

Speed

Das Slot Racing Magazin für den Norden und Osten
Deutschlands

Saison 2024



NORDOSTCUP 2024, 1. Lauf in Güstrow – Aufgalopp!

In dieser Saison begann der NORDOSTCUP am 03.02.2024 traditionell wieder auf der „Mecklenburger Schleife“ in Güstrow. Insgesamt 21 Racer aus Bannewitz, Berlin sowie Bitterfeld und Hamburg traten an, um sich mit den Güstrowern zu messen. Da sich die im Rahmenprogramm des NORDOSTCUP seit einem Jahr ausgetragene Formel 1 im Maßstab 1:24 (nach den Regeln des NORDOSTCUP modifizierte RTR-Autos von slotkars.de) immer größerer Beliebtheit erfreut, sollte es auch hier wieder zu sehenswerter Rennaction kommen.



Die ersten Racer reisten am Freitagnachmittag an – auch weil das als Sprintrennen ausgeschriebene Rennen der Formel 1 für 20:00 Uhr angesetzt war. Es galt daher zunächst, die Formel 1 final abzustimmen und den Zeigefinger am Regler mit viel Gefühl weich zu bekommen. Das eine oder andere Bier aus der wie immer gut gefüllten „Werkskantine“ half dabei durchaus. Das Sprintrennen wurde ohne Qualifikation in drei Finalgruppen mit einer Fahrzeit von 3 Minuten pro Spur ausgetragen.

Die Zusammensetzung der Finalgruppen erfolgte in diesem Jahr nach dem Zufallsprinzip durch die Lapmaster-Software, da die Motoren (Hawk7 und Phoenix) einen geringeren Einfluss haben, als bisher angenommen. Hier macht der Fahrer mit seinem Gefühl für die kitzlig zu fahrenden Formel 1 eher den Unterschied – und natürlich, wie ruhig der

Immer gern gesehen: Klaus und Kerstin

Formel 1 auf dem Track liegt.

In der ersten Finalgruppe trafen die Güstrower Heinrich und Jörg auf Karsten aus Hamburg und Thomas aus Bannewitz. Thomas setzte sich in dieser Finalgruppe knapp mit 295,90 Runden (schnellste Runde: 3,351 Sekunden) gegen Karsten mit 295,48 Runden (schnellste Runde: 3,357 Sekunden) durch. Karsten war damit im Endergebnis der schnellste Fahrer, der auf einen Hawk7 setzte. Jörg kam auf dem dritten Zwischenrang mit 281,01 Runden (schnellste Runde: 3,475 Sekunden) vor Heinrich mit 268,34 Runden (schnellste Runde: 3,535 Sekunden).



Das Berliner Urgestein Sigg, Rainer aus Hamburg und Youngster Eric aus Bannewitz setzten sich mit den Güstrowern Tino und Matthias in der zweiten Finalgruppe auseinander. Eric gab ordentlich Gas und gewann seine Gruppe recht deutlich mit 292,85 Runden (schnellste Runde: 3,433 Sekunden) vor Matthias mit 288,83 Runden (schnellste Runde: 3,521 Sekunden), Tino mit 277,83 Runden (schnellste Runde: 3,466 Sekunden) und Reiner mit 276,31 Runden (schnellste Runde: 3,468 Sekunden).

Sigg kam leider nicht so richtig in Fahrt und schloss sein Rennen mit 256,76 Runden (schnellste Runde: 3,862 Sekunden) ab. Er wird wohl für künftige Rennen das Setup seines Formel 1 noch einmal



überarbeiten. An diesem Tag bedeute sein Ergebnis die ehrenwerte „rote Laterne“. Die Entscheidung über den Tagessieg sollte die dritte und fahrerisch am stärksten eingeschätzte Finalgruppe um Luca aus Hamburg mit den Berlinern Jörn, Mike und Jürgen fallen.

Auch Sven wollte auf seiner Heimbahn ein Wörtchen mitreden. Etwas überraschend agierte Mike an diesem Tag etwas unglücklich und konnte nicht an seine starken Formel-1-Rennen in der Vergangenheit



anknüpfen. Mit 276,37 Runden (schnellste Runde: 3,370 Sekunden) blieb ihm in der Endabrechnung nur der 11. Platz. Jürgen dagegen fuhr unaufgeregt konstante Runden und belohnte sich mit 279,05 Runden (schnellste Runde: 3,529 Sekunden). Luca, Jörn und Sven fuhren – jeweils mit Phoenix-Motoren – auf dem höchsten Niveau, kämpften Rad-an-Rad um jeden Meter. Sven, dessen Bolide nicht so ruhig durch die Kurven ging, wie die optimal abgestimmten Autos von Luca und Jörn, musste abreißen lassen. Mit 315,27 Runden (schnellste Runde: 3,194 Sekunden) beendete Sven das Rennen auf Platz 3. Jörn konnte sich schließlich mit 328,86 Runden (schnellste Runde: 3,097 Sekunden) knapp vor Luca mit 328,66 Runden (3,044 Sekunden) durchsetzen.

Das Endergebnis Formel 1:

- | | | |
|------------------------|---------------------|-----------------|
| 1. Jörn Bursche | 2. Luca Rath | 3. Sven Baumann |
| 4. Thomas Gyulai | 5. Karsten Landahl | 6. Eric Tänzer |
| 7. Matthias Vahrenholt | 8. Jörg Klotz | 9. Jürgen Brand |
| 10. Tino Klotz | 11. Mike Zeband | 12. Rainer Rath |
| 13. Heinrich Baumann | 14. Siggi Hochstein | |

Unmittelbar nach dem Formel-1-Rennen war die Boxengasse wieder geöffnet, so dass der eine oder andere bis spät in die Nacht noch am Setup für sein NORDOSTCUP-Auto tüfteln konnte. Ab 8:30 Uhr stellte sich auf der Rennbahn am Samstag der Rennbetrieb ein. Nach dem freien Training und der technischen

Abnahme folgte zunächst die Wahl des schönsten Autos. Die kundige Auswahl traf an diesem Tag Kerstin, die einzige Dame in der Männerrunde.



Ihre Wahl fiel auf das Auto von Jörg Klotz, der als Preis einen neuen Satz Schleifer entgegennehmen konnte. Pünktlich startete die Qualifikation. Die Top-Qualifikation fuhr Stefan mit 20,86 Runden (zugleich auch die schnellste Runde mit 2,806 Sekunden), dicht gefolgt von Luca mit 20,78 Runden und Michel mit 20,77 Runden. Alle drei setzten an diesem Tag einen Phoenix-Motor ein.

Bester Qualifier mit einem Hawk7 war an diesem Tag Karsten, der Platz 5 mit 20,28 Runden (schnellste Runde: 2,888 Sekunden) belegte. Im D-Finale trafen die Güstrower Heinrich, Jörg und Matthias auf die Berliner Jürgen und Klaus. Matthias hatte nach seiner vergurkten Qualifikation ordentlich Ansporn, für das Endergebnis wieder Runden und Meter gut zu machen. Also legte er gleich mit schnellen Rundenzeiten um 3,000 Sekunden los.



Die heiligen drei Könige?

Der Finallauf verlief dann recht ruhig und wenig spektakulär. Allerdings ließ zum Schluss hin bei allen Protagonisten die Konzentration etwas nach. So versenkte „Alterspräsident“ Heinrich ausgangs des Kreisels seinen Boliden leider mehrfach in die Bande bei dem Versuch, noch Meter auf seine Kontrahenten gut zu machen. Am Ende legte Matthias mit 548,23 Runden (schnellste Runde: 3,063 Sekunden) vor, gefolgt von Klaus mit 529,69 Runden (schnellste Runde: 3,065 Sekunden), Jürgen mit 524,70 Runden (schnellste Runde: 3,146 Sekunden) und Jörg mit 503,27 Runden (schnellste Runde: 3,271 Sekunden).

Heinrich blieb einstweilen mit 492,33 Runden (schnellste Runde: 3,192 Sekunden) nur der letzte Platz. Doch abgerechnet wird bekanntlich zum Schluss. Das C-Finale bestritten Sigg, Bodo, Rainer und Tino sowie Phillip – alles Racer mit verschiedenen Fahrstilen. Rainer und Phillip lieferten sich von Beginn an packende Rad-an-Rad-Duelle, bis dann leider im vierten Lauf das Zahnrad in Rainers Boliden seinen Dienst quittierte und Luca als schneller Schrauber gefragt war.

Nach etwa einer Minute war Rainer wieder auf dem Track, verlor aber nicht nur ca. 18 Runden, sondern auch die Konzentration der vorangegangenen drei Läufe. So kam er schließlich nur auf 517,26 Runden (schnellste Runde: 3,022 Sekunden) mit seinem perfekt abgestimmten Hawk7. Noch härter erwischte es aber Sigg, dessen Getriebe im sechsten Lauf kreischend in feine Späne zerfiel.

So blieb sein Bolide mit 474,19 Runden (schnellste Runde: 3,183 Sekunden) stehen. Trotz zerfleddertem Body und verbogener Nadel kämpfte sich Tino ritterlich auf gute 535,76 Runden (schnellste Runde: 3,053 Sekunden) und gewann damit vor Jörg und Heinrich die intern ausgetragene „Bergwertung von Wattmannshagen“.

Mit technischen Problemen musste sich Bodo zwar nicht rumschlagen, dennoch verlor er auf seine Kontrahenten zu viele Runden. Ergebnis kam er auf 516,49 Runden (schnellste Runde: 3,213 Sekunden). Dass es besser geht, zeigte Phillip. Er beendete sein Rennen mit guten 542,24 Runden (schnellste Runde: 3,002 Sekunden). Im B-Finale setzten sich die Berliner Jörn und Mike mit den Bannewitzern Eric und Thomas sowie Christian aus Hamburg auseinander. Christian setzte, wie schon zum Neujahrsrennen in Gotha, auf einen Hawk7 Motor. Von Beginn an ging es zwischen ihm und Jörn heftig zur Sache.

Aufgrund einiger heftiger Abflüge war dann aber im dritten Lauf viel zu früh für Christian das Rennen beendet – mit nur 267,00 Runden (schnellste Runde: 3,011 Sekunden). Sein Bolide ließ sich nicht mehr artgerecht fortbewegen.

So konnte Jörn sich von den anderen Protagonisten nach und nach absetzen und legte mit der bis dahin besten Tagesleistung von 586,93 Runden (schnellste Runde: 2,889 Sekunden) vor. Mit schon deutlichem Abstand folgten Eric mit 567,68 Runden (schnellste Runde: 2,851 Sekunden) vor Mike mit 563,76 Runden (schnellste Runde: 2,937 Sekunden) und Thomas mit 537,77 Runden (schnellste Runde: 2,972 Sekunden).

Das A-Finale stand an. Wie würden sich Stefan, Luca, Michel, Ralf und Sven mit den Phoenix-Motoren gegen Karstens Hawk7 behaupten? Nun die große Überraschung blieb aus. Stefan legte wie die Feuerwehr mit Blaulicht los und hielt sich – ganz ohne Blaulicht – aus allen Rangeleien heraus.

Luca versuchte, an Stefan dranzubleiben, leistete ich aber dabei einige Abflüge. Nach einem etwas unglücklichen Start im ersten Lauf des Finales holte Michel ab dem zweiten Lauf Meter um Meter auf und wurde so für Luca immer gefährlicher. Doch wer fährt hier heute den Sieg ein?





Souverän setzte sich Stefan mit 616,14 Runden (schnellste Runde: 2,764 Sekunden) gegen Luca mit 601,63 Runden (schnellste Runde: 2,836 Sekunden) und Michel mit 599,87 Runden (schnellste Runde: 2,817 Sekunden) durch.

Sven mühte sich mit seinem zu langsamen Boliden auf 586,25 Runden (schnellste Runde: 2,872 Sekunden) und blieb damit knapp hinter Jörns Ergebnis aus dem B-Finale.

Karsten behauptete sich mit 581,52 Runden (schnellste Runde: 2,884 Sekunden) als bester Hawk7-Fahrer. Ralf blieb an diesem Tag unter seinen Möglichkeiten. Er schloss mit nur 553,24 Runden (schnellste Runde: 2,899 Sekunden) ab.

Das Endergebnis 1. Lauf NORDOSTCUP:

- | | | |
|-------------------------|----------------------|---------------------|
| 1. Stefan Ehmke | 2. Luca Rath | 3. Michel Landahl |
| 4. Jörn Bursche | 5. Sven Baumann | 6. Karsten Landahl |
| 7. Eric Tänzer | 8. Mike Zeband | 9. Ralf Hahn |
| 10. Matthias Vahrenholt | 11. Phillip Hanh | 12. Thomas Gyulai |
| 13. Tino Klotz | 14. Klaus Giebler | 15. Jürgen Brand |
| 16. Rainer Rath | 17. Bodo Bülow | 18. Jörg Klotz |
| 19. Heinrich Baumann | 20. Sigggi Hochstein | 21. Christian Meyer |

Damit ging auch die Sonderwertung „Berliner Bär“ erstmals an Stefan.

