

# Speed

Das Slot Racing Magazin für den Norden und Osten  
Deutschlands

Saison 2019



## NORDOSTCUP 2019, 1. Lauf in Bannewitz

Zum Saisonstart des NORDOSTCUP 2019 am 26. Januar fanden 24 Slot-Racer bei zum Teil widrigen winterlichen Bedingungen den Weg nach Bannewitz. Der 1. Lauf der populären Rennserie wurde in diesem Jahr auf der 46m langen Holzbahn beim SRC Bannewitz e.V. durchgeführt, da sich die ExBerliner Bahn, die jetzt in Güstrow steht, noch im Wiederaufbau befindet. Die Bannewitzer Clubmitglieder hatten Bahn, Fahrerlager und Bar wieder bestens präpariert.

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. Mit den neuen Phoenix-Motoren wollten Jörn und Thomas ganz vorn mitmischen.



Die Quali über 1 min. gewann standesgemäß Micha Krause mit 12,52 Runden in der Minute, mit einer Fabelzeit von 4,703s. und noch schneller als im November.

Ihm folgten ins A-Finale: Stefan Ehmke, Thomas Gyulai, Frank Herzog (!), Ralf Hahn und Micha Wolf. Bemerkenswert die guten Quali-Ergebnisse der 4 Bannewitzer

Junioren, allen voran Eric Tänzer, der sich mit 10,70 R. sogar als 1. ins C-Finale fuhr.

Das D-Finale stand unter dem Motto: „Klein gegen Groß“. Fuhren doch hier die erst 10- bzw. 11jährigen Robert Klinge, Vincent Hoch und Robert Klaus aus Bannewitz ihr erstes „großes Rennen“ gegen gestandene Slot-Racer wie „Papi“ Brehmer, Peter Möller und Klaus Giebler.



Robert Klinge lieferte sich ein Kopf-an-Kopf-

Rennen mit Peter Möller, der mit einem Hawk7 in der Super-Liga Wertung fuhr. Robert gewann am Ende mit einer knappen halben Runde Vorsprung. „Papi“ Brehmer wurde Dritter.

Im C-Finale wollte Sven seine Quali-Platzierung aufbessern und führte das Feld von Beginn an. Nur Maik konnte halbwegs folgen. Eric fuhr sein bisher bestes Rennen und insgesamt 292 Runden, fast 30 Runden mehr als beim Rennen im November. Damit gewann er die Juniorenwertung.



Das B-Finale war mit Luca, Sigg, Jörn, Bodo, Robert Fenk und Peter überaus gutklassig besetzt. Jörn ließ seinem Phönix freien Lauf und gewann. Sigg und Robert konnten noch am Ehesten mithalten. Reichten die 341 Runden (knapp 57 R. im Schnitt) von Jörn am Ende sogar für einen Podestplatz?



Die Antwort gab es im A-Finale: Krausi legte los wie die Feuerwehr: 60 Runden auf Spur 1 und 61 Runden auf Spur 3. Damit hatte er schon mal 4 Runden Vorsprung vor Thomas und Stefan. In Lauf 3 fuhr sich Stefan auf P2, schon 6 Runden hinter Krausi.

Im 4. Lauf drehte Thomas wieder auf, Stefan hatte Probleme mit der Body nach einem Crash im Kreisel. Lauf 5 sah Thomas 59



schnelle Runden abspulen. Damit lag er nur noch 4 Runden hinter Krausi. Die Entscheidung sollte also im letzten Lauf fallen. Musste Krausi – wie im November – die Reifen wechseln?

Nein. Besonnen und reifenschonend rollte sein Wagen der Zielflagge entgegen. Zwei Runden dahinter Thomas mit dem schnellsten Phönix. Der Vorjahressieger - Ralf Hahn - wurde Dritter, drei Runden vor Jörn.

Michael Wolf  
SRC Bannewitz e.V.

## NORDOSTCUP 2019, 2. Lauf in Gotha

Zum zweiten Rennlauf des diesjährigen NOC fand sich ein Gutteil der Starter(innen) bereits am Freitag, 26. April 2019 beim SRC Gotha ([www.srcgotha.de](http://www.srcgotha.de)) ein. Im Rahmen des abendlichen Freitagstrainings konnten vereinzelt schon sehr vielversprechende Rundenzeiten von 5,1 Sekunden bei dem einen oder anderen Bierchen bestaunt werden.

Am Samstag, 27. April 2019 - dem eigentlichen Renntag - fanden sich schließlich 27 Starter(innen)



aus Hamburg, dem mecklenburgischen Güstrow, Bitterfeld, Bannewitz, dem badischen Walldorf, Plauen, Meiningen, Berlin und natürlich Gotha ein. Auch die frischengebackenen Wingcar-Europameister(innen) Michaela "Michi" Seyfarth (Plauen), Christian Meyer (Hamburg), Michael Kayser (Gotha) und Heiko Thinschmidt (Gotha) gaben sich die Ehre.

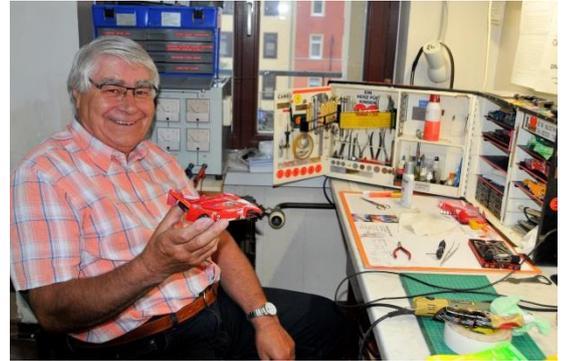


**Frank Herzog, voll konzentriert**

Nach der technischen Abnahme fand zunächst die Wahl des schönsten Slotcars statt. Altmeister Heinrich Baumann (in den siebziger und achtziger Jahren des vorherigen Jahrhunderts in den seinerzeitigen mecklenburgischen Slotracing-Hochburgen Wattmannhagen und Roggow aktiv) war Jury-Chef.

Die Wahl fiel auf das Modell des weiteren Altmeisters Manfred "Papi" Brehmer; 1m hochflexibles Silikonkabel "Neoxx extra geschmeidig" (NEG) gingen als Preis in

Manfreds Eigentum über.



Gegen 13:00 Uhr begann die Quali. Frank Herzog (Gotha) konnte hierbei mit einer blitzsauberen Fahrt, an deren Ende nach einer Minute 11,39 Runden zu Buche standen, brillieren. Der erste Wertungspunkt dieses Rennens ging somit an Frank.

Die Finalgruppen E und D verliefen was Crashhäufigkeit und Hektik betraf durchaus verschieden. In der E-Gruppe ging es sehr entspannt zur Sache: Heiko Thinschmidt, mit einem JK Hawk 7 Motor unterwegs, raste mit einem toll abgestimmten Slotcar umsichtig durchs Feld. Youngster Eric Tänzer (Bannewitz), der das erste Mal auf der anspruchsvollen Bahn fuhr, blieb jederzeit cool und legte ein gutes Rennen hin.

Heinrich Baumann (Güstrow), seit über 30 Jahren mal wieder am Regler, war solide mit einem JK Hawk 7 Motor unterwegs. Das recht hektische D-Finale konnte der ruhig bleibende René Metzner (Meiningen) knapp vor Sven Baumann (Güstrow) für sich entscheiden. Heiko (E-Finale, JK Hawk 7 Motor!!!) führte gleichwohl einstweilen das Fahrerfeld an.

Im C-Finale fanden sich Michel Landahl (Hamburg), Hans Peter Hoffmann (Walldorf), Siggie Hochstein (Berlin/ Bannewitz), Peter Knebel (Berlin) sowie Karsten Landahl (Hamburg) wieder. Michel hatte am meisten Speed und fuhr größtenteils sauber. Etwas langsamer war Hans Peter unterwegs - sein Fahrstil stand dem von Michel gleichwohl in nichts nach.

Siggie, Karsten und Peter konnten dem Gesamtpaket der beiden nicht vollends Paroli bieten. Im Laufe des Rennens setzte sich Michel, den Gruppensieg vor Augen, zusehends von Hans Peter ab. Siggie schickte sich nunmehr an, mit Hans Peter um den zweiten Platz in der Finalgruppe zu racen. Zum Rennende kreischten jedoch bei Michel und Siggie hörbar die jeweiligen Getriebe im Duett - Reparaturen wurden notwendig.

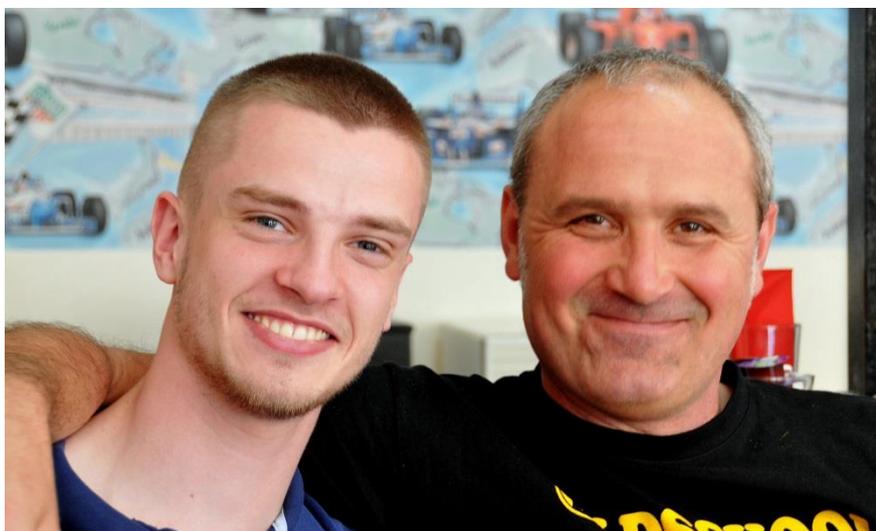
Michel kam zurück und setzte sein Rennen wie gewohnt fort. Währenddessen Siggie die technischen Probleme nicht mehr in den Griff bekam. Hans Peter und Michel fighteten in den letzten Rennminuten

um den Gruppensieg, den Michel mit etwa einer halben Runde Vorsprung knapp für sich entschied. Heiko blieb - nach wie vor - auf Platz 1 der bis dahin Gefahrenen.

