

# Speed

Das Slot Racing Magazin für den Norden und Osten Deutschlands

*Saison 2012*



## NORDOSTCUP 2012, 1. Lauf in Bannewitz

### Reifen-Poker in Bannewitz

Was haben Bannewitz, Berlin, Hamburg und Minden (Westfalen) gemeinsam? Es sind die Stationen des NORDOSTCUP 2012. Dies ist eine Rennserie, die im Osten, Norden und Nordosten Deutschlands großen Anklang findet, kann man doch darin mit wenig Aufwand den SRC-Rennsport betreiben und viel Spaß haben. Sage und schreibe 30 Fahrer folgten am 28. Januar dem Ruf zum 1. Lauf beim

SRC Bannewitz e.V. (<http://www.src-bannewitz.de>). Auch viele Jugendliche aus Hoyerswerda und Bannewitz frönen inzwischen diesem Hobby und beleben das Fahrerfeld. Dies wurde gebildet mit Startern aus Hamburg, Berlin, Frankfurt/Oder, Windischleuba (Thüringen), Burg (Spreewald), Plauen, Chemnitz, Hoyerswerda und Bannewitz.

Nach den Erfahrungen aus 2011 wurde diesmal schon am Freitagabend die 24m-Holzbahn zum Training freigegeben. Es ist schon erstaunlich, was man aus S16D-Motoren und Chassis aus Großserienproduktion in Verbindung mit einer schnittigen Karosserie aus der LeMans-Serie herausholen kann. Rundenzeiten unter 3 Sekunden wurden gemessen.

Kurz nach dem Samstagmittag begann die Qualifikation über 1 Minute: Hier ist Nervenstärke gefragt, denn jede Runde und jeder Meter, der gefahren wird, kommt in die Wertung. Am besten gelangt dies Micha Krause (Chemnitz) und Michael Wolf (Bannewitz) mit jeweils 19,38 Runden.

Mit der schnellsten Runde von 2,967s wurde Micha Krause auf Platz 1 gesetzt. Nur knapp dahinter Daniel Starke (Bannewitz) mit 19,29 Runden als Dritter vor dem Überraschungsfahrer der Quali: Sven Baumann (Leipzig), der blitzsaubere 18,71 Runden fuhr.

Den Sonderpreis für das schönste Modell gewann Daniel Giebler aus Berlin.

Entsprechend der Ergebnisse der Qualifikation wurden die Finalgruppen zusammengestellt: Zuerst fuhren die Schüler aus Hoyerswerda und Bannewitz. Kevin Knop aus Bannewitz führte seine Finalgruppe H von Beginn an. Sein Endergebnis lag über 412 Runden für 4 x 7 Minuten. Das war eine gute Leistung des 10jährigen und sollte ihn noch weiter nach vorn bringen (Platz 20).

Auch der zweite Schüler vom SRC Bannewitz, Dino Feratovic, fuhr sehr konzentriert auf 418 Runden und wurde am Ende 19. In der Finalgruppe E war es Thomas Gyulai, der Neueinsteiger der letzten Saison, der sichtbar schneller als die Kontrahenten fuhr. Seine 483 Runden bedeuteten am Ende Platz 7, sehr gut. Dies konnte nur Jörn Bursche im C-Finale toppen: 484 Runden. Wer wird zuerst die 500-Runden-Grenze übertreffen?

Dies gelang im B-Finale Dirk Schindler (Bannewitz) und Ralf Hahn (Hamburg), die sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen lieferten. Dirk hatte am Ende des 28minütigen Finales einen Vorsprung von 0,16 Runden (das sind knappe 4m). Es war schon nach 19 Uhr, als die A-Gruppe ihre Slot-Cars an den Start brachte. Im ersten Lauf dieses Finales lag Micha Krause von Beginn an vorn, konnte sich aber nicht entscheidend absetzen, zu gleichwertig war das Material.



Erst im 2. Lauf konnte er den Vorsprung vor Michael Wolf auf 4 Runden ausbauen, büßte allerdings im 3. Lauf wieder eine Runde ein. Die Entscheidung fiel im 4. und letzten Finallauf: M. Krause baute seinen Vorsprung weiter aus – fuhr er doch auf der Spur 2 (die schnellste der 24m langen Holzbahn). Aber dann musste er an die Box zum Reifenwechsel, dadurch ging M. Wolf (auf der Bahn 4) in Führung. Der Chemnitzer kam mit frischen Reifen wieder auf... und zog nach einem kurzen Ausrutscher des WOLF GP – Modells vorbei. Am Ende 0,3 Runden Vorsprung (das sind ca. 1 Sekunde = 7m). Ein Herzschlag-Finale !!!

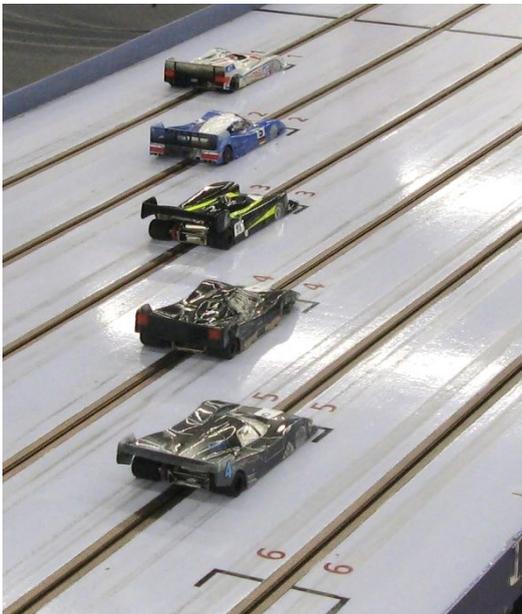
Wieder eine gelungene Veranstaltung. Die Bannewitzer sind auf ihrer Heimbahn schwer zu schlagen. Das war das letzte Rennen auf der 24m Schleife. Die Rennbahn wurde am Sonntag abgebaut, um Platz zu schaffen für die Rekonstruktion des Saalbaus in der Kompressorenbau Bannewitz GmbH. Doch es werden schon wieder Pläne geschmiedet für die Zukunft SRC Bannewitz e.V.: noch größer, noch schneller, noch attraktiver.