Herzlichen Glückwunsch! Und vielen Dank an Kerstin für tolle Betreuung mit Speisen und Getränken!

S.B.

NORDOSTCUP 2024, 2. Lauf in Gotha



Der zweite Lauf des NORDOSTCUP 2024 fand am Samstag, 13. April 2024 beim SRC Gotha statt. Ein großer Teil der schlussendlich 27 Starter fanden sich bereits am Freitag, 12. April 2024 zum freien Training ein.

Relativ viele Teilnehmer fassten den Entschluss, auf der anspruchsvollen Gothaer Bahn mit LMP-Karosserien und dem gutmütigen Hawk-Motor an den Start zu gehen. So zeichnete sich ein Konzeptduell zwischen mehr Speed auf den Geraden und weniger Kurvenandruck (Phoenix-Motor und

Tourenwagenkarosse) und weniger Geradengeschwindigkeit und mehr Andruck (Hawk-Motor und LMP-Karosse) ab.

Am Renntag zeigte Altmeister Michael Krause (Chemnitz) in der Quali, zu was ein gut abgestimmtes Phoenix-Paket mit entsprechender Fahrleistung auch auf der Gothaer Bahn zu leisten imstande ist: Mit 11,34 Runden in einer Minute heimste er deutlich den Zusatzpunkt für die Poleposition ein.

In den jeweils mit fünf Startern besetzten Finalgruppen E, D und C ging es alles in Allem ruhig zu. Der Gothaer Uwe Lindner (Finalgruppe C) führte bis dato das Feld mit soliden 299 Runden an.

Im B-Finale versammelten sich Stefan Ehmke (Bannewitz), Christian Meyer (Hamburg), Michael Kayser (Gotha), Rainer Borsutzki (Gotha), Thomas Gyulai (Bannewitz) sowie Jörn Bursche (Berlin).

Es war eine enge Kiste! Thomas hatte ziemlich stark mit dem Handling seines Slotcars zu kämpfen. Christian, Micha, Stefan, Rainer und Jörn konnten im Großen und Ganzen aus dem Vollen schöpfen: Positionskämpfe mit verschiedentlichen Rangeleien durchzogen das Rennen. Insbesondere Stefan hatte in der zweiten Rennhälfte das Pech,



gelegentlich zur falschen Zeit am falschen Ort der Rennstrecke zu sein. Er wurde dadurch merklich ausgebremst. Mit etwas Rennglück im letzten Stint konnte Jörn die Finalgruppe B knapp vor Stefan gewinnen. 316 Runden standen für ihn zu Buche.

Michael Krause (Chemnitz), die Hamburger Michel Landahl und Luca Rath, Michaela „Michi“ Seyfarth (Ansbach), Sven Baumann (Güstrow) und Frank Herzog (Gotha) bildeten das A-Finale.

Nach einigen rustikalen Rennphasen zu Beginn, hatte Luca ein veritabel verbogenes Chassis zu beklagen. Entsprechend geruhsam musste er fortan im Rennen agieren. Es entwickelte sich ein spannender Dreikampf zwischen dem Phoenix-Fahrer Micha sowie den Hawk-Piloten Michel und Michi. Sven hatte Performanceprobleme auf den Außenspuren 5 und 6. Frank schied nach technischem Defekt zum Rennende vorzeitig aus.

Während Michel und Michi zum Ende des A-Finales noch einige Schippen zulegen konnten, verwaltete Micha seinen zusehends knapper werdenden Vorsprung. Diese Taktik ging auf: Mit nicht ganz einer Runde Vorsprung brachte er seine Führung



über die Zeit und gewann den 2. Lauf des NORDOSTCUP 2024 mit 321 Runden vor Michel (320 Runden) und Michi (318 Runden).



Vielen Dank an alle Starter und das Team des SRC Gotha!

JB

NORDOSTCUP 2024, 3. Lauf in Hamburg

Neunter Juni 2024, Überseering, City Nord, Hamburg. Seit 2011 findet hier ein Lauf des NORDOSTCUP statt. Auch in diesem Jahr fanden sich 20 Fahrer im Renncenter Hamburg zusammen, um sich überregional zu vergleichen. In diesem Jahr war der Hamburger Club nahezu vollständig vertreten, 13 Fahrer sind schon eine Ansage.



Natürlich wollten diese sich den Auswärtigen nicht einfach geschlagen geben. Interessant war, dass sich gute Fahrer wie Christian Meyer, Michel und Karsten Landahl und Michael Franz für den Einsatz des Hawk7 Motors entschieden, im Vertrauen darauf, dass der Vorteil durch den LMP-Body den schwächeren Motor ausgleichen würde.



Die Qualifikation über eine Minute wurde von Luca Rath mit 14,27 Runden gewonnen, gefolgt von Stefan Ehmke mit 14,08 Runden. Danach reihten sich Christian Meyer mit 13,89 Runden, Michel Landahl mit 13,88 und Sven Baumann mit 13,50 Runden ein. Die Hawk7 Boliden waren schnell, aber würde das für den Sieg reichen?

In der Finalgruppe D fanden sich Ralf Hahn (mit einer miserablen Quali), Klaus Giebler, Giovanni Russo, Heinrich Baumann und Klaus Clevers wieder. Ralf mit Phoenix und Klaus Clevers mit Hawk7 lieferten sich ein Duell um den Gruppensieg, Ralf konnte sich am Ende mit 389,81 Runden durchsetzen. Zu schlecht für das Podium, aber wie weit würde es reichen? Klaus Giebler fuhr 370 Runden, Giovanni und Heinrich fielen deutlich zurück.

Die Gruppe C mit Axel Dien als einzigen Hawk7 Fahrer bestand weiterhin aus Sigggi Hochstein, Phillip Hahn, Jörn Bursche und Peter Riemer. Jörn konnte mit 404,12 Runden schon einen Messpunkt setzen, Phillip und Axel duellierten sich und trieben sich gegenseitig zu fahrerischen Höchstleistungen. Peter folgte in kurzer Distanz, Sigggi hatte Probleme.

Phillip wurde in diesem Finallauf mit 376,76 Runden Zweiter, gefolgt von Axel mit 374,25 Runden und Peter mit 369,34 Runden.

Mike Zeband war der einzige Fahrer mit Phoenix in Gruppe B, Karsten Landahl, Manuela Wissbar, Rainer Rath und Michael Franz starteten Mit Hawk7 Motor. Karsten konnte mit 388,79 Runden Mike deutlich distanzieren, 380,75 Runden. Michael Franz folgte mit 378,17 Runden. Manuela und Rainer fielen deutlich zurück, Platz 16 und 17 für die Beiden.



Die Finalgruppe A schaffte nur 2 Kurven bis zum ersten Crash. Danach fuhr Svens Bolide nicht mehr zuverlässig. Es dauerte, bis der Fehler, eine beschädigte Felge, gefunden wurde.

Inklusive Tausch waren 40 Runden verloren, die jede Chance auf eine gute Platzierung zerstörten. Nach dem Tausch fuhr das Fahrzeug wieder schnell, es wurde noch Platz 15.



Luca war konstant schnell, er distanzierte Stefan, Michel und Christian mit 430 Runden deutlich. Michel und Stefan duellierten sich bis zur letzten Runde, am Ende hatte Stefan nach 413 Runden 20/100 Vorsprung und fuhr auf Platz 2. Christian konnte das hohe Tempo nicht durchhalten und musste etwas abreißen lassen, 413 Runden.

Durch den Sieg hat Luca mit Stefan in der Gesamtwertung gleichgezogen. Wer beim letzten Rennen in Bannewitz vorn liegt gewinnt den NORDOSTCUP 2024!

Ralf Hahn, Hamburg

NORDOSTCUP-Finale 2024, 4. Lauf in Bannewitz

Der letzte Lauf des NORDOSTCUP fand am 31.08.2024 wieder beim SRC Bannewitz statt. Die Location ist geräumig, die Bewirtung prima, die 28 Starter trudelten zum großen Teil schon am Freitagabend ein.

In der Gesamtwertung lief es auf einen Zweikampf zwischen Luca Rath und Stefan Ehmke hinaus, da Michel Landahl nicht am Start war. Luca und Stefan waren punktgleich und jeder musste vor dem anderen ins Ziel kommen, um den Gesamtsieg einzufahren.

In der Qualifikation über eine Minute konnte Luca mit 12,62 Runden vorlegen, knapp dahinter Stefan mit 12,50 Runden. Die weiteren Startplätze der Finalgruppe A wurden von Eric Tänzer (Bannewitz) mit 12,48 Runden, Sven Baumann (Güstrow) mit 11,66 Runden, Robert Fenk (Chemnitz) mit ebenfalls 11,66 Runden und Mike Zeband (Berlin) mit 11,62 Runden vervollständigt.





Im ersten Lauf (Finalgruppe E) wurde um jeden Meter gekämpft. Joachim Möschk (Burg) konnte mit 300,5 Runden Tino Klotz (Güstrow) mit 294,5 Runden durch konstantere Leistung distanzieren.

Die Finalgruppe D wurde klar von Jörn Bursche (Berlin) dominiert. Er fand sich durch eine schlechte Qualifikation in dieser Gruppe und legte mit 344,54 ein ordentliches Ergebnis vor – am Ende Platz 7. Für Rainer Rath und Klaus Giebler ging es um den



Gesamtsieg in der SuperLiga. Rainer war an diesem Tag der Bessere, aber in der SuperLiga siegte am Ende Klaus aufgrund der besseren anderen Ergebnisse vor Rainer und Heinrich Baumann. Rainer konnte sich aber mit dem Gesamtsieg in der Seniorenwertung trösten, welche er knapp vor Siggie Hochstein und Heinrich gewann.



In der Finalgruppe C konnte sich der Junior Damian Bessert (Bannewitz) mit 320,5 Runden klar durchsetzen (Platz 13). Phillip Hahn (Hamburg), der um den Gesamtsieg bei den Junioren kämpfte, zeigte Nerven und erreichte nur 309,5 Runden, was am Ende Platz 2 in der Juniorenwertung bedeutete. Für Mike Thurow war es nach vielen Jahren das erste große Rennen und er schlug sich mit Platz 19 sehr achtbar. Wie bei manch anderen ist der Slotracingbazillus einfach nicht totzukriegen.

Im B-Finale dominierte Michael Krause (Chemnitz) klar und fuhr Podiumswürdige 360,9 Runden – am Ende Platz 3. Die Überraschung aber war Sofia Ehmke (Bannewitz), die mit 347,12 Runden zeigte, dass die anderen Junioren (Jungs) den Sieg nicht mehr nur unter sich ausmachen können. Sie distanzierte nicht nur den Rest der Gruppe mit Jörg Klinke,

Robert Klaus, Ralf Hahn und Siggie Hochstein, sondern belegte bei ihrem ersten NOC-Rennen gleich mal den 4. Platz.

Und das A-Finale lieferte dann ein erstklassiges Rennen der beiden Favoriten Luca und Stefan. Beide starteten mit 62 Runden, danach konnte Luca auf Spur 3 mit wieder 62 Runden 2 Runden Vorsprung herausfahren. In den Läufen 3 und 4 machte Stefan mit je 62 Runden die beiden Runden wieder wett und beide lagen gleich auf. Im vorletzten Lauf fuhr Luca auf Spur 4 dann 63 Runden, Stefan 62 Runden auf Spur 6.

Und im letzten Lauf versuchte Stefan nochmal alles – fuhr starke 63 Runden, allerdings toppte Luca das



mit noch stärkeren 64 Runden. Am Rennende standen für Luca 373,64 Runden auf dem Monitor, er gewann mit exakt 2 Runden Vorsprung vor Stefan diesen NOC-Lauf und holte sich damit auch erneut den Gesamtsieg des NORDOSTCUP 2024.

Sven wurde nach verhaltenem Start noch 5. der Tageswertung, Mike fuhr ein sehr gutes Rennen und wurde 6. Eric und Robert konnten ihr hohes Tempo nicht über alle Läufe halten – Eric reichte der 8. Platz aber, um die Juniorenwertung deutlich vor Phillip und Sofia zu gewinnen.

Der NORDOSTCUP 2024 kam mit 47 Startern wieder auf ein ansehnliches Starterfeld. Ab dem nächsten Jahr sind dann nur noch die Tourenwagenbodies zugelassen.

RH/SE - 12/2024



Seniorenwertung: Klaus, Rainer, Heinrich



Juniorenwertung: Phillip, Eric, Sofia



Ein lang gehegter Traum wird wahr! Die goldene Ananas für Michael Krause!