Das B-Finale war mit Stefan Ehmke (Bannewitz), Rainer Borsutzki (Gotha), Micha Krause (Chemnitz/Bannewitz), Ralf Hahn (Hamburg), Uwe Lindner (Gotha) sowie Thomas Gyulai (Bannewitz) besetzt. Was den Gruppensieg anbelangte: Micha probierte es mit dem größten Speed und Rainer mit seinem, nur durch Dritteinwirkung negativ zu beeinflussenden, phänomenal präzisen Fahrstil.

Uwe, mit einem Phoenix-Motor im Chassis, war in beiden Belangen nur einen Tick hinterher. Ralf, Stefan und Thomas (mit Phoenix-Motor) waren wahlweise zu defensiv oder zu crashlastig unterwegs. Ohnehin wurde es - unfallbedingt - immer wieder mal hektisch im B-Finale. Micha gelang es mit einer knappen Runde vor Rainer den Gruppensieg zu erfahren. Damit führte er auch das Fahrerfeld, vor dem Start des A-Finales, an.

Im A-Finale hatten sich sodann Frank Herzog (Gotha), Luca Rath (Hamburg), Micha Kayser (Gotha), Christian Meyer (Hamburg), Jörn Bursche (Berlin) sowie Michi Seyfarth (Plauen) auseinander-zusetzen.



Luca und "Leo"

Micha konnten sich im Rennverlauf immer mehr von Luca und Christian absetzen.

Aufgrund technischer Probleme verpasste Jörn (mit Phoenix-Motor) den Rennstart und kam auch nach der Reparatur nicht mehr konzentriert in das Rennen. Es entspann sich bis etwa zur Rennmitte ein spannender Fünfkampf bei dem Rundenzeiten unter 5,2 Sekunden Pflicht waren. Leider streikte Michis Motor zum Ende des vierten Turns und ihr Rennen war gelaufen. Frank und

Wenn auch Luca noch eine 5,0xx`er Zeit in die Bahn brannte, konnte er den beiden Gothaern - bedingt durch ein paar Rausfaller zu viel - nicht mehr folgen. Christian musste diesbezüglich schon früher Leine lassen. Frank konnte sich schlussendlich mit passablen drei Runden Vorsprung gegen Micha durchsetzen. Das Podium des 2. Laufes des NOC 2019 setzte sich aus Frank, Micha (Kayser) sowie Luca als Drittplatziertem zusammen.

Vielen Dank an das Team des SRC Gotha und allen Starter(innen)!

JB

## **NORDOSTCUP 2019, 3. Lauf in Hamburg**

Diesmal wurde der Hamburger Termin etwas unglücklich gewählt, am Wochenende nach Himmelfahrt fand der dritte Lauf des NOC auf dem Überseering bei Michael Franz statt. Immerhin 15 Starter fanden

sich trotzdem ein, es reisten fast alle Fahrer bereits Freitag an. Die 40 m lange, fünfspurige Bahn war gut präpariert, das Training war entspannt.

Am Samstag konnte der Start eine halbe Stunde vorgezogen werden, da alle Fahrer ihre Vorbereitungen abgeschlossen hatten. In der Qualifikation zeigte sich bereits, wer Siegesambitionen hat. Fünf Hamburger fuhr über 13 Runden in der Minute und bildeten das A-Finale, allen voran Lokalmatador Christian Meyer mit 13,78 Runden.

Christian war der einzige S16D-Fahrer der Gruppe, Michel Landahl, Klaus Clevers, Michael Franz und Peter Riemer nutzten den Phoenix als Antrieb für ihre Boliden. Doch auch weiter hinten war es interessant. Jürgen Brand als einziger Fahrer mit einem Hawk 7, fuhr auf den 9 Platz, vor fünf S16D-Fahrern, darunter auch Mitfavorit Ralf Hahn.

Die 3 Finalgruppen waren schnell zusammengestellt, die Gruppe C mit Mike Zeband, Klaus Giebler, Giovanni Russo, Moni Hochstein und Peter Knebel begann das Rennen. Mike war der schnellste Fahrer der Gruppe, genehmigte sich aber eine Baupause. Klaus fing verhalten an, steigerte sich mit jedem Lauf, trotzdem reichte es nur für Platz 14.

Peter Knebel fing gut an und wurde immer schneller, es wurde ein guter 10. Platz vor Giovanni R. aus Hamburg. Monika fuhr konstant, sie litt aber unter der permanenten Unruhe dieser Gruppe, die ständigen Unterbrechungen ließen keinen Rhythmus zu.

Karsten Landahl, Sigi Hochstein, Jörn Bursche, Jürgen Brand und Ralf Hahn bildeten die Finalgruppe B. Sie begannen ruhiger als die vorherige Gruppe und zeigten deutlich, dass sie vorn mitmischen wollten.

Jürgen Brand fuhr mit dem Hawk 7 ein konstantes, unauffälliges Rennen. 340 Runden wären drin gewesen, leider fiel sein Fahrzeug im letzten Lauf unreparabel aus. Sigi konnte dem Speed der anderen nicht folgen, Ralf hatte anscheinend Winterreifen aufgezogen und war nur wegen des Heimvorteils vor ihm.



Karsten und Jörn kämpften um den Gruppensieg und schenken sich nichts. Jörn konnte sich deutlich absetzen, er gewann die Gruppe; bis die Bodenfreiheit kontrolliert wurde. Dieser Fauxpas warf ihn letztendlich auf Platz 7 zurück.

Finalgruppe A; vier Phoenix gegen einen S16D, bis jetzt war es in diesem Jahr andersherum gewesen.

Schnell zeigte sich, dass hier zwei Fahrer um den Sieg kämpften, Michel Landahl mit einem Phoenix und Christian Meyer mit einem S16D. Im ersten Lauf lag Michel mit 80 Runden zwei Runden vor Christian auf Spur 1, im zweiten Lauf konterte Christian mit 81 Runden zu 79 von Michel.

Klaus und Peter konnten nicht mehr folgen, Michael Franz kämpfte engagiert, musste aber dennoch abreißen lassen.

Im dritten Lauf legte Michel 83 Runden vor, Christian fuhr wieder 81 Runden. Das zeigt die Klasse der Fahrer deutlich, mehr als 80 Runden sind schon eine Ansage!

Im vierten Lauf fuhren beide 82 Runden, aber im letzten Lauf toppte Michel noch einmal und fuhr 84 Runden, Christian „nur“ 79. Michel gewann als erster Phoenix-Fahrer einen Nordostcuplauf mit beachtlichen 408 Runden vor Christian mit 401 Runden und Michael Franz mit 387 Runden.

Es scheint, dass der Phoenix auf Bahnen mit einer bestimmten Charakteristik mehr als ebenbürtig ist. Ich bin gespannt, wie sich das Verhältnis im nächsten Jahr ändert, wenn die PS-700 Anker zugelassen sind.

Ralf Hahn

## **NORDOSTCUP-Finale 2019, 4. Lauf in Güstrow**

Bei hochsommerlichen Temperaturen machte das Fahrerfeld des NORDOSTCUP 2019 am 30./31.08.2019 Station in der mecklenburgischen Barlach-Stadt Güstrow. Zum ersten Mal seit 1982 richteten damit Matthias Vahrenholt und Sven Baumann wieder ein SRC-Rennen in dieser Region aus und knüpften nach ca. 35 Jahren an die traditionsreiche Geschichte ihres alten Clubs „SRC Wattmannshagen“ an.

Dabei war die Rennbahn aber keine Unbekannte, sondern die ehemalige Rennbahn der IGSR Berlin, die die Slot-Racer aus Berlin nach der Kündigung ihres Bahnraumes in guten Händen wissen wollten. Dank der tatkräftigen Unterstützung von Ralf Hahn, Luca und Rainer Rath sowie Jörn Bursche und auch Peter Möller sowie Micha Krause präsentierte sich die Rennbahn nach vielen Arbeitsstunden in tadellosem Zustand.



Bereits am Freitag reisten einige Slot-Racer an, um in einem freien Training ihre Modelle abzustimmen und sich nach dem Umbau des Fahrerstandes an das neue Fahrgefühl zu gewöhnen. Recht früh zeigte sich hier, dass der alte S16D-Motor vom Phoenix-Motor überflügelt werden könnte. Doch wird sich diese Vermutung am Samstag im Rennen auch bestätigen? Bei Bier und Bratwurst konnte hierzu ausgiebig gefachsimpelt werden.

Der Samstag war straff getaktet, denn im benachbarten Teterow gastierte der Speedway - Grand Prix mit den 16 weltbesten Fahrern dieses spektakulären Sports, den sich einige Slot-Racer nicht entgehen lassen wollten. Pünktlich trafen dann auch alle 30 gemeldeten Starter aus Hamburg, Berlin, Bannewitz und Chemnitz sowie aus Bitterfeld und natürlich Güstrow ein, so dass nach dem organisierten Training bereits ab 11:00 Uhr die Abnahme erfolgen konnte.

Die lokale Presse ließ es sich anschließend nicht nehmen die Einweihung der Rennbahn mit dem symbolischen Durchschneiden eines Startbandes durch den „Alterspräsidenten“ Heinrich Baumann zu dokumentieren. Selbstverständlich gab es anschließend für jeden Starter noch ein Glas Sekt – für den jüngsten Slot-Racer Eric Tänzer ein Glas Orangensaft.

Die Wahl des schönsten Modells nahm anschließend Kim vor. Sie wählte das Modell von Christian Meyer, so dass sich erstmals die dunkle Seite der Farbpalette durchsetzen konnte. Herzlichen Glückwunsch an Christian!



Pünktlich 11:45 Uhr starteten die Qualifikationen. Hier bestätigte sich schon die Vermutung aus dem freien Training. Angeführt von Michel Landahl, der die schnellste Runde in 2,80 Sekunden fuhr und die Top-Qualifikation mit 21,27 Runden setzte, folgten auf den weiteren Plätzen zunächst Modelle mit Phoenix-Motoren. Erst auf den Plätzen 4 und 5 folgten mit Sven Baumann und Micha Krause die ersten S16D-befeuerten Modelle mit 2,91 Sekunden bzw. 20,30 und 19,97 Runden.

Danach mischte sich das Starterfeld bunt – darin bereits auf Platz 9 Jürgen Brand mit dem schnellsten Hawk 7. Er fuhr 3,08 Sekunden und 19,38 Runden.

