

Speed

Das Slot Racing Magazin für den Norden und Osten Deutschlands
Saison 2011



NORDOSTCUP 2011, 1. Lauf in Berlin

Der erste Lauf zum diesjährigen NORDOSTCUP fand am 5. Februar 2011 am Berliner Westendring statt. Das Team um Bahneigner Gerry Nennstiel hatte vorab ein Zimmer der Wohnung zu Bastelplätzen umgebaut und für leckere Verpflegung gesorgt.



Ab 13:00 Uhr öffneten sich die Pforten zum Training. Sieben Berliner, vier Hamburger, drei Bannewitzer und das Spreewaldduo fanden sich ein, um sich mit den Tücken der kleinen vierspurigen

Hochgeschwindigkeitsbahn vertraut zu machen. Nach Fahrerbesprechung und technischer Abnahme, wurde das schönste Slotcar prämiert. Klaus Giebler (Berlin) wurde Concoursieger.

Gegen 16:30 begann die Qualifikation (1 Minute pro Fahrer): Gerry konnte sich mit fantastischen 22,48 Runden den erstmals beim NORDOSTCUP vergebenen Bonuspunkt für die Topquali sichern.

Anschließend wurde das Finale in vier Gruppen über 4 x 7 Minuten ausgetragen. Die Finalgruppe D war mit Klaus Giebler (Berlin), Steven Giebler (Berlin), Joachim Möschk (Burg/ Spreewald) und Rainer Rath (Hamburg) besetzt. Der Lauf war von vielen Rempelen und daraus resultierenden Crashes gekennzeichnet. Rekord-verdächtig oft mussten die Slotcars vom Fußboden - speziell im Bereich der Steilkurve - gesammelt werden. Joachim machte das Beste daraus und gewann den Finallauf D.

Peter Möller (Berlin), Thimo Limpert (Hamburg), Jörg Klinke (Burg/ Spreewald) sowie Mirko Bachmann (Bannewitz) bildeten die Finalgruppe C. Das Rennen gestaltete sich als größtenteils sauber; die Menge und Heftigkeit der Crashes hielt sich in Grenzen. Mirko dominierte die Gruppe von Beginn an und setzte sich deutlich an die Spitze der bis dato Gefahrenen.

In die Finalgruppe B sortierten sich Dirk Schindler (Bannewitz), Daniel Starke (Bannewitz), Luca Rath (Hamburg) und Jörn Bursche (Berlin) ein. Mal abgesehen von kleineren Crashes zu Beginn, fuhren die Vier präzise und fair. Nachdem das Slotcar von Jörn schwächelte, war Lucas Speed kaum etwas entgegen zu setzen. Luca führte einstweilen vor Mirko.

Die vier besten der Qualifikation - Gerry Nennstiel (Berlin), Ralf Hahn (Hamburg), Mike Zeband (Berlin) sowie Ulli Raum (Berlin) - hatten sich nunmehr in Finalgruppe A auseinanderzusetzen. Ernsthaft konnte lediglich Ralf dem Hausherrn Gerry Paroli bieten. Nach einem kapitalen Crash und einer längeren Reparaturpause war allerdings auch daran nicht mehr zu denken.

Mike spulte souverän seine auf Platz zwei zielenden Runden ab. Auch sein beim vierten Turn nur noch durch den Fahrtwind in Bewegung gehaltenes Getriebe ☺ konnte ihn daran nicht hindern. Auch Gerry hatte in der zweiten Hälfte des letzten Turns hörbar Getriebeprobleme. Er konnte den Finallauf – ebenso wie Mike – ohne Standzeit beenden.

Unfallbedingt war bei Ulli kurz vor Schluss des Finallaufes A die Weiterfahrt nicht mehr möglich; der bis dahin gesicherte dritte Platz im Gesamtfeld ging verloren. Gerry siegte klar vor Mike auf Platz zwei und Luca auf Platz drei.

Aufgrund des inzwischen vorhandenen Angebotes, waren die Set Up der eingesetzten Slotcars vielfältig. Ein kleiner Auszug: Gerry fuhr mit einem leichten (.025er Blech) dreiteiligen JK-Cheetah 11 Chassis. Lediglich im hinteren Bereich der Pans war zur Austrimmung Blei aufgebracht. Das Slotcar von Gerry war mit 10:35/ 64 pitch übersetzt. Das Slotcar wog unter 90 Gramm.

Mike kombinierte das leichte Mittelteil des Cheetah 11 (.025 Blech) mit den schwereren Pans (.030 Blech). Großzügig hatte er Blei auf den Pans und hinter der Leitkielhalterung verteilt. Mike übersetzte mit 10:37/ 64 pitch. Sein Slotcar wog etwas mehr als 100 Gramm.

Luca kombinierte die Chassisteile ebenso wie Mike. Auf Trimmblei verzichtete er. Lucas Slotcar war mit 7:27/ 48 pitch übersetzt. Das Slotcar dürfte ca. 95 Gramm gewogen haben.

Wie Mike und Luca benutzte auch Ralf ein dreiteiliges Cheetah 11 mit leichtem Mittelteil und schwereren Pans (alles „bleifrei“). Er übersetzte sein 95 Gramm schweres Slotcar mit 9:37/ 64 pitch.

Herzlichen Dank an alle Starter.

Im Besonderen sei Gerry für sein großartiges Engagement gedankt! Die familiäre Atmosphäre am Westendring trug - wieder einmal - ganz wesentlich zum Gelingen der Veranstaltung bei.

Jörn

NORDOSTCUP 2011, 2. Lauf in Bannewitz

Der zweite Lauf zum diesjährigen NORDOSTCUP fand am 16. April beim SRC Bannewitz (nahe Dresden) statt.

Bereits der Eingang der Anmeldungen kündigte einen gehörigen Budenzauber an. Ab 9:00 Uhr öffneten sich die Pforten und 29 Starter (!) richteten sich nach und nach in den großzügigen Räumlichkeiten des SRC Bannewitz ein.

Alles war perfekt vorbereitet: die Bahn war bestens präpariert und die freundliche Barcrew bot leckere Verpflegung an. Die Starter reisten aus Hamburg, Berlin, Leipzig, Windischleuba (Thüringen), Gotha, Chemnitz, Burg/ Spreewald, Hoyerswerda und natürlich Bannewitz an.

Alle Altersgruppen waren vertreten – erfreulich war die hohe Anzahl an Youngstern. Die Nachwuchsarbeit in Sachen Slotracing in Hoyerswerda und Bannewitz dürfte deutschlandweit seinesgleichen suchen; entsprechend erfrischend war die Atmosphäre beim Rennen.

Nach Training und technischer Abnahme konnte Klaus Giebler (Berlin) – wie beim ersten Lauf des NORDOSTCUP - den Preis für das schönste Slotcar gewinnen. Gegen 14:00 Uhr begann die Qualifikation auf Bahn 2 der anspruchsvollen 24 m langen Vierspurbahn: der Bannewitzer Robert Wolf outete sich hierbei als Favorit und sicherte sich den Bonuspunkt für die Topquali in der Gesamtwertung des NORDOSTCUP 2011.

Die Finals über 4 x 7 Minuten konnten nach Einteilung der acht Gruppen beginnen:



Die Fahrer der ersten Finalgruppen agierten - von Ausnahmen abgesehen - relativ crashlastig. Blieb zu erwarten, das die Finalgruppen A, B und C – hier sortierten sich die zwölf Besten der Quali ein – ein ruhigeres Bild abgeben würden.

Die Finalgruppe C bildeten Sven Baumann (Leipzig), Mike Zeband (Berlin), Olaf Koschara (Bannewitz) und Steffen Thiem (Hoyerswerda). Sven hatte erkennbar den meisten Speed zu bieten. Durch heftige Steilkurvenunfälle wurde er allerdings zweimal jäh ausgebremst. Auch Mike und Olaf mussten unfallbedingte Standzeiten in Kauf nehmen.

Die Finalgruppe B war mit Luca Rath (Hamburg), Dirk Schindler (Bannewitz), Frank Herzog (Gotha) und Jörn Bursche (Berlin) besetzt. Kaum war das Rennen gestartet, musste bei Dirk unfallbedingt das Getriebe gewechselt werden. Er startete eine furiose Aufholjagd.

Alles in allem hielt sich zwar die Menge der Crashes in Grenzen; die Heftigkeit war gleichwohl enorm. Ca. 1 Minute vor Rennende brachen die Lötstellen an Jörns Motor. Luca musste Rundenabzug aufgrund zu geringer Bodenfreiheit hinnehmen. Lediglich Frank kam einigermaßen glimpflich durch das Rennen.

Die vier Besten der Qualifikation, Robert Wolf (Bannewitz), Micha Krause (Chemnitz), Mirko Bachmann (Bannewitz) sowie Daniel Starke (Bannewitz) hatten sich am Abend in Finalgruppe A zu beweisen.

Um es vorweg zu nehmen: im Vergleich zu allen anderen Finalgruppen eine andere Liga! Es gestaltete sich ein präzises, ruhiges, superschnelles und spannendes Rennen.



Mirko verwies letztlich Micha auf Platz zwei und Robert auf Platz drei. Gegen 22:00 Uhr wurde der zweite Lauf des NORDOSTCUP 2011 mit der Siegerehrung beendet.

Herzlichen Dank an alle Starter. Besonderen Dank an den SRC Bannewitz für die Organisation des Klasse-Renntages!