Gesamtwertung: Luca, Stefan, Michel (vertreten), Jörn, Sven, Mike



NORDOSTCUP 2024 Ergebnisse

Platz	Name	Club	1. Lauf	2. Lauf	3. Lauf	4. Lauf	Summe	Streich	Total	Starts	Motor	Extra
S16D / Phönix / Hawk			03.02.24	13.04.24	08.06.24	31.08.24		-1				
			Güstrow	Gotha	Hamburg	Bannewitz						
1	Luca Rath	Hamburg	47	33	51	51	182	33	149	4	Phoenix	
2	Stefan Ehmke	Bannewitz	51	41	47	47	186	41	145	4	Phoenix	
3	Michel Landahl	Hamburg	45	47	45	0	137	0	137	3	P-H-H	
4	Jörn Bursche	Berlin	43	43	41	37	164	37	127	4	P-H-P-P	
5	Sven Baumann	Güstrow	41	30	26	41	138	26	112	4	Phoenix	
6	Mike Zeband	Berlin	35	22	33	39	129	22	107	4	Phoenix	
7	Karsten Landahl	Hamburg	39	26	37	0	102	0	102	3	Hawk	
8	Ralf Hahn	Hamburg	33	27	39	29	128	27	101	4	Phoenix	
9	Christian Meyer	Hamburg	20	35	43	0	98	0	98	3	Hawk	
10	Michael Krause	Bannewitz	0	51	0	45	96	0	96	2	Phoenix	
11	Eric Tänzer	Bannewitz	37	23	0	35	95	0	95	3	Phoenix	Junior
12	Phillip Hahn	Hamburg	30	17	30	26	103	17	86	4	H-H-P-P	Junior
13	Matthias Varenholt	Güstrow	31	21	0	25	77	0	77	3	Phoenix	
14	Klaus Giebler	Berlin	27	0	28	15	70	0	70	3	Hawk	
15	Rainer Rath	Hamburg	25	16	24	18	83	16	67	4	Hawk	Senior
16	Siggi Hochstein	Berlin	21	18	23	23	85	18	67	4	Phoenix	Senior
17	Bodo Bülau	Bitterfeld	24	20	0	21	65	0	65	3	H-P-P	
18	Heinrich Baumann	Güstrow	22	15	21	14	72	14	58	4	Hawk	Senior
19	H. P. Hoffmann	Walldorf	0	28	0	27	55	0	55	2	Hawk	Senior
20	Thomas Gyulai	Bannewitz	29	25	0	0	54	0	54	2	Phoenix	
21	Tino Klotz	Güstrow	28	0	0	19	47	0	47	2	Hawk	
22	Michaela Seyfarth	Ansbach	0	45	0	0	45	0	45	1	Hawk	
23	Sofia Ehmke	Bannewitz	0	0	0	43	43	0	43	1	Phoenix	Junior
24	Jörg Klotz	Güstrow	23	0	0	17	40	0	40	2	Phoenix	
25	Rainer Borsutzki	Gotha	0	39	0	0	39	0	39	1	Hawk	
26	Michael Kayser	Gotha	0	37	0	0	37	0	37	1	Hawk	
27	Klaus Clevers	Hamburg	0	0	35	0	35	0	35	1	Hawk	Senior
28	Robert Fenk	Chemnitz	0	0	0	33	33	0	33	1	Phoenix	
29	Heiko Thinschmidt	Gotha	0	31	0	0	31	0	31	1	Hawk	
30	Michael Franz	Hamburg	0	0	31	0	31	0	31	1	Phoenix	Senior
31	Jörg Klinke	Burg / Spreewald	0	0	0	31	31	0	31	1	Phoenix	
32	Rober Klaus	Bannewitz	0	0	0	30	30	0	30	1	Phoenix	Junior
33	Uwe Lindner	Gotha	0	29	0	0	29	0	29	1	Phoenix	
34	Axel Dien	Hamburg	0	0	29	0	29	0	29	1	Hawk	
35	Damian Bessert	Bannewitz	0	0	0	28	28	0	28	1	Phoenix	Junior
36	Peter Riemer	Hamburg	0	0	27	0	27	0	27	1	Phoenix	
37	Jürgen Brand	Berlin	26	0	0	0	26	0	26	1	Hawk	Senior
38	Manuela Wissbar	Hamburg	0	0	25	0	25	0	25	1	Hawk	
39	Rene Metzner		0	24	0	0	24	0	24	1	Phoenix	
40	Joachim Möschk	Burg / Spreewald	0	0	0	24	24	0	24	1	Phoenix	
41	Giovanni Russo	Hamburg	0	0	22	0	22	0	22	1	Phoenix	
42	Mike Thurow	Anklam	0	0	0	22	22	0	22	1	Hawk	
43	Vincent Hoch	Bannewitz	0	0	0	20	20	0	20	1	Phoenix	Junior
44	Manfred Brehmer	Gotha	0	19	0	0	19	0	19	1	Phoenix	Senior
45	Udo Vogel	Bannewitz	0	0	0	16	16	0	16	1	Phoenix	Senior
46	Frank Herzog	Gotha	0	14	0	0	14	0	14	1	Phoenix	
47	Gerd Bülau	Berlin	0	0	0	13	13	0	13	1	Hawk	

Super Liga (mit Hawk 7-Motoren)

Platz	Name	Club	1. Lauf	2. Lauf	3. Lauf	4. Lauf	Summe	Streich	Total	Starts
SuperLiga			03.02.24	13.04.24	08.06.24	31.08.24		-1		
			Güstrow	Gotha	Hamburg	Bannewitz				
1	Klaus Giebler	Berlin	27	0	28	15	70	0	70	3
2	Rainer Rath	Hamburg	25	16	24	18	83	16	67	4
3	Heinrich Baumann	Güstrow	22	15	21	14	72	14	58	4
4	Karsten Landahl	Hamburg	19,5	13	18,5	0	51	0	51	3
5	Christian Meyer	Hamburg	10	17,5	21,5	0	49	0	49	3
6	Phillip Hahn	Hamburg	30	17	0	0	47	0	47	2
7	Tino Klotz	Güstrow	28	0	0	19	47	0	47	2
8	Michel Landahl	Hamburg	0	23,5	22,5	0	46	0	46	2
9	Bodo Bülau	Bitterfeld	24	0	0	21	45	0	45	2
10	Jörg Klotz	Güstrow	23	0	0	17	40	0	40	2
11	Klaus Clevers	Hamburg	0	0	35	0	35	0	35	1
12	Michael Franz	Hamburg	0	0	31	0	31	0	31	1
13	Axel Dien	Hamburg	0	0	29	0	29	0	29	1
14	H. P. Hoffmann	Walldorf	0	28	0	0	28	0	28	1
15	Jürgen Brand	Berlin	26	0	0	0	26	0	26	1
16	Manuela Wissbar	Hamburg	0	0	25	0	25	0	25	1
17	Michaela Seyfarth	Ansbach	0	22,5	0	0	22,5	0	22,5	1
18	Mike Thurow	Anklam	0	0	0	22	22	0	22	1
19	Jörn Bursche	Berlin	0	21,5	0	0	21,5	0	21,5	1
20	Rainer Borsutzki	Gotha	0	19,5	0	0	19,5	0	19,5	1
21	Michael Kayser	Gotha	0	18,5	0	0	18,5	0	18,5	1
22	Heiko Thinschmidt	Gotha	0	15,5	0	0	15,5	0	15,5	1
23	Gerd Bülau	Berlin	0	0	0	13	13	0	13	1

Legende

Grün = mit Qualipunkt
 Dis = Disqualifikation
 SL = SuperLiga

Grand-Prix 2024 in Bannewitz

Am Sonntag, den 01.09.2024, fand in gewohnter Tradition wieder der Grand-Prix als ESG12 Rennen, diesmal mit 14 Startern statt.

Der Seriensieger der letzten Jahre Luca Rath zeigt gleich in der Quali, dass der Sieg auch diesmal nur über ihn gehen würde – 3.837 s. Danach folgten noch vier weitere Fahrer mit Rundenzeiten unter 4 s (UEP, Eric Tänzer, Jörn Bursche und Sven Baumann).

Im C-Finale über 6x4 Minuten setzte sich Siggi Hochstein vor Phillip Hahn, Matthias Vahrenholt und Mike Zeband durch.



In der Finalgruppe B trafen Michael Krause, Stefan Ehmke, Thomas Gyulai, H.P. Hoffman und Ralf Hahn aufeinander. Micha und Stefan waren konstant schneller als die anderen drei und lieferten sich ein Duell um den Sieg und diesmal hatte Stefan das bessere Ende für sich – zwei Runden Vorsprung und 332 Runden. Ralf steigerte sich ab dem 3. Lauf und konnte zum Ende hin Thomas noch abfangen und wurde Gesamtvierter.

Im A-Finale ging es deutlich hektischer zu und so wurden die schnellen Rundenzeiten nicht immer in viele Runden umgesetzt. Luca fuhr von Anfang an vorneweg in der Gruppe, lag aber nach 4 Läufen gleichauf mit Stefan. In den letzten beiden Läufen gab er dann aber richtig Gas und mit zweimal 58 Runden hatte er zum Schluss 7 Runden Vorsprung und gewann wie seit 2015 jeden Grand-Prix!

Eric konnte die anderen drei mit einem sehr guten Rennen hinter sich lassen und wurde Gesamtfünfter. Sven war nach den ersten beiden Läufen schon abgeschlagen, wurde aber von Lauf zu Lauf besser und überholte im letzten Lauf auch noch Ulli und Jörn - es reichte aber nur zu Platz 7.

ESG12:

- | | |
|-------------------|---------------|
| 1. Luca Rath | 339,52 Runden |
| 2. Stefan Ehmke | 332,50 Runden |
| 3. Michael Krause | 330,56 Runden |
| 4. Ralf Hahn | 321,58 Runden |
| 5. Eric Tänzer | 319,92 Runden |
| 6. Thomas Gyulai | 319,50 Runden |



SE – 12/2024

Belgian Production Championship 2024 – Vorreiter bei Brushless Motoren

Hier ist eine Zusammenfassung der Rennen der diesjährigen BPC-Serie, die dieses Jahr ihr 10-jähriges Bestehen gefeiert hat.

Die Rennen wurden auf sechs verschiedenen Bahnen in Belgien, den Niederlanden und Deutschland ausgetragen. Aus Deutschland fuhren überwiegend Mitglieder des SCCD (Dülmen) und des SAC Stolberg/ Eschweiler.

Als Novum wurde 2024 erstmalig mit Brushless Motoren gefahren. Zum Einsatz kann der GEPRC 1204/3750 kV. Der E-Com (ESC = Steuerplatine) wurde von Teilnehmern der Serie aufgebaut und programmiert, seine Firmware vor Änderungen geschützt. Motor und E-Com wurden dann in großen Mengen bestellt und von den teilnehmenden Clubs verkauft.

Es war schön zu sehen, dass die Streuung der Motore auffallend gering ist, was hier für eine deutlich bessere Chancengleichheit für die Teilnehmer bedeutete. Es war nicht nötig aus einer Anzahl von 5 und mehr Motoren zu selektieren, um vorne mitfahren zu können. Allerdings gab es zum Ende der Saison Motore, die durch eine modifizierte Ankerposition wohl doch höhere Drehzahlen erreicht haben. Das Reglement verbietet es nicht explizit, durch Achsdistanzen die Position zu verändern. Nächstes Jahr wird dies jedoch verboten. Ob es kontrolliert wird, ist eine andere Frage.

Gefahren wird mit 13V, zugelassen sind 2- oder 3-teilige gestanzte Chassis und Tourenwagenbodies nach Liste. Die meist gefahrenen Chassis sind das Aeolus von JK Products und Gemini von Mid-America, bei den Bodies der Honda NSX von RTR.

Die jeweiligen Starterfelder waren sehr groß und vom Alter zwischen 7 bis 70 Jahren gut gemischt. Ebenso war auch das weibliche Geschlecht gut vertreten.

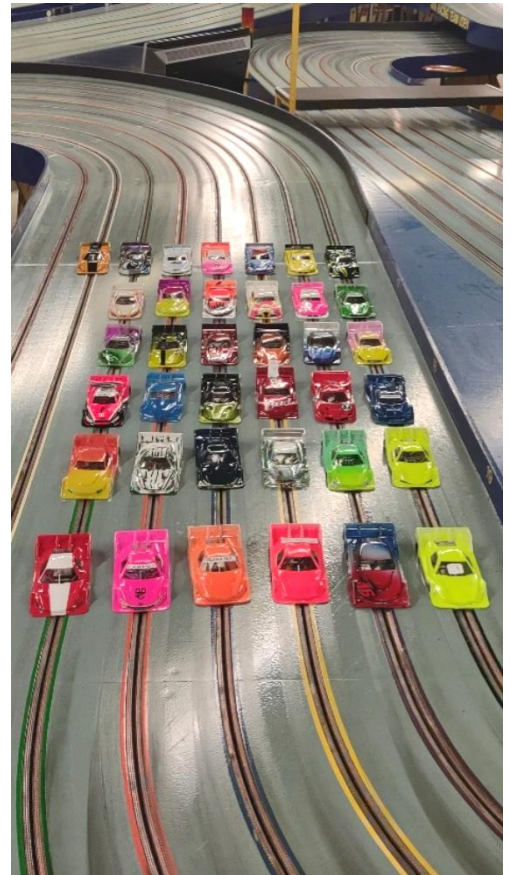
Zum ersten Rennen auf einer ehemaligen ISRA-Bahn in Mechelen sind 53 Fahrer und Fahrerinnen gestartet. Bei einer Fahrzeit von 8x6min sind die Abstände der ersten 6 Plätze marginal. Auch danach lagen immer wieder mehrere Fahrer nur wenige Runden auseinander.

