auf dem Podest vor Stefan (auch SRC Bannewitz) und Ota aus Tschechien. Glückwunsch an alle. Bis zum nächsten Mal.

M.W.



Skoda Fabia Team-Rennen:

Platzierung	Team	Runden gesamt
1.	Rast (Ralf & Stefan)	638,48
2.	Team Chaos (Uli & Micha)	627,50
3.	Wolf-Racing (Michael & Robert)	615,84
10 Teams		

Skoda Octavia Rennen:

Platzierung	Team	Runden gesamt
1.	Michael Krause	349,48
2.	Stefan Ehmke	346,48
3.	Ota Paces Jun.	337,20

11 Starter

Porsche 6-Stunden-Rennen in Gescher (Hochmoor) 2018

Eigentlich ist im Sommer Rennpause bei den Slot Racern, erst recht bei wochenlangem, drückender Hitze, wie in diesem Jahr. Im Westen Deutschlands, in einem kleinen Dorf im Münsterland trotzten einige Rennbegeisterte der Sonne und der Langeweile und schrieben ein 6-Stunden-Rennen aus.

Samstag, den 28.07.2018 trafen sich Teams aus Deutschland, Belgien und den Niederlanden zum Porsche 6-Stunden-Rennen in Gescher.

Gefahren wurde 30 Minuten pro Spur, das zweimal, das heißt insgesamt 12 Läufe. Der Fahrerwechsel war jederzeit möglich, allerdings fuhr fast alle Teilnehmer ihre Spur durch. Erst zum Ende des Rennens ließ sich der Eine oder Andere ablösen, die Kondition ließ sichtbar nach.

Die Porsches hatten einen 0.10er Body, der sich aber besser als erwartet fuhr. Der geringe Abtrieb erfordert aktives Fahren, der Wagen ließ sich nicht mit Vollgas um den Kurs prügeln. Gefahren wurde mit Production Chassis und Falcon 7-Motor. Diese Kombination wird in erfolgreichen Rennserien in Belgien gefahren und ist einfach zu handhaben. Dass ein Langstreckenrennen andere Regeln hat, mussten einige Teams dann aber leider erfahren.

Die Qualifikation begann 11:00 Uhr, teilte aber nur die Spuren zu, da es nur eine Gruppe mit 6 Teams auf der 39m langen 6-spurigen Rennbahn gab.

Das Rennen begann, alle Teams fuhr konzentriert, die Abstände waren gering. Nach dem ersten Lauf lag Team Green aus Hochmoor wenige Runden vor den Pistencruisern aus Hamburg. Die Abstände veränderten sich erst ab dem dritten Lauf sichtbar, da hier die ersten Boxenstops notwendig wurden.

In der Mitte des Rennens traten erste Verschleißerscheinungen auf, sowohl die Fahrer als auch das Material ließen hier und da nach. Bei den Belgiern wurde das Auto immer langsamer, es hat sich zuerst angehört, als ob der Body schleifen würde. Es wurde ein paar Mal deswegen angehalten, nach dem Rennen sahen sie, dass beim Motor das vordere Lager extremes Spiel bekommen hatte.

Die Slotnomaden wechselten den Motor zweimal, der dritte Motor hat dann bis zum Ende gehalten. Aber nicht das Kabel am Leitkiel, 5 Minuten vor Schluss war hier noch eine Blitzreparatur notwendig.

Team MUNA und SAC Stolberg mussten Mitte des Rennens auch einmal die Motoren wechseln. Somit gab es an der Spitze des Feldes ein Duell zwischen den Pistencruisern und Team Green.



Im achten Lauf, Team Green lag mit 27 Runden in Führung, fuhr der Wagen nur noch geradeaus. Der Fahrer vermutete ein Reifenproblem, da diese kurz vorher gewechselt wurden. Nach einem Check fand Dieter den Fehler, das Chassis war krumm. Die Pistencruiser konnten durch diesen Ausfall die Führung übernehmen und auf knapp 80 Runden ausbauen.

Würde dieser Vorsprung reichen, um den Lokalmatadoren den Sieg streitig zu machen? Diese hatten den Reifenwechsel schon gemacht und fuhren wie entfesselt. Der Vorsprung sank im nächsten Lauf auf 52 Runden, im 11. Lauf stand bei den Hamburgern noch ein Reifenwechsel an. Die Pistencruiser meisterten diesen souverän und verwalteten ihren Vorsprung umsichtig. Als einziges Team ohne technische Probleme siegten sie verdient mit 3964 Runden mit 49 Runden Vorsprung vor Team Green.