Die Set-Up der Finalgruppe A: Robert war mit einem (zweiteiligem) Chassis JK X-25 (kürzer als das Cheetah 11, dickeres Blech als Cheetah 11) unterwegs. Er hat sein Slotcar mit 7:26/ 48 pitch übersetzt.

Sein Slotcar wog 100,5 g. Micha setzte das (zweiteilige) JK X-24 (Länge und Blechstärke analog Cheetah 11) ein. Er übersetzte mit 8:35/ 64 pitch. Das Modell wog 98,5 g.

Mirko benutzte das Chassis JK X-25. Er übersetzte mit 7:27/ 48 pitch. Sein Modell wog 100,8 g. Daniel vertraute – wie seine Clubkameraden Robert und Mirko – ebenfalls dem JK X- 25. Mit 8:27/ 48 pitch war sein Slotcar übersetzt; es wog 101,5 g. Die vier A-Finalisten verzichteten gänzlich auf Trimmblei.

Jörn

NORDOSTCUP 2011, 3. Lauf in Hamburg

Der dritte Lauf zum diesjährigen NORDOSTCUP fand am 27. August 2011 auf der neuen fünfspurigen Bahn des Renncenters Hamburg statt. Ab 9:00 Uhr war geöffnet; es fanden sich sieben Starter aus Hamburg, sieben weitere Starter aus Berlin, zwei Starter aus Bannewitz (bei Dresden) sowie einer aus Leipzig ein.

Heimvorteile sollten, da die Bahn erst seit knapp zwei Wochen in Betrieb ist, diesmal nur eine marginale Rolle spielen. Im Training stellte sich heraus, dass die Starter mit dem Layout der Bahn alles in Allem gut zurecht kamen.

Vielmehr bestimmten Diskussionen zur Abstimmung der Production-Slotcars die Trainingsgespräche. Das harte Moosgummireifen hier nicht gehen war klar.



Mit einer Ausnahme vertrauten die Starter den diversen Varianten des Chassis Cheetah 11. Die Frage der optimalen Übersetzung wurde allerdings mit ungewohnter Bandbreite gehandhabt. So waren schließlich Slotcars mit einem Übersetzungsverhältnis von 1: 3,25 bis 1:4,0 am Start (erlaubter Motor: ProSlot SpeedFX Super 16D). Während die Mehrzahl 64 pitch-Getriebe einsetzte, wurde vereinzelt auf die gröbere 48 pitch Verzahnung vertraut.

Die Ausgangslage vor dem Rennen war mit einem Blick auf den Gesamtstand klar: der Bannewitzer Mirko Bachmann führte nach zwei Läufen mit elf Punkten vor dem Hamburger Luca Rath deutlich. Kann Mirko den Sack heute zumachen? Zwischen Luca auf Platz zwei und dem Berliner Gerry Nennstiel auf Platz acht betrug der Abstand wiederum nur acht Punkte ...

Nach der Fahrerbesprechung und Wagenabnahme wurde das schönste Slotcar prämiert: Peter Möller (Berlin) wurde Concoursiieger. Die Quali begann gegen 14:15 Uhr. Aufgrund von Problemen mit der neuen Zeitnahmesoftware musste die Qualifikation in einem anderen Modus - als beim NORDOSTCUP üblich - ausgetragen werden.

Es wurde entschieden, dass bei diesem Rennlauf ausnahmsweise die schnellste gewertete Runde bei einminütiger Qualizeit pro Starter für die Zusammenstellung der Finalgruppen ausschlaggebend sein wird. Der Hamburger Thimo Limpert blieb mit fantastischen 4,492 sec. als Einziger unter 4,5 sec. Thimo sicherte sich damit einen Bonuspunkt in der Gesamtwertung des NORDOSTCUP für die Topquali.

Die Finalgruppe D war mit den Berlinern Klaus Giebler, Steven Giebler, Gerry Nennstiel und Bela Laing besetzt. Nach crashbedingten Getriebeproblemen kam für Gerry bereits im ersten Stint das Aus. Die nunmehr drei Verbliebenen kamen sich vergleichsweise wenig ins Gehege. Klaus musste ebenfalls frühzeitiger aufhören: der Motor ging in Qualm auf. Bela entschied Finallauf D für sich.

In Finalgruppe C hatten sich Dirk Schindler (Bannewitz), Rainer Rath (Hamburg), Peter Möller (Berlin) sowie Sven Baumann (Leipzig) auseinanderzusetzen. Ein sehr ruhiger und fairer Finallauf, den Dirk gewann. Christian Meyer (Hamburg), Luca Rath (Hamburg), Mike Zeband (Berlin) und Ralf Hahn (Hamburg) bildeten die Finalgruppe B. Nur etwas schneller als in Gruppe C konnten die Vier ihren gekonnten Fahrstil unter

Beweis stellen – Luca setzte sich an die Spitze der bis dahin gefahrenen Starter.

Die fünf Besten der Qualifikation starteten gegen 18:30 Uhr zum A-Finale: Thimo Limpert (Hamburg), Jörn Bursche (Berlin), Jens Badenkopf (Hamburg), Michael Franz (Hamburg) sowie Mirko Bachmann (Bannewitz). Das Rennen begann bereits ziemlich hektisch. Entsprechend hoch war die Unfallquote. Dies steigerte sich im Laufe der Rennzeit leider noch.

Lediglich Jens brillierte mit seinem präzisen Fahrstil und musste bei einem Crash lediglich den Bruch seiner Frontscheibe in Kauf nehmen. Schnelle Car-Glas-Hilfe mittels Gewebeband half. Die anderen vier verhedderten sich mehr oder weniger ineinander.

Thimo und Michael blieben noch im Rahmen, Mirko war häufiger zur falschen Zeit am falschen Ort und Jörn erreichte das fahrerische Durchschnittsniveau der Gruppe immer weniger. Jens gewann das A-Finale, Luca fuhr im B-Finale etwa eine Runde mehr und gewann den 3. Lauf des NORDOSTCUP vor Jens.

Platz	Name	Gesamtrunden
1	Luca Rath (HH)	374,23
2	Jens Badenkopf (HH)	373,52
3	Christian Meyer (HH)	365,13

Luca konnte den Abstand zu Spitzenreiter Mirko nunmehr auf einen Punkt erheblich verringern. Der letzte Lauf des diesjährigen NORDOSTCUP am 24. September bei der IGSR Berlin verspricht spannend zu werden.

Herzlichen Dank an alle Starter. Im Besonderen sei Bahnbetreiber Michael Franz und seinem Team für die neuen Räumlichkeiten samt Bahn beglückwünscht. Vielen Dank für Euer Engagement!

Jörn

NORDOSTCUP 2011, 4. Lauf in Berlin

Der vierte und diesjährig letzte Lauf zum NORDOSTCUP fand am 24. September 2011 auf der sechsspurigen, 26 m langen Bahn der IGSR Berlin statt.

Ab 10:00 Uhr war geöffnet. Die dreiundzwanzig Starter aus Hamburg, Windischleuba (Thüringen), Frankfurt/ Oder, Bannewitz, Burg/ Spreewald sowie aus der Hauptstadt fanden sich nach und nach ein.

Wie im letzten Jahr war bereits die Begrüßung lautstark-schwungvoll; im Freizeit- und Erholungszentrum (FEZ) war das Festival „Samba-Fever“ zeitgleich im Gange.



Besonders spannend schien der Kampf um den Sieg in der Gesamtwertung des NORDOSTCUP 2011 zu werden: Mirko Bachmann (Bannewitz) führte denkbar knapp mit nur einem Punkt vor dem Hamburger Youngster Luca Rath.

Nach der Wagenabnahme wurde zunächst das schönste Slotcar prämiert. Thomas Gyulai aus Bannewitz wurde Concourssieger.

Gegen 15:30 Uhr startete die Qualifikation. Luca zeigte das er seine Quasi-Heimbahn gut im Griff hatte: Topquali! Durch den erzielten Bonuspunkt konnte Luca den Punkterückstand in der Gesamtwertung schon vor dem eigentlichen Rennen vorläufig egalisieren. Im übrigen fand sich keiner der Berliner Lokalmatadoren unter den Top-6 der Quali - welch eine Gastfreundschaft ... ☺

Das Finale wurde in vier Gruppen über jeweils 6x5 Minuten ausgetragen: Aufgrund der Ergebnisse der Quali bildeten Steven Giebler (Berlin), Heinz Streusloff (Berlin), Detlef Sachse (Frankfurt/ Oder), Sigggi Sachse (Windischleuba) sowie Kevin Knop (Bannewitz) die Finalgruppe D.

Detlef merkte man kaum an, dass er seit über 20 Jahren keinen Regler mehr in der Hand hatte. Sowohl der Speed seines Slotcars als auch sein Fahrstil harmonisierten anfangs gut. Gleichwohl waren alle Starter dieser Gruppe in Crashes verwickelt. Detlef „verlor“ dadurch seinen Motor und fiel zurück. Heinz gewann schlussendlich das D-Finale deutlich.

In Finalgruppe C hatten sich Rainer Rath (Hamburg), Gerry Nennstiel (Berlin), Bela Laing (Berlin), Klaus Giebler (Berlin), Dino Fehratovic (Bannewitz) und Thomas Guylai (Bannewitz) auseinandersetzen. Der vorher gefahrenen Gruppe ebenbürtig, war die Crashlastigkeit nicht gerade gering.