Das zweite Rennen fand in Uden (NL) statt. Die Bahn ist von der Charakteristik deutlich anders, viel enger mit weniger Vollgasanteil. Auch hier waren die Abstände zwischen den einzelnen Plätzen teilweise sehr eng.

Zweimal den Slot verlassen, konnte hier schon einmal den Verlust von 3-4 Plätzen bedeuten. Die Plätze 4 bis 7 zum Beispiel lagen keine 1/4 Runde auseinander.



Bahn in Uden, Niederlande



Uden: Das Starterfeld

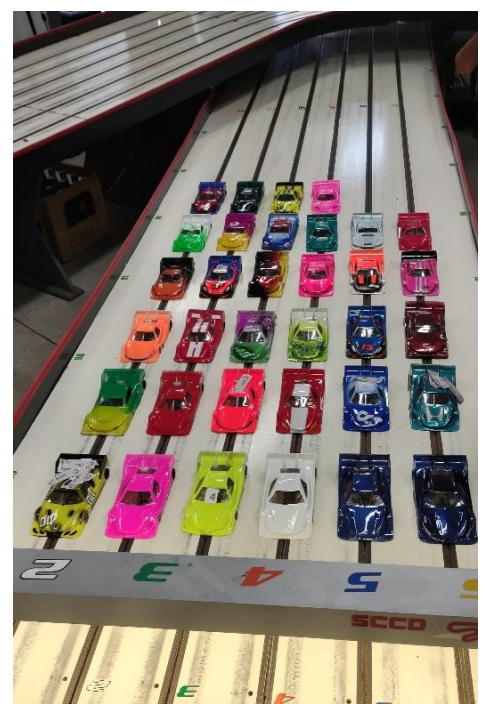


Seraing Märzrennen: Das Starterfeld

In Seraing, wo das dritte Rennen der Serie stattfand, gab es den dritten Sieger in der Saison. Walter Schwägerl, Gilles Dohogne und Kristof Huys lagen dann auch vor dem letzten Rennen in der Gesamtwertung auf den ersten drei Plätzen. Auch hier wieder 55 Teilnehmer am Start.

Beim vierten Rennen in Dülmen beim SCCD waren 34 Fahrer und Fahrerinnen am Start, was zur Folge hatte, dass eine Quali gefahren wurde, für die

Gruppeneinteilung. Die Runden aus der Qualifikation wurden dann auf die gefahrenen Rennrunden hinzuaddiert. Neben den Top 3 Fahrern platzierten sich viele Heimbahnfahrer unter die Top 10, so dass Gilles und vor allem Kristof einige Punkte auf den Sieger Walter verloren.



Starterfeld in Dülmen, Deutschland

Das fünfte Rennen fand in Lüttich statt. Die Bahn ist der berühmten Rennstrecke von Spa-Francorchamps nachempfunden und eine der wenigen Flexi-Bahnen, die mit Deko versehen sind. Hier konnten Gilles und Kristof wieder Punkte auf Walter gut machen.

Nach der Sommerpause ging es im September wieder nach Seraing. Walter und Rolf konnten ihre herausragenden Platzierungen aus dem ersten Rennen dort nur knapp nicht halten. Alle anderen deutschen Fahrer konnten, mit jetzt besserer Kenntnis der Bahn, ihre Ergebnisse deutlich verbessern.



Bahn in Seraing, Belgien

Danach stand mit der Bahn in Eschweiler, auf der jetzt der SAC Stolberg fährt, Neuland auf dem Programm.

Diese Bahn hat im Start-/Zielbereich eine markante Steigung, die einen seine Getriebeübersetzung überdenken ließ. Die Fahrer vom DSCA versuchten Kristof einen ruhigen Lauf zu

verschaffen, indem sie im Qualifying mit 5 Fahrern alle nur ein paar Meter fuhren. Damit waren sie alle in der ersten Gruppe. Die Taktik ging allerdings nicht auf, da zum einen ca. 10 Runden aus dem Qualifying am Gesamtergebnis fehlten, zum anderen hätten diese für Kristof auch nicht gereicht, um an Walter und Gilles vorbei zu kommen.

Dahinter konnten sich andere Fahrer weiter vorne platzieren, die sonst weiter hinten zu finden sind. Zum letzten Rennen im Dezember trafen sich die Fahrerinnen und Fahrer wieder in Mechelen. Kristof musste auf reichlich Schützenhilfe hoffen, um in der Gesamtwertung noch an Gilles und Walter vorbei zu ziehen. Der besser platzierte der beiden in diesem Rennen würde Gesamtsieger der Serie werden.



Bahn in Mechelen, Belgien

Da in umgekehrter Reihenfolge des Klassements gestartet wurde, waren alle Topplatzierten in der letzten Gruppe. Schon im ersten Turn deutete sich an, dass Walter nicht mithalten und seinen zweiten Platz aus dem ersten Rennen nicht würde wiederholen können.

Platz 10 reichte aber, um den zweiten Platz in der Gesamt-

wertung vor Kristof halten zu können. Gesamtsieger 2024 wurde somit Gilles, der das letzte Rennen mit knapp einer Runde auch gewinnen konnte.

Schon am 19. Januar startet die Saison 2025. Alle Ergebnisse und Termine sind unter <https://www.bpcorganisation.com> zu finden.

Heiko Habel



Mechelen, Belgien: Starterfeld

Neujahrsrennen in Gotha 2024

Teamrennen nach NOC-Reglement

- | | |
|----------------|-------------|
| 1. Bulldog | 770,63 Hawk |
| 2. HCM | 743,21 Hawk |
| 3. Alphantiere | 734,68 Hawk |
| 14 Teams | |

Einzelrennen Eurosport G12

- | | |
|----------------------|--------|
| 1. Luca Rath | 382,72 |
| 2. Michaela Seyfarth | 381,88 |
| 3. Michael Kayser | 376,30 |
| 4. 25 Starter | |

Skoda-Rallye 2024 – Teamrennen 23.03.2024 – Einzelrennen 24.03.2024

Nachdem wir letztes Jahr die Skoda-Rallye leider absagen mussten, konnten wir unsere traditionelle Skoda-Rallye dieses Jahr wieder durchführen und für das Teamrennen hatten sich 9 Teams angekündigt.



Zum Teamrennen am Samstag galten die NOC-Regeln mit der Skoda Octavia Body.

In der Quali über 2 Minuten mit Fahrerwechsel setzte sich das Team ZeBu (Mike & Jörn) an die Spitze, vor dem Team ET-Racing (Eric & Thomas) und dem Team Chaos (Micha & Ulli).

Im B-Finale starteten dann die Teams RaSi (Ralf Hahn & Siggie Hochstein), Spreewald (Joachim Möschk & Jörg Klinke), Saphira (Bernd & David Langbein) und DamPhi (Damian Beßert & Phillip Hahn) über die 6x10 Minuten mit jeweils einem Fahrerwechsel nach 5 Minuten.

Nach dem 1. Lauf lagen die Teams Spreewald und Saphira gleich auf, die Junioren DamPhi nur zwei Runden dahinter. Ralf und Siggie hatten gleich mehrere technische Widrigkeiten und fielen in den ersten beiden Läufen aussichtslos zurück. Im 2. Lauf übernahmen Damian und Phillip die Führung mit 7 bzw. 8 Runden Vorsprung.

Im 3. Lauf verabschiedete sich das Team Saphira zum Boxenstopp. Damit lief es auf einen Zweikampf zwischen den Teams DamPhi und Spreewald hinaus. Vor dem letzten Lauf hatten die Spreewälder eine

Runde Vorsprung und konnten diesen dann auch gegen die tapfer kämpfenden Junioren verteidigen – Platz 5 und 6 am Ende.

Im A-Finale versammelten sich die Teams ZeBu (Mike Zeband & Jörn Bursche), ET-Racing (Eric Tänzer & Thomas Gyulai), Chaos (Michael Krause & UE Pietsch), Baumke (Sven Baumann & Stefan Ehmke) und Redbull (Robert Klaus & Vincent Hoch).

Es sollte ein spannender Vierkampf um den Sieg und die Podestplätze werden. Im ersten Lauf starteten die Teams Chaos und Baumke mit jeweils 112 Runden und die Teams ET-Racing und ZeBu waren nur 2 bzw. 3 Runden zurück. Im 2. Lauf konnte sich das Team Baumke mit 115 Runden schon etwas absetzen und hatte 6 Runden Vorsprung auf die anderen drei Teams, welche gleichauf lagen. Mit sehr starken 117 Runden im 3. Lauf setzen sich Sven und Stefan weiter ab.

Dahinter folgte jetzt ET-Racing mit einer Runde Vorsprung vor ZeBu und dem Chaos-Team mit drei Runden Rückstand auf das Podium. Im vierten Lauf waren alle vier Teams innerhalb einer Runde und da das Team Baumke auch im 5. Lauf seinen Vorsprung von jetzt 10 Runden nur geringfügig einbüßte, sah alles nach einem Sieg aus. Das Team Chaos konnte im 5. Lauf mit 116 Runden deutlich aufholen und lag nun seinerseits auf dem 2. Platz mit einer Runde vor Team ZeBu und diese wiederum eine Runde vor dem Team ET-Racing.

Sven und Stefan ließen im letzten Lauf auf der Spur 6 nichts mehr anbrennen und holten sich verdient den Sieg – für Stefan der 4. Sieg beim Teamrennen und das immer mit einem anderen Teampartner. Dahinter wurde aber nochmal richtig gefightet und alle drei Teams lieferten mit 116 bzw. 115 Runden Topleistungen ab.

Am Ende sicherten sich Micha und Ulli den 2. Platz mit einer Runde vor Mike und Jörn. Eric und Thomas blieb dann nur der undankbare 4. Platz und das mit einem Ergebnis, welches beim letzten Rennen noch locker zum Sieg gereicht hätte.

Das Team Redbull mit den Junioren Robert und Vincent konnte vom Speed nicht mithalten und musste sein eigenes Rennen fahren. Da im letzten Lauf auch noch ein technischer Defekt dazukam, reichte es am Ende nur zu Platz 7.



Teamrennen:

- | | |
|---------------------------|---------------|
| 1. Baumke (Sven & Stefan) | 682,90 Runden |
| 2. Chaos (Michael & UE) | 675,64 Runden |
| 3. ZeBu (Mike & Jörn) | 674,80 Runden |

Beim Einzelrennen am Sonntag waren 16 Racer am Start und es waren Vater und Sohn Strunc aus Prag angereist. Das Rennen wurde entsprechend der ISRA Klasse PR-24 ausgetragen (12er Motor mit Tourenwarebody).

In der Quali war diesmal Stefan Ehmke der Schnellste. Den 2. Platz erreichte Jörn Bursche vor Michael Krause.

Im C-Finale fuhren Phillip Hahn, Mike Zeband, Jiri Strunc, Jakub Strunc und David Langbein. Phillip, Mike und Jakub lieferten sich einen spannenden Dreikampf und Jakub kam im Laufe des Rennens immer besser zurecht und gewann die Gruppe – am Ende Platz 8 – vor Mike und Phillip. Jiri konnte sich mit zwei guten letzten Läufen noch vor David platzieren.

Danach kam das B-Finale mit Thomas Gyulai, Bernd Langbein, Siggie Hochstein, Bodo Bülow und Sofia Ehmke. Hier waren Bernd und Thomas von Anfang an die Schnellsten und Thomas hatte vor dem letzten Lauf 3 Runden Vorsprung. Allerdings erwischte ihn dann die Defektheule und er konnte das Rennen nicht fortsetzen.

Die 347,48 Runden von Bernd reichten zu Gesamtplatz 7. Bodo und Siggie waren gleich schnell. Am Anfang war Siggie einige Runden vorne, aber Bodo überholte ihn im letzten Lauf noch. Sofia schlug sich in ihrem ersten größeren Rennen tapfer und zeigte anhand der Rundenzeiten, dass sie mit den anderen mithalten kann. Allerdings fehlte ihr noch die Konstanz.

Im A-Finale versammelten sich mit Stefan Ehmke, Jörn Bursche, Michael Krause, Eric Tänzer, Ralf Hahn und Sven Baumann die Favoriten und sie sollten am Ende auch die ersten 6 Plätze unter sich ausmachen. Und wie schon so oft übernahm Micha gleich im 1. Lauf die Führung, fuhr mit 66 Runden fehlerfrei einen neuen Rekord für die meisten Runden in 5 Minuten und hatte 3 Runden Vorsprung.

Und er gab diesen auch nicht wieder ab, sondern baute ihn weiter aus und gewann souverän mit 384,50 Runden.

Stefan konnte noch einigermaßen mithalten und wurde mit 8 Runden Abstand Zweiter, Sven fuhr ab dem 2. Lauf konstant sehr schnell und wurde verdient Dritter. Ralf, Eric und Jörn hatten immer wieder Phasen, wo sie durch Rausfaller einige Runden verloren. Am Ende wurde Ralf Vierter vor Eric und Jörn.