Michael Wolf  
SRC Bannewitz e.V.

## NORDOSTCUP 2012, 2. Lauf in Berlin

Nach dem Kult-Grand Prix beim SRC Bannewitz Ende Januar, fand an kaum minder traditioneller Sportstätte am 21. April der zweite Lauf des diesjährigen NORDOSTCUP bei der IGSR Berlin (<http://www.igsr-berlin.de>) statt.

Die einunddreißig Starter – ein neuerlicher Teilnehmerrekord - konnten zur Überraschung aller in den nicht gerade großzügigen Räumlichkeiten ganz passabel Platz finden. Neben den Berliner Lokalmatadoren reisten die Starter aus Bannewitz, Hamburg, Burg/ Spreewald, Hoyerswerda, Leipzig und Rostock an. Darunter Altmeister Dieter Bursche (Rostock), der sich nach etwa zwanzigjähriger Slotracingabstinenz ein Stelldichein gab.



Die Gesamtwertung war nach bislang einem ausgetragenen Lauf noch nicht allzu aussagekräftig. Gleichwohl war klar, dass insbesondere die Berliner bei ihrem Heim- Grand Prix würden zeigen wollen, wer Herr im Hause ist. In zweifacher Hinsicht gelang dies einstweilen gut: Steven Giebler gewann den Sonderpreis für das schönste Slotcar und Mike Zeband sicherte sich den Bonuspunkt für das beste Qualifikationsergebnis.

Ab etwa 15:00 Uhr wurden die Finalrunden in fünf Gruppen über 6 x 5 Minuten ausgetragen. Die Finalgruppen E bis C waren von gelegentlichen Crashes und ein paar unruhigen Phasen gekennzeichnet, die jedoch bis zur C-Gruppe von abnehmender Tendenz waren.

Die Top-Elf der Quali hatten sich ab circa 18:00 Uhr in den Finalgruppen B und A zu beweisen; vorerst führten die Berliner Jörn Bursche (Finalgruppe D, 525.74 Runden) und Bela Laing (Finalgruppe C, 524.51 Runden) das Feld der Gefahrenen an. Die Finalgruppe B bildeten Sven Baumann (Leipzig), Daniel Starke (Bannewitz), Dirk Schindler (Bannewitz), Thomas Gyulai (Bannewitz) sowie der Hamburger Christian Himstedt.

Der Speed der Slotcars aller B-Finalisten war nur marginal verschieden. Vor diesem Hintergrund war es erstaunlich, wie ruhig das Rennen der Fünf über die Bühne ging. Nach kurzzeitiger anfänglicher Führung musste Thomas das Feld für den spannenden Zweikampf zwischen Dirk und Sven räumen. Dirk konnte sich schlussendlich durchsetzen und übernahm vor Sven die vorläufige Führung.

Die Top-Sechs der Quali versammelten sich ab etwa 19:00 Uhr in Finalgruppe A: Mike Zeband (Berlin), Ulli Raum (Berlin), Peter Knebel (Berlin), Ralf Hahn (Hamburg), Luca Rath (Hamburg) sowie der Sieger des NORDOSTCUP 2010 Michael Wolf (Bannewitz). Bereits in der Anfangsphase konnte Micha einen äußerst komfortablen Vorsprung erfahren, während die Anderen mit ihren Fahrkünsten und technischen Problemen – zum Teil bedingte ersteres Letzteres – haderten. Lediglich der überraschend im A-Finale startende Peter wurde von Turn zu Turn besser und verkürzte den Rundenabstand zu Micha zusehends, ohne jedoch dem erfahrenen Bannewitzer ernsthaft gefährlich zu werden.

Bereits das Publikum munkelte – allein vom optischen Eindruck schließend – das diesmal das B-Finale das A-Finale gewesen sein dürfte und täuschte sich nicht: Dirk siegte vor Sven. Micha wurde in der Endabrechnung Dritter. Peter auf Platz 5 war zu Recht hochzufrieden – einen erhofften Podiumsplatz verpassten die Hauptstädter jedoch klar. Die Bannewitzer Dirk, Micha und Daniel führen die Gesamtwertung zur Saisonhälfte mit Abstand an. Wenn auch zurzeit ohne eigene Bahn, sind die Bannewitzer momentan das Maß der Dinge in der nordöstlichen Flexi-Szene.

Jörn Bursche, IGSR Berlin

## NORDOSTCUP 2012, 3. Lauf in Hamburg

Hamburg, das Tor zur Welt, war am 2. Juni Gastgeber für die Flexiszene Nord- und Ostdeutschlands. Bereits das zweite Mal lud das Renncenter Hamburg (<http://www.renncenter-hamburg.de>) zum NORDOSTCUP auf



der neuen 40m langen fünfspurigen Bahn ein. 30 Fahrer nahmen die Einladung an. In der Gesamtwertung des NORDOSTCUP lagen nach zwei von vier Läufen drei Bannewitzer Fahrer vorn.

Die Hamburger und Berliner wollten endlich auf- und überholen. So reisten einige motivierte Slotracer aus Berlin und Bannewitz schon am Freitag, 1.6. an, um den Abend zum Training zu nutzen. Am Samstag fanden in der City Nord weitere Wettkämpfe statt. Radrennfahrer und Duathleten rasten auf dem Überseering im Kreis um die Wette, ähnlich wie wir. Die Zufahrt zum Renncenter war glücklicherweise trotzdem möglich.

Slotracing-Oldie Boris Liebich übernahm die Rennleitung, er war stets konzentriert und souverän. Mit seiner wortgewaltig-auflockernden Art verlieh er dem Rennen einen Schuss Showcharakter; aufkommende Aufregungen wurden so humorvoll bereits im Keim erstickt.