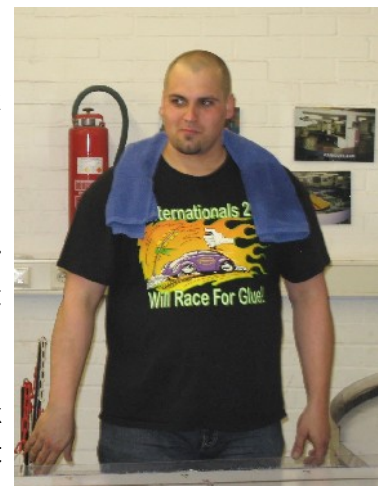
Das bei Klaus - er musste gleich anfangs aufhören - und Thomas - nach einer Reparaturpause ging es für ihn weiter - zwei veritable Motorschäden auftraten, wirkte sich selbstredend nicht beruhigend aus. Die Slotcars von Gerry und Bela hatten erkennbar den meisten Speed. Nach anfänglichem Zweikampf mit Gerry, konnte Bela den Sieg in Gruppe C für sich verbuchen. Er führte das Feld der bis dahin Gefahrenen an.

Peter Möller (Berlin), Ulli Raum (Berlin), Jörg Klinke (Burg/ Spreewald), Joachim Möschk (Burg/Spreewald), Mike Zeband (Berlin) sowie Jörn Bursche (Berlin) versammelten sich in der Finalgruppe B. Das auch um die Plätze hinter Nr. 1 und 2 der Gesamtwertung gefightet wurde, zeigte sich in dieser Gruppe deutlich. Entsprechend war die Hektik mit Finalgruppe D und C vergleichbar.

Jörn - mit dem schnellsten Slotcar der Gruppe unterwegs - hatte viel Glück und konnte den heftigsten Unfällen meistens „entfliehen“. Mike, nur einen Tick langsamer als Jörn, erwischte es gegen Mitte des Finallaufes häufiger.

Peter fiel durch einen Reifenwechsel im Rennen etwas zurück. Jörg, Ulli und Joachim schlugen sich wacker aber rustikal ;-) Jörn konnte den Finallauf B für sich entscheiden und führte das Feld mit passablem Abstand - zumindest vorläufig – an.

Es versprach spannend zu werden. Die sechs Besten der Quali trafen in Finalgruppe A aufeinander: Luca Rath (Hamburg), Ralf Hahn (Hamburg), Dirk Schindler (Bannewitz), Mirko Bachmann (Bannewitz), Thimo Limpert (Hamburg) und Daniel Starke (Bannewitz).



Wo sind die Duschen?

Die anfänglich schnellsten Slotcars hatten Dirk, Ralf und Luca. Mirko, Thimo und Daniel mussten es etwa ruhiger angehen lassen. Luca hatte allerdings mit zunächst unerfindlichen technischen Problemen zu kämpfen. Die Diagnose von Daniels Problemen fiel nicht schwer - sein Motor qualmte. Nach Reparaturen - die zeitaufwendig waren - konnten Luca und Daniel zumindest weiterfahren.

Den zwischendurch frei werdenden Platz auf der Bahn konnten Dirk, Ralf, Thimo und Mirko nur unzureichend nutzen. Auch in Gruppe A war die Unfallquote kaum geringer als bei den zuvor gefahrenen Gruppen. Dirk gewann die Gruppe vor Ralf. Die gefahrenen Runden von Jörn reichten zum Gewinn des Rennlaufes vor Dirk und Ralf.

Da sowohl Mirko als auch Luca in diesem Lauf ihre Streichergebnisse einführen, änderte sich die Reihenfolge auf Platz 1 und 2 der Gesamtwertung nicht mehr. Der Gesamtsieg des NORDOSTCUP 2011 geht wieder nach Bannewitz. Glückwunsch Mirko!

Luca blieb auf Platz zwei. Jörn wurde - denkbar knapp durch den Sieg in diesem Rennlauf - Dritter der Gesamtwertung. Dirk erreichte - punktgleich mit Jörn, aber ohne Sieg in einem der Rennläufe - Platz vier. Mike als Fünfter und Ralf als Sechster komplettierten die Pokalränge.

Die Nachwuchswertung entschied Luca vor Thimo und Steven. Den Gesamtsieg für das schönste Slotcar beim NORDOSTCUP 2011 ging - mit zwei Concourauszeichnungen beim 1. und 2. Lauf - an Klaus.

Auszug der technischen Daten der drei Erstplatzierten dieses Rennlaufes: Jörn kombinierte das leichte Mittelteil (.025 Blechstärke) des Chassis Cheetah 11 mit den schweren Pans (.030 Blechstärke) ohne Trimmblei zu verwenden. Sein Slotcar war mit 10:40/ 72 pitch übersetzt. Karosse: JK-Mercedes
Dirk benutze das dreiteilige Standard-Cheetah 11 (.030 Blechstärke) ohne Trimmblei zu verwenden. Sein Slotcar war mit 9:35/ 64 pitch übersetzt. Karosse: JK-Mercedes

Ralf kombinierte das Mittelteil des Chassis JK-X 25 (.035 Blechstärke) mit den Pans des leichten Cheetah 11 (.025 Blechstärke). Im hinteren Bereich des Pans waren jeweils Trimmbleie aufgebracht. Sein Slotcar war mit 7:28/ 48 pitch übersetzt. Karosse: JK-Mercedes

Mit der Siegerehrung gegen 19:30 Uhr ging die NORDOSTCUP-Saison für dieses Jahr zu Ende. Herzlichen Dank an alle beteiligten Starter, die Bahnbetreiber bzw. Clubs und alle Eure Helfer!!!

Die Ergebnisse, das Reglement etc. zum NORDOSTCUP sind unter <http://www.igsr-berlin.de/Nordostcup> veröffentlicht.

Jörn

Von links: 1. Mirko 2. Luca 3. Jörn 4. Dirk 5. Mike 6. Ralf



Nordostcup 2011

Platz	Name	Club	1. Lauf	2. Lauf	3. Lauf	4. Lauf	Summe	aktive Starter		Best	
			05.02.2011	16.04.2011	27.08.2011	24.09.2011	Streich	Total	Starts		
			Westend-Ring	SRC Bannewitz	RC Hamburg	IGSR Berlin	Resultat				
1	Mirko Bachmann	Bannewitz	18	25	17	13	73	13	60	4	25
2	Luca Rath	Hamburg	20	14	25	2	61	2	59	4	25
3	Jörn Bursche	Berlin	14	16	14	25	69	14	55	4	25
4	Dirk Schindler	Bannewitz	16	17	16	22	71	16	55	4	22
5	Mike Zeband	Berlin	22	8	12	18	60	8	52	4	22
6	Ralf Hahn	Hamburg	6	15	13	20	54	6	48	4	20
7	Gerry Nennstiel	Berlin	26	0	5	15	46	0	46	3	26
8	Thimo Limpert	Hamburg	12	0	19	12	43	0	43	3	19
9	Jörg Klinke	Burg/Spreewald	11	10	0	16	37	0	37	3	16
10	Daniel Starke	Bannewitz	15	18	0	1	34	0	34	3	18
11	Béla Laing	Berlin	0	6	9	17	32	0	32	3	17
12	Ulli Raum	Berlin	17	0	0	14	31	0	31	2	17
13	Joachim Möschk	Burg/Spreewald	13	7	0	11	31	0	31	3	13
14	Rainer Rath	Hamburg	10	1	10	9	30	1	29	4	10
15	Peter Möller	Berlin	8	2	8	10	28	2	26	4	10
16	Michael Krause	Chemnitz	0	22	0	0	22	0	22	1	22
17	Jens Badenkopf	Hamburg	0	0	22	0	22	0	22	1	22
18	Robert Wolf	Bannewitz	0	21	0	0	21	0	21	2	21
19	Christian Meyer	Hamburg	0	0	20	0	20	0	20	1	20
20	Sven Baumann	Leipzig	0	9	11	0	20	0	20	2	11
21	Steven Giebler	Berlin	9	1	7	2	19	1	18	4	9
22	Michael Franz	Hamburg	0	0	15	0	15	0	15	1	15
23	Klaus Giebler	Berlin	7	1	6	1	15	1	14	4	7
24	Frank Herzog	Gotha	0	13	0	0	13	0	13	1	13
25	Lukas Thiem	Hoyerswerda	0	12	0	0	12	0	12	1	12
26	Gerd Tischer	Bannewitz	0	11	0	0	11	0	11	1	11
27	Heinz Steusloff	Berlin	0	1	0	8	9	0	9	2	8
28	Dino Fehratovic	Bannewitz	0	3	0	6	9	0	9	2	6
29	Siggi Sachse	Windischleuba	0	1	0	7	8	0	8	2	7
30	Steffen Thiem	Hoyerswerda	0	5	0	0	5	0	5	1	5
31	Detlef Sachse		0	0	0	5	5	0	5	1	5
32	Thomas Gyullai	Bannewitz	0	1	0	4	5	0	5	2	4
33	Olaf Koschara	Bannewitz	0	4	0	0	4	0	4	1	4
34	Kevin Knop	Bannewitz	0	1	0	3	4	0	4	2	3
35	Konstantin König	Hoyerswerda	0	1	0	0	1	0	1	1	1
36	Marius Kirschner	Hoyerswerda	0	1	0	0	1	0	1	1	1



Neujahrsrennen in Gotha

Am 7. Januar 2011 traf sich die Schnellfahrer-Szene zum Neujahrsrennen in Gotha. Bei dieser - schon zur Tradition gewordenen - Veranstaltung wurde Samstag, 8. Januar das Teamrennen mit Production Chassis, Tourenwagen-Body und G12 Motor gefahren.