Das E-Finale stand an. Hier traf Heinrich Baumann, der es sich mit seinen 76 Jahren nicht nehmen ließ, auf der neuen Heimbahn nach vielen Jahren mal wieder zum Fahrregler zu greifen auf den jüngsten Starter Eric Tänzer sowie auf Thomas Gyulai (beide Bannewitz), Peter Möller und Jörn Bursche (beide Berlin) und Rainer Rath (Hamburg). In den insgesamt sehr ruhig ausgetragenen Läufen war Heinrich sichtlich bemüht, sein Modell in der Spur zu halten und möglichst kein Risiko einzugehen. Dennoch gab es sehenswerte Kopf-an-Kopf-Runden mit Rainer.

Im 5. Lauf streikte das Modell von Peter, der daraufhin nach insgesamt 330,00 Runden aufgeben musste. Die so im 6. Lauf freigewordene Spur irritierte offensichtlich Thomas, der erst nach einigen Runden bemerkte, auf der anderen Spur fahren zu müssen. Dennoch schloss er sein Finale mit 520,45 Runden ab, während Rainer auf 511,46 Runden, Heinrich auf 493,44 Runden und Eric auf 478,14 Runden kamen. Der immer schnelle Jörn führte das Finale mit 570,76 Runden an. Wie weit wird er in der Endabrechnung damit kommen?

Etwas ruppiger ging es anschließend im D-Finale zu. Hier trafen Monika Hochstein und Klaus Giebler aus Berlin auf Peter Riemer und Klaus Clevers aus Hamburg sowie auf Bodo Bülow aus Bitterfeld und auf Jörg Klotz aus Güstrow – letzterer nun auch im reiferen Alter nach etwa 35 Jahren Slot-Racing-Abstinenz. Während Jörg im Verhältnis zu seiner soliden Leistung aus der Qualifikation wohl etwas der Mut verließ und er sein hübsches „Emil-Modell“ (lackiert in den Farben des Speedway-Asses Emil Sayfutdinov) nicht beschädigen wollte, zog Klaus aus Hamburg Runde für Runde davon und entschied dieses Finale mit 502,43 Runden für sich.

Dahinter entspann sich ein Dreikampf zwischen Bodo, Monika und Peter, die durchaus etwas robuster zur Sache gingen. Am Ende hatte hier Bodo mit 495,35 Runden die Nase vor Monika mit 488,58 Runden und Peter mit 485,74 Runden. Jörg schloss dahinter mit 454,86 Runden ab und verwies Klaus aus Berlin mit 448,35 Runden auf den letzten Platz in dieser Gruppe.



Es folgte das C-Finale - ein Berliner Clubrennen, wäre da nicht Matthias Vahrenholt aus Güstrow, der es mit Peter Knebel, Siggie Hochstein und Mike Zeband, Heinz Steusloff sowie Béla Möller aufnehmen musste.

Hier ging es noch ruppiger zu, als im D-Finale zuvor. Die Rennleitung musste hier das eine oder andere Mal einschreiten, um die gecrashten Boliden zu ordnen. Hiervon unbeeindruckt zog Matthias seine Runden.

Das mit einem Phoenix-Motor befeuerte Modell zog wie auf Schienen seine Kreise und offensichtlich ließ das Training in den Tagen zuvor ihm die neue Heimbahn weiter ans Herz wachsen. Am Ende führte er diese Finalgruppe an, musste aber wegen Unterschreitens der Bodenfreiheit einen 5%igen Rundenabzug hinnehmen.

Schade, so blieb ihm statt des 9. Gesamtplatzes nur der 17. Gesamtplatz in der Endabrechnung mit 507,82 Runden. Die

kleine Berliner Clubmeisterschaft ging an Peter mit 536,45 Runden vor Mike mit 528,57 Runden und Siggie mit 499,21 Runden sowie Béla mit 497,58 Runden. Heinz konnte dem Tempo in dieser Finalgruppe nicht folgen und schloss mit 457,98 Runden ab.

Mit dem B-Finale kehrte wieder etwas mehr Ruhe und Übersicht ein. Die Bannewitzer Routiniers Micha Wolf und Stefan Ehmke trafen hier auf die Hamburger Christian Meyer und Christian Himstedt sowie die Berliner Thomas Wendt und Jürgen Brand. Konnten sie die bisher bestehende Bestmarke von Jörn aus dem E-Finale knacken?

Während in diesem Finallauf ohne größere Vorfälle sich Stefan Runde um Runde absetzen konnte, entbrannte zwischen Micha und Christian Meyer ein sehenswerter Zweikampf, in dem beide ihre Boliden Rad an Rad über die Piste peitschten. Letztlich hatte Micha mit 549,76 Runden die Nase äußerst knapp vor Christian, der auf 549,62 Runden kam.

Mit deutlichem Abstand folgte dann Jürgen mit 516,68 Runden, hinter dem Christian Himstedt mit 513,72 Runden abschloss. Thomas konnte in dieser Gruppe sein gutes Ergebnis aus der Qualifikation nicht bestätigen und erreichte nur 493,44 Runden. In seinem Lauf auf der Spur 1 verlor er mehr als 20 Runden. Und konnte Stefan Jörn noch einfangen? Nein, seine 566,19 Runden reichten hierfür nicht. Es führte weiterhin Jörn.

Gegen 16:20 Uhr stand das A-Finale an. Michel Landahl begann als Top-Qualifikant auf der Spur 1 und musste es mit Ralf Hahn, seinem Vater Karsten und Luca Rath (alle aus Hamburg) sowie mit Micha Krause aus Bannewitz und Sven Baumann aus Güstrow aufnehmen. Recht früh zeichnete sich ab, dass die S16D-Motoren auf dieser kurzen Rennbahn den leichteren Phoenix-Motoren unterlegen sind.



Während Micha seinen Boliden nahezu optimal ausquetschte und schließlich auf 581,76 Runden kam, steckte das Modell von Sven im Haftmittel fest. Er hatte bei seiner Reifenwahl auf „JK soft“ gesetzt und sich mit dem zunehmenden Grip-Niveau verpokert. Statt der 2,90 Sekunden pro Runde kam Sven nur noch auf konstante 3,13 Sekunden und erreichte in der Endabrechnung nur 521,85 Runden – zu wenig, für einen Podestplatz.

Um die Spitze kämpften Kopf-an-Kopf Michel und Ralf. Der Youngster setzte sich mit 608,84 Runden vor dem Routinier mit 602,34 Runden durch. Luca schloss das Finale mit 570,76 Runden ab, während es Karsten noch einmal spannend machte: Er lag in der letzten Minute nach einem Defekt an der Hinterachse wieder hinter Sven, der aber, um dem Schicksal seines Clubkameraden Matthias zu entgehen, 10 Sekunden vor Rennende sicherheitshalber die Reifen wechselte. In dieser Zeit konnte Karsten wieder an Sven vorbeiziehen und mit 522,30 Runden seinen Finallauf beenden.

Der 4. Lauf des NORDOSTCUP ging damit an Michel Landahl aus Hamburg, der zugleich auch den Wanderpokal „Berliner Bär“ in Empfang nahm. Zusammen mit der Top-Qualifizierung und der schnellsten Rennrunde von 2,74 Sekunden gewann Michel an diesem Tag alle Wertungen und war somit „Racer Of The Day“ – eine tolle Leistung, der wir applaudieren!

Ein herzliches Dankeschön auch an Kerstin aus Berlin, die sich liebevoll um das Catering gekümmert hat. Wir sehen uns hier wieder zum NORDOSTCUP 2020 – bis dahin!

S.B.

## NORDOSTCUP 2019 Ergebnisse

Platz	Name	Club	1. Lauf	2. Lauf	3. Lauf	4. Lauf	Summe	Streich	Total	Starts
			26.01.19	27.04.19	01.06.19	31.08.19				
			Bannewitz	Gotha	Hamburg	Güstrow				
1	Michael Krause	Bannewitz	51	43	0	45	139	0	139	3
2	Michel Landahl	Hamburg	0	30	50	51	131	0	131	3
3	Ralf Hahn	Hamburg	45	35	39	47	166	35	131	4
4	Christian Meyer	Hamburg	0	39	48	35	122	0	122	3
5	Jörn Bursche	Berlin	43	24	37	41	145	24	121	4
6	Luca Rath	Hamburg	21	45	0	43	109	0	109	3
7	Stefan Ehmke	Bannewitz	37	33	0	39	109	0	109	3
8	Thomas Gyulai	Bannewitz	47	27	0	28	102	0	102	3
9	Karsten Landahl	Hamburg	0	25	43	30	98	0	98	3
10	Peter Knebel	Berlin	33	23	31	33	120	23	97	4
11	Siggi Hochstein	Bannewitz	39	18	35	22	114	18	96	4
12	Mike Zeband	Berlin	29	19	28	31	107	19	88	4
13	Sven Baumann	Güstrow	31	26	0	29	86	0	86	3
14	Frank Herzog	Gotha	28	51	0	0	79	0	79	2
15	Michael Wolf	Bannewitz	41	0	0	37	78	0	78	2
16	Monika Hochstein	Berlin	27	20	29	17	93	17	76	4
17	Jürgen Brand	Berlin	22	0	26	27	75	0	75	3
18	Bodo Bülau	Bitterfeld	30	21	0	20	71	0	71	3
19	Klaus Clevers	Hamburg	0	0	41	23	64	0	64	2
20	Klaus Giebler	Berlin	20	0	27	12	59	0	59	3
21	Erik Tänzer	Bannewitz	26	17	0	15	58	0	58	3
22	Peter Riemer	Hamburg	0	0	33	16	49	0	49	2
23	Michael Kayser	Gotha	0	47	0	0	47	0	47	1
24	Manfred Brehmer	Gotha	23	22	0	0	45	0	45	2
25	Michael Franz	Hamburg	0	0	45	0	45	0	45	1
26	Rainer Rath	Hamburg	0	16	0	25	41	0	41	2
27	Rainer Borsutzki	Gotha	0	41	0	0	41	0	41	1
28	Thomas Wendt	Berlin	19	0	0	19	38	0	38	2
29	Uwe Lindner	Gotha	0	37	0	0	37	0	37	1
30	Robert Fenk	Chemnitz	35	0	0	0	35	0	35	1
31	Peter Möller	Berlin	24	0	0	11	35	0	35	2
32	Heinrich Baumann	Güstrow	0	14	0	18	32	0	32	2
33	Heiko Thinschmidt	Gotha	0	31	0	0	31	0	31	1
34	Giovanni Russo	Hamburg	0	0	30	0	30	0	30	1
35	Hans Peter Hoffmann	Walldorf	0	29	0	0	29	0	29	1
36	Rene Metzner	Meiningen	0	28	0	0	28	0	28	1
37	Christian Himstedt	Hamburg	0	0	0	26	26	0	26	1
38	Robert Kling	Bannewitz	25	0	0	0	25	0	25	1
39	Matthias Vahrenholt	Güstrow	0	0	0	24	24	0	24	1
40	Béla Möller	Berlin	0	0	0	21	21	0	21	1
41	Vincent Hoch	Bannewitz	18	0	0	0	18	0	18	1
42	Robert Klaus	Bannewitz	17	0	0	0	17	0	17	1
43	Michaela Seyfarth	Plauen	0	15	0	0	15	0	15	1
44	Heinz Steusloff	Berlin	0	0	0	14	14	0	14	1
45	Jörg Klotz	Güstrow	0	0	0	13	13	0	13	1