Nach Training, Tests und Fachsimpelei begann Samstag, 2.6. gegen 14.00 Uhr das Rennen mit der Qualifikation über eine Minute. Hier patzten einige Favoriten, so fanden sich die

Bannewitzer Daniel Starke und Dirk Schindler nur im Mittelfeld wieder. Der Hamburger Club präsentierte sich stark, 8 Fahrer unter den ersten 10, hier sieht man, dass die scheinbar einfach zu fahrende Bahn doch nicht so einfach ist. Die Überraschung war der Youngster Lukas Thiem aus Hoyerswerda mit dem fünftschnellsten Qualifikationsergebnis.

Kurz nach 15.00 Uhr begannen die Finalläufe über 5 x 6 Minuten. Die Gruppe F fuhr ruhig und konzentriert, hier konnte der 12jährige Eric Jacobsen (Hamburg) die Gruppe deutlich gewinnen. Er fuhr mit dieser Leistung auf Platz 23 vor. Ulli Raum aus Berlin entschied die Gruppe E mit einem sensationellen Lauf auf Spur 2 für sich. Leider konnte er die 76 Runden nicht auf den anderen Spuren wiederholen, die Zeit war wohl zu kurz ;-). Gruppe D fuhr unauffällig, Christian Himstedt aus Hamburg legte hier vor, er belegte damit den 2. Platz. Der derzeit Führende der Gesamtwertung, Dirk Schindler, konnte sich den 8. Platz sichern.

Lennart Skornia aus Hamburg fuhr sein erstes Rennen, das Auto ist erst Donnerstag fertig geworden. Somit ist sein ordentlicher 15. Platz unbedingt erwähnenswert. Die 15 Fahrer, die in der Quali über 12 Runden einfuhren, waren an der Reihe. Die Unterschiede der Quali-Ergebnisse lagen hier im Hundertstelbereich, alle waren gut genug für den Sieg. Mike Zeband (Berlin) gewann die Finalgruppe C mit einer konstanten Leistung, der 3. Platz war verdient. Daniel Starke verlor zu viel auf Spur 5, am Ende reichte es noch für Platz 6. Der neunjährige Michel Landahl aus Hamburg fuhr ein gutes Rennen, konnte seinen hervorragenden Qualifikationsplatz aber nicht verteidigen.

Mit den jungen Talenten Michel, Eric und Joshua müssen sich die Hamburger Slotracer keine Nachwuchssorgen machen.

Mit dem Start der Gruppe B wuchs auch die Spannung. Jörn Bursche (Berlin), hier in Hamburg Trainingsweltmeister, wollte endlich angreifen und die Gesamtwertung durcheinander würfeln. Renncenter-Besitzer Michael Franz zeigt regelmäßig bei Clubrennen, dass er ein nervenstarker Fahrer ist. Thimo Limpert, in der Quali das Potenzial nicht ausschöpfend, hatte das Material für die Spitze. Die Lokalmatadoren Mario Seefeld und Michael Kutz wollten überregional auftrumpfen.

Dementsprechend nervös startete diese Gruppe. Am Ende des Finallaufes war alles anders. Thimo, abgerutscht auf Platz 18, Jörn, nach einer durchwachsenen Leistung auf Platz 5 und Michael Franz auf Platz 4. Michael Kutz musste mit zu wenig Bodenfreiheit seine gute Platzierung gegen Platz 17 tauschen, Mario Seefeld hatte einen Motorschaden. Endlich, gegen 19.00 Uhr traten die schnellsten Qualifikanten an: Luca Rath (Hamburg) hatte souverän 13,53 Runden in der Minute vorgelegt, Ralf Hahn (Hamburg) erreichte als einziger ebenfalls 13 Runden in der Quali.

Im ersten Lauf legte Luca 79 Runden vor, ein bis dahin nicht erreichter Wert. Der Hamburger Karsten Landahl folgte mit 78 Runden. Deutlich dahinter blieb Ralf Hahn, der seiner Favoritenrolle nicht gerecht werden konnte. Christian Meier (Hamburg), der im dritten Lauf mit technischen Problemen ausschied und Lukas Thiem, der lange Zeit um Platz 3 fuhr, folgten mit 74 Runden.

Lukas' Motor ging im 5. Lauf ein und rollte nur noch mit „Standgas“. Der Traum von der Top 3 war dahin. Luca Rath und Karsten Landahl kämpften minutenlang um jeden Meter; bis am Anfang des 4. Laufs die Bodenfreiheit kontrolliert wurde. Luca's Bolide lag unter dem Limit, er musste Räder wechseln. Damit verbunden ist ein Rundenabzug von 5 % des erreichten Gesamtergebnisses.

Für den Radwechsel benötigte er nur 5 Runden. Luca und Karsten lagen daher – den Rundenabzug allerdings noch nicht eingerechnet - zunächst gleichauf. Bei Kontrolle der Bodenfreiheit nach dem Rennen kam das dicke Ende. Luca hatte wieder zu wenig Bodenfreiheit und kam - nach jetzt insgesamt 10 % Abzug - nur auf

Platz 16. Karsten Landahl, mit 1,5 Jahren Erfahrung eigentlich noch fast ein Rookie, gewann sein erstes „großes“ Rennen vor Christian Himstedt und Mike Zeband.

Das Renncenter Hamburg präsentierte sich gut organisiert und vorbereitet, der heimische Club ist in den letzten 2 Jahren gewachsen und auf hohem Niveau. Die Leistungsdichte im NORDOSTCUP scheint größer geworden zu sein – damit einhergehend die Spannung auch.

*Live slow, drive fast!*

Ralf Hahn, Hamburg

## NORDOSTCUP 2012, 4. Lauf in Minden

Der für dieses Jahr letzte Lauf des NORDOSTCUP fand am Samstag, 1. September 2012 auf der Blue King in Minden ([www.blueking.de/](http://www.blueking.de/)) statt.