Am Sonntag, 9. Januar fand das Einzelrennen mit Eurosport G12 Fahrwerk und Gruppe C / GT1 Body statt.

Wir (die Hamburger Jungs) waren gegen 19.00 Uhr an der Bahn und testeten unser präpariertes Material. Das ging gar nicht schlecht, nur die Finger wollten noch nicht so wie die Bahn es erforderte.



Besonders Rüdiger als Rookie war am Anfang frustriert, der technisch anspruchsvolle Kurs und das schnelle

Material wollten nicht zusammen finden. Rainer blieb geduldig mit seinem Teampartner und reparierte den Boliden immer wieder.

Interessant war der Reifenpoker. Weicher oder harter Gummi, es wurde alles getestet, mit unterschiedlichen Ergebnissen. Zu unterschiedlich sind die Abstimmungen und die Fahrstile, da gab es keine Einheitslösung.

Die Bodies von Red Fox, die erstmals im Teamrennen eingesetzt wurden, erwiesen sich als super fahrbar und insgesamt gleichwertig. Erfreulich war, dass viele Teams bei der Gestaltung und Farbgebung sauber und kreativ arbeiteten, die Boliden waren vielseitig und attraktiv lackiert.

Samstagsmorgen, nach einer kurzen Nacht, wurde um 9.00 Uhr der Bahnstrom ausgeschaltet; halb zehn begann für die neunzehn gemeldeten Teams die Qualifikation. Hier zeigte das Chemnitzer Team „Chaos“, dass mit ihnen zu rechnen ist.

Die einheimischen Teams "Die Besten" und "BreLi" folgten auf Platz 3 und 4, dann folgte "2Fast4U" aus Heilbronn. Die „Nobodies“, Jörn Bursche und Luca, fanden sich im Mittelfeld wieder. Die Hamburger Teams "Klokschieter" und "Hamburg Oldies" lagen nach der Quali im hinteren Verfolgerfeld.



Schiedsrichter Bastian Thinschmidt / Frank Herzog

Die **Finalgruppe C**, bestehend aus

A-Team (Ingo + Tom Kober)	597,31 Runden
Klokschieter (Ralf Hahn + Thimo Limpert)	582,17 Rd.
Die Gärtner (Bernd Langbein + Siggi Sachse)	573,19 Rd.
Hamburg Oldies (Rainer Rath + Rüdiger Otahal)	505,00 Rd.
Berliner Bär (Siggi + Monika Hochstein)	493,82 Rd.
Slow Motion (Markus Sayfarth + Gabriel Wollensack)	469,86 Rd.
Heinze Team (Steffen Heinze + Christian Beck)	441,51 Rd.

fuhr ein ruhiges und unspektakuläres Rennen. Nur die Berliner Bären hatten mit technischen Problemen zu kämpfen.

Gruppe B, bestehend aus

Bremogo (Manfred Brehmer + Frank Herzog)	649,62 Runden
Die Anderen (Werner Lange + Rene Winkler)	628,14 Rd.
Players (Dirk Schindler + Mirko Bachmann)	602,18 Rd.
Keba (Michael Wolf + Daniel Starke)	592,26 Rd.
Nobodies (Luca Rath + Jörn Bursche)	572,63 Rd.
TnT (Heiko + Bastian Schmidt)	522,36 Rd.

legte erst einmal ganz schön vor. Die Gruppe A konnte die Ergebnisse aber noch erheblich toppen.

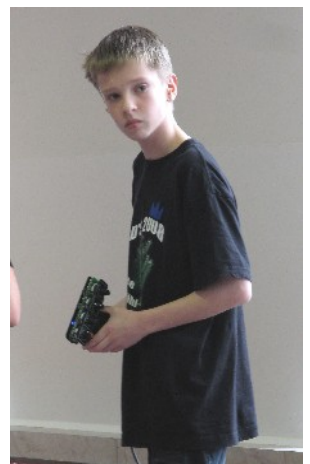
Gruppe A

Die Besten (Rainer Borsutzki + Michael Kayser)	709,64 Runden
Team Chaos (U. E. Pietsch + Michael Krause)	684,07 Rd.
E-Berg (Frank Heinzmann + Holger Limmer)	673,07 Rd.
BreLi (Roland Brehmer + Uwe Lindner)	672,52 Rd.
TopGun (Rene Hähnel + Ronny Scheer)	663,62 Rd.
2Fast4U (Manfred + Michaela Seyfarth)	620,07 Rd.

Am Abend des Samstags startete die Qualifikation des Einzelrennens in der Klasse Eurosport G12. Stattliche 31 Starter kämpften hier um Ruhm und Ehre. Luca sortierte sich nach fantastischer Quali in die Finalgruppe A ein. Er konnte beim am Sonntag stattgefundenen Rennen mit den Topfahrern mithalten und erreichte einen beachtlichen siebenten Platz.

Thimo, Rüdiger und Rainer – der mit seiner operierten Schulter gehandicapt war – meisterten ihre Finalgruppen solide. Ralf leistete sich einige kapitale Crashes zu viel, um wenigstens im Mittelfeld zu landen.

Nach durchaus passabler Quali, war auch Jörns Fahrweise zu durchwachsen, um sich im vorderen Mittelfeld der Wertung wieder zu finden.



Heiko Thinschmidt und Michael Krause lieferten sich ein spannendes Kopf an Kopf Rennen, diese Beiden waren diesmal eine Klasse besser als alle Anderen.

Eurosport G12:

1. Michael Krause 337,50 Runden
2. Heiko Thinschmidt 333,87 Rd.
3. Michael Kayser 319,34 Rd.

Ralf und Jörn



Eurocup, 1.Lauf in Minden

Zum Saisonauftakt traf sich die Eurosportszene diesmal in Minden an der Weser.

Production 1:24

22 Amateure testeten am Freitag, 25. März 2011 ihre Tourenwagen mit Serienchassis im Training bei 13 Volt. Als nach der Motorenausgabe die Spannung zwei Volt reduziert wurde, hörte man hier und da „Zu langsam!“ und „unnötig“.

Umso positiver die Überraschung, dass die von Jiří Míček Sen. präparierten Super 16Ds mit hervorragenden Speed und pfeifenden Sound die Wagen etwa genauso schnell um die Kurven trieben. Wie hoch die Leistungsdichte der Amateure ist, sieht man an den Finalergebnissen.

Die Qualifikation über eine Minute erfordert Konzentration und einen sauberen Fahrstil. Hier verloren einige potentielle Favoriten mit Ausrutschern wertvolle Meter. So war die schnellste Finalgruppe dann auch dicht beisammen.

Die langsamste Gruppe begann ungewöhnlich hektisch, viele Abflüge und Rennstopps bestimmten das Geschehen.

Die schnellsten Fahrer ließen in ihrem Finale nichts anbrennen. Ota Pačes Junior, Michael Kayser und Ralf Hahn lieferten sich spannende Kämpfe um jeden Meter. Mirko Bachmann und Jörn Bursche konnten dem Speed der Drei nicht dauerhaft mitgehen.

Anfang des dritten Laufs hatte Ralf einen spektakulären Abflug in der Steilkurve, bei dem das Chassis völlig verbog. Dadurch war die Siegchance natürlich dahin. Nach einigen brutalen Richtversuchen wurde das Fahrzeug zumindest wieder fahrbar, es reichte aber nur noch für einen Platz im Mittelfeld.

Production 1/24 (Amateurwertung):

1. Michael Kayser 248,06
2. Ota Pačes Jun. 240,66
3. Mirko Bachmann 239,46 (Topqualifier)
4. Jörn Bursche 238,12

Am Samstag, 24. März 2011 war das Rennen in der Klasse **Eurosport G12** angesetzt.

Die morgendliche Quali konnte der in der Expertwertung startende Jan Žemlička (CZ) für sich entscheiden. Jakub Vujaklija (CZ) hatte das beste Qualiergebnis der Amateure vorzuweisen.

Die Finals wurden getrennt nach Amateuren und Experten ausgetragen; die Amateure begannen. Rainer fuhr in seiner - insgesamt hektischen - Finalgruppe relativ sauber, ohne allerdings den Speed seines Slotcars auszureizen.

Luca beherrschte die Finalgruppe B deutlich und setzte sich zunächst an die Spitze der bis dahin gefahrenen Starter.

In die Finalgruppe A sortierten sich u.a. Jakub Vujaklija (CZ), Martin Trecha (CZ), Ralf, Thimo, Mirko Bachmann (Bannewitz) und Jörn Bursche ein. Es entwickelte sich ein Zweikampf um Platz 1 zwischen Jakub und Jörn, der nach Jörns Steilkurvenabflug etwa 30 Sekunden vor Rennende jäh entschieden wurde.

Eurosport G12 (Amateurwertung):

1. Jakub Vujaklija	390,38 (Topqualifier)
2. Jörn Bursche	383,05
3. Martin Trecha	382,32
4. Mirco Bachmann	380,28
5. Luca Rath	376,83

Im A-Finale der Experten konnte der Chemnitzer Ulli Pietsch den Sieg erringen.