Platz	Team	Fahrer	Runden
1.	Pistencruiser, Hamburg	Ralf, Karsten, Michel	3964
2.	Team Green, Hochmoor	Dieter, Ralf, Andreas, Daniel	3915
3.	Slotnomaden, Minden + Hochmoor	Peter, Sigg, Rolf	3798
4.	MUNA (Macht uns nix aus), Uden, NL	Rob, Lea, Gottfried	3712
5.	SAC Stolberg	Peter, Heiko, Kalle, Andy	3613
6.	MALOKUH, Belgien	Raymond, Frederic, Patrick	3584



Sieger: Pistencruiser aus Hamburg



2. Platz: Team Green aus Hochmoor



3. Platz: Slotnomaden aus Minden und Hochmoor



4. Platz: MUNA, Uden



5. Platz: SAC Stolberg



6. Platz: MALOKUH, Belgien

SPCV - Die Mittwochraser

Was macht man, wenn man keine Lust hat Slotracing-Rennen am Wochenende zu fahren – man gründet eine Rennserie und veranstaltet diese immer am Mittwoch. So geschehen vor 10 Jahren beim AMK Ústí nad Labem. Zuerst noch als UPCV bezeichnet, heißt die Rennserie ab 2010 SPCV.

SPCV steht dabei für Severočeský Pohár Cestovních Vozů also auf gut Deutsch für Nordtschechischer Tourenwagenpokal.

Damit ist schon ein Teil des Reglements erklärt. Es wird mit Tourenwagenbodies gefahren und als Chassis sind alle gängigen Blechchassis erlaubt. Im Gegensatz zur sonst in Tschechien gefahrenen PR/24 nach ISRA-Regeln gibt es aber ein paar Unterschiede.

Als Motor wird der aus dem NOC bekannte ProSlot SpeedFX S16D genutzt, dies allerdings mit dem Anker PS-700B S16D Big Diameter. Dazu muss man die Magneten in der Regel leicht aushohlen, da der Anker mit einem Durchmesser von 14,22 mm (.560 inch) nicht immer in die Setups reinpasst.



Neben den auch im NOC erlaubten Anpassungen am Motor, darf man hier auch die Kohleführungen austauschen. Dies sowie der deutlich robustere und auch ordentlich gewickelte Anker mit großem Kollektor (es gibt diesen mit 42° und 45°) machen den Motor quasi zu einem kleinen „12er“.

Weiterhin dürfen auch als Achslager Kugellager verwendet werden und es gibt keine vorgeschriebene Bodenfreiheit

weder vor dem Start noch am Rennende. Ähnlich wie beim NOC sind keine Reparaturen in den Pausen erlaubt, allerdings darf man beim Spurwechsel mit Waschbenzin die Schleifer oder Räder säubern.

Während des Rennens ist es möglich, einmalig eine Reparaturpause von 3 Minuten – eine sog. „Free-Time“ – anzumelden. Diese Unterbrechung wird auch immer mal wieder genutzt, da so die Folgen eines Crashes oder eines schlampig zusammengebauten Autos zumindest einmal ohne nennenswerten Rundenverlust behoben werden können.

Zu den Rennen trifft man sich zwischen 16 und 17 Uhr. Die Meisten bringen ihre Autos rennfertig mit und nach ein bisschen Training ist ab 17:45 Uhr Abnahme und gegen 18 Uhr geht es mit der Quali (schnellste Runde) los. Danach werden je nach Bahn 8x3, 6x4 oder 4x5 Minuten gefahren.

Da der Rennbeginn recht diszipliniert eingehalten wird, ist man bei zwei oder drei Renngruppen ziemlich zügig fertig. Während der Rennen herrscht eine entspannte Atmosphäre, das Niveau in der Spitze ist hoch, wie man das von den tschechischen Slotracingern kennt. Nach den Rennen geht es in Ústí immer noch gemeinsam zum Essen beim Mexikaner.

Dank der inzwischen komplett fertigen Autobahn A17 haben wir von Dresden aus nach Ústí, Prag oder Luštěnice eine sehr gute Verbindung und so lag es nahe, die Slotracer auf der anderen Seite des Erzgebirges mal zu besuchen. Und so haben wir ab 2015 immer mal wieder an einzelnen Rennen in Ústí oder Luštěnice teilgenommen. Für 2017 haben wir mit den Organisatoren überlegt, ob Sachsen im weitesten Sinne nicht auch Nordtschechien ist und im Mai 2017 fand dann zum ersten Mal ein Lauf des SPCV bei uns in Bannewitz statt.