grün = mit Qualipunkt

rot = Rundenabzug wegen Bodenfreiheit

dis = Disqualifiziert

lila = Super Liga

braun Junioren Wertung

blau Senioren Wertung

## Super Liga (mit Hawk 7-Motoren)

Platz	Name	Club	1. Lauf 26.01.19	2. Lauf 27.04.19	3. Lauf 01.06.19	4. Lauf 31.08.19	Summe	Streich -1	Total	Starts
			Bannewitz	Gotha	Hamburg	Güstrow				
1	Jürgen Brand	Berlin	22	0	26	27	75,0	0	75,0	3
2	Rainer Rath	Hamburg	0	16	0	25	41,0	0	41,0	2
3	Peter Möller	Berlin	24	0	0	11	35,0	0	35,0	2
4	Heinrich Baumann	Güstrow	0	14	0	18	32,0	0	32,0	2
5	Heiko Thinschmidt	Gotha	0	15,5	0	0	15,5	0	15,5	1
6	Jörg Klotz	Güstrow	0	0	0	13	13,0	0	13,0	1

## 10 Jahre NORDOSTCUP – ein kurzer Blick zurück

Um der kleinen Flexi-Szene wieder zu mehr Attraktivität zu verhelfen, beschlossen Jörn Bursche und Ralf Hahn im Jahre 2009, eine überregionale, kostengünstige Rennserie zu organisieren. Die Clubs in Hamburg, Berlin und Bannewitz waren begeistert und unterstützten das Vorhaben. Der Bannewitzer Michael Wolf komplettierte das Veranstalterteam.

Schon die erste Saison, 2010, war ein Erfolg, im weiteren Verlauf beteiligten sich mehrere Clubs am NORDOSTCUP, sowohl als Teilnehmer als auch als Veranstalter. Durch die Sammlung von Ergebnissen und Rennberichten im Magazin „Speed“ lässt sich die Entwicklung der Fahrer und der Serie wunderbar nachvollziehen.

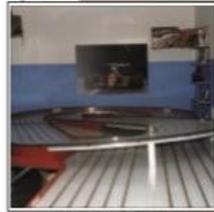
Dass die Klasse Production 1:24 (Flexis) hart umkämpft und die Leistungsspitze ausgeglichen ist, sieht man deutlich, wenn man die Ergebnisse analysiert. Mit 7 Einzelsiegen führt Michael Krause vor Luca Rath (6) und Christian Meyer (5). In 10 Jahren gab es 16 verschiedene Sieger von insgesamt 41 NOC-Läufen.

Luca Rath fuhr 7 Topqualis, Jörn Bursche, Michael Krause und Christian Meyer jeweils 6.

Die meisten Wertungspunkte über alle Rennen fuhr Ralf Hahn (1220) ein, gefolgt von Jörn Bursche (1209) und Luca Rath (1120).

Es ist Michael Wolf als einzigem gelungen, die Rennserie dreimal (2010, 2012, 2017) zu gewinnen. Ralf Hahn (2017, 2018) und Jörn Bursche (2013, 2016) gelang dies je zweimal.

Am NORDOSTCUP nahmen bis jetzt 124 Fahrer teil.



Hamburg (1991)



Minden (2000)



Mettmann  
(1989, 1993, 1995, 1996, 1998, 2001)



Köln (1987, 1992, 1999)



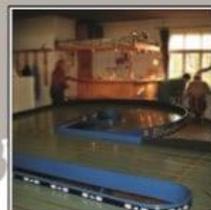
Stolberg (2003)



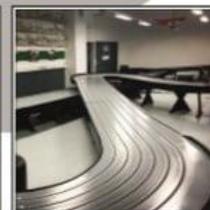
Saarbrücken (1994)



Pforzheim (1988, 2004)



Woringen (1990, 1997, 2002)



Bannewitz (2019)



Detlef Ohsiek (01.06.1946-20.07.2016)  
Mitgründer und langjähriger  
Vorsitzender des DSRV und der DFxO

## SLOT-RACING GESCHICHTE

- 1935** Charles Woodland entwickelt das Prinzip der Slot-Racing-Rennbahn
- 1957** Die englische Firma „Mini- Models“, die später ihre Produkte unter dem bekannteren Namen „Scalextric“ verkaufte, bringt ein Modellrennbahnssystem im Maßstab 1:27 auf den Markt.
- 1963** Gründung des 1. Stolberger Scalextric Club von Karl Küpper und Theo Küpper
- 1964** Deutsche Scalextric-Meisterschaft in Berlin (West)
- 1973** Gründung des Deutschen-Slot-Racing-Verband, D. Bock
- 1974** Erste DDR-Meisterschaft mit Prefo-Bahn und Modellen
- 1978** Offizielle Gründung des Deutschen Slot Racing Verband von 1978 e.V. mit Sitz in Köln
- 1986** „FlexiCar“ von Parma mit 16D-Motor zum Komplettpreis von 25 €
- 1986** Detlef Ohsiek und Kalle Stenten gründeten die Deutsche Flexicar Organisation DFxO
- 1987** Ausschreibung der ersten Flexi-Meisterschaft als Teamrennen
- 1993** Der Deutsche Slotracing Verband (DSRV) wird aufgelöst. Dadurch wurde die DFxO, zuvor nur eine Abteilung des DSRV, defacto zum Dachverband des deutschen Slotracing.
- 1998** Die DFxO, wurde aufgrund ihrer Rolle als Dachverband in Slot-Racing-Connection (SlotCon) umbenannt
- 2004** Letzte deutsche Meisterschaft, Auflösung der SlotCon mangels Interesse und Initiative
- 2010** Start der Rennserie Nordostcup
- 2015** Start der Rennserie Westcup (nach Nordostcup Reglement)
- 2019** 19. Deutsche Flexi-Meisterschaft in Bannewitz

## Deutsche Flexi-Meisterschaft 2019 in Bannewitz

Nach 15 Jahren Pause fand am 30.11.2019 in Bannewitz wieder eine deutsche Flexi-Meisterschaft statt und interessanter Weise auf derselben Bahn wie im Jahr 2004 – nur damals noch in Pforzheim.

Großer Dank gilt an dieser Stelle Ralf Hahn, der als Hauptinitiator und Antreiber nicht nur die schon längere Zeit vorhandene Idee zum Wiederaufleben dieser Veranstaltungen in die Tat umsetzte, sondern auch ein einheitliches Reglement mit allen Beteiligten zusammen geschaffen hat. Schließlich galt es die verschiedenen Rennserien wie Nordostcup, Westcup und Südcup unter einen Hut zu bringen. Super, dass aus allen Rennserien Racer dabei waren.

Neben den üblichen Rahmenbedingungen wie Blechchassis, dem ProSlot SpeedFx S16D Motor (Bestellnr. PS-2001) und den LMP, GT1, GTR bzw. Tourenwagen Karossen wurde der Anker PS-700 S16D „CUP-tagged“ festgelegt. Dieser wird im Vergleich zum PS-2007 in den USA maschinell gewickelt und hat den großen Kollektor mit einer Vorverdrehung von 45°, wobei die Schwankungen dabei doch recht erheblich sind.

Der SRC Bannewitz und seine fleißigen Helfer hatten mit ihren Räumlichkeiten den passenden Rahmen geschaffen und so waren insgesamt 39 Slotracer aus allen Teilen der Republik inklusive zweier internationaler Starter angereist. Theo aus Belgien und Rob aus den Niederlanden kennen die Bahn noch aus ihren Pforzheimer Tagen.

Zur Einstimmung hatten die Hamburger noch zwei große Plakate vorbereitet – eins mit allen Ergebnissen der vorangegangenen Meisterschaften von 1987 an (mit vielen bekannten Namen des deutschen Slotracings und einigen aktiven Teilnehmern) und eins mit einem kurzen Abriss der Slot-Racing Geschichte sowie Bildern aller Bahnen, wo eine Flexi-Meisterschaft stattgefunden hat.

Am Freitag im Training zeigte sich, dass die neuen Anker die Rundenzeiten um einige Zehntel drücken würden. Nachdem am Samstag alle Teilnehmer angereist waren und nochmal die Autos getestet wurden, ging es mit der Quali los. Wie zu erwarten ging es sehr eng zu und das Niveau war in der Spitze hoch und ausgeglichen, so dass man mit 12 Runden nicht mal im A-Finale landete. Schnellster war nach der Quali Luca Rath, vor Robert Fenk und Michel Landahl.

Da es auch eine separate Junioren- und Seniorenwertung gab, ging es in jedem Finallauf schon um die ersten Platzierungen. Los ging es dann mit dem G-Finale. Hier wollte Vincent Hoch als Junior seine verkorkste Quali wieder gut machen und gewann seine Gruppe gegen die deutlich erfahreneren Kollegen Rob Duurland, Markus Kassel, Klaus Giebler und Jürgen Schnaus. Das sollte am Ende zu Platz 3 in der Juniorenwertung reichen.

Das F-Finale gewann Jörg Klinke vor Jo Eder, Joachim Möschk, Rainer Rath und Peter Möller.