Eurosport G12 (Expertwertung):

1. Ulli Pietsch	404,84
2. Jan Žemlička	396,46 (Topqualifier)
3. Ota Pačes Sen.	391,92
4. Michael Krause	389,05

Am Sonntag, 26. März 2011 wurde das Rennen in der Klasse **Eurosport, offen** durchgeführt. In dieser Klasse ist der Motor keinen Limits unterworfen.

Die vielen am Start befindlichen Amateure konnten es locker angehen lassen, sie fahren hier außerhalb der Punktwertung und nutzten den Start in dieser Klasse, um Rennerfahrungen zu sammeln.

Die Finals waren insgesamt ziemlich hektisch und von unheimlich vielen Crashes gekennzeichnet. Beispielhaft sei hierfür die Finalgruppe B erwähnt: von acht Startern "überlebten" nur zwei das Rennende ... Ralf konnte in einer der ruhigeren Finalgruppen ordentlich Gas geben und am Ende einen respektablen achten Platz belegen.



Eurosport offen (Expert; Amateure ohne Punktwertung):

1. Jiří Míček Sen.	459,93 (Topqualifier)
2. Jan Žemlicka	456,44
3. Michael Krause	441,93
4. Uli Pietsch	441,10
5. Michi Seyfarth	435,97
6. Martin Trecha	419,31 (Amateur)
7. Ota Pačes Jun	419,06 (Amateur)
8. Ralf Hahn	418,82 (Amateur)

Der erste Lauf zum diesjährigen EuroCup war alles in allem ziemlich crashreich. Nach einer langen Pause mussten sich offenbar viele Starter an den hohen Speed der Mindener Bahn erst wieder gewöhnen. Die Bahn, die Organisation und das Ambiente waren gleichwohl ein absolutes Highlight. Danke!

Ralf

EuroCup, 2. Lauf in Wien

Ein klitzekleiner Rennbericht

Nachdem am Donnerstag Stadtbummel in Wien angesagt war, testeten wir ab Freitag (24.6.2011) auf der technisch anspruchsvollen "Red Queen" unsere Slotcars. Nach einigem Training stellte sich die Bahn als durchaus flüssig fahrbar dar.

Für den Freitagabend war das Rennen der Klasse Production 1/24 (Flexi) in der Amateurwertung angesetzt. Nach Ausgabe der Motoren (Super 16D Motoren von Red Fox, immer top gewartet von Jiří Míček) begann gegen 18:00 Uhr die Quali für die aus Österreich, Tschechien und Deutschland angereisten Slotracer.

Jörn konnte sich knapp den Bonuspunkt für die Topquali sichern; Finalgruppe A. Luca - mit ein paar Rausfallern in der Quali - und Rainer starteten in Finalgruppe B. Beide hatten ein alles in Allem ruhiges Rennen; kleinere Defektchen waren schnell behoben.

Jörn fuhr in Gruppe A ziemlich unkonzentriert und musste - nach heftigem Crash - eine Baupause einlegen ... Lokalmatador Stefan Buchsbaum (A) siegte schlussendlich vor Petr Vaněček (CZ) und Jakub Vujaklija (CZ). Luca wurde 6., Jörn 8. und Rainer 14.

Samstag (25.6.11) wurden die Rennen in der Klasse Eurosport G12 (mit Gruppe 12 Motoren) ausgetragen.

Nach der Quali konnten sich Luca und Jörn in Finalgruppe A einsortieren. Luca konnte den Speed der Spitzenleute des Rennens (Buchsbaum, Vaněček und Vujaklija) locker mithalten. Er hatte fahrerisch etwas Tribut zollen müssen.

Jörn war mit einem weitaus gemütlicheren Motor unterwegs und hatte mit den Spitzenrängen von Anfang an nichts zu tun. Durch eine grandiose Aufholjagd konnte Stefan Buchsbaum (A) auch die Amateurwertung Eurosport G12 für sich entscheiden.

Luca wurde knapp auf Platz vier verwiesen, Jörn wurde mit erheblichem Abstand zu Luca 5.

Das Finale der Expertenwertung Eurosport G12 gewann Jan Žemlička (CZ) vor Christoph Gruber (A) und Martin Hojer (CZ).

Am Sonntag morgen machten wir uns auf den weiten Rückweg - die Rennen in der Klasse Eurosport offen (keinerlei Motorenbegrenzung) liefen derweil.

Jörn

Eurocup, 3. Lauf in Brühl

Am Donnerstag reisten schon einige Teams an, Hamburg, Chemnitz, Bannewitz und Jörn aus Berlin . Leider war kein Training möglich. Am Freitag begannen die Vorbereitungen entsprechend früh. Die Amateure hatten genug Zeit, ihre Production-Chassis abzustimmen, sonst immer ein Problem. Am späten Nachmittag wurde nach der Motorenausgabe kurz getestet, dann begann Abnahme und Qualifikation.



Gab es letztes Jahr nur zwei Fahrer mit 14 Runden pro Minute, waren es dieses Mal sechs. Die NORDOSTCUP-erfahrenen Jörn, Thimo, Ralf und Mirko fuhren an die Spitze, lediglich Michael Kayser konnte sich dazwischen drängen. Jörn fuhr mit 14,75 Runden eine super Topquali. Luca versemmelte die Quali und musste als Neunter in die zweite Finalgruppe, was sich dann als Vorteil erwies. Er wurde mit einer souveränen Leistung Dritter.

In der ersten Gruppe wurde hart um den Sieg gekämpft. Nach 2 Läufen lagen Michael und Ralf rundengleich vorn. Dann kam Hektik ins Rennen, Ralf hatte Reglerprobleme und am Ende stand Ota Pačes Jun. ganz oben auf dem Treppchen. Michael wurde Zweiter.

Production 1/24 (Amateurwertung):

- | | |
|-------------------|---------------|
| 1. Ota Pačes Jun. | 308,95 Runden |
| 2. Michael Kayser | 307,55 Rd. |
| 3. Luca Rath | 305,20 Rd. |

Der Samstag war spannend und entspannt. Spannend, weil die Leistungsdichte so groß ist, dass der ruhigere Fahrer mit mehr Übersicht das Rennen gewinnt und nicht der mit dem schnellsten Auto. Es waren 16 Amateure in der Eurosport G12 am Start, dadurch ergaben sich 2 Finalgruppen.

Da die Qualifikation seit diesem Jahr auch über eine Minute gefahren wird, sind die besseren Fahrer auch in der besseren Gruppe. Ausnahmen bestätigen die Regel. Luca versemmelte die Quali wieder, flog zweimal ab und musste in der B-Gruppe starten. Thimo und Ralf starteten in der ersten Gruppe und fingen auch stark an.

Leider hatte Ralf zwei kapitale Chrashs, bei denen sich das Chassis völlig verzog. Sein Rennen war daraufhin beendet, die rote Laterne gehörte ihm!

Durch diese Hektik der A-Gruppe konnten sich zwei Fahrer der B-Gruppe nach vorn schieben, Luca wurde Vierter!!! Thimo schaffte den 7. Platz.



Bei den Amateuren gewann wieder Ota Pačes Jun. Mit 514 Runden vor Libor Kaciř und Michael Kayser. Die Experten wurden von Jan Žemlička mit 542,60 Runden gewonnen, gefolgt von U. E. Pietsch und Michael Krause.

Durch die Abschaffung der Heats wurde der Zeitplan entzerrt, die Experten waren kurz nach 18.00 Uhr fertig und der gemütliche Teil begann. Gab es zum Mittag Schweinebraten mit Stampfkartoffeln und Sauerkraut, wurde abends noch gegrillt. Die kulinarische Versorgung war einfach Spitze!

Sonntag wurde Eurosport offen gefahren, Lucas Quali war mittelmäßig, im Rennen war er wieder überragend. Leider warf ihn ein Defekt 40 Runden zurück, er konnte seine Gruppe trotzdem gewinnen. Am Ende wurde er Zehnter. Ronny Scheer gewann das Rennen mit 574,20 Runden vor Martin Hojer und Ota Pačes Jun.

Ralf

EuroCup, 4. Lauf in Pardubice

Der vierte und diesjährig letzte Lauf des EuroCup fand vom 11. bis 13. November 2011 im tschechischen Pardubice statt.

Einige Unentwegte aus Österreich, Deutschland und der Tschechischen Republik fanden sich bereits am Donnerstag, den 10. November ein, um auf der äußerst anspruchsvollen achtspurigen Bahn zu trainieren.



Am Abend des Freitag, 11. November 2011 war der Start des Rennens in der Amateurklasse Production 1/24 angesetzt. Nach der Ausgabe der Super 16D-Leihmotoren wurde nach kurzem Training sowie der technischen Abnahme gegen 18:30 Uhr die Qualifikation für die sechzehn gemeldeten Teilnehmer aus Österreich, Tschechien und Deutschland ausgetragen. Stephan Buchsbaum fuhr die Topquali mit 11,08 Runden.

Das Finale über 8 x 3 Minuten wurde anschließend gefahren. Das Rennen der Finalgruppe B war von einer erklecklichen Anzahl von Rausfallern gekennzeichnet, blieb aber zu jeder Phase ruhig und fair. Luca Rath (D) konnte knapp den Gruppensieg einfahren.