In diesem Jahr fanden 8 Rennen statt – zwei in Ústí auf der ISRA-WM Bahn von 2003, zwei in Luštěnice auf der ISRA-WM Bahn von 2015, zwei bei uns in Bannewitz, eins in Prag 7 und eins in Jablonné (bei Liberec). Es gab 6 verschiedene Sieger in den 8 Rennen und insgesamt 30 Starter. Die 7 besten Ergebnisse werden gewertet und den Gesamtsieg hat sich 2018 nun schon zum 7. Mal Jan Žemlička



gesichert. Auf den Plätzen folgten Ota Pačes st. und Stefan Ehmke. Der 3. Platz in der Gesamtwertung und 6 Platzierungen in den Top 3 von Micha Krause, Micha Wolf und Stefan Ehmke zeigen, dass man auch hier vorne mitfahren kann.

2019 sind wieder 8 Rennen an denselben Orten wie dieses Jahr geplant. Die Termine und weitere Informationen findet man unter <http://www.spcv.attanslot.cz/>

Stefan Ehmke, SRC Bannewitz

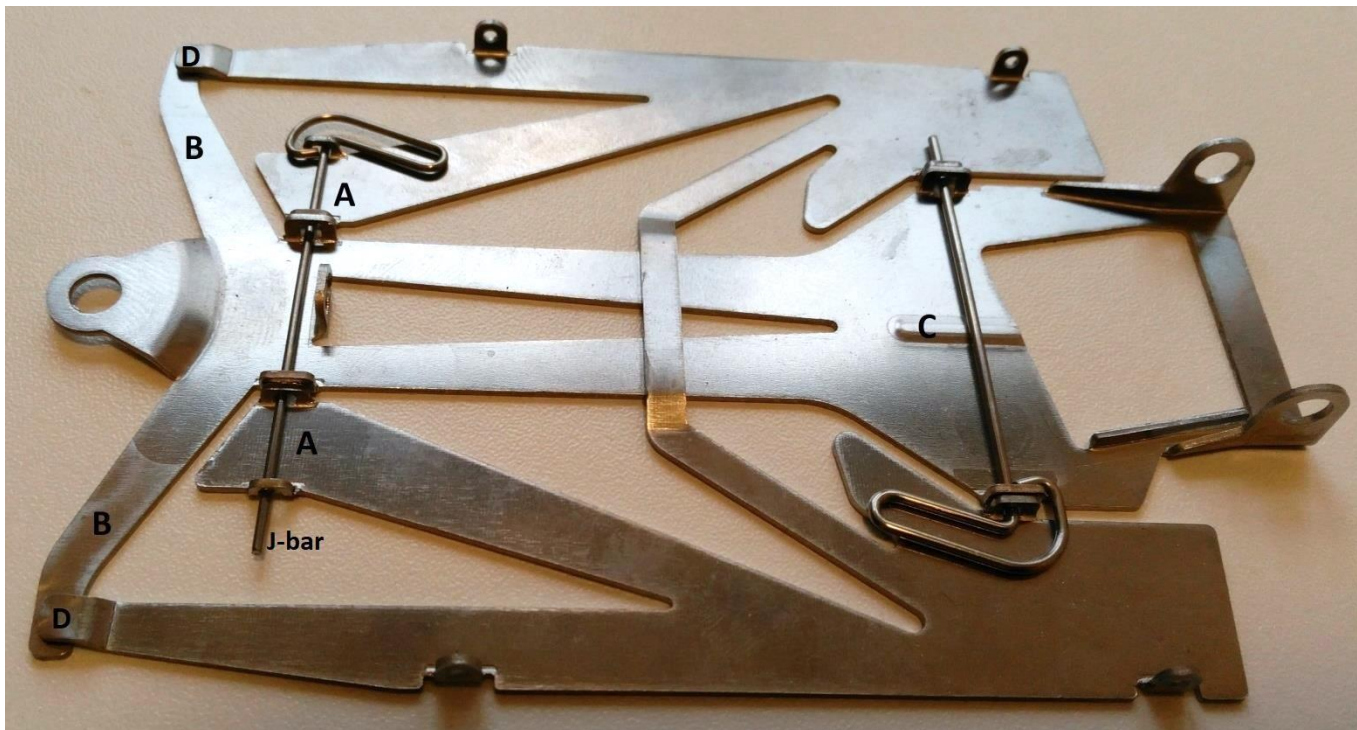
Gesamtwertung

Platz	Name	Punkte
1	Jan Žemlička	186
2	Ota Pačes sen.	172
3	Stefan Ehmke	162
9	Michael Wolf	111
11	Michael Krause	107
42 Starter		

Techniktipps

Der Aufbau des 4" Cheetah Aeolos C43 von JK Products

Seit 2 Jahren ist das Aeolos auf dem Markt, inzwischen hat es sich nahezu zum Standard entwickelt. Das Design ist innovativ, das Material das Beste, was bisher für Großserienchassis verwendet wurde. Wie durchdacht das Chassis ist, merkt man, wenn man sich ans Feintuning macht. Da das Material hart und elastisch ist, sind die Chassis in der Regel gerade, wenn man sie aus der Tüte nimmt.