Bereits am Freitag, 31. August 2012, fanden sich einige Slotracer aus Hamburg, Berlin, Bannewitz (bei Dresden) sowie erstmalig aus den nordrhein-westfälischen Hochburgen Reken und Mettmann ein. Die noch herrschende Ruhe vor dem eigentlichen Renntag wurde ausgiebig zu Testzwecken genutzt.

Im Laufe des Samstags fanden sich schließlich siebenunddreißig (!) Slotracer ein. Bahn und Bar - beides nicht unwichtig ;-) – waren bestens präpariert.

Ein Blick auf den vorläufigen Gesamtstand verriet, dass die Bannewitzer Dirk Schindler, Daniel Starke und Michael Wolf ähnlich gute Chancen auf den Gesamtsieg hatten. Diesbezüglich realistische Außenseiterchancen hatten der Hamburger Ralf Hahn sowie der Berliner Jörn Bursche. Aufgrund des großen Starterfeldes und der schwer einzuschätzenden Slotracer aus Mettmann und Reken, waren darüber hinaus Überraschungen nicht gänzlich ausgeschlossen.



Nach technischer Abnahme und Fahrerbesprechung gegen 13:30 Uhr wurde zunächst das schönste Slotcar prämiert. Die Jury entschied sich für das Modell von Dieter Böckmann (Reken).

Ab 14:00 Uhr wurde die Qualifikation über eine Minute (gewertet werden die gefahrenen Runden) gestartet. Mit 10,84 Runden konnte sich Ralf Hahn (Hamburg) den Bonuspunkt für die beste Quali sichern. Die Finalgruppen E und D waren von gelegentlicher Hektik - bedingt durch technische Probleme vieler Starter - aber keinesfalls dramatisch hoher Unfallquoten gekennzeichnet.

Dass Slotracing seniorenrecht sein kann, bewies der in Finalgruppe E fahrende Heini Denter mit seinem Servicemann Rolf Kehren (beide Mettmann) eindrucksvoll sowie recht erfolgreich zugleich. Der in Finalgruppe D gestartete Markus Kunze (Reken) führte das Feld vorläufig an.



In Finalgruppe C fanden sich Wolfgang Habon (Reken), Peter Sickelmann (Reken), Thimo Limpert (Hamburg), Klaus Clevers (Hamburg), Boris Liebich (Hamburg), Rainer Rath (Hamburg), Michael Franz (Hamburg) sowie Mike Zeband (Berlin) wieder.

Mal abgesehen von kleineren Nickligkeiten ein solides Rennen der acht C-Finalisten. Michael war mit gigantischem Speed auf der Geraden unterwegs, musste aber dem Infield Tribut zollen. Mike konnte seine Runden meistens problemlos herunterspulen und gewann das C-Finale souverän vor Peter und Michael. Die Drei übernahmen damit einstweilen die Podiumsplätze.

Luca Rath (Hamburg), Christian Meier (Hamburg), Lukas Thiem (Hoyerswerda), Rolf Kehren (Mettmann), Thomas Gyulai (Bannewitz), Daniel Giebler (Berlin), Leon Barg (Minden) und Dirk Schindler (Bannewitz) hatten sich ab etwa 18:00 Uhr im B-Finale auseinanderzusetzen. Sehr ruhige Phasen wechselten sich mit nicht unerheblichen Aufregtheiten ab. Leon musste eine längere unfallbedingte Standzeit in Kauf



nehmen. Nur Rolf behielt zu jeder Rennphase die Ruhe und gewann das B-Finale - trotz Reifenwechsels – klar vor Dirk. Rolf war damit der bis dato Führende.

Die acht Besten der Quali maßen sich ab etwa 19:00 Uhr im A-Finale: Ralf Hahn (Hamburg), Micha Wolf (Bannewitz), Jörn Bursche (Berlin), Daniel Starke (Bannewitz), Jörg Heltzel (Mettmann), Dieter Böckmann (Reken), Andree Kehren (Mettmann) sowie Peter Möller (Berlin).

Ralf konnte sich, zunächst dicht gefolgt von Micha, frühzeitig an die Spitze setzen. Mitte des Rennens kam es zu einer unsanften Berührung der Slotcars von Jörg und Micha in der Steilkurve. Beide konnten zum Glück – ohne an die Boxen zu müssen – weiterfahren. Andree und Peter waren von Anfang bis Ende größtenteils unauffällig unterwegs.

Daniel hatte mit einem technischen Defekt zu kämpfen und wurde etwas aus dem Tritt gebracht. Dieter wurde kurz vor Rennende von einem raus gefallenen Slotcar behindert, sodass Jörn vorbei ziehen konnte und etwas glücklich Dritter wurde. Bei Ralf harmonisierten Fahrstil und Technik diesmal gut – ein deutlicher Sieg in diesem Rennlauf vor Micha und Jörn war der verdiente Lohn.

Die Setups der Erstplatzierten:

	R. Hahn	M. Wolf	J. Bursche
Center	X25	Cheetah11 LW	Cheetah 11 LW
Pans	Cheetah 11	Cheetah 11	Cheetah 11
Übersetzung	9:35	8:26	10:36
Gewicht	97,3 g	94,3 g	94,0 g

Nach 2010 gewann Micha Wolf (Bannewitz) - nunmehr zum zweiten Mal - den NORDOSTCUP. Aufgrund des optimalen vierten Laufes konnte sich Ralf Hahn (Hamburg) auf Platz zwei der Gesamtwertung vorschieben und erzielte damit sein bestes Gesamtergebnis in der Rennserie. Dirk Schindler (Bannewitz) – ebenfalls bestes Gesamtergebnis bislang – wurde Dritter. Daniel Starke (Bannewitz) sowie die Berliner Jörn Bursche und Mike Zeband komplettierten die Pokalränge.

Die Nachwuchswertung (unter 18) gewann Luca Rath (Hamburg) vor Thimo Limpert (Hamburg) und Lukas Thiem (Hoyerswerda).