In Gruppe A war das durchschnittliche Leistungsniveau erwartungsgemäß höher. Das insgesamt ebenfalls ruhige Rennen gewann Petr Vaněček.

Rennergebnis Production 1/24:

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. Petr Vaněček | 252,34 Runden |
| 2. Jakub Vujaklija | 248.08 Rd. |
| 3. Martin Motyčka | 243,21 Rd. |

Für den nächsten Tag waren die Rennen der Amateure und Experten in der Klasse Eurosport G12 angesetzt. Gegen Mittag begann die Quali: der in der Expertenwertung fahrende Tomáš Marek fuhr hierbei die meisten Runden. Unter den Amateuren fuhr Jakub Vujaklija die Topquali.

Zunächst wurde das Finale der Amateurwertung über 8 x 4 Minuten ausgetragen.

Das Finale der B-Gruppe hatte nur wenige hektische Phasen. Luca Rath (Hamburg) gewann die Gruppe ungefährdet.

Die A-Finalisten waren wesentlich flotter unterwegs; jedoch war die Atmosphäre auch aufgeheizter. Der trotzdem mit Ruhe und Übersicht agierende Petr Vaněček (CZ) gewann zunächst. Aufgrund zu geringer Bodenfreiheit (unter 0,5 mm) musste er allerdings einen Abzug von 15 Runden in Kauf nehmen. Ota Pačes Jun. (CZ) rückte daher auf Platz eins vor.

Rennergebnis ES G12-Amateure:

1. Ota Pačes Jun. 389,26 Runden
2. Jakub Vujaklija 387,26 Rd.
3. Petr Vaněček 387,01 Rd.

Das A-Finale der Experten entwickelte sich zu einem spannenden Zweikampf zwischen dem Weltklassefahrer Jaroslav Reček (CZ) und dem erst seit vier Jahren aktivem Slotracer Tomáš Marek (CZ). Mit etwa einer Runde Vorsprung konnte Tomáš Marek (CZ) schließlich gewinnen.

Rennergebnis ES G12-Experten:

1. Tomáš Marek 426,17 Runden
2. Jaroslav Reček 425,04 Rd.
3. Martin Hojer 414,23 Rd.

Nach dem Rennen wurde die Siegerehrung in der Amateurwertung auf Basis der Gesamtwertung des Eurocup 2011 durchgeführt. Die 3 besten Amateure qualifizieren sich und steigen zu den Experten auf.

Gesamtwertung 2011 Amateure:

1. Ota Pačes Jun. 279 Pkt.
2. Jakub Vujaklija 271 Pkt.
3. Luca Rath 248 Pkt.
(bleibt Amateur, unter 15 Jahre alt)
4. Mirko Bachmann 247 Pkt.
5. Jörn Bursche 243 Pkt.



Das abendliche Training der Klasse Eurosport 1/24 (ohne Motorenlimit) war eine echte Augenweide. Bereits jetzt waren Rundenzeiten von 3,5 sec. möglich (Vgl. Production 1/24: beste Rundenzeit etwa 5,3 sec.; ES G12: beste Rundenzeit etwa 4,0 sec.).

Das Rennen fand am Folgetag statt:

Rennergebnis ES 24-Experten:

1. Petr Krčil 481.08 Runden
2. Vladimír Horký 478,36 Rd.
3. Tomáš Marek 472.35 Rd.

Gesamtwertung 2011 Experten:

1. Jan Žemlička 287 Pkt.
2. Jiří Míček Sen. 252 Pkt.
3. Martin Hojer 238 Pkt.
4. Christoph Gruber 224 Pkt.

Die Bahn in Pardubice ist eine echte Herausforderung. Dem Rennspaß tut dies - aus subjektiver Sicht - allerdings keinen Abbruch.

Sehr erfreulich war zudem der kaum vorhandene Verschleiß von Schleifern und Reifen. Allzu heftige Crashes hatten überdies Seltenheitswert. Zerstörte Chassis gab es daher nicht.

Vielen Dank an die Veranstalter, Organisatoren und Helfer!

Jörn

8. SKODA-Rallye: Die Sieger-Pokale blieben in Bannewitz

Sage und schreibe 19 Teams (=38 Fahrer) kamen am 15. Oktober 2011 zur 8. SKODA-Rallye des SRC Bannewitz e.V. Das ist Teilnehmerrekord seit dem Beginn der Wiederauflage (2004) dieser Rallye, die von 1977 bis 1988 in Freital durchgeführt wurde. Eine Wandzeitung im Fahrerlager mit Fotos und Rennberichten, die einige „alte Hasen“ des SRC-Modellsports gesammelt haben, erinnerte an diese Zeit.

Die Teilnehmer der Rallye kamen diesmal aus Hamburg, Berlin, Gotha, Frankfurt/Oder, Windischleuba (Thüringen), Burg (Spreewald), Plauen, Chemnitz, Hoyerswerda und Bannewitz. Wie gewohnt begann die Rallye mit dem SKODA-FABIA-Teamrennen und 16D-Motoren aus dem „Lostopf“. Den Sonderpreis für das schönste Modell gewannen wieder Schüler aus Hoyerswerda, diesmal Konstantin König und Dima Danilow.

Nachdem jedes Team ein paar Testrunden mit seinem Fabia und dem gelosten Motor drehen konnte, begann die Qualifikation. Diese wurde gefahren über 2 Minuten, je eine Minute für jeden Fahrer eines Teams.

Wie werden die Sieger der Vorjahre abschneiden? Können Außenseiter überraschen? Das erste Ergebnis in zwei Minuten > 30 Runden fuhr das Team RaZe (Rath/Zeband aus HH/B). Das Bannewitzer Schüler-Team KeDi (Kevin/Dino, beide erst 10 Jahre jung) fuhren gute 29,53 Runden.

Das A-Team (Vater und Sohn Kober aus PL) legte zu: 31,62 Runden. Dann die ersten Favoriten: Team Chaos (UEPietsch/M.Krause aus C) zeigte eine blitzsaubere Leistung mit 34,53 Runden. Kann das noch jemand überbieten? Das Team Tholaf (Thomas/Olaf) fuhr ebenfalls ganz stark auf 33,56 R. (das sollte Platz 2 in der Quali bedeuten).

Dann waren die Vorjahressieger, das Team Players am Start: sie haderten bereits vorher mit ihrem Lospech und kamen auch nur auf 32,84 Runden. Mehr schien aus dem Motor nicht herauszuholen zu sein. Die Klokschieter aus Hamburg waren schneller: 33,47 Runden und Platz 3.

Wolf-Racing aus Bannewitz beendete die Quali zwar mit der schnellsten Runde (3,282 s=Bahnrekord), aber die 33,39 Runden reichten nur für Platz 4. Leichte Probleme am Regler von Micha Wolf verhinderten mehr, war man doch nach Roberts Fahrt auf Kurs 36 Runden.

Wie dem auch sei, im Finale werden die Karten neu gemischt. Jedes Team konnte über 4x10 Minuten zeigen, wie gut es seinen Fabia auf der 24m langen 4spurigen Holzbahn bewegen kann. Die Players ließen den Kopf nicht hängen und verbesserten sich noch auf Platz 4. Dagegen schwächelten die Klokschieter und fielen zurück auf Platz 5.

Schnell und gut fuhr das Überraschungsteam der Rallye, das Team „Tholaf“, auf Platz 3. blieb der Kampf um den Sieg: die Chemnitzer Chaoten legten im ersten Finallauf 170 Runden vor, 7 mehr als WOLF-Racing. Im zweiten Lauf schrumpfte der Vorsprung auf 6 Runden.

Im dritten Finallauf zündete WOLF-Racing den Turbo: 172 Runden (=Bahnrekord für 10min.) und nur noch 3 Runden Rückstand. Wer hat das bessere Ende? Halten die Reifen? Das Team CHAOS musste an die Box zum Reifenwechsel, dadurch ging WOLF-Racing in Führung.

Die Chemnitzer kamen mit dem frischen Reifen wieder auf... Doch es reichte für Wolf-Racing zum erneuten Sieg (nach 2009) mit einer Runde Vorsprung.



Tholaf (3.), Wolf-Racing (1.), Chaos (2.)

Nach zünftiger Siegerehrung wurden die SKODA-Octavia für das Rennen am Sonntag vorbereitet. Hier sind die schnelleren Gruppe-12-Motoren erlaubt und jeder Modellsportler kann sein Chassis, Getriebe und die Reifen abstimmen. Die Qualifikation am Sonntagvormittag fuhren 23 Starter über eine Minute, gewertet wurden die gefahrenen Runden und 1/100 Bruchteile einer Runde.

Den Sonderpreis für das schönste SKODA- Octavia-Modell gewann Dirk Schindler (Bannewitz). Wie erwartet, ging es an der Spitze knapp zu: Platz 3 der Quali trennten von Platz 9 nur eine halbe Runde. Zehntelsekunden und ein „Rausfaller“ entschieden darüber, ob man im A-, B- oder C-Finale fuhr.

Überraschend gut fuhren die Hamburger Junioren Luca Rath (2./19,38 R.) und Thimo Limpert (5./18,60 R.). Die Wölfe landeten auf den Plätzen 7 (Robert) und 8 (Micha). UEPietsch, ein Favorit auf den Sieg, wurde mit 18,58 R. nur 6. Besser lief es bei den Bannewitzern Mirko Bachmann (4./18,87 R.) und Dirk Schindler (3./18,90 R.). Die absolut beste Quali fuhr der Sieger der letzten beiden Jahre: Michael Krause aus Chemnitz mit 19,53 Runden.