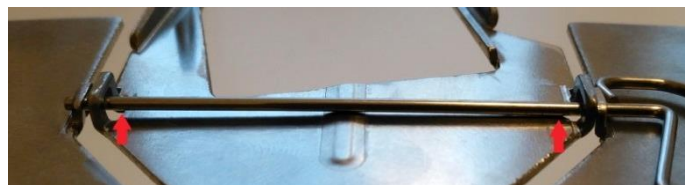
Als erstes wird es zerlegt und alle Kanten werden entgratet. Dabei kann man gleich die „Flügel“ (Punkt B) des Mittelteils unten vorn abrunden. Diese liegen in den Kurven auf und sollen weder die Bahn beschädigen noch im Haftmittel steckenbleiben.

Dann wird geprüft ob die Teile gerade sind, sonst werden sie gerichtet. Die vordere Strebe (J-bar) sorgt dafür, dass das Pan nicht hängt und wie weit es sich vorn anheben lässt. Dazu prüft man, ob das Pan (Punkt A) tiefer als das Center liegt und evtl. auf der Bahn aufliegen kann. Das behebt man durch Tauschen der Strebe (J-bar) gegen eine dickere. Dabei kann es sein, dass die Löcher zu klein sind, hier muss unter Umständen etwas nachgearbeitet werden. Natürlich kann die Strebe auch unterlegt werden. Schaut man sich die Lagerung der hinteren Strebe an, fällt auf, dass diese im Ruhezustand nur in der Mitte (Punkt C) aufliegen soll.

Hier wird das Ganze interessant. Soll das Chassis perfekt funktionieren, liegen die vorderen Enden des Pans (Punkt D) auf den Flügeln nicht auf, sondern schweben zwei bis fünf Zehntel Millimeter darüber.



Das gibt dem Pan die Möglichkeit, sich über die Mittelaufgabe der hinteren Strebe zu bewegen.



Bei meinem Chassis lag das Pan linksseitig auf, ich habe die Ursache nach langem Suchen aber gefunden. Auch wenn die Seiten des Pans eben auf der Messplatte liegen, können sie dabei trotzdem unter Spannung stehen. Legt man das Pan auf die Messplatte und hebt eine Spitze (Punkt D) leicht an, folgt die

andere Seite später, weil das Material elastisch nachgibt. Beim Vergleich beider Seiten stellt man fest, dass das Anheben der jeweils anderen Seite unterschiedlich ist. Um das auszugleichen, müssen die



Seiten leicht gegeneinander gebogen werden. Das ist schwierig zu beschreiben und zu justieren. Damit das Pan zuletzt die perfekt mittige Ruheposition findet, kann man die vordere Strebe (J-bar) leicht unterfüttern.



Als letztes schaut man, ob das Pan hinten hängt, das kann auch mit wenig Aufwand mit Klebeband korrigiert

werden. Fertig.

Der Phoenix Motor von Mid-America Products

Das Reglement des NORDOSTCUP lässt 2019 den Einbau von 13D-Motoren testweise zu. Grund genug, sich einmal genauer mit dem Phoenix, der in der gleichen Wertung wie die Super 16D-Motoren gefahren werden darf, zu befassen.

Der Motor hat die gleichen Dimensionen wie Fox 10, Hawk7, Cheetah oder viele andere 13D-Motoren. Er ist geschlossen, jegliche Änderungen sind verboten. Lediglich die Achse darf gekürzt werden. Er ist etwa 24 Gramm schwer, 6 Gramm leichter als ein S16D.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Motoren sind die Magnete beim Phoenix nur geklebt und nicht mit Klammern fixiert. Dadurch kann beim mehrmaligen Löten am Gehäuse der Magnet gelöst werden. Der Motor ist dann unbrauchbar.

Der Motor ist bärenstark für einen 13D, die Kraft der Magnete beeindruckend. Leider ist der Anker in Chinaqualität gewickelt, die Motoren vibrieren ordentlich. Da dieser Motor aber gar nicht so hoch dreht, sollte man das nicht überbewerten.

Ich bin jetzt ein weiteres Klubrennen im Renncenter Hamburg gefahren, die optimale Übersetzung liegt etwa bei 1:3,2. Mit 11:35 bin ich 4,4 sec die Runde gefahren und war konkurrenzfähig. Lediglich die Leistungsspitze des Klubs fuhr vereinzelt 4,3 sec pro Runde. Der Motor verliert etwas Leistung wenn er heiß wird, das ist ein Punkt wo noch Erfahrung gesammelt werden muss.

Live slow, drive fast!

Ralf Hahn, Hamburg

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