In der Seniorenwertung (ab 60) konnte sich Peter Möller (Berlin) vor Sigggi Sachse (Windischleuba) sowie Heinz Streusloff (Berlin) durchsetzen. Nach den Siegerehrungen fand der NORDOSTCUP 2012 mit seinem vierten Lauf in Minden gegen 21:00 Uhr sein Ende.

Vielen Dank an alle Beteiligten!!!

Mit 63 gewerteten Startern sind wir in diesem Jahr in (nicht erwartete)

Dimensionen vorgestoßen, die uns für die kommende Saison vor neue Herausforderungen stellen werden ...

Jörn Bursche, Berlin



# NORDOSTCUP 2012

Starter 63

Einzel Starter 29

aktive Starter 34

Platz	Name	Club	1. Lauf	2. Lauf	3. Lauf	4. Lauf	Summe	Streich Resultat	Total	Starts	Best
			28.01.2012	21.04.2012	02.06.2012	01.09.2012					
			Bannewitz	IGSR Berlin	RC HH	Minden					
			30	31	30	37					
1	Michael Wolf	Bannewitz	22	20		22	64	0	64	3	22
2	Ralf Hahn	Hamburg	17	12	15	26	70	12	58	4	26
3	Dirk Schindler	Bannewitz	18	25	14	14	71	14	57	4	25
4	Daniel Starke	Bannewitz	20	18	16	16	70	16	54	4	20
5	Jörn Bursche	Berlin	16	16	17	20	69	16	53	4	20
6	Mike Zeband	Berlin	9	10	20	12	51	9	42	4	20
7	Thomas Gyulai	Bannewitz	15	14	13	2	44	2	42	4	15
8	Sven Baumann	Leipzig	11	22			33	0	33	2	22
9	Bela Laing	Berlin	7	15	10		32	0	32	3	15
10	Christian Himstedt	Hamburg		8	22	1	31	0	31	3	22
11	Luca Rath	Hamburg		10	7	10	27	0	27	3	10
12	Michael Krause	Chemnitz	26				26	0	26	1	26
13	Karsten Landahl	Hamburg			25	1	26	0	26	2	25
14	Michael Franz	Hamburg			18	8	26	0	26	2	18
15	Thimo Limpert	Hamburg	14		4	7	25	0	25	3	14
16	Lukas Thiem	Hoyerswerda	12	1	8	4	25	1	24	4	12
17	Peter Möller	Berlin	1	13	3	6	23	1	22	4	13
18	Jörg Klinke	Burg	10	11			21	0	21	2	11
19	Ulli Raum	Berlin		7	12	1	20	0	20	3	12
20	Daniel Giebler	Berlin	5	1	9	5	20	1	19	4	9
21	Dieter Böckmann	Reken				18	18	0	18	1	18
22	Peter Knebel	Berlin		17			17	0	17	1	17
23	Rolf Kehren	Mettmann				17	17	0	17	1	17
24	Mirko Bachmann	Bannewitz	13	3			16	0	16	2	13
25	Andre Kehren	Mettmann				15	15	0	15	1	15
26	Joachim Möschk	Burg	8	6		1	15	0	15	3	8
27	Christian Meier	Hamburg			1	13	14	0	14	2	13
28	Joshua Kramer	Hamburg			11	1	12	0	12	2	11
29	Jörg Heltzel	Mettmann				11	11	0	11	1	11
30	Peter Sickelmann	Reken				9	9	0	9	1	9
31	Lennart Skornia	Hamburg			7		7	0	7	1	7
32	Olaf Koschara	Bannewitz	6				6	0	6	1	6
33	Thomas Jacobsen	Hamburg		5	1		6	0	6	2	5
34	Rainer Rath	Hamburg		4	1	1	6	0	6	3	4
35	Michael Kutz	Hamburg			5		5	0	5	1	5
36	Konstantin König	Hoyerswerda	4				4	0	4	1	4
37	Dino Fehratovic	Bannewitz	3	1			4	0	4	2	3
38	Mario Seefeld	Hamburg	1	2	1	1	5	1	4	4	2
39	Boris Liebich	Hamburg				3	3	0	3	1	3
40	Steven Giebler	Berlin	1	1	1	1	4	1	3	4	1
41	Klaus Giebler	Berlin	1	1		1	3	0	3	3	1
42	Michel Landahl	Hamburg			2		2	0	2	1	2
43	Kevin Knop	Bannewitz	2				2	0	2	1	2
44	Siggi Sachse	Windischleuba	1			1	2	0	2	2	1

45	Eric Jacobsen	Hamburg		1	1		2	0	2	2	1
46	Klaus Clevers	Hamburg			1	1	2	0	2	2	1
47	Heinz Steusloff	Berlin		1	1		2	0	2	2	1
48	Michael Marschall	Hamburg			1	1	2	0	2	2	1
49	Steffen Thiem	Hoyerswerda		1			1	0	1	1	1
50	Marcus Kunze	Reken					1	0	1	1	1
51	Wolfgang Habon	Reken					1	0	1	1	1
52	Detlef Sachse	Windischleuba	1				1	0	1	1	1
53	Lorenz Ossenbrügge	Hamburg			1		1	0	1	1	1
54	Dieter Bursche	Rostock		1			1	0	1	1	1
55	Franz Thiem	Hoyerswerda	1				1	0	1	1	1
56	Rurik Bandsch	Berlin		1			1	0	1	1	1
57	Thomas Wendt	Berlin		1			1	0	1	1	1
58	Marius Kirschner	Hoyerswerda	1				1	0	1	1	1
59	Heini Denter	Mettmann					1	0	1	1	1
60	Dima Danilov	Hoyerswerda	1				1	0	1	1	1
61	Gerd Tischer	Bannewitz	1				1	0	1	1	1
62	Peter Riemer	Hamburg					1	0	1	1	1
63	Leon Barg	Minden					1	0	1	1	1

## Neujahrsrennen 2012 in Gotha

Bereits am Freitag, 6. 1. 2012 reiste das Gros der Teilnehmer zum diesjährigen Neujahrsrennen nach Gotha. Es konnte mithin ausgiebig für das Teamrennen am Samstag, 7. 1. 2012 sowie für das Einzelrennen am Sonntag, 8. 1. 2012 getestet werden.