Im E-Finale war Mike Zeband mit Abstand der Schnellste und kam am Ende auf einen guten 12. Platz. Dahinter kämpften Bela Möller, Moni Hochstein, Robert Klaus und Thomas Wendt um eine gute Platzierung. Vor allem für Moni und Robert ging es um die Top 3 in ihren Wertungen. Für Robert Klaus reichte es knapp nur zum 4. Platz in der Juniorenwertung. Moni landete trotz einiger Schwierigkeiten auf dem 3. Platz der Seniorenwertung.

Danach kam das D-Finale mit Daniel Sickelmann, Robert Klinge, Matthias Vahrenholt, Theo Vanginderhuysen, Jürgen Brand und Peter Knebel. Daniel hatte gleich im ersten Lauf einen technischen Defekt und Theo erwischte das gleiche Schicksal im letzten Lauf. Beide vergaben so eine bessere Platzierung. Peter Knebel fuhr mit seinem Ergebnis auf den 2. Platz der Seniorenwertung und Robert Klinge schaffte das gleiche auch in der Juniorenwertung.

Im C-Finale fuhren Bodo Bühlau, Thommy Kühn, Siggie Hochstein, Dieter Böckmann, Peter Sickelmann und Eric Tänzer. Dieter setzte sich gleich an die Spitze, wurde am Ende aber fast noch von Thommy eingeholt. Am Ende bedeutete das für beide Platz 8 und 9. Siggie sicherte sich mit einer konstanten Leistung den Sieg in der Seniorenwertung. Eric konnte auf Grund mehrmaliger Boxenstopps nicht sein Leistungsvermögen zeigen. Die Tränen über die verpasste Top 3-Platzierung bei den Junioren werden Ansporn für die kommenden Rennen sein.

Das B-Finale hatte mit Tim Gürtzgen, Stefan Ehmke, Karsten Landahl, Jörn Bursche, Michael Wolf und Thomas Gyulai schon einige Kandidaten auf eine vordere Platzierung. Stefan fuhr von Anfang an vorne weg, Tim und Michael erstmal knapp dahinter. Allerdings war der gesamte Lauf von einer gewissen Unruhe geprägt.

Alle außer Tim konnten nie konstant ihre Leistung auf die Bahn bringen und hatten auch mit ihren Autos das eine oder andere Problem.



Stefan gewann zwar diese Gruppe, aber für ganz vorne sollte das nicht reichen – am Ende Platz 5. Tim kam bei seinem ersten Rennen auf dieser Bahn super zurecht, fuhr schnell und konstant und belegte insgesamt den 7. Platz.

Und wie so oft kam das Beste am Schluss im A-Finale. Luca Rath, Robert Fenk, Michel Landahl, Sven Baumann, Ralf Hahn und Micha Krause kämpften um den ersten Flexi-Meistertitel seit 15 Jahren. Nicht ganz überraschend machte Micha dass, was er wie kaum ein anderer kann – er legt vor und fährt das Ganze dann kontrolliert zu Ende.

Diesmal fuhr er im ersten Lauf auf Spur 6 fehlerfrei 61 Runden und hatte gleich mal 3 Runden Vorsprung. Im zweiten Lauf folgten 62 Runden, dann noch zweimal 61 Runden und 6 Runden Vorsprung. Damit war die Sache so gut wie entschieden, nur Michel konnte mit zweimal 62 Runden den Rückstand vor dem letzten Lauf auf 3 Runden reduzieren. Aber am Sieg von Micha Krause konnte auch er nichts mehr ändern.

Glückwunsch zum verdienten deutschen Meistertitel. Michel wurde am Ende zweiter und Sieger der Juniorenwertung. Ralf und Luca kämpften um den dritten Platz, wobei Ralf das bessere Ende für sich hatte. Bei Robert und Sven wäre mehr drin gewesen, für Robert reichte es zumindest noch zum 6. Platz.



Am Abend gab es die Siegerehrung mit Nationalhymne und danach ein leckeres vorweihnachtliches Buffet. Alle waren sich einig, dass diese Veranstaltung wieder einen festen Platz im Rennkalender bekommen soll – nächstes Jahr findet die deutsche Flexi-Meisterschaft in Hochmoor statt.

Nicht unerwähnt soll auch bleiben, dass zwei alte Slotracing-Bekannte vorbeigeschaut haben. Roland Köhler besuchte uns am Freitag und Dieter Bock nutzte das Wochenende nicht nur um beim Rennen zuzuschauen, sondern auch mit seiner Frau zu einem Besuch in Dresden.

SE



Ehrung der Senioren



Ehrung der Junioren



## 1. Lauf des EuroCup 2019 in Gotha

### Eurosport G12

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Luca Rath	382.35	4.260
2. Martin Hojer	374.05	4.336
3. Jiří Míček sen.	370.39	4.315

21 Starter

### Eurosport open

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Jiří Míček sen.	432.37	3.763
2. Luca Rath	412.90	3.918
3. Ulli Pietsch	407.47	3.880

18 Starter

## 2. Lauf des EuroCup 2019 in Plzeň

### Eurosport G12

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Ulli Pietsch	707.02	2.399
2. Ludek Piskač	685.08	2.530
3. Milos Hojer.	677.09	2.625

14 Starter

### Eurosport open

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Ulli Pietsch	875.03	1.906
2. Jiří Míček sen.	820.03	1.878
3. Jiří Míček jun.	817.01	1.873

12 Starter

### 3. Lauf des EuroCup 2019 in Brühl

#### Eurosport G12

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Heiko Thinschmidt	616.50	2.688
2. Uli Pietsch	573.37	2.736
3. H.P. Hoffmann	562.86	2.943

14 Starter

#### Eurosport open

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Uli Pietsch	714.98	2.308
2. Jiří Míček sen.	673.96	2.248
3. Burkhard Werner	636.15	2.610

11 Starter

### 4. Lauf des EuroCup 2019 in Prag

#### Die Leiden des Herrn B. – warum technische Bahnen glücklich machen

(Der etwas andere Rennbericht aus Prag.)

Wer von uns Slot-Racern ist nicht schon einmal von einem Kollegen angesprochen worden, bei einem Rennen auf einer technischen Bahn in Tschechien zu starten. Seit mehr als 30 Jahren gibt es die Verbindung zu tschechischen Clubs und seither fanden hier auch immer grandiose Rennen statt. Ein Blick in die historische „Speed“ aus jener Zeit lohnt sich. Auch heute bieten die Clubs, allen voran in Prag, Pardubice und Lustenice, Rennen in den Eurosport-Klassen an, aber auch in den spezielleren SPCV- und Honda-Cups.



Diejenigen, die von uns üblichen Verdächtigen bei diesen Rennen schon einmal gestartet sind, sagen unisono: „Die technischen Bahnen dort sind so schwer zu fahren, da brauchst du ewig, um ein vernünftiges Setup und fahrerisch deinen Rhythmus zu finden. Und wenn es dann halbwegs läuft, fahren dir die tschechischen Kollegen noch um die Ohren und das Rennen ist vorbei.“ Das motiviert!

Vom 08.11.2019 bis zum 10.11.2019 war es wieder soweit. Auf der Prager

Rennbahn wurde ein Lauf zum EuroCup 2019 in den Klassen ES G12 und ES 24 ausgetragen. Herr B. aus

G. wollte es also wissen und meldete für dieses Rennen. Akribisch bereitete er seine Modelle vor, jeweils eins zum „Rundenfressen“ im Training (schließlich musste ja der Finger weich werden) und eins für die Rennen. Gut, dass er dabei auf die Setup-Erfahrungen von Ralf und Luca zurückgreifen konnte. Vielen Dank für die Unterstützung!

An der Bahn angelangt, kamen schon das große Staunen und die nüchterne Erkenntnis, dass es tatsächlich schwer werden würde, hier das Auto halbwegs über die Runden zu bekommen. Nach einer längeren (und einzigen) Geraden reichten sich abwechselnd nur Bananen an Spitzkehren und S-Kurven. Und weil dies noch nicht schwierig genug ist, zogen sich die Kurven je nach Innen- oder Außenspur mal zu und mal auf. Jede Spur verlangte daher nach einem anderen Rhythmus. Na toll!

Die ersten Runden fühlten sich grausam an. Freude kam da bei Herrn B. schon auf, nachdem er mal einige Runden am Stück ohne Abflüge überstanden hatte. Nur, die Kollegen fuhren zu diesem Zeitpunkt eine Sekunde schneller. Da halfen nur noch „Pilsener Urquell“ und fahren, fahren, fahren ... Und weil das Auto nach und nach weniger die Bande küsste, meldeten sich bei Herrn B. so langsam die ersten bescheidenen Glücksgefühle. Was sind schon schnelle Rundenzeiten auf einfachen Bahnen, auf denen höchstens dreimal das Gas gelupft wird gegen hart erkämpfte Rundenzeiten auf technischen Bahnen, auf denen der Finger in jeder Kurve feinfühlig Schwerstarbeit leistet. Das ist das wahre Slot-Racing!

Und wie lief es dann in den Rennen? Mit Platz 19 von 29 Startern in der ES G12 gar nicht so schlecht, denn das erklärte Ziel war es, nicht schlechter abzuschneiden als Robert, Sigggi und Moni. Nur Sigggi lag in der Endabrechnung auf Platz 18 mit 5 Runden davor. Und „hätte“, „wenn“ und „aber“ gibt es nur im Fußball, nicht aber beim Slot-Racing. Luca fuhr außerhalb der deutschen Konkurrenz und war der einzige, der die tschechische Phalanx durchbrechen und aufs Podium hätte fahren könnte.

Doch ihn stoppte im Finale der gewählte Body, der sich beim Einsetzen als zu fehleranfällig erwies. In der ES 24 kämpfte sich Luca dann aber aus dem B-Finale auf den 4. Platz



in der Endabrechnung, während Herr B. in der zweiten Hälfte des B-Finales mit Reifenproblemen zu kämpfen hatte und mit 2 Runden Rückstand auf Moni, die Platz 16 erreichte, den 17. Platz belegte. Bei Sigggi verhinderte die Defekthexe ein besseres Resultat. Aber auch die „rote Laterne“ ist schließlich ein ehrenwerter Preis.