Einzelrennen:

- | | |
|-------------------|---------------|
| 1. Michael Krause | 384,50 Runden |
| 2. Stefan Ehmke | 376,80 Runden |
| 3. Sven Baumann | 367,46 Runden |

Clubrennen in Güstrow 2024

Wegen der intensiven Vorbereitung auf die IRA-WM in Italien gab es in diesem Jahr nur ein Güstrower Clubrennen. Dieses wurde als Jahresabschluss geplant und war ein wunderbarer Abschluss der Saison.

Bodo trat als Weihnachtsmann an und gewann die Sympathiewertung! Die Gesamtwertung (Formel und Production) konnte Jörn Bursche für sich entscheiden.

Ralf Hahn



Clubrennen in Hamburg 2024

Seit vielen Jahren wird in Hamburg eine Clubwertung für die wöchentlichen Rennen geführt. Es werden Nascar, Flexi Standard (Flexi5 Chassis mit gelabeltem S16D Motor), Production und Wingcar mit Phoenix Motor gefahren. Den Gesamtsieg fuhr 2024 Peter Riemer vor Axel Dien ein. Die Rennen finden jeden Freitag ab 19:30 Uhr im Renncenter Hamburg statt.

Ralf Hahn

SRC Güstrow feiert 50 Jahre Slot-Racing – und wie!

Am 02. Mai 1974 schlossen sich im mecklenburgischen Schlieffenberg einige junge Väter um unseren heutigen Alterspräsidenten Heinrich Baumann zusammen, um aus der im Handel erhältlichen „Prefo-

Rennbahn“, eine ostdeutsche Kopie der „Carrera-Rennbahn“, eine vierspurige, ca. 20 Meter lange Rennbahn zu errichten. Die jungen Väter fanden Gefallen an dem Spielzeug ihrer Kinder und begeisterten in den darauffolgenden Jahren viele kleine und große Rennfahrer.

Schon bald gab es überregionale Wettkämpfe bis hin zu DDR-Meisterschaften. Die erste Rennbahn wich nur wenig später professionelleren Rennbahnen, die im Nachbarort Roggow mit Unterstützung der örtlichen Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft (LPG) und der Gesellschaft für Sport & Technik (GST) das Licht der östlichen Slot-Racing-Welt erblickten.

Aus einfachen, handelsüblichen Hartplastik-Modellen von „Prefo“ und – wer hatte – von „Carrera“ wurden zunächst Blechchassis mit eingeschraubten Motoren auf Cenusil-Reifen und mit Papierkarossen, später filigrane

50 JAHRE AUTOMODELLSPORT

SRC WATTMANNSHAGEN / GÜSTROW

Jubiläumsrennen am Sonnabend, dem 25.05.2024
im SEAT Autohaus Stöhr Güstrow

Am Start 9 Teams, (jeweils 3 Fahrer) aus :

Hamburg, Dresden- Bannewitz, Chemnitz, Berlin, Güstrow, Bitterfeld,
Nürnberg, Anklam, Burg/Spreewald und Meiningen

Federstahlchassis mit hochdrehenden Motoren auf Moosgummirädern und mit Lexankarossen.

Langjährige, noch heute bestehende Freundschaften zu Gleichgesinnten in Rostock, Anklam, Berlin und Magdeburg, Halle (Saale), Bitterfeld, Dessau, Leipzig, Gotha und Plauen (Vogtland), Freital sowie Burg (Spreewald) entstanden – auch zu Rennfahrern in der damaligen Tschechoslowakischen Republik. Sogar ein späterer Doppelweltmeister drehte in den frühen 1980er Jahren in Roggow seine Runden.

Dann schlief in den späten 1980er alles ein, bis 2019 die ehemalige Bahn aus dem FEZ Berlin im Autohaus Stöhr in Güstrow ein neues Zuhause fand und die damaligen Kinder Matthias Vahrenholt sowie Sven Baumann dem schlafenden Club wieder Leben einhauchten. Seither gibt es wieder Slot-Racing in Mecklenburg und der unter „SRC Wattmannshagen“ gegründete Club der damals jungen Väter feierte nun am 25.05.2024 als „SRC Güstrow“ sein 50jähriges Clubjubiläum – und wie!

Nach vielen konstruktiven Gesprächen mit ehemaligen und aktiven Racern, für die wir herzlich danken, entschieden wir uns, dieses Jubiläum mit einem spannenden Rennen und einer anschließenden „großen Sause“ zu feiern. Alles sollte an die Anfangszeiten in den 1970er Jahre erinnern und auch ehemaliger Racer möglichst aktiv einbeziehen. Wer guckt schon gern zu...

Aus dem Clubarchiv konnten wir reichhaltige Ideen schöpfen. So stand recht schnell fest, dass das Rennen mit Rennautos im Design der 1970er Jahre bestritten werden soll. Damals gab wunderschöne Modelle verschiedener Hersteller. Wer kennt denn heute noch einen UOP Shadow, Ferrari 512 M, Porsche 917K, Ford GT 40 oder Lotus 30? Das waren Autos, die wir noch als naturgetreue Modelle mit Lampen, Schiebenwischern, Spiegel, Ansaugtrichtern u.a. Anbauteilen nach Bauplänen gebastelt haben und in sog.

„A-Klassen“ gefahren sind.



Slotkars.de vertreibt glücklicherweise noch derartige Karossen, die auf unseren heutigen Chassis gefahren werden können. Also haben wir einige dieser Karossen samt historischer Werbeaufkleber dort geordert.

Doch wie setzen wir die Teams zusammen?

Die Lösung war dann ganz einfach: Alle, die das Rennen fahren wollten, darunter auch ehemalige Aktive wie Mike Thurow aus Anklam, Karsten Schwarz aus Güstrow oder Gerd Bülow aus Bitterfeld, die seit mehr als 30 Jahren keinen Regler mehr in der Hand hatten, teilten wir in Leistungsgruppen ein. Losfee Michaela Seyfarth zog im Rahmen des Neujahrsrennens in Gotha die jeweiligen Fahrer aus den einzelnen Leistungsgruppen und stellte so die Teams zusammen.

An der Startlinie standen dann

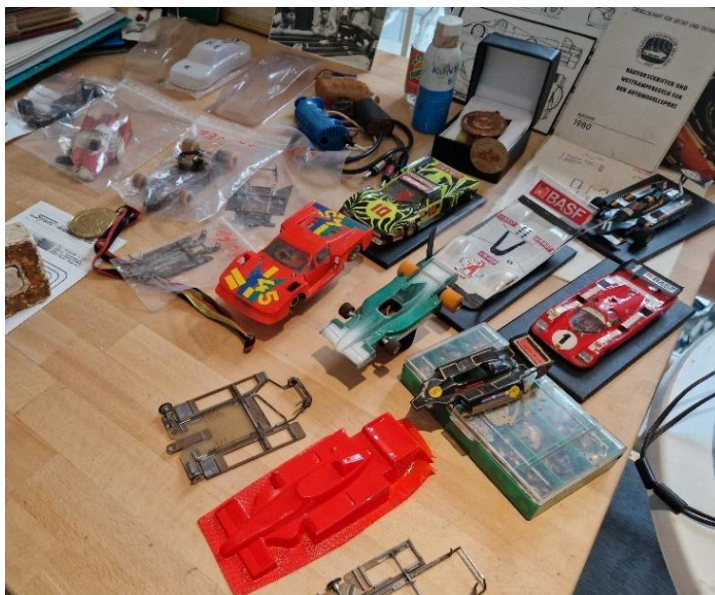
- „**Team Evergreen Racing**“ Sven Baumann, Bernd Langbein und Gerd Bülau mit einem **roten** Ferrari 512M
- „**Team Lotus**“ Ralf Hahn, Mike Zeband und Udo Vogel mit einem **grünen** Lotus 30
- „**Team MiTiMi**“ Michael Krause, Tino Klotz, und Mike Thurow mit einem **weißen** UOP Shadow
- „**Team Black Shadow**“ Matthias Vahrenholt, Siggie Hochstein und Karsten Schwarz mit einem **schwarzen** UOP Shadow
- „**Team JÖJöHe**“ Jörn Bursche, Jörg Klinke und Heinrich Baumann mit einem **silbernen** UOP Shadow
- „**Team HHSpre**“ Christian Meyer, Rainer Rath und Joachim Möschk mit einem **blauen** Porsche 917K
- „**Team Black Pearl**“ UE Pietsch, Werner Lange und Jörg Klotz mit einem **schwarzen** UOP Shadow
- „**Team Ökostrom**“ Luca Rath, Bodo Bülau und Uwe Fels mit einem **silbernen** UOP Shadow
- „**Team REP Racing**“ Eric Tänzer, Phillip Hahn und Reiner Holthaus mit einem **blauen** Ford GT 40

Unter den Karossen sorgten nach dem NORDOSTCUP-Regelwerk mit einem Hawk7 aufgebaute Aeolos-Chassis für Chancengleichheit. Die jeweilige Karosse konnten die Teams selbst festlegen. Gerüchten zufolge soll es sogar ein Team gegeben haben, dass zuvor ausführliche Testfahrten mit verschiedenen Karossen durchgeführt haben soll.

Neben den o.g. Racern konnten wir auch ehemalige Aktive als Gäste begrüßen, was uns mit Stolz erfüllte. So schauten u.a. Karen Heiling (ehemals Baumann) aus Schwerin, Roland Schröder aus Chicago sowie Norbert und Gabi



Gierth aus dem Spreewald vorbei. Selbst die lokale Presse (Nordkurier und Güstrow TV) ließ sich einen Besuch und einen kurzen Bericht nicht nehmen.



Zu sehen gab es nämlich nicht nur das Rennen an sich, sondern auch eine mit sehr viel Liebe zusammengetragene kleine Ausstellung von Exponaten aus den 1970er und 1980er Jahren – von Medaillen, Urkunden und Chroniken mit Rennberichten und Fotos angefangen über verschiedene Rennautos, Baupläne und Regler dieser Zeit bis hin zu Werkzeugen zum Tiefziehen von Formel-1-Karossen.

Nach einem kleinen Sektempfang hieß es dann: „Gentlemen, start your engines!“ Das Rennen begann mit einer über 1 Minute zu fahrenden Qualifikation. Topqualifier war das „Team Evergreen“ mit 19,30 Runden vor „Team HHSpre“ mit 19,08 Runden und dem „Team Ökostrom“ mit 18,90 Runden. Wer zunächst noch

dachte, dass die alten Karossen aus dickem 0,01“-Lexan und ohne Abtrieb nur langsamere Rundenzeiten als im NORDOSTCUP zulassen würde, wurde hier bereits eines Besseren belehrt. Bei einem guten Setup des Chassis sind sie kaum langsamer oder schwerer zu fahren, als die dünneren Karossen mit ordentlich Abtrieb aus dem NORDOSTCUP.

An die Qualifikation schlossen sich dann die über 6 x 15 Minuten gefahrenen Finalläufe an. Im B-Finale trafen das „Team REP-Racing“, das „Team Black Pearl“, das „Team Lotus“ und das „Team JöJöHe“ aufeinander. Das A-Finale bestritten das

„Team Evergreen Racing“, das „Team Ökostrom“, das „Team MiTiMi“, das „Team HHSpre“ sowie das „Team Black Shadow“. Jedes Team fuhr von Beginn an ambitioniert – keine Spur von einem „Spaßrennen“.

Gerd war z.B. nach seinem ersten Stint noch so aufgeregt, dass er mit zitterigen Händen sein Getränk hätte verschütten können und Mike, der zuvor ein privates Training auf unserer Rennbahn in Anspruch nahm, drückte von Beginn an aufs Tempo. Auch unser „Alterspräsident“ Heinrich fuhr hochkonzentriert die für ihn ungewohnt langen 15 Minuten.

Für Spannung sorgten natürlich kleinere technische Pannen. So kämpfte das „Team Black Pearl“ um den amtierenden WingCar-Weltmeister UE Pietsch mit sich lösenden Motorschrauben und verlor dadurch einige Runden.



Beim „Team Evergreen Racing“ entwickelten die Nadeln zur Befestigung der Karosse ihr Eigenleben und mussten mehrfach nachgebogen werden. Auch das kostete Runden. Und so hatte jedes Team mit kleineren und größeren Tücken zu kämpfen. Am Ende lautet nach 90 Minuten Fahrzeit das Ergebnis:

- | | |
|--------------------------|--|
| 1. Team MiTiMi | mit 1.640,64 Runden (schnellste Runde: 2,939 Sekunden) |
| 2. Team Evergreen Racing | mit 1.603,88 Runden (schnellste Runde: 3,048 Sekunden) |
| 3. Team Black Shadow | mit 1.602,75 Runden (schnellste Runde: 3,092 Sekunden) |

4. Team JöJöHe	mit 1.589,81 Runden (schnellste Runde: 3,100 Sekunden)
5. Team Lotus	mit 1.586,24 Runden (schnellste Runde: 3,091 Sekunden)
6. Team HHSpree	mit 1.550,77 Runden (schnellste Runde: 3,039 Sekunden)
7. Team Black Pearl	mit 1.550,27 Runden (schnellste Runde: 3,149 Sekunden)
8. Team Ökostrom	mit 1.521,76 Runden (schnellste Runde: 3,139 Sekunden)
9. Team REP-Racing	mit 1.453,86 Runden (schnellste Runde: 3,311 Sekunden)

Die zum Teil sehr engen Abstände zeigen, dass hier durchaus „auf letzter Rille“ um bessere Platzierungen gekämpft wurde und nicht nur die sommerlichen Temperaturen für hitzige Duelle sorgten. Ein würdiges Rennen, bei dem der Spaß aber dennoch nicht zu kurz kam.