Im Teamrennen wurden laut Reglement gestanzte Blechchassis (z. B. Cheetah 11 von JK), Gruppe 12-Motoren und Tourenwagenkarossen aus Lexan eingesetzt. Das sonntägliche Einzelrennen wurde in der Klasse Eurosport G12 angesetzt (LeMans-Karosserie, unlimitiertes Chassis, Gruppe 12-Motor).

Nachdem am Samstagvormittag bei der Fahrerbesprechung gemeinsam auf das neue Jahr angestoßen wurde, begann die Quali für die fünfzehn am Start befindlichen Zweierteams. Die Quali wurde über zwei Minuten - nach einer Minute war Fahrerwechsel - ausgetragen.

Mit einer völlig neuen Taktik verblüffte hierbei das favorisierte Team „Chaos“ (Michael Krause/Ulli Pietsch aus Chemnitz) ;-). Micha steckte seinen Regler für Spur vier, obwohl die Quali auf Spur drei durchgeführt wurde. Durch die verloren gegangene Zeit bedeutete dies – wahrscheinlich seit Jahrzehnten mal wieder – „Finalkrabelgruppe“.

Topquali fuhren „Die Besten“ (Rainer Borsutzki/Michael Kayser aus Gotha) mit 21,05 Runden.

Im Rennen über 6x12 Minuten (Fahrerwechsel nach 6 min) konnten die „Chaoten“ ziemlich ungehindert durch die Finalgruppe C pflügen und setzten sich erwartungsgemäß an die Spitze des Feldes.

In Finalgruppe B hatten alle Teams zwischendurch mehr oder weniger große technische Problemchen. Lediglich „Wolf-Racing“ (Michael und Robert Wolf vom SRC Bannewitz) - ohnehin mit dem meisten Speed in dieser Finalgruppe unterwegs – hatten weder größere fahrerische noch technische Schwierigkeiten und gewannen den Finallauf.

Hinter Team „Chaos“ stand „Wolf-Racing“ einstweilen auf Platz zwei der Gesamtwertung.

Topqualifier „Die Besten“ lagen in Finalgruppe A anfänglich auf Siegfahrt. Mehrere Defekte warfen sie allerdings spürbar zurück. Team „E-Berg“ (Holger Limmer/Frank Heinzmann aus Plauen) konnten dies

nutzen und gewannen schließlich das Rennen der Finalgruppe A. Hinter den „Chaoten“, deren „Taktik“ vollends aufgegangen war, landete „E-Berg“ schlussendlich auf Platz zwei.

Top-Sechs des Teamrennens:

1. Chaos (Michael Kraus/Ulli Pietsch)	708,88 Runden
2. E-Berg (Holger Limmer/Frank Heinzmann)	706,29 Runden
3. Scheer Racing (Ronny Scheer/Daniel Starke)	678,42 Runden
4. Wolf Racing (Michael und Robert Wolf)	673,25 Runden
5. A-Team (Ingo und Tom Kober)	656,57 Runden
6. Die Besten (Rainer Borsutzki/Michael Kayser)	647,32 Runden

Zweiundzwanzig Starter nahmen am Einzelrennen teil.

Die Quali hierzu wurde am Samstagabend ausgetragen: Offensichtlich ein Beispiel an der „Chaos-Taktik“ nehmend, zog es Mitfavoritin Michaela „Michi“ Seyfarth (Heilbronn) hierbei vor, die Finalgruppe D zu bereichern. Die Topquali fuhr Ronny Scheer (Dresden) mit 11,44 Runden.

Das Einzelrennen startete am Sonntagmorgen mit dem Finale der Gruppe D. Michi konnte meistens ungehindert „durch“ Finalgruppe D fahren und erreichte mit 4,8 sec bereits absolute Spitzenzeiten. Ihre Rundenzahl (330,60) war einstweilen das Maß der Dinge.

Das Rennen der Gruppe C gestaltete sich ruhig. Dirk Schindler (SRC Bannewitz) konnte diesen Finallauf souverän für sich entscheiden und belegte hinter Michi vorläufig Platz zwei der gefahrenen Starter.

Wesentlich unruhiger als zuvor war das Rennen der Finalgruppe B. Das Leistungsniveau der Slotcars war nahezu identisch; häufig ein Indiz für Spannung, aber eben auch Crashes ... Lediglich Heiko Thinschmidt (SRC Gotha) - mit einem Flexchassis unterwegs! – flog souverän über die Bahn und gewann das B-Finale. Heiko war damit zunächst auf Platz zwei der bis dato Gefahrenen.

Die Top-Sechs der Quali versammelten zur Mittagszeit in Finalgruppe A.

Den meisten Speed hatte Ronny unter dem Body. Rainer konterte mit seinem sauberen und präzisen Fahrstil und gewann den alles in Allem ruhigen Finallauf schließlich vor Ronny.

Top-Sechs des Einzelrennens (Eurosport G12):

1. Rainer Borsutzki	333,89 Runden
2. Ronny Scheer	331,64 Runden
3. Michaela Seyfarth	330,60 Runden
4. Heiko Thinschmidt	325,67 Runden
5. Luca Rath	321,29 Runden
6. Frank Heinzmann	317,33 Runden

Vielen Dank an das engagierte Team des SRC Gotha für die tolle und souveräne Organisation.

Beste Grüße

Jörn Bursche, IGSR Berlin



## 1. Lauf des EuroCup 2012 in Gotha

Der erste Lauf des diesjährigen EuroCup fand vom 2. bis 4. März auf der sechsspurigen Bahn des SRC Gotha ([www.srcgotha.de](http://www.srcgotha.de)) statt.

Am Freitagabend, 2.3.12 begann das in der Amateurwertung ausgetragene Rennen der Klasse Production 1/24. Achtzehn Starter aus der Tschechischen Republik sowie aus Deutschland befanden sich am Start. Qualisieger Michael Kayser zeigte auch im Rennen, dass er diesmal in einer anderen Liga unterwegs war. Er gewann das größtenteils ruhige Rennen ganz souverän.