Fazit: Jeder ambitionierte Slot-Racer sollte auf einer technischen Bahn gefahren sein, wie sie in Tschechien stehen. Auf anfänglichen Frust, dort liefen nichts zusammen, folgen große Glücksgefühle, den Kurs dann doch anständig bezwungen zu haben. Ergebnisse sind da erst einmal zweitrangig.

S.B.

## Eurosport G12

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Frankie Poledna	424.06	4.033
2. Jiří Karlík	416.08	4.424
3. Martin Hojer	413.02	4.070

29 Starter

## Eurosport open

Platzierung	Runden gesamt	beste Runde
1. Jiří Karlík	460.11	3.745
2. Martin Hojer	457.18	3.663
3. Libor Kacíř	434.11	3.743

21 Starter

Ein Gesamtergebnis lag bis zum Redaktionsschluss nicht vor, bekannt ist, dass Uli Pietsch den Eurocup 2019 gewann.

## Neujahrsrennen 2019 in Gotha

### Alle Jahre wieder...

Es ist eine gute und schon längere Tradition. Alljährlich treffen sich am ersten Wochenende des neuen Jahres Slotracer aus Deutschland und Tschechien in Gotha zum Neujahrsrennen und eröffnen die Saison mit einem Teamrennen und einem Einzelrennen.

Nachdem in den letzten Jahren das Teilnehmerfeld mutmaßlich wegen der weniger beliebten S16D-Motoren im Teamrennen zurückgegangen war, wurde in diesem Jahr das Teamrennen auch wieder mit einem G12-Motor ausgeschrieben. Dies zeigte offensichtlich Wirkung und so meldeten sich wieder mehr Teams an – insgesamt waren es 12 illustre Teams mit Startern aus Gotha, Hamburg und Chemnitz, Nürnberg, Chemnitz und Berlin, Meiningen, Güstrow und Walldorf b. Hockenheim sowie aus der Tschechischen Republik.



Die Top-Quali legte am Samstag ausgetragenen Teamrennen das Team m & m (Michaela und Michael) auf der Hausbahn mit 23,86 Runden vor, gefolgt vom Team HCM (Heiko und Christian) mit 23,79 Runden und Team Chaos (Wer kennt sie nicht?) mit 23,35 Runden vor.

Dahinter reihten sich das Team LuSt (Luca und Stefan), das Team Die Besten (Rainer und Frank), das Team Rabauken (Ralf und Sven), das Team Strunč (Jacub und Jiří), das Team BreLi (Manfred und Uwe), das Team ToRo (Thommy und Robert) sowie das Team LMP (Bernd und Hans-Peter) und das Team Berliner Bär (Siggi und Moni) ein. Die rote Laterne ging hier an das Team ReWe (Rene und Werner), die auf 19,43 Runden kamen.

Pünktlich 12:00 Uhr senkte Frank als Racedirector die Flagge zum B-Finale. Das Feld nahm im ersten Durchgang recht gesittet Fahrt auf. Die Teams versuchten sich aus Crashes herauszuhalten. Auffallend war hier zunächst nur, dass das Team Strunč die Kurve 1 recht häufig auf ihre Vollgastauglichkeit prüfte – jedoch immer vergebens. Im zweiten Durchgang wurde es dann immer unruhiger und der Ehrgeiz der einzelnen Starter nahm merklich zu.

Nach anfänglich nur einzelnen Rausfallern kamen hier und da schon einige Massencrashes hinzu. Gelegentlich weckten spektakuläre Abflüge mit lauten Aufschlaggeräuschen auch schon mal die Einsetzer. Einen dieser Abflüge startete das Team ToRo am Ende des zweiten Durchgangs, infolge dessen das Getriebe zu wechseln war. Das war nichts für das Gemüt von Robert: Er stellte nach erfolgter Reparatur das Auto für den dritten Durchgang auf die Bahn – und vergaß die Bahnnummer auf dem Auto umzukleben.

Mittleres Chaos brach bei den Einsetzern aus, bis Robert das Auto vor dem Rundenzähler aus der Bahn nahm und es anschließend nach dem Rundenzähler wieder einsetzte. Das macht in der Abrechnung eine Runde weniger, als tatsächlich gefahren! Wenn man schon kein Glück hat, dann kommt auch noch Pech dazu ... und was für welches. Nach 10 Runden rollte das Auto mit Kabelbruch aus.

Aber auch bei anderen Teams zeigten sich erste Verschleißerscheinungen. Im Auto von Team BreLi begann das Getriebe seinen Abgesang zu quietschen. In der Wechsellpause konnte das Team BreLi das Quietschen nicht abstellen. Alle waren mit Beginn des vierten Durchgangs gespannt, wann die Defekthexe beim Team BreLi zuschlägt. Sie suchte sich aber wieder ihr Lieblingsauto an diesem Tag aus: Das Team ToRo musste erneut an die Box, nun um die abgebrannten Schleifer zu wechseln.

Damit begnügte sich die Defekthexe dann auch. Das Quietschen am Auto vom Team BreLi verschwand von Heikos Geisterhand. Im fünften Durchgang zeichnete sich eine souveräne Führung vom Team LMP ab, während es zwischen dem Team Berliner Bär, die ungewohnt unauffällig ihre Runden drehten, dem Team Strunč und dem Team BreLi durchaus Kopf-an-Kopf zuing. Das Team ReWe und das Team ToRo verloren bereits deutlich an Runden – letztere vor allem aufgrund der vielen Defekte.

Im sechsten Durchgang passierte nichtmehr viel: Während das Team LMP weiterhin souverän seine Runden drehte, entschied das Team Berliner Bär das Rennen gegen das Team Strunč und das Team BreLi.

Nachdem das B-Finale schon für einige Aufreger gesorgt hatte, stand nun das A-Finale an. Und gleich im ersten Durchgang ging es ab, wie die Feuerwehr, vor allem bei Team HTCM, Team Chaos und Team m & m, die mit gefahrenen 140 bzw. 137 Runden klar machten, wer hier untereinander das Podest ausfährt. Das Team Rabauken konnte da auf Spur 6 nicht mithalten.

Im zweiten Durchgang begann dann aber die Aufholjagd der Rabauken. Eichhörchen gleich sammelten sie Runde um Runde, während das Team HTCM offensichtlich in Schwierigkeiten kam: Nach einem Crash waren die Schleifer verbogen, zudem war das Chassis vom Abrieb auf der Bahn verdreckt. Eigentlich kein Problem, dies schnell zu beheben, aber die beiden Team-Mitglieder fanden kommunikativ nicht zueinander. Warum werden wir nicht erfahren.

Besser machte es dagegen das Team Die Besten. Sie mussten das beschädigte Zahnrad wechseln, verloren aber nur wenige Runden. Alles in allem verliefen die ersten drei Durchgänge recht ruhig. Wider Erwarten ging es dann aber im vierten Durchgang sehr unruhig zu. Die Teams pushten auf Teufel komm´ raus und so fielen auch ihre Autos häufiger raus. Keines der Teams blieb hiervon verschont.

Der fünfte Durchgang war vor allem von Service-Arbeiten an den Autos geprägt. Abgebrannte Schleifer wurden getauscht und „platte“ Reifen gewechselt. Der sechste Durchgang begann für das Team LuSt mit

unangenehmen Knarzgeräuschen ihres Autos. Das Getriebe verlangte nach frischen Zähnen. Zwar erledigte Luca den Zahnradwechsel in perfekter Zeit, aber das Team LuSt verlor dennoch einen Platz und fand sich anschließend auf Platz 5.

Das Team Die Besten lieferten sich ein hartes Kopf-an-Kopf-Duell mit Team Rabauken. Hier entschied der berühmte Heimvorteil zugunsten des Teams Die Besten, während die Rabauken von ihrem zwischenzeitlichen 755-Runden-Ziel abkamen und der mangelnden Konstanz Tribut zollen und auch das Team LuSt vorbeiziehen lassen mussten. An der Spitze fanden sich die üblichen Verdächtigen wieder. Team Chaos siegte vor Team m & m, die wiederum das Team HTCM hinter sich halten konnte.

Und hier das Endergebnis nach einem spannenden und auch unterhaltsamen Team-Rennen:

1. Team Chaos	806,00 Runden	4,909 Sekunden
2. Team m & m	804,88 Runden	4,822 Sekunden
3. Team HTCM	785,02 Runden	4,757 Sekunden
4. Team Die Besten	757,58 Runden	4,866 Sekunden
5. Team LuSt	749,32 Runden	4,815 Sekunden
6. Team LMP	747,19 Runden	4,882 Sekunden
7. Team Rabauken	723,22 Runden	4,994 Sekunden
8. Team Berliner Bär	717,17 Runden	5,290 Sekunden
9. Team Strunč	717,16 Runden	5,139 Sekunden
10. Team BreLi	709,18 Runden	5,082 Sekunden
11. Team ReWe	639,73 Runden	5,341 Sekunden
12. Team ToRo	630,87 Runden	5,231 Sekunden



**Rennsonntag – die Einzelrennen stehen an.** Während Thommy und Robert nach dem Teamrennen nicht mehr antreten wollten, gesellte sich nun Walter Schwägerl und Jiří Míček sen. aus Tschechien hinzu und legte gleich einmal mit 13,19 Runden die Top-Quali vor. Dahinter reihten sich Micha Krause mit 13,13 Runden und Micha Kayser mit 13,04 Runden ein. Bereits in der Qualifikation kam es zu kleinen Dramen: Luca fuhr zwar die schnellsten Rundenzeiten, fiel aber einmal zu oft raus. Bei Werner gab das Zahnrad seinen Geist auf und bei Ulli versteckte sich für einen Moment der Body im Getriebe seines Autos. Die Finalläufe waren daher gut gemischt...

Das D-Finale bestritten Werner, Frank, Jakub, Sigggi und Walter. Sie starteten ihren Finallauf doch recht ruhig und es kam zunächst nur zu normalen Rausfallern. Um die Spitze kämpften von Beginn an Frank und Jakub. Dahinter geht es Kopf-an-Kopf zwischen Sigggi, Walter und Werner zu. Zur Rennehälfte verliert Jakub auf der berüchtigten Spur 6 Runde um Runde auf Frank, der hier natürlich seinen Heimvorteil nutzen kann. Werner startet seinen Turbo und holt auf Frank auf, während Walter aufgrund eines vermeintlich losen Zahnrades an Runden verliert.