Nach dem Rennen konnte die Party beginnen. In dem großen Festzelt mit Zapfanlage, Leinwand und Beamer war eine große Tafel mit verschiedenen Salaten, Dips und Soßen vorbereitet – alles liebevoll zubereitet, garniert und lecker. Jeder der konnte und wollte, hat sich an diesem reichhaltigen Angebot beteiligt. Vor dem großen Festzelt zeigte Matthias' Sohn Johannes für alle Gäste schon mal den perfekten Steak- und Würstchen-Flip am Grill.

Doch erst galt es, die Sieger und Platzierten zu ehren. Für jeden gab es eine persönliche Urkunde im historischen Design aus den 1970er und 1980er Jahren, auf dem allerdings das alte GST-Logo dem Wappen der Stadt Güstrow gewichen ist.



eines einheimischen Jägers und – ganz der Tradition verpflichtet – für die ersten drei Teams je einen Räucheraal.

Jörn und Mike aus Berlin ließen es sich anschließend als ehemalige Besitzer unserer heutigen Rennbahn nicht nehmen, auch uns zum 50jährigen Clubbestehen einen Pokal zu überreichen. Sie stifteten einen Wanderpokal für künftige

Dazu konnte sich jedes Team über einen gewidmeten Pokal und Sachpreise freuen. In Erinnerung an denkwürdige Siegerehrungen und Feiern auf dem alten „Roggower Ring“ gab es neben Bier- und Sektspezialitäten kleiner lokaler Unternehmen, Pasta aus einer Manufaktur der Umgebung, Wildsalami



Clubrennen. Auch unsere Bannewitzer Slot-Racing-Freunde um André Tänzer und Udo Vogel sowie die ehemaligen Aktiven aus Anklam um Mike Thurow und Uwe Fels gratulierten mit feinen Präsenten. Habt von Herzen Dank!



Nun ertönte endlich „Das Buffet ist eröffnet!“ und bis spät in die Nacht konnte mit köstlichen Speisen bei Getränken aller Art von den „alten Slot-Racing-Zeiten“ geschwärmt oder verschiedenen Videos und Dia-Shows vergangener Rennen zugeschaut werden, bis früh am Morgen das Feuer in der Feuerschale ausgebrannt war.

Norbert Gierth mit Frau und Club aus Burg

Wir danken allen, die mit uns dieses Jubiläum gefeiert und uns bei der Durchführung unserer Feier tatkräftig geholfen haben – allen, die mit Speisen zum reichhaltigen Buffet sowie der Dekoration des Festzeltes beigetragen haben, Johannes für die fachkundige Betreuung des Grillgutes und natürlich auch Pastorin Wiechert, die uns das Festzelt der Gemeinde Wattmannshagen zur Verfügung stellte. Ohne sie wäre uns diese schöne Feier nicht gelungen.

Habt ebenso von Herzen Dank!

S. B.

Slot-Racing und Kultur – die ISRA WM 2024 in Italien

Prolog

Was treibt einen Slot-Racer an, mit Autos im Maßstab 1:24 oder 1:32 immer im Kreis zu fahren? Ist es der sportliche Wettkampf unter Gleichgesinnten, der Ruhm eines Sieges oder nur ein schnöder Zeitvertreib, mit etwas Liebe auch Hobby genannt? Diese Frage kann jeder Slot-Racer nur für sich beantworten. Im Jahr 2023 fanden Luca, Jörn, Sven und Stefan ihre persönliche Antwort darin, die ISRA-WM 2024 in Italien, genauer in Montecatini Terme unweit von Pisa in der Toskana, bestreiten zu wollen. In der Vergangenheit nahmen nur vereinzelt Racer aus Deutschland an einer ISRA WM teil. Zuletzt im Jahr 2019 in Corby, England, waren es Luca und Jörn.

Zur kurzen Erläuterung: Die ISRA versteht sich als Internationale Organisation von Slot-Racern, die auf der Grundlage organisatorischer, technischer und sportlicher Regeln auf fahrerisch anspruchsvollen, bis zu 50 Meter langen, achtspurigen Flachbahnen (ohne Steilkurven) ihr Können messen. Als Einstiegsklasse gilt hier die Klasse „Production 1/24“, die bis auf den eingesetzten Motor (aktuell noch ESG12 statt Hawk/oder Phoenix) den NORDOSTCUP-Regeln entspricht.

Nun ja, der NORDOSTCUP hat die Regeln der ISRA an dieser Stelle übernommen ... Darüber hinaus werden die Klassen „Eurosport 1/24“, „Eurosport 1/32“ und „Formel 1/32“ ausgefahren, in denen die speziell

angefertigten Chassis und Motoren freigestellt („offen“) sind. Seit etwa einem Jahr setzen sich hier die Brushless-Motoren durch, die wohl in absehbarer Zeit auch beim NORDOSTCUP Einzug halten werden. Es lohnt sich daher durchaus, mal ambitioniert über den berühmten Tellerrand hinaus auf die Internetseite www.isra-slot.com (oder vergleichbarer Internetauftritte, z.B. des Attan Slot Clubs Vsejany) zu gucken.

Die ISRA hat für das Jahr 2024 die Durchführung der WM an den Tuscany-Slot-Racing-Club vergeben, der in dem kleinen Örtchen Ponticelli nahe Pisa beheimatet ist.

Die Clubverantwortlichen um Paolo Niccolai entschieden sich, ihre Rennbahn in ein Hotel des unweit liegenden Kurortes Montecatini Terme zu verlegen, einem historischen

Thermalbad, wie Baden Baden in Deutschland oder Karlsbad in Tschechien. So bot sich für die Racer die Möglichkeit, Slot-Racing und Kultur miteinander zu verbinden.



Kapitel 1 – das Warm Up

Da im Rahmen der WM auch immer Vorbereitungsrennen auf der WM-Rennbahn angeboten werden, packten Luca, Jörn und Sven bereits Ende Juli 2024 ihre auf das Nötigste reduzierte Koffer. Das maximale Gepäckgewicht der Fluglinie galt es zu beachten! Stefan verband das Vorbereitungsrennen mit seinem Urlaub und reiste mit dem Pkw an.

Obwohl alle – bis auf Luca – lediglich beim Team-Rennen in der „Production 1/24“ zur WM starten durften, bestand die Möglichkeit, beim Vorbereitungsrennen auch in der „Eurosport 1/24“ bzw. „Eurosport 1/32“ zu starten. Ralf stellte dafür auch ein Paket getunter Brushless-Motoren zusammen, um diese dort gegen die etablierten Anbieter „NSR“ und „Model Drome“ testen zu können.

Voller Erwartung und bei 40°C Außentemperatur ging es mit dem gemieteten Fiat Panda (und quietschenden Reifen wegen des zu geringen Reifendruckes) früh morgens am 24.07.2024 nach Ponticelli. Glücklicherweise war der Rennbahnraum klimatisiert und auch das einheimische Bier war schon gut gekühlt. So packte jeder seine vorbereiteten Autos aus und drehte voller Elan erste Runden. Als erste Klasse kam die „Eurosport 1/32“ an den Start. Während Jörn noch auf einen klassischen offenen Motor vertraute, setzten Luca, Sven und Stefan Brushless-Motoren ein.



Die Trainings- und Abstimmungszeit war recht kurz, denn noch am selben Tag wurden die Qualifikation und die daraus resultierenden 8 Finalläufe gefahren. Es war also der berühmte Sprung ins kalte Wasser, doch der gelang vom Ergebnis her durchaus. Von 40 Startern belegten Stefan mit 281,94 Runden (schnellste Runde: 5,619 Sekunden) Platz 30, Jörn mit 297,92 Runden (schnellste Runde: 5,768 Sekunden) Platz 25, Luca mit 313,59 Runden (schnellste Runde: 5,283 Sekunden) Platz 22 und Sven mit 316,99 Runden (schnellste Runde: 5,427 Sekunden) überraschend noch vor Luca Platz 21.



Zum Vergleich: Platz 1 erfuhr sich Andrea Novello aus Italien mit 377,87 Runden (schnellste Runde: 4,654 Sekunden). Die Ergebnisse machten Hoffnung auf ein gutes Abschneiden in der als nächste zu fahrende Klasse „Production 1/24“ und Appetit auf ein gutes Abendessen in der nur 150 Meter entfernten Familienpizzeria. Dort bäckt die Nonna die Pizza und der Padre kassiert – das ist nicht nur kulinarisch ein Highlight!

Am nächsten Tag stand das Vorbereitungsrennen in der Formel 1 an. Da von uns hier keiner startete, nutzten Luca, Jörn und Sven den Tag, um in Pisa die weltberühmten Sehenswürdigkeiten um den „Schiefen Turm“ zu bestaunen. Beeindruckend! Anschließend zuckelte der kleine Fiat Panda (nun mit nachgefüllten Reifen) mit uns nach Viareggio an den Strand der Schönen und Reichen für einen Sprung in die lauwarmen Fluten des Mittelmeeres.

Für den 27.07.2024 stand das – für uns maßgebliche – Vorbereitungsrennen in der „Production 1/24“ an. Nach den ersten Trainingsrunden sahen wir im Vergleich zu den anwesenden Topfahrern gar nicht so schlecht aus. Recht schnell stand das Setup (Übersetzung, Reifenmischung, Felgengröße, Schleifer etc.) fest und es ging an das Feintuning (Trimmen der Chassis und Schnittführung / Verstärkungen der Bodies). Nach der Qualifikation lagen Luca und Jörn von insgesamt 29 Teams auf Platz 17 mit 9,59 Runden (schnellste Runde: 5,822 Sekunden) sowie Sven und Stefan auf Platz 14 mit 9,66 Runden (schnellste Runde: 5,877 Sekunden).

Wir waren gespannt, ob wir unsere Ergebnisse halten oder vielleicht sogar noch verbessern könnten. Luca und Jörn gelang in ihrem Finallauf dann sogar ein gewaltiger Sprung auf Platz 9 mit 605,51 Runden (schnellste Runde: 5,580 Sekunden). Ihr Bolide lief nahezu perfekt. Bei Sven und Stefan schlug dagegen die Defektheule zu: Das Attan-Zahnrad war abgefräst und musste gewechselt werden.

Dabei verhinderte die störrische Dreikant-Achse einen schnellen Zahnradwechsel. Wir gewannen dafür die Erkenntnis, dass wir bei der WM keine Attan-Zahnräder und keine Dreikant-Achse einsetzen werden. Im Ergebnis kamen Sven und Stefan mit 552,55 Runden (schnellste Runde: 5,775 Sekunden) auf Platz 21 an.



Da ist durchaus mehr drin. Zum Vergleich: Platz 1 erfuhren sich die Multiweltmeister Vladimir Horky / Jaroslav Recek aus Tschechien mit 658,53 Runden (schnellste Runde: 5,196 Sekunden).

Die „Eurosport 1/24“ stand am 28.07.2024 an. Jörn vertraute auch hier wieder auf einen klassischen offenen Motor, da sich Brushless-Motoren so ungewohnt anders fahren und in den Kurven auch schon mal ein ungewohntes Eigenleben entwickeln. Luca und Sven setzten dagegen Brushless-Motoren ein. Für Sven war dies eine Premiere. Wie würde sich der von Ralf getunte Motor schlagen? Stefan verzichtet auf einen Start.

Nach den Finalläufen mit insgesamt 47 Startern behaupteten sich Jörn auf Platz 36 mit 328,58 Runden (schnellste Runde: 4,953 Sekunden), Sven auf Platz 24 mit 367,69 Runden (schnellste Runde: 4,587 Sekunden) und Luca auf Platz 13 mit 403,72 Runden (schnellste Runde: 4,247 Sekunden). Zum Vergleich: Platz 1 erfuhr sich Jaroslav Recek aus Tschechien mit 451,08 Runden (schnellste Runde: 3,890 Sekunden). Nach diesem Ergebnis hatten wir uns wieder ein delikates Abendessen in der Familienpizzeria „um die Ecke“ verdient – ein Angebot, dass man nicht ablehnen kann.



Die WM konnte also Anfang Oktober 2024 kommen!

Kapitel 2 – Die Weltmeisterschaft

Mit neu gestalteten Team-Shirts im Gepäck war es am 27.09.2024 soweit. Wie schon im Juli flogen Luca, Jörn und Sven von Berlin nach Pisa. Dort angekommen, chauffierte uns ein gebuchter Transferdienst mit einem schwarzen Kleinbus (Lederausstattung, verdunkelte Scheiben und für jeden ein Getränk in der blau angeleuchteten Halterung) VIP-like zum Hotel nach Montecatini Terme. Was für ein Auftritt! Stefan reiste da wesentlich bescheidener mit seinem Auto an.