Entsprechend der Reihenfolge der Qualifikation wurden die Gruppen für die Finale über 4x5 Minuten zusammengestellt, die Fahrer mit den wenigsten Quali-Runden fuhren zuerst. Kevin Knop fährt seit einem Jahr Slot-Racing und hatte seinen Octavia schwarz-gelb lackiert. Entsprechend dynamisch fuhr er und wurde am Ende 15., ein sehr gutes Ergebnis für den Schüler aus Bannewitz.



Ein gutes Finale fuhren Monika Hochstein (Berlin) und Thomas Gyulai (Bannewitz). Mit exakt gleicher Fahrleistung (329,53 Runden) belegten sie die Plätze 11 und 12.

Das C-Finale war mit Daniel Starke, Jörn Bursche, Ralf Hahn und Mike Zeband stark besetzt. Gerungen wurde um jeden Meter.

Daniel fuhr in zwei Finalläufen mehr als 90 Runden, gewann dieses Finale und wurde am Ende Siebter.

Im B-Finale trafen sich der Favorit UEPietsch, der überraschend schnelle Thimo Limpert und die beiden Wölfe zum Run über 4x5 Minuten. UE legte gleich mal 94 Runden im ersten Lauf vor, steigerte sich noch auf 96 im Zweiten und gewann das B-Finale mit 374 Runden.

Robert Wolf kam spät ins Rennen, steigerte sich, fuhr im 3. Lauf ebenfalls 96 Runden, im Vierten 95: am Ende 370 Runden. Micha Wolf hatte Mühe, Thimo Limpert in Schach zu halten: am Ende stand es dennoch 362:361.

Die Spannung konnte nur noch das A-Finale überbieten: kann der mehrfache Sieger Michael Krause den Wanderpokal mit seinem 5. Sieg endgültig behalten? Oder sind der Junior Luca Rath aus Hamburg und die Bannewitzer Dirk und Mirko schneller?

Dirk Schindler bekam im 1. Lauf nach 52 Runden Besuch von der Defekthebe und musste das Zahnrad wechseln. Das kostete wertvolle Runden. Obwohl er nochmal wieder kam blieb für ihn am Ende nur Platz 21. Michael Krause fuhr hingegen mit 97 Runden die Bestmarke im 1. Lauf, eine Runde mehr als Mirko.

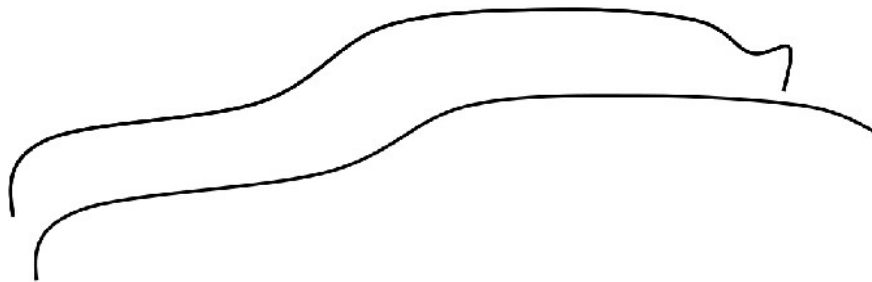
Luca konnte diesen Speed nicht mitgehen. Im 2. Lauf konterte Mirko mit 99 Runden (=Bahnrekord für 5min.) und führte 2 Runden vor Michael. Diese Führung konnte er noch ausbauen: auf 4 Runden vor dem letzten Lauf. Die Spurwechselfpause nutzte er zum Reifenwechsel, um die geforderte Bodenfreiheit von 0,8mm einzuhalten.

Wie erwartet, war er mit neuen Reifen etwas langsamer: etwa 0,1 s. pro Runde. Michael hingegen wechselte nicht und holte Runde für Runde auf ... bis er schließlich die Führung übernahm und das Rennen gewann, bis die Fahrzeuge vermessen wurden.

Bei allen Fahrzeugen war die Bodenfreiheit in Ordnung, nur leider nicht beim Sieger. Dieses Vergehen wurde mit 15 Runden Abzug bestraft. Damit fiel Michael Krause auf Platz 3 zurück und Mirko Bachmann gewann zum ersten Mal das SKODA-Octavia-Rennen. Seine 384,65 Runden bedeuten Bahnrekord über 4x5min.

Alles in allem wieder eine gelungene Veranstaltung. Von 12 ausgeschriebenen Pokalen blieben 6 in Bannewitz, zusätzlich bleibt der Wanderpokal hier. Vielen Dank an das Bar-Team, das für die Verpflegung und ausreichend Rennbenzin gesorgt hat.

Michael Wolf



Übersicht über verschiedene Variationen des Cheetah Chassis von JK Products

	Bestellnr.	Materialstärke	Mittelteil	Seitenteil	Seitenteil	Strebe	Motorhalter	gesamt	Abstand Leitkiel – Hinterachse mm
Cheetah 11	JK25011C	0.30	21,95	11,80	11,80	0,75	0,4	46,70	125
Cheetah 11 Light weight	JK250112C	0.25	18,40	8,50	8,50	0,75	0,4	36,55	125
Cheetah X24	JKX24	0.30	21,55	23,10	x	0,75	0,4	45,80	125
Cheetah X25	JKX25	0.35	22,85	26,30	x	0,75	0,4	50,30	120
Center Section X25	JKX25C	0.35	22,85						
Center Section Cheetah 11	JK25013C	0.30	21,95						
Center Section Cheetah 11	JK250132C	0.25	18,40						
Cheetah 11 Pans	JK250122	0.25		8,50	8,50				
Cheetah 11 Pans	JK25012	0.30		11,80	11,80				
Cheetah X24 Pan	JKX24P	0.30		23,10	x				
Cheetah X25 Pan	JKX25P	0.35		26,30	x				

Aufbau eines Production Chassis am Beispiel des Cheetah 11



Der Aufbau eines Flexicars (alt für Production 1:24) ist keine Zauberei und von jedem Slotracer zu bewerkstelligen.

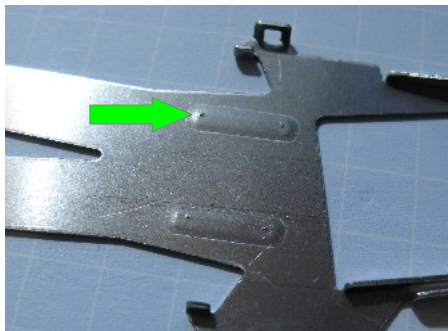
Ich möchte hier eine kleine Montagehilfe geben und ein paar grundlegende Dinge erläutern. Das ist hier aber keine ultimative Bauanweisung, sondern eine Anleitung für Einsteiger und alle die glauben, meine Slotcars sind besser gebaut als ihre.

Der Kauf eines Cheetah 11 (JK Products) ist mit ca. 22 € keine große Investition. Das Chassis ist aus gestanztem Stahlblech, dadurch erklärt sich schon der erste

Arbeitsschritt. Die Bauteile müssen gerichtet werden. Dazu wird die Stahlstrebe entfernt, dann können die Bauteile getrennt werden.



Legt man jetzt das Mittelteil auf ein ebenes Messbrett, sieht man das Problem; beim Stanzen hat sich das Blech verzogen. Die Problemzone ist in der Mitte, wo die beiden „Buckel“ aus dem Blech gedrückt wurden.

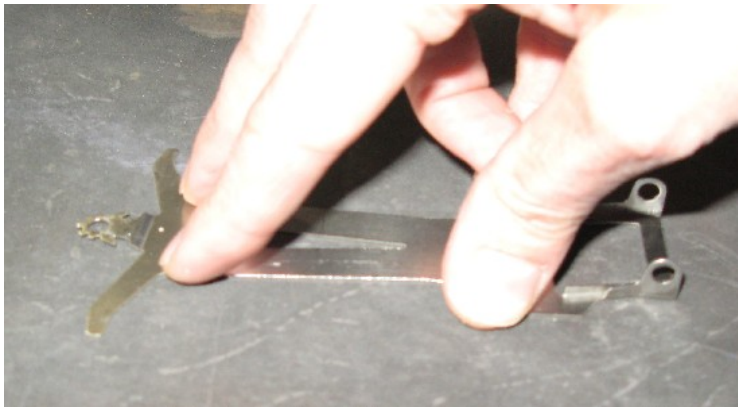


Hier setze ich einen Körner an und entspanne das Blech mit einem gefühlvollen Schlag auf die Prägung. Danach sieht das Blech gleich viel freundlicher aus. Ich habe auch Chassis gesehen, bei denen die Prägung gering war und keine Nacharbeiten erforderte. Dann wird noch hier und da gebogen, bis das Blech nahezu gleichmäßig aufliegt. Die vorderen „Flügel“ dürfen etwas nach unten gebogen sein, sie stützen das Chassis in den Kurven ab.



Die Vorderkante dieser Flügel wird mit einer Schleifrolle etwas rund geschliffen, um Schäden an der Bahn zu vermeiden. Dabei kann man gleich andere Kanten entgraten, das Loch für den Leitkiel sollte auch verfeinert werden.