Wenig später wird Walter nach 209 gefahrenen Runden den Stecker ziehen. Das Zahnrad ist fest, aber der Motor scheint seinen Dienst quittieren zu wollen. Hiervon unbeeindruckt pflügt sich Sigggi in seiner unnachahmlichen Art durchs Feld, verliert aber ebenfalls den Anschluss zur Spitze. Plötzlich steht Walter im sechsten Durchgang wieder am Pult. Das Chassis habe nur ständig im haftmittelgeschwängerten Abrieb auf der Bahn aufgesessen, das Auto laufe noch. Letztlich war für Walter dann doch nichts mehr zu gewinnen und blieb auf dem letzten Platz, während Werner spektakulär Frank niederrang und den Gruppensieg einfuhr.

Im C-Finale trafen Michaela, Rainer, Bernd und Sven sowie Moni und „Pappi“ Brehmer aufeinander. Dieser Finallauf sollte sich zu dem unspektakulärsten Finallauf des Tages entwickeln. Während Michaela und Rainer den Heimvorteil voll ausschöpften und konstant ihre Runden ohne Rausfaller drehten, zeigte sich bei Sven und Moni die fehlende Routine auf dieser Bahn. Wie auch „Pappi“ verpassten sie zu oft die Bremspunkte, lagen dabei glücklicherweise aber nicht den schnelleren Startern im Weg. Dennoch entspann sich fernab von Michaela und Rainer ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Bernd, Sven und Moni, während „Pappi“ abreißen ließ.

Dieser Finallauf ging zugleich an Michaela und Rainer, die beide auf 344,60 Runden kamen. Bernd setzte sich gegen Sven und Moni durch. „Pappi“ fuhr als letzter ein.

Nachdem die Einsetzer im C-Finale fast eingeschlafen sind, gab es im B-Finale wieder einige Weckrufe. Hier standen Ulli, Ralf, Jiří Strunč und Uwe sowie Hans-Peter und René an den Reglern. Die Gruppe startete furios – so furios, dass René nach mehreren heftigen Einschlägen bereits im ersten Durchgang nach 50 gefahrenen Runden die Stecker zog und das Rennen aufgab.

Ulli, Ralf und Jiří lieferten sich packende Duelle Rad-an-Rad. Und erstaunlich auch, wie schnell und konstant Hans-Peter, einer der bereits in Würde



ergrauten Racer, hier seine Runden ohne Rausfaller zog. Eine tolle Leistung! Letztlich konnte sich Ulli mit 347,60 Runden von Ralf und Jiří absetzen. Mit weiteren Abständen folgten dann Uwe und Hans-Peter. Im A-Finale traten die schnellsten Racer an: Luca, Micha Krause und Micha Kayser, zudem Jiří Míček sen., Heiko und Christian.

Vom Start weg zogen alle routiniert ihre Runden, ganz ruhig und ohne nennenswerte Rausfaller. Von Beginn an duellierten sich Jiří, Micha Krause und Luca um die Spitze. Zunächst führte noch Jiří, Micha Krause zog aber vorbei, weil sich Jiri einige Rausfaller genehmigte. Bei diesem Niveau werden Rausfaller bestraft. Doch auch Micha Krause konnte sich nur bis zum sechsten Durchgang an der Spitze halten. Luca blies zur Attacke!

Er hatte mit Abstand das schnellste Auto an diesem Tag und nutzte dies auf Spur 3 gnadenlos aus. Hier nahm er Micha Krause sagenhafte vier Runden (!) ab und setzte sich so etwa 30 Sekunden vor Rennende an die Spitze des Feldes.

So hieß der Einlauf: Luca vor Micha Krause, der Jiří auf Abstand halten konnte und dahinter mit bereits größerem Abstand Micha Kayser vor Heiko und Christian. Es war ein spannender und würdiger Finallauf.

Und hier nun das Endergebnis der ES G12:

1. Luca Rath	375,81 Runden	4,368 Sekunden
2. Michael Krause	373,69 Runden	4,483 Sekunden
3. Jiří Míček sen.	371,44 Runden	4,351 Sekunden
4. Michael Kayser	357,00 Runden	4,441 Sekunden
5. Heiko Thinschmidt	352,58 Runden	4,441 Sekunden
6. Ulli Pietsch	347,60 Runden	4,738 Sekunden
7. Christian Meyer	347,55 Runden	4,606 Sekunden
8. Michaela Seyfarth	344,60 Runden	4,698 Sekunden
9. Rainer Borsutzki	344,60 Runden	4,689 Sekunden
10. Ralf Hahn	339,58 Runden	4,635 Sekunden
11. Jiří Strunč	339,06 Runden	4,787 Sekunden
12. Uwe Lindner	328,33 Runden	4,896 Sekunden
13. Werner Lange	328,22 Runden	4,825 Sekunden
14. Frank Herzog	326,34 Runden	4,685 Sekunden
15. Jakub Strunč	324,29 Runden	4,797 Sekunden
16. Hans-Peter Hoffmann	321,89 Runden	5,038 Sekunden
17. Bernd Langbein	320,37 Runden	4,854 Sekunden
18. Sven Baumann	319,55 Runden	4,999 Sekunden
19. Monika Hochstein	319,05 Runden	4,977 Sekunden
20. Sigggi Hochstein	314,51 Runden	4,985 Sekunden
21. Manfred Brehmer	304,89 Runden	5,199 Sekunden
22. Walter Schwägerl	212,00 Runden	4,880 Sekunden
23. René Metzner	50,00 Runden	5,236 Sekunden

Auf ein Neues in 2020!

S.B.

## Skoda Rallye 2019 beim SRC Bannewitz

### Skoda Fabia Team-Rennen:

Platzierung	Team	Runden gesamt
1.	Team Chaos (Uli & Micha)	661,08
2.	Team Attan	643,66
3.	Team VTOS (Michael & Robert)	639,54

11 Teams

### DTM Rennen:

Platzierung	Team	Runden gesamt
1.	Ota Pačes Jun.	367,64
2.	Michael Krause	357,60
3.	Ota Pačes Sen.	354,54

13 Starter

## Porsche 6-Stunden-Team-Rennen in Gescher (Hochmoor) 2019

Mitten im Hochsommer fand am 27.07.2019 beim Speedway Hochmoor das jährliche Porsche-6-Stunden-Teamrennen statt.

Mit sechs Teams aus Hamburg, Stolberg, Köln, Belgien, den Niederlanden, OstwestfalenLippe und Hochmoor ist die sechsspürige 38m lange Hochgeschwindigkeitsbahn ebenso wie im Jahr zuvor mit einem internationalen Starterfeld voll besetzt. Bei Außentemperaturen von 34 °C (Innentemperatur ca. 27°C) um 10 Uhr morgens gab es zu Beginn des Renntages leichte Probleme mit der Technik, die jedoch den Rennspaß nicht verdorben haben und nach kurzer Zeit beseitigt wurden.

Im Qualifying belegten die Pistencruiser aus Hamburg den ersten Platz, die Slotnomaden aus OWL – bei denen zwei Fahrer aus Hochmoor mitfuhren – belegten Platz 2, auf Platz 3 qualifizierte sich das belgische Team MALOKUH. Platz 4 ergatterte das Team SAC Stolberg, gefolgt von Team Green (Köln und Hochmoor) und dem Team The Ladys aus den Niederlanden.



Das Rennen wurde in 12 Läufen zu je 30 Minuten mit einer Gesamtfahrzeit von 6 Stunden gefahren. Die Rennleitung teilten sich Daniel, Ralf und Andi vom Speedway Hochmoor.

Im ersten Lauf gingen direkt nach dem Start die Slotnomaden, dicht gefolgt von den Pistencruisern in Führung. Der Abstand zum Rest des Feldes blieb jedoch mit wenigen Runden gering. Durch eine längere Getriebe-Reparatur ab der 15. Rennminute verloren The Ladys ca. 100 Runden auf den Rest des Feldes.

Währenddessen konnten die Pistencruiser die Führung übernehmen und hatten schließlich 3 Runden Vorsprung. Zum Ende des ersten Laufs wurde das Getriebe von The Ladys noch einmal etwas lauter, konnte aber mit ein paar Tropfen Öl wieder in Fahrt gebracht werden. Nach dem ersten Lauf zeigte sich folgende Reihenfolge: Pistencruiser – Slotnomaden – MALOKUH – Team Green – SAC Stolberg – The Ladys.

Im weiteren Rennverlauf fielen bei allen Teams lediglich Wartungen in Form von Schleiferwechsel, Ölen und Reifenwechsel an. Es ergaben sich dadurch keine großen Änderungen in der Reihenfolge. Zur Hälfte des vierten Laufs blieb plötzlich das Fahrzeug des belgischen Teams an der Zeitmessung mit rauchendem Motor stehen. Bei einer kurzen Reparatur stellte sich raus, dass sich ein Klebestreifen im Motor verfangen hatte, somit konnten die Belgier diesen Schaden ohne große Verluste überstehen.

Kurz vor Ende des vierten Laufs nach gefahrenen 2 von 6 Stunden befanden sich alle Teams innerhalb von ca. 240 Runden bei 1400 gefahrenen Runden. Am Ende des vierten Laufs wurde Team Green bei einer Reifenkontrolle mit zu geringer Bodenfreiheit überrascht. Es sollte sich zeigen, dass die Bahn bei diesen hohen Temperaturen die Reifen deutlich mehr abnutzt als bei niedrigeren Temperaturen.



Im siebten Lauf nahm Dieter für Team Green den Wagen von der Bahn und wechselt die Reifen. Dieter rief: „Chopper neue Reifen“ - Chopper fährt an und weg waren die Reifen. Nach erneutem Festziehen der Reifen ging es auch für Team Green weiter.

Im achten Lauf hatte das Team MALOKUH erneut Probleme mit dem Motor, diesmal war dieser jedoch tatsächlich defekt und musste gewechselt werden, dadurch verloren sie ca. 160 Runden.

Nach 4 Stunden Fahrzeit und mittlerweile 30,5 °C in der Halle kamen im 9. Lauf nicht nur die Fahrer ins Schwitzen, auch Streckenposten, Helfer und Rennleiter kamen sich vor wie in einem Dampfbad. Team Green hatte leichte technische Probleme, die nach mehreren kleineren Stopps durch neue Schleifer gelöst werden konnten. Die Pistencruiser aus Hamburg konnten währenddessen ihren Vorsprung auf 60 Runden aufbauen.