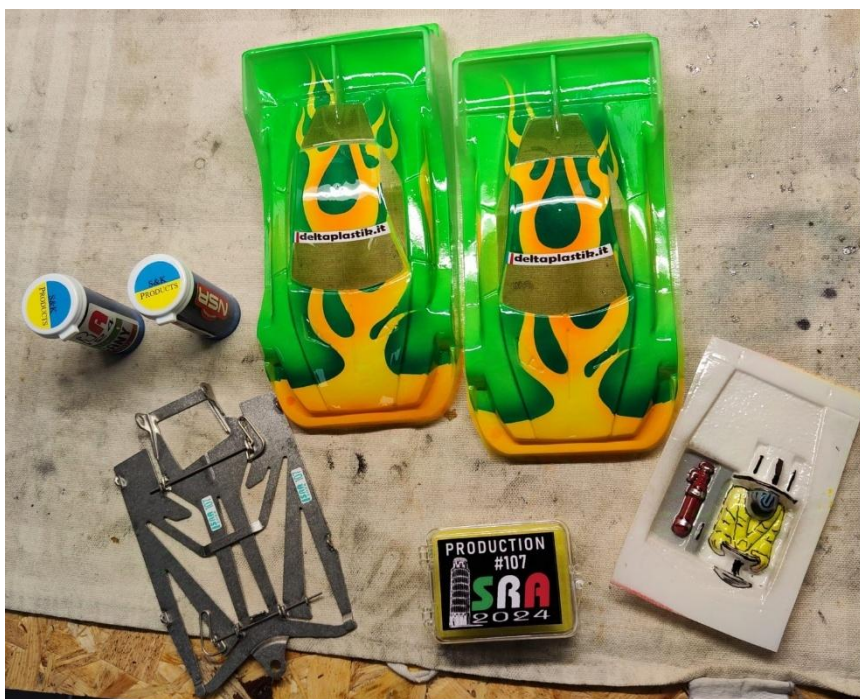
Da die Rennbahn erst am 01.10.2024 offen war, nutzten wir das Wochenende für Ausflüge in und rund um Montecatini Terme. So besuchten wir mit der Zahnradbahn ein altes Bergdorf und seine Sehenswürdigkeiten, alte Thermalbäder mit mondänen Hotels, deren Fassaden bröckelten, bestaunten eine Oldtimer-Parade im Park, drückten unsere Fettnasen an das Schaufenster eines Luxus-Autohändlers und speisten toskanische Köstlichkeiten in familiengeführten Restaurants.

Am Montag war es dann soweit: wir bezogen unsere Bauplätze, die wir bis auf die Abendessen in den bereits lieb gewonnen Restaurants und das Schlafen im Hotel in den folgenden Tagen nicht verlassen sollten. Bis Donnerstag hatten wir die Möglichkeit, in organisierten Trainingseinheiten unsere eigenen Autos abzustimmen, zu testen und uns mit der Rennbahn vertraut zu machen. Leider waren sich die

Rennleiter selbst nicht einig darüber, ob die, die lediglich in der „Production 1/24“ starten werden, auch in den anderen Klassen trainieren dürfen. Und das war nicht der einzige Umstand, der für „italienische Aufregung“ sorgte ... Wir machten das Beste daraus. Die Anspannung stieg.

Freitag begann für uns das Rennen – straff organisiert, lang und keine Fehler verzeihend. Für 7:30 Uhr stand die Materialausgabe für das Teamrennen in der „Production 1/24“ an. Wir mussten also früh aufstehen und bereits hellwach sein. Zum Rennmodus gehört es nämlich, dass die Starter nicht mit ihrem eigenen Material oder gar fertigen Autos antreten, sondern dass zunächst jedes Team einen Karton mit einem Chassis, einem Motor, zwei Paar Rädern und zwei Bodies bekommt, aus denen das Rennauto bis zur Abnahme 20:00 Uhr zu bauen ist.

Die Teile sind gekennzeichnet und dürfen nicht ausgetauscht bzw. die Kennzeichnungen nicht beseitigt werden. Parallel dazu begann das organisierte Training in vorgegebenen Slots, das man noch mit seinem eigenen Auto beginnen konnte, aber vor allem dem Training mit dem zu bauenden Rennauto dienen soll. Das klingt einfacher als gesagt. Die knapp 12 Stunden bis zur Abnahme können auch schnell vorbei sein und die Trainingseinheiten sind mit jeweils 3 Minuten verdammt knapp.



Wir legten also los. Während sich Luca und Stefan jeweils um den Aufbau der Chassis kümmerten, setzten Jörn und Sven bei den Bodies an. Die ersten „Katastrophen“ ließen nicht lange auf sich warten: Das Chassis von Stefan und Sven war total verzogen, die Leitkielzunge in allen Ebenen verdreht.

Da halfen nur grobe Werkzeuge und rohe Gewalt mit einem Hammer. Jörn setzte die Schere beim Zuschneiden eines Bodies zu großzügig an und schon drohte diesem Body die Nichtzulassung zum Rennen.

Die Zeit rieselte wie Sand durch die Sanduhr ... Aber am Nachmittag waren die Rennautos trotz aller Widrigkeiten fertig und konnten in den verbleibenden Trainingseinheiten noch final abgestimmt werden. Die Abnahme klappte anschließend ohne Probleme. Die erste Last fiel von den Schultern.

Nach einer kurzen (und leider unübersichtlichen) Eröffnungszeremonie startete gegen 22:30 Uhr die Qualifikation – mit dem Zusammenbruch der Stromversorgung. Erst als dessen Ursache nach hektischem Suchen beseitigt werden konnte, ging es in der Reihenfolge der Weltrangliste von hinten beginnend los.

Wir waren also recht früh dran. Sven und Stefan legten mit 9,32 Runden gut vor, was unseren schwedischen Freunden um Pontus spontan ein

„Bravo!“ entlockte. Luca und Jörn begannen etwas verhalten und erfuhren 8,59 Runden. Bei 94 Teams bedeute dies nach der Qualifikation die Plätze 38 für Sven und Stefan bzw. 57 für Luca und Jörn. Wir konnten also für den kommenden Raceday ausschlafen.



Am Samstag galt es dann ab 11:00 Uhr für Luca und Jörn im I-Finale – 8 x 15 Minuten höchste Konzentration. Während Jörn die Innenspuren grün, orange, blau und gelb fuhr, war es an Luca, die etwas schwereren Außenspuren rot, weiß, lila und schwarz zu fahren. Insgesamt fuhr die Gruppe sehr gesittet. Auch wenn jeder Racer möglichst viele Runden auf der Uhr haben wollte, war er sich darüber im Klaren, dass das nur mit einem sauberen Fahrstil geht.

Zu eng ist die Leistungsdichte und jeder Rausfaller kann eine Runde weniger und damit auch schon einen schlechteren Platz im Endergebnis bedeuten. Luca blieb ganz ruhig und spulte seine Runden ab, auch als der Motor plötzlich keinen Druck mehr hatte und kaum noch bremste. Er wechselte cool die Reglereinstellungen und machte das Beste daraus.

Jörn tat sich da etwas schwerer und fremdelte mit dem Fahrverhalten des Autos. Erst auf seiner letzten Spur hatte er seinen Rhythmus gefunden, doch da war das I-Finale bereits vorbei. Was würden die gefahrenen 557,19 Runden (einschließlich der gefahrenen Runden aus der Qualifikation) in der Endabrechnung wert sein?

Sven und Stefan mussten sich noch bis 14:00 Uhr gedulden, ehe sie im E-Finale an den Start gehen konnten. Sie wählten eine andere Spuraufteilung, als Luca und Jörn. Sven entschied sich für die rechten Spuren von blau bis schwarz, Stefan für die linken von Rot bis Orange. So fuhr jeder je zwei Innen- und Außenspuren mit annähernd gleicher Charakteristik. Sven eröffnete den ersten Lauf und wurde gleich in der dritten Runde von einem Konkurrenten heftig abgeräumt.

Als dann auch noch der Einsetzer überfordert schien und das Auto mit eingezogenem Body einsetzte, hatte Stefan in der Pit-Lane gleich ordentlich zu tun, um alles zu richten. Hoffentlich würde sich dieser Crash nicht rächen...

Den Rest des Laufs holte Sven dann Meter um Meter auf und übergab an Stefan, der nun wegen der gewählten Spuraufteilung gleich drei Läufe vor der Brust hatte. Ruhig setzte er all seine Erfahrung ein und fuhr konstant schnelle Runden. Dabei versuchte Stefan, sich aus dem „Schlachtgetümmel“ herauszuhalten.



Diese Gruppe war ganz und gar nicht entspannt. Der Puls hatte sich bei Sven nach dem Anfangscrash wieder beruhigt. Er setzte das Rennen mit schnellen Runden und ohne größere Rausfaller fort. Alles lief optimal bis sich im vorletzten Lauf ein abbrennender Schleifer bemerkbar machte. Dessen – eingeplanter – Wechsel kostete etwa 3 Runden. Am Ende standen 562,95 Runden – 5 Runden mehr, als Luca und Jörn.

Den Weltmeistertitel erkämpften sich dann spät am Abend die „jungen Wilden“ Dominykas Budrys / Daniel Blomquist mit 632,97 Runden vor Janis Nabokins / Alexandre Muniz mit 624,52 Runden und vor James Cleave / Gavin Wills mit 619,72 Runden. Die Multiweltmeister Vladimir Horky / Jaroslav Recek kamen mit 611,14 Runden in diesem Jahr lediglich „nur“ auf Platz 10. Einige sprechen hier schon von einer Wachablösung. Wir werden sehen.

Luca und Jörn beendeten die WM 2024 auf Platz 49, Sven und Stefan auf Platz 47. Alles in allem ein gutes Ergebnis und die gewonnen Erfahrungen sind nicht mit einer Platzierung aufzuwiegen.

Während Jörn, Sven und Stefan anschließend die Koffer packen und sich auf den Heimweg machen konnten, hatte Luca mit seinen Starts in beiden Eurosport-Klassen noch die Chance, seine WM-Punkte in den kommenden Tagen aufzubessern.

Am 07.10.2024 ging Luca in der „Eurosport 1/32“ von 120 Racern als 102. der Qualifikation (schnellste Runde: 5,320 Sekunden) in seinen Finallauf. Hier erlag Luca den Tücken der Brushless-Technik: Diese Autos fliegen (im wahrsten Sinne des Wortes) aufgrund der hohen Kurvengeschwindigkeiten ansatzlos aus der Spur, was für ständige Unruhe und größere Schäden sorgt.



Nach einem Rausfaller hatte der zuständige Einsetzer die Schleifer an Lucas Auto derart verbogen, dass es in der nächsten Kurve mit Highspeed abflog und den Body ins Getriebe zog. Zwar konnte Luca das notdürftig reparieren, aber ein besseres Ergebnis war damit verloren.

Am Ende fuhr Luca – in dem über 8 x 3 Minuten ausgetragenen Gruppenfinale – mit 240,24 Runden (schnellste Runde: 4,918 Sekunden) noch auf Platz 80.

Den Weltmeistertitel erkämpfte sich – in dem über 8 x 5 Minuten ausgetragenen Hauptfinale – Dominykas Budrys mit 482,00 Runden (schnellste Runde: 4,650 Sekunden) vor Vladimir Horky mit 480,89 Runden (schnellste Runde: 4,625 Sekunden) und Frantisek Poledna mit 469,13 Runden (schnellste Runde: 4,689 Sekunden).

Besser sollte es für Luca dann drei Tage später in der „Eurosport 1/24“ laufen. Von 119 Racern belegte er in der Qualifikation den hervorragenden 35. Platz mit seiner persönlich schnellsten Runde von 4,081 Sekunden. Zum Vergleich: Die Topqualifikation fuhr (auf seinem eigenen Planeten) Jaroslav Recek mit 3,673 Sekunden. Mit einer Rundenzeit unter 4,000 Sekunden war man bereits in den Top 15!

Das Qualifikationsergebnis weckte also gewisse Erwartungen. Aber wie das mit den Brushless-Autos so ist, sie haben ihre eigenen – unlogischen – Gesetze (siehe oben). Qualifikationsergebnisse haben daher nur bedingten Aussagewert. Mit Beginn des Finallaufs fühlte sich das Auto für Luca nicht mehr so sicher an, wie noch in der Qualifikation. Die Rausfaller häuften sich und der Body löste sich crashbedingt mehr und mehr auf.