Top-6 des Rennens:

1. Michael Kayser (Gotha)	174,56 Rd.
2. Jörn Bursche (Berlin)	165,43 Rd.
3. Manfred Brehmer (Gotha)	162,36 Rd.
4. Ralf Hahn (Hamburg)	162,04 Rd.
5. Werner Lange (Forchheim)	157,00 Rd.
6. Thomas Gyulai (Bannewitz)	156,48 Rd.

Am Samstag, 3.3.12 fanden die Rennen der Klasse Eurosport G12 in der Amateur- und Expertwertung statt. Vierzig Starter aus Tschechien und Deutschland fanden sich hierzu ein.

Michael Krause (Chemnitz) konnte die Quali mit 12,57 Runden für sich entscheiden. Bester Amateur in der Quali war Jörn Bursche (Berlin) mit 11,60 Runden.

Im Rennen der Amateure konnte sich Luca Rath (Hamburg) zunächst einen passablen Rundenvorsprung erfahren. Der Vorsprung schmolz im letzten Turn des Finales immer mehr – mit einer knappen Runde vor Jörn konnte Luca seinen ersten Sieg bei einem Lauf des EuroCup einfahren. DDR-Serienmeister Jörg Klinke (Burg) komplettierte das Podium. Newcomer Tom Kober (Plauen) wurde mit einer starken Fahrleistung Überraschungs-Vierter.

Top-6 der Amateure:

1. Luca Rath (Hamburg)	271,79 Rd.
2. Jörn Bursche (Berlin)	270,83 Rd.
3. Jörg Klinke (Burg/Spreewald)	252,63 Rd.
4. Tom Kober (Plauen)	248,77 Rd.
5. Michael Kayser (Gotha)	247,83 Rd.
6. Zuzana Bastova (CZ)	243,13 Rd.

Das A-Finale der Experten war von einigen veritablen Unfällen gekennzeichnet. Frei von Blessuren kam lediglich Martin Hojer (CZ) durch. Insofern fanden sich einige B-Finalisten weit vorne wieder.

Top-6 der Experten:

1. Martin Hojer (CZ)	292,45 Rd.
2. Jiří Míček jun. (CZ)	286,28 Rd.
3. Jacub Vujaklija (CZ)	284,32 Rd.
4. Jan Zemlicka (CZ)	279,18 Rd.
5. Michaela Seyfarth (Heilbronn)	279,14 Rd.
6. Milos Hojer (CZ)	278,39 Rd.

Zum sonntäglichen Rennen, 4.3.12 der Klasse Eurosport offen waren sechszwanzig Slotracer am Start. Während die Amateure lediglich just for Fun dabei waren, ging es für die Experten um EuroCup-Punkte. Mit einer Rundenzeit von 3,847 Sekunden gewann Martin Hojer (CZ) die Qualifikation. Während sich das B-Finale recht ruhig gestaltete, war das Rennen der A-Gruppe äußerst hektisch und crashlastig. Jiří Míček jun. behielt zu jeder Phase des Rennens die Übersicht und gewann das A-Finale. Gleichwohl musste er seinen Senior, der souverän das B-Finale gewann, passieren lassen.

Top-6 des Rennens:

1. Jiří Míček sen. (CZ)	421,95 Rd.
2. Jiří Míček jun. (CZ)	408,58 Rd.
3. Milos Hojer (CZ)	406,52 Rd.
4. Ronny Scheer (Dresden)	403,61 Rd.
5. Jiri Strunc (CZ)	388,20 Rd.
6. Michaela Seyfarth (Heilbronn)	386,61 Rd.

Vielen Dank an die Organisatoren!

Jörn Bursche, IGSR Berlin

## 2. Lauf des EuroCup 2012 in Lustenice

Am letzten Juni-Wochenende trafen sich über 30 Unentwegte zum EC in Lustenice. Lustenice ist nur 2 Autostunden von Dresden entfernt und liegt in der Nähe von Mlada Boleslav. Es wären zwei Starter mehr gewesen, aber auf dem Weg dahin hatten Daniel Starke und Thomas Gyulai einen Unfall, ein JEEP fuhr auf Daniels Volvo hinten auf. Beide traten nach einer Grobreparatur die Heimreise an.

Die Bahn befindet sich in einem modernisierten Gebäude auf einem Trucker-Dreiseitenhof. Neben der Blue-King ist im Bahnraum noch Platz für ca. 50 Racer. Über die Treppe kommt man in die obere Etage mit Bar (und Chill-Out-Area) und Toi. Auch dort können noch Bastelplätze eingerichtet werden.

Jan Zemlička träumt von der ISRA-WM 2015 in dieser Location. Allerdings soll die King (ist die alte aus Pilsen) nächstes Jahr durch eine neue technische Bahn ersetzt werden. Diese bauen entweder ein Schwede oder Thomas Trantura, der Ösi.

Nur ca. 20m vom Bahnraum entfernt konnte man in einer Gaststätte lecker tschechisch essen, z. B. Goulasch mit Knedlik. Abends gab's was vom Grill.



Von den Deutschen waren anwesend: 3x Bannewitz (Mirko, Robert und ich), 3x Gotha (Heiko, Rainer und Micha Kayser), 2x Chemnitz (UE und Micha) ,2x Spreewald (Joachim und Jörg) und Werni, der Lange.

Die Bahn war am Freitag ab 12 Uhr zum Training geöffnet und gut präpariert. Bei hochsommerlichen Außentemperaturen war es im Bahnraum angenehm kühl, was sich allerdings am Rennwochenende noch ändern sollte (bei jedem Öffnen der Türen gelang es der Wärme, in den Bahnraum zu dringen).