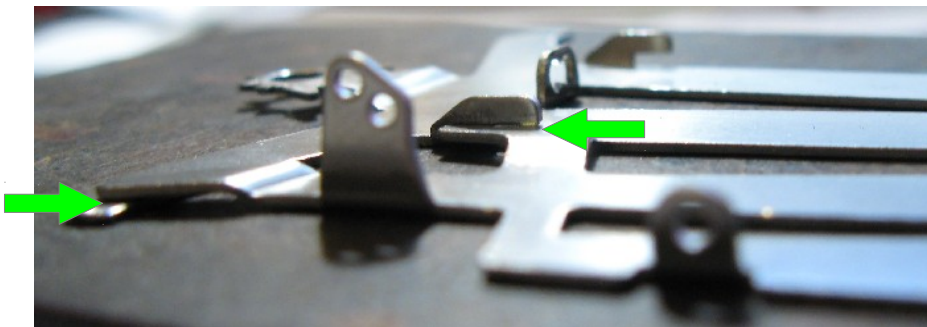




Zum Abschluss wird das Mittelteil auf einem Bogen feinem Schleifleinen abgezogen. Dadurch werden stanztypische Verformungen an den Biegestellen noch etwas korrigiert.

Jetzt nehmen wir uns die Seitenteile vor. Hier kann man ebenfalls gut erkennen, wie das Umbiegen des Bleches die Fläche verspannt. Mit einer Flachzange und etwas Kraft richten wir auch diese Teile. Danach schleifen wir auch diese Teile an. Die Außenkante wird mit der Schleifrolle

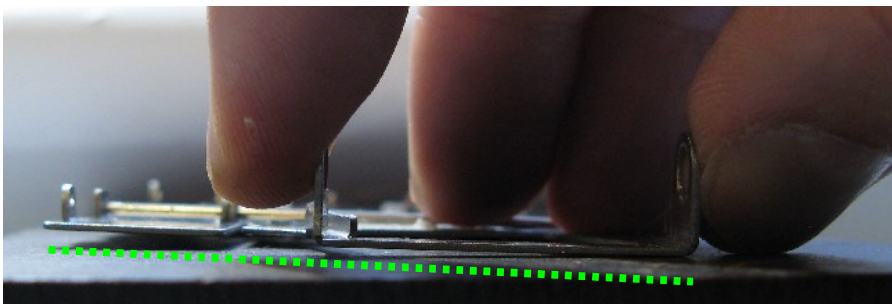
gerundet, sie kann beim Fahren auch schon mal auf der Bahn aufliegen.



Jetzt kommt die Einstellarbeit. Wir legen das Mittelteil auf unser Messbrett und schieben ein Seitenteil daneben. Die Spitze des Seitenteils wird so gebogen, dass sie spielfrei über den Flügel gleitet.

Schwieriger ist es, den Halter des Seitenteils zu justieren, er bestimmt, ob das Seitenteil „hängt“.

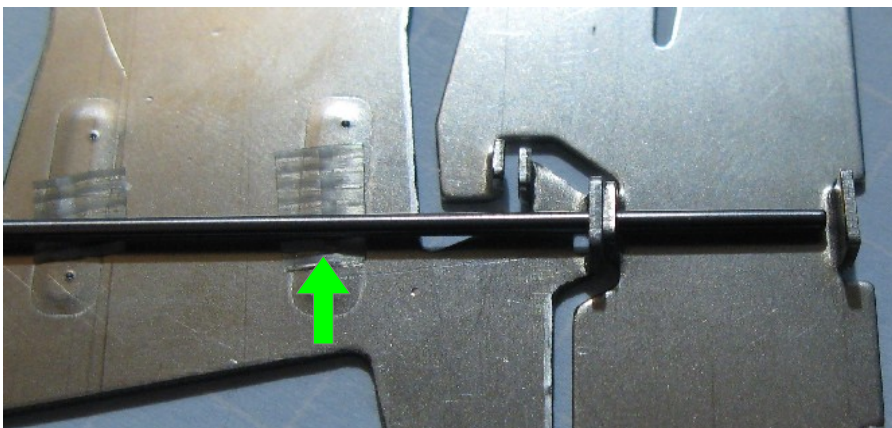
Das Spiel ist schöner, wenn der Halter parallel zur Chassisunterseite steht, wenn man das nicht hin bekommt, ist es kein Beinbruch.



Zum Testen des Halters schiebt man die Stahlstrebe in Mittelteil und Seitenteil und kippt das Chassis zur Seite. Beide Teile müssen eine Linie bilden. Sollte das Seitenteil sich verzögert anheben, ist es kein Problem. Das justieren wir später. Diesen Arbeitsschritt führt man natürlich auch mit dem zweiten

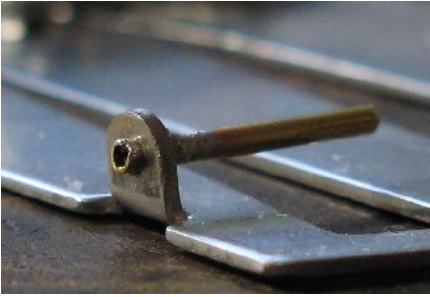
Seitenteil durch.

Jetzt prüfen wir, ob die Stahlstrebe gerade ist und setzen sie ein. Die Seitenteile müssen sich jetzt leicht in alle Richtungen bewegen lassen. Wir prüfen, ob die Spitzen der Seitenteile mit den Flügeln Kontakt haben und korrigieren dies gegebenenfalls. Das Seitenteil darf dadurch auf keinen Fall angehoben werden!



Hängende Seitenteile werden durch Unterfüttern der Stahlstrebe mit Klebeband korrigiert.

Jetzt wird noch einmal alles geprüft und dann können die Lötarbeiten beginnen.



Als erstes werden die Hülsen eingelötet. Ich lasse sie außen etwas überstehen, damit das Zinn nicht hinein laufen kann. Das überstehende Ende kann hinterher abgefeilt werden. Das Loch wird mit einem Bohrer entgratet, dann bekommt man die Nadeln besser hinein.



Das Einlöten der Gleitlager erfordert etwas Präzision, schließlich soll die Achse parallel zum Unterboden sein. Um dieses zu Erreichen steckt man einfach 2 gleichgroße Zahnräder auf die Enden der Achse. Die Gleitlager haben 3 Zehntel Spiel, die Höhe der Achse und damit die minimale Radgröße kann also etwas beeinflusst werden. Man kann natürlich auch einfach die Lager aufstecken, eine Seite anlöten und die

andere Seite danach ausrichten. Der Stahlbügel zum Abstützen der Lagerböcke ist dringend zu empfehlen. Nicht nur beim Chrash kann das Blech verbiegen, durch die Querbeschleunigung gibt es auch nach.



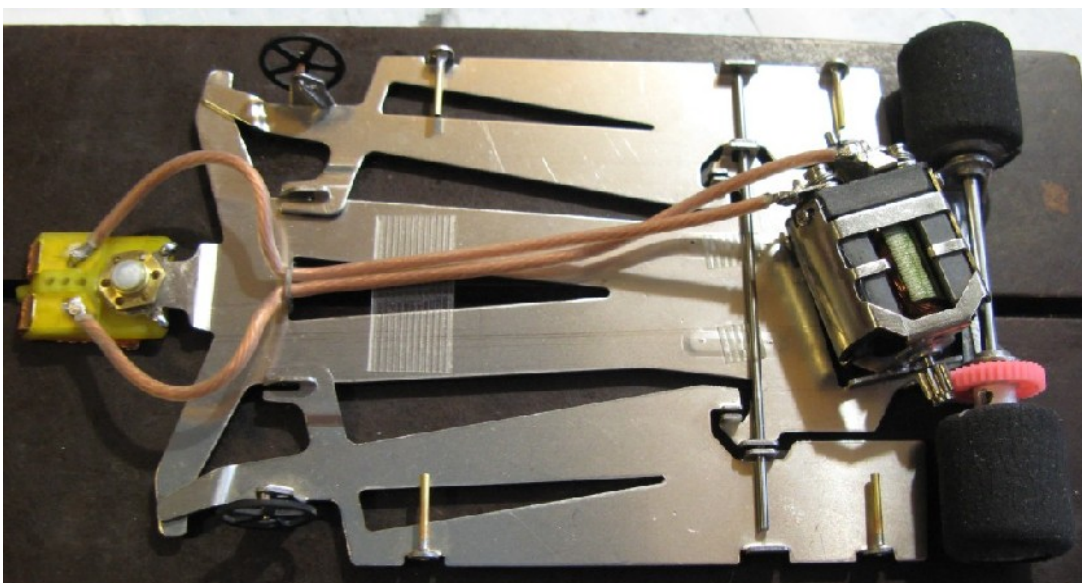
Für die Vorderräder werden einfach Nadeln umgebogen und in den oberen Löchern angelötet.

Ich stecke noch ein 3mm langes Stück Hülse auf die Nadel und löte es mit fest. Das ist nur, damit das Rad besser im Radkasten zu sehen ist und optional.

Nach diesen Arbeiten wäscht man das Chassis mit Seifenlauge ab, um die Löt säure abzuspülen.



Damit ist das Chassis fertig und kann mit Leitkiel, Motor und Body versehen werden.



Natürlich wurden hier nicht alle Details erläutert und abgebildet, ich habe einen Thread im [Freeslotter](#) Forum eingerichtet, bei dem unklare Fragen beantwortet werden.

Viel Spaß beim Bauen und Fahren wünscht Euch Ralf!