Auch die Slotnomaden wurden Opfer des wetterbedingten, erhöhten Reifenverschleißes, bei einer Reifenkontrolle wurden sie als zu niedrig gemessen. Das Pannenpech für The Ladys ging unterdessen

weiter, nach mehreren längeren Reparaturen im elften Lauf beendeten sie zu Beginn des zwölften Laufs nach einer weiteren Panne das Rennen vorzeitig.



Nach den 6 Stunden ergab sich das folgende offizielle Endergebnis:

1. Pistencruiser	Ralf, Karsten, Michel	4069,94
2. Slotnomaden	Rolf, Sigg, Peter, Daniel	4024,04
3. Team Green	Andi, Chopper, Dieter	3840,85
4. SAC Stolberg	Andi, Ernst, Bernd	3784,24
5. MALOKUH	Raymond, Frederic, Patrick	3774,23
6. The Ladys	Marian, Paula, Peter	3076,00

Fazit aller Teilnehmer: Es war mal wieder ein tolle Veranstaltung und alle wollen das nächste Jahr wieder dabei sein.

D. S.

## Grand Prix 2019 in Bannewitz

Nach der wilden Hatz vom Vortag (DFM), einem reichlichen und gut sortiertem Buffet am Vorabend (wer hat die ganzen Schnitzel gefr...?), blieben immerhin noch 23 Starter zum Grand Prix in der G12 an der Bahn.

Bereits im Training wurden vereinzelt Zeiten um 3,8 sec gesichtet. Die Bannewitzer um Stefan und Micha hatten sich extra Verstärkung mit High-Speed Ulli Pietsch geholt, um endlich dem Dauersieger Luca Paroli zu bieten. Das dies schwer werden würde, war allen klar, zumal Luca wie immer perfekt vorbereitet antrat.

Prima war, dass unsere Gäste Jo, Markus, Jürgen, Dieter und Tim die Heimreise nicht antraten und die Gelegenheit nutzten, um einige heiße Runden auf die Bannewitzer Bahn zu legen.

Die Quali brachte keine Überraschungen. Luca fuhr mit 15,20 Runden in seiner eigenen Liga auf Pole. Auf Sichtdistanz blieben nur Micha Krause und UE.

Das D-Finale sah mit Micha Wolf einen klaren Sieger, auch wenn seine unruhige Fahrt sicher ein Tribut an die Organisation und Durchführung des Rennwochenendes war. Danke nochmal von allen Racern dafür! Jürgen, Joachim, Markus und Eric gaben sich nichts, einzig bei Jürgen und Markus war das fehlende Training Hinderungsgrund für ein besseres Abschneiden. Eric gab es sich mächtig mit Altmeister Joachim und musste sich am Ende nur um eine 1/2 Runde geschlagen geben.

Erster Start in der G12 – Eric, prima gemacht!

Im C-Finale ließ Jörn keine Zweifel aufkommen und gewann nach verkorkster Quali überlegen mit 382,92 Runden. Siggie Hochstein (von Moni in der Quali locker verblasen!!), musste die beiden Landahls ziehen lassen, wobei Karsten diesmal Michel sicher im Griff hatte. War eben die alte Schule – Karsten!! Am Ende Platz 11.

Der Güstrower Re-Entry Matthias Vahrenholt gab bei seinem ersten G12 Race eine gute Vorstellung ab, Jo kämpfte tapfer mit sich und der Bahn – ein Defekt warf ihn dann weiter zurück.



Dass es im B-Finale deutlich schneller zur Sache ging, lag wohl an diesen Dreien: Sven, Dieter und Ralf, die sich sicher lieber im A-Finale gesehen hätten.

Sven legte eine blitzsaubere Fuhre hin, presste den 12er nach allen Regeln der Kunst aus und lag am Ende deutlich mit beeindruckenden 394,46 Runden in Front. Wollte er nach dem 4. Platz letztes Jahr unbedingt auf das `Treppechen`?

Ralf wurde vorerst nach durchwachsener Fahrt in der Zwischenrechnung 3. hinter Jörn. Dieter gelang keine konstante Fahrt – mit 68 Runden auf der Bahn 3 aber der beste Lauf der Gruppe. Top! Mike, Jörg und Moni konnten ihren Speed nicht unter Beweis stellen und landeten im Verfolgerfeld.

Was die 394,46 Runden von Sven wert waren, klärte im Anschluss das A-Finale. Luca, Micha, UE, Stefan, die Überraschung Tim und dank cooler Quali Thomas traten zum finalen Schlagabtausch an.

Bereits im ersten Lauf zog Luca den Bannewitzern den Zahn und legte mal locker 3 Runden zwischen sich und die Verfolger. Konstant fuhr er in den meisten Läufen über 2 Runden schneller als die Konkurrenz und gewann überlegen mit 423,66 Runden.

Einzig Stefan und Micha kämpften das gesamte Rennen über um den ersten Verliererplatz. Stefan schien endlich seinen 12er-Flow gefunden zu haben und Micha hatte Mühe, ihn bis zum letzten Lauf unter Druck zu halten.

Nach einem heftigen Abflug von MK wegen einer `aerodynamischen Anomalität` im vorderen Karosseriebereich :) mit anschließender Reparatur war der Weg für Stefan endgültig frei für einen tollen 2. Platz. UE konnte seinen Speed aus Training und Quali nicht halten.

Im Fahrerlager wurde die Ursache im zeitlich ungünstigen, dafür aber reichlichen Genuss einer südosteuropäischen alkoholischen Spezialität ausgemacht. Mit Freunden soll man ja anstoßen! – vielleicht war doch nur der Zeitpunkt schlecht gewählt oder UE hat eben jede Menge Freunde... – ihr wisst schon...

Thomas musste trotz eines guten Rennens Tim ziehen lassen, Platz 5 war aber der Lohn. Tim war die eigentliche Überraschung des Rennens. Erster Start in Bannewitz in der 12er, Platz 4 in der Endabrechnung – eine reife Leistung, Glückwunsch!



Somit gewann Luca vor Stefan und Sven durfte als Dritter auch aufs Treppchen!

Man haben die Drei gestrahlt!

Somit ging ein ereignisreicher GP zu Ende, sah mit Luca den momentan eindeutig besten deutschen 12er Racer als Sieger. Prima, dass so viele Racer zum 12er Rennen geblieben sind. Leider wird diese geile Klasse bei uns in D zu selten gefahren – ob sich da was ändern lässt???

Danke auch an die fleißigen Hände um Marlies an der Bar, ohne die solch´ ein Rennen nicht möglich wäre!

MK

Wo waren eigentlich die Gothaer? Wer kann sachdienliche Hinweise geben? ☺

## Techniktipps

### Räder selbst herstellen

Es ist wie im richtigen Motorsport! Will man um den Sieg mitfahren, benötigt man verschiedene Reifenmischungen zum Testen, möglicherweise müssen im Rennen die Räder gewechselt werden. Für ein optimales Rennergebnis werden die Räder passend geschliffen, nach dem Rennen sind diese dann verbraucht.

Um das Hobby kostengünstig betreiben zu können, besteht die Möglichkeit, die alten Reifen von der Felge abzulösen und neuen Moosgummi, sogenannte Rohlinge, aufzukleben und rundzuschleifen.

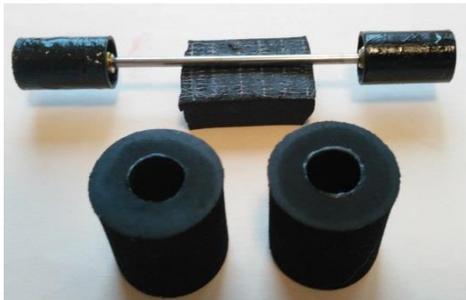
Ich möchte hier einen kleinen Grundkurs im Herstellen neuer Räder beschreiben, die Philosophien und Spezialisierungen gehen im Detail weit auseinander.

Der alte Gummi lässt sich mit Waschbenzin einfach ablösen. Ein Glas mit Metalldeckel halb mit Waschbenzin füllen, alle alten Räder hinein werfen, nach einem Tag hat sich der Kleber gelöst und der Gummi lässt sich abziehen. Die Felgen werden von allen Kleberesten gereinigt und getrocknet.

Dann wird jede Felge auf eine Achse gesteckt und auf Rundlauf geprüft. Dabei kann gleich die Inbusschraube auf fehlerfreie Funktion geprüft werden. „Eiernde“ Felgen werden entsorgt!

Als Kleber empfehle ich Schusterkleber, Pattex Kontaktkleber geht, er erreicht aber nicht seine Endfestigkeit. Die Felgen werden mit Kleber eingestrichen, das Loch im Rohling ebenfalls. Den Kleber lasse ich einen Tag trocknen.

Das „Verheiraten“ der Felge mit dem Rohling ist ein Problem. Wir



benutzen Kontaktkleber, sobald sich der Kleber auf der Felge mit dem im Rohling berührt, ist die Verbindung fixiert. Um den Rohling auf die Felge ziehen, streiche ich die Felge erneut mit Kleber ein, den Rohling auf der Seite wo die Felge hineingesteckt wird, ebenfalls.

Dadurch lässt sich die Felge leicht in den Rohling schieben und positionieren. Waschbenzin kann ebenfalls als Gleitmittel verwendet werden, es löst den Kleber leicht an und sorgt so nach dem Verdunsten für eine feste Verbindung.

Der Kleber muss wieder einen Tag nachtrocknen, dann dürfen die Räder auf die Schleifmaschine. Ich steche zuerst die überstehenden Seiten ab, dann schleife ich die Reifen auf 18,5 mm ab. Das sind 1,5 mm größerer Durchmesser, als ich final benötige. So kann ich die Räder später für jeden Einsatz passend präparieren.

Eine weitere ausführliche Beschreibung dieser und anderer Techniktipps findet man in der Boxengasse des SAC Stolberg. <https://www.sac-stolberg.de/boxengasse/raeder-herstellen/>

*Live slow, drive fast!*

Ralf Hahn, Hamburg

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



<https://www.slotkars.de/>