ISRA 2024			
12/10/24 - LAPMASTER			
Track records:			
ES 1/24			
Lane	Driver's Name	Time	Date
Red	255 Luca Rath	4.026	11/10/24
White	1 Dominykas Budrys	3.985	11/10/24
Green	139 Andre Franchi	3.843	11/10/24
Orange	48 Luca Bernardino	3.970	12/10/24
Blue	4 Jaroslav Recek	3.673	10/10/24
Yellow	48 Luca Bernardino	3.926	12/10/24
Purple	4 Jaroslav Recek	4.003	11/10/24
Black	36 Paolo Trigilio	4.036	12/10/24



Nachdem Luca dann aber im sechsten Finallauf den Body gewechselt hatte, kam das alte Gefühl zurück. Ritterlich kämpfte sich Luca durch den restlichen Finallauf und stellte dabei auf der roten Innenspur mit 4,026 Sekunden einen absoluten Rundenrekord auf, der erst im Hauptfinale von Anna Borg mit 3,835 Sekunden unterboten werden sollte. Am Ende bedeuteten 290,59 Runden den 59. Platz. Dennoch eine tolle Leistung, denn auch der spätere Weltmeister fuhr auf der roten Spur keine schnellere Runde als Luca!

Den Weltmeistertitel erkämpfte sich – in dem über 8 x 5 Minuten ausgetragenen Hauptfinale – Dominykas Budrys mit 562,59 Runden (schnellste Runde: 4,073 Sekunden) vor Raivis Jansons mit 557,42 Runden (schnellste Runde: 4,032 Sekunden) und Jaroslav Recek mit 543,59 Runden (schnellste Runde: 4,040 Sekunden).

Mit ihren Leistungen haben sich Luca, Jörn und Sven sowie Stefan in der aktuellen Weltrangliste der ISRA deutlich verbessert. In die Weltrangliste fließen die Ergebnisse der letzten drei Weltmeisterschaften ein. Jörn verbesserte sich von Platz 256 auf Platz 193 und Luca verbesserte sich von Platz 255 auf Platz 187. Stefan und Sven, die zuvor nicht gelistet waren, stehen aufgrund ihres besseren Ergebnisses im Teamrennen „Production 1/24“ nun sogar auf den Plätzen 178 bzw. 177. Das macht Lust auf mehr!

Ausblick

Wer sich die Sinnfrage eines Slot-Racern stellt, mag in diesem Artikel für sich eine Antwort finden. Die nächste ISRA WM findet vom 13.-25.10.2025 in Vsejany / Tschechien statt (www.isra2025.com).

S.B.

Deutsche Flexi-Meisterschaft 2024 in Bannewitz

Diesmal fand die deutsche Flexi-Meisterschaft am 30.11.2024 wieder in Bannewitz statt. Leider mussten einige Slotracer kurzfristig absagen und so waren es insgesamt 28 Starter. Schön, dass auch wieder aus dem Westen der Republik vier Racer (Dieter Böckmann, Torsten Breuer, Walter Schwägerl, Rolf Kehren) dabei waren und dass aus Gotha Frank Herzog, Uwe Lindner und Manfred (Papi) Brehmer ihre Autos an den Start brachten. Schon am Freitag wurde fleißig getestet und ausgiebig trainiert.



Nachdem am Samstag alle Teilnehmer angereist waren und nochmal die Rennautos getestet wurden, ging es mit der Quali los. Schnellster nach der Quali war Stefan Ehmke mit 12,64 Runden vor Sven Baumann und Micha Krause. Da es wieder eine separate Junioren- und Seniorenwertung gab, ging es in jedem Finallauf schon um den Titel und die Platzierungen auf dem Treppchen. Los ging es dann im E-Finale mit Rainer Rath, Udo Vogel, Uwe Lindner, Papi Brehmer und Rolf Kehren.

Rolf wollte seinen Titel in der Seniorenwertung vom Vorjahr verteidigen. Er hatte sich absichtlich in die letzte Gruppe platziert und war deutlich schneller unterwegs als der Rest der Gruppe und seine direkten Konkurrenten Rainer und Papi Brehmer. Die 321,14 Runden sollten am Ende für den Sieg in der Seniorenwertung reichen - Glückwunsch! Uwe konnte in den ersten drei Läufen noch mit Rolf mithalten, verlor aber noch einige Runden. Rainer wurde mit seinem Ergebnis Dritter in der Seniorenwertung.



Udo war mit seinem Super 16D Motor nicht wirklich konkurrenzfähig und Papi hatte mit technischen Problemen zu kämpfen - dennoch Hochachtung vor der Leistung. Danach kam das D-Finale mit Frank Herzog, Siggie Hochstein, Mike Thurow, Joachim Möschk und Heinrich Baumann. Frank und Siggie waren die Schnellsten, aber für eine Platzierung im Vorderfeld nicht konstant genug. Für Siggie ging es aber vor allem um die Seniorenwertung und seine 314,78 Runden reichten für den 2. Platz.

Noch 3 Runden besser war am Ende Frank, der die Gruppe vor Siggie, Joachim, Mike und Heinrich gewann. Im C-Finale fuhren Jörg Klinke, Bodo Bühlau, Torsten Breuer, Robert Fenk, Vincent Hoch und Walter Schwägerl. Im ersten Lauf hatte noch keiner seinen Rhythmus gefunden, ab dem zweiten ging es bei allen deutlich besser und es entwickelte sich ein Zweikampf zwischen Jörg und Walter um die Spitze, welchen Jörg mit 326,50 Runden für sich entschied.

Es folgte Walter vor Torsten, welcher im letzten Lauf noch Bodo überholte. Robert und Vincent waren sicher nicht zufrieden, da beide mehr können. Das B-Finale hatte mit Ralf Hahn, Sofia Ehmke, Dieter Böckmann, Damian Beßert, Mike Zeband und Thomas Gyulai schon einige Kandidaten auf eine vordere Platzierung und mit Sofia und Damian zwei Junioren, welche um den Titel kämpften.



DFM 2024 Juniorenwertung: Phillip, Sofia, Damian

Thomas fuhr von Anfang an vorneweg und war auf dem Weg zu einer Top Platzierung - allerdings stoppte ihn ein technischer Defekt kurz vor Schluss. Er gewann trotzdem die Gruppe und wurde Gesamt 6. Dieter und Mike lieferten sich ein packendes Kopf an Kopf Rennen und Mike holte im letzten Lauf zwei Runden Rückstand auf, aber Dieter rettete einen minimalen Vorsprung von ein paar Metern. Das reichte für Platz 7 und 8 am Ende. Sofia, Damian und Ralf konnten da nicht mithalten.

Sofia hatte nach einem Crash mit einem verbogenen Chassis zu kämpfen, konnte aber vor Damian bleiben - ob die 332,80 Runden zum Sieg reichen würde, musste erst das A-Finale mit



Phillip Hahn zeigen. Sein Vater Ralf erwischte einen rabenschwarzen Tag und landete am Ende der Gruppe und außerhalb der Top 10. Damit sollte der deutsche Meister relativ sicher aus dem A-Finale mit Stefan Ehmke, Sven Baumann, Michael Krause, Jörn Bursche, Luca Rath und überraschend Phillip Hahn kommen.

Nach dem 1. Lauf führte Micha mit 62 Runden schon wieder zwei Runden vor Jörn, Sven und Stefan, Luca hatte unerwartet 3 Runden Rückstand. Im 2. Lauf fuhren die ersten vier alle 61 Runden und Luca büßte mit wieder 3 Runden Rückstand alle Siegchancen ein.

Nachdem Micha Krause auf Spur 6 mit wieder 62 Runden den anderen drei wieder eine Runde abgenommen hatte, sah es nach dem zweiten Titel für ihn aus. Und er lieferte in den letzten drei Läufen noch dreimal 62 Runden – mit 371,62 Runden der klare Sieg!

Der Kampf um die Podestplätze wurde ab dem 4. Lauf zu einem Zweikampf, da Stefan mit Reglerproblemen zurückfiel. Sven war zwischenzeitlich 2 Runden vorn, aber Jörn zeigte zwei sehr starke letzte Läufe und holte sich verdient Platz 2 vor Sven.



DFM 2024 Gesamtwertung: Jörn, Micha, Sven



DFM 2024 Seniorenwertung: Sigg, Rolf, Rainer

Luca konnte in der zweiten Rennhälfte nochmal deutlich aufholen, aber es reichte nur zum undankbaren 4. Platz. Phillip musste sein eigenes Rennen fahren und er machte seine Sache in Anbetracht der deutlich schnelleren Autos neben ihm sehr gut.

Er war aber von Anfang an immer einige Runden hinter dem Ergebnis von Sofia und so reichten die 329,50 Runden nur zum Vizetitel. Glückwunsch an Sofia Ehmke zum Sieg in der Juniorenwertung vor Phillip und Damian.

Am Abend gab es nach der Siegerehrung an einer großen Tafel noch ein leckeres gemeinsames Abendessen, dazu wurde ausgiebig gequatscht und getrunken. Es war wieder ein toller Abschluss der Rennsaison – nächstes Jahr soll die deutsche Flexi-Meisterschaft, wenn möglich, wieder im Westen stattfinden.

SE 12/2024

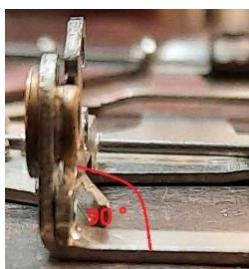
Brushless-Technik in der Praxis

Langsam kommt Brushless Technik auch bei den Schnellfahrern an. Bei der ISRA seit 2 Jahren erlaubt, hat sich vor allem die Steuertechnik weiterentwickelt. Die Software ist inzwischen ausgereift, die Motoren sind in ausreichender Menge verfügbar.

Es gibt im Moment 4 Chassis, bei denen die Halterung für BL-Motoren bereits vorgesehen ist, diese Hersteller sind meiner Meinung nach aber noch in der Entwicklung. Ein klassisches Chassis mit einer Halterung zu versehen, kann jeder mit ein wenig Geschick, es ist nichts anderes im Moment erhältlich. Somit kann man sein Chassis auch selbst umrüsten.

Wie baue ich einen Brushless Motor in mein herkömmliches Production Chassis z. B. von JK Products ein? Zu Beginn besorgt man sich alle Komponenten, die Motorhalterung, den Motor, z. B. DoSlot 1105 / 4000kv, die Steuerplatine (ESC oder E-Com genannt) und passende Schrauben (M2 x 3mm Flachkopf).

Einige Shops bieten Halterungen an, die gebräuchlichste Halterung, hier abgebildet, gibt es in den Clubs oder im Renncenter Hamburg von X89. Die Halterung kann von jedem Modellbauer eingebaut werden, der mit dem LötKolben umgehen kann. Sie ist so geformt, dass das hintere Ende bündig mit dem Chassis abschließen muss, bis zu einem halben Millimeter nach vorn gerückt ist auch möglich.



Es ist wichtig, dass die Halterung senkrecht auf dem Chassis steht, damit das Getriebe gut kämmt. Das Chassis darf nicht bearbeitet werden, alle Anpassungen müssen an der Halterung erfolgen!

Ich setze zuerst einen Löt Punkt und prüfe dann die Position der Halterung. Ist diese korrekt, löte ich diese an 4 Punkten an. So werden die Halterung und das

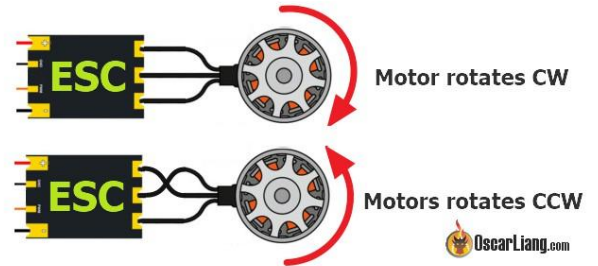
Chassis stabil miteinander verbunden.



Zum Befestigen sind die mitgelieferten Schrauben der Motoren nicht geeignet, diese sind zu lang. Optimal sind M2 Inbusschrauben mit flachem Kopf und 3 mm Länge. Die Schrauben müssen mit Schraubenfest fixiert werden, es bietet sich Loctite 243 an.

Bevor der Motor angeschraubt wird, muss der Sprengring, welcher das Verschieben des Rotors verhindert, entfernt werden. Dieser schleift bei eingebautem Motor an der Motorhalterung. Um das Spiel des Rotors zu begrenzen, gibt es verschiedene Lösungen. Man kann eine Hülse auflöten oder besser, den Abstand vom Stator zum Ritzel mit Distanzen ausfüllen. Das Ritzel verhindert dann, dass der Rotor wandert.

Die Platine wird mit doppelseitigem Klebeband (Silikon) auf das Chassis geklebt. Ob die Motorkabel richtig herum angelötet sind, kann erst ein Test feststellen. Dreht der Motor falsch herum, werden 2 beliebige Motorkabel getauscht.



Production Brushless Chassis

Es gibt inzwischen einige Chassis auf dem Markt, die bereits die Halterung für Brushless Motoren integriert haben.



← MID-AMERICA 1/24 BRUSHLESS GEMINI FLEXI CHASSIS HEAT TREATED

MOSSETTI PATRIOT REVOLVER BRUSHLESS "FLAT TRACK" → 2 PIECE CHASSIS



← JK Products 4" Aeolos Chassis Brushless (angekündigt)



KC Racing Voltan™ FC1 Stamped Stainless Steel 4" Flexi chassis. →
(nicht in Deutschland vertrieben und somit nicht beim
NORDOSTCUP zugelassen)



Live slow, drive fast!

Ralf Hahn, Hamburg

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



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