Die Quali in der PR24 bei den Amateuren (19 Starter) zeugt von der Ausgeglichenheit in diesem Jahr. Drei Racer fuhren ein gleiches Ergebnis:

1. Martin Motyčka 13.12 4.701
2. Zuzana Baštová 13.12 4.732
3. Micha Kayser 13.12 4.735

Für Spannung im Rennen war also gesorgt. Kann die schnelle Zuzana den 2. Platz halten?

Das Finale prägte allerdings der stark fahrende Gothaer Michael Kayser. Er gewann mit über 1 Runde Vorsprung:

1. Micha Kayser 398.42 4.533
2. Martin Motyčka 396.10 4.618
3. Libor Kacíř 395.32 4.537

Die blonde Zuzana wurde nur Vierte.

Die Quali in der 12er ES bestimmten:

1. Jiří Míček sen 19.08 3.181
2. Jan Žemlička 18.94 3.187
3. Christoph Gruber 18.60 3.231

Als bester Amateur kam Rostislav Volný auf 17,62 Runden.

Elf Amateure fuhren das Finale in der ESG12: Martin Motyčka war von Beginn an rennbestimmend und siegte klar:

1. Martin Motyčka 502.20 3.444
2. Libor Kacíř 487.12 3.408
3. Micha Kayser 486.30 3.432
4. Jörg Klinke 478.64 3.599
5. Zuzana Baštová 478.16 3.609

Bei den Experten meldeten sich 18 Starter. Der junge Tscheche Jakub Vujaklija feierte seinen klaren Sieg mit ausreichend Jägermeister:

1. Jakub Vujaklija 551.62 3.216
  2. Jiří Míček sen 545.76 3.289
  3. Christoph Gruber 541.00 3.198
- Micha Krause wurde als bester Deutscher 9.

Nach einer ausgiebigen Feier am Samstagabend an der Bar mit Adéla und Tereza musste der Sonntagvormittag für ein Zusatztraining genutzt werden. Immerhin meldeten sich 25 Starter (auch Amateure) für die ES24.

Die Quali gewann UEP mit 2.727 vor Martin Hoyer und Jan Žemlička. Im Finalverlauf musste UE allerdings Ota Pačes JR und Miloš Hojer ziehen lassen und wurde als bester Deutscher Dritter.

1. Ota Pačes JR 597.66 2.833
2. Miloš Hojer 591.50 2.667
3. Ulli Pietsch 587.16 2.821

Und Robert Wolf freute sich über den gut herausgefahrenen 10. Platz.

Michael Wolf, Bannewitz

### 3. Lauf des EuroCup 2012 in Brühl

Der dritte EuroCup-Lauf in Brühl im September präsentierte sich in gewohnt hoher Qualität. Als wir gegen 14:00 Uhr eintrafen, waren wir fast die letzten Gäste, sogar die tschechischen und slowakischen Slotracer trainierten schon intensiv. Also schnell den Arbeitsplatz aufgebaut, den Regler geschnappt und an die Bahn. Es weckt immer wieder Begeisterung, auf dieser schnellen „King“ zu fahren.

Am Freitag begannen die Amateure mit der Production 1:24.

Hier konnte sich Michael

Kayser sowohl in der Quali als auch im Finale souverän vor Libor Kaciř durchsetzen.



1. Michael Kayser	319.45
2. Libor Kaciř	308.55
3. Jakub Strunc	307.20

33 Starter traten am Samstag bei der Eurosport G12 an, davon 11 Amateure. Hier konnte sich Libor Kaciř diesmal vor Michael Kayser durchsetzen. Dritter wurde Luca Rath, der Hamburger Thimo Limpert belegte mit einer Runde Rückstand den vierten Platz.

1. Libor Kaciř	516.00
2. Michael Kayser	511.40
3. Luca Rath	495.40

In der Qualifikation zeigte sich, dass das A-Finale der Experten spannend wird, 6 Fahrer über 18 Runden, allen voran Michaela Seyfarth aus Neuenstadt.

So lag Gruppe auch dicht beisammen, nach einigen Läufen entwickelte sich das Rennen zum Duell zwischen Ronnie Scheer und Michi Seyfarth. Gerade als Martin Hojer technische Probleme bekam, passierte das Missgeschick. Ronnies Bolide wurde auf der Geraden touchiert und schoss in der Steilkurve Michis Wagen ab. Dabei wurde ihr Body beschädigt, sie verlor viel Zeit durch die Reparatur. Ronnie Scheer gewann die ES G12 vor Ota Paćes Jun. und Josef Kaciř. Michi Seyfarth blieb nur der 6. Platz.

1. Ronnie Scheer	529.10
2. Ota Paćes jun	524.20
3. Josef Kaciř	521.50

Die offene Eurosport wurde klar von Milos Hojer und Christoph Gruber dominiert.

1. Milos Hojer	633.80
2. Christoph Gruber	630.45
3. Jiřĩ Mĩćek Sen.	588.60

Das handgemachte Essen war wie immer überragend gut, die Rennen spannend, die Rennleitung souverän und der Spaß kam auch nicht zu kurz. Diese Veranstaltung zählt unbestritten zu den schönsten Rennen in Deutschland.

Ralf Hahn, Hamburg

#### **4. Lauf des EuroCup 2012 in Prag**

Das Finale des EuroCup 2012 wurde in der tschechischen Hauptstadt Prag ausgetragen. 41 Fahrer wollten auf der 40m langen 8-spurigen Bahn ihre fahrerischen Fähigkeiten vergleichen. Die Flachbahn stellt hohe Ansprüche, kurze Geraden und aufeinander folgende Kurven wechseln sich ab.

Beim Training am Freitag hatten einige Gäste erhebliche Probleme, für die Bahn eine passende Abstimmung zu finden. Der auf allen Spuren unterschiedliche Grip erschwerte dies erheblich. So kamen die Hamburger Thimo und Ralf kaum mit diesen Bedingungen zurecht.

Motorenausgabe für die Production 1:24 begann 17:30 Uhr, die Qualifikation gegen 18:15 Uhr. 21 Amateure waren hier am Start, konnten sich in der Qualifikation noch einige Deutsche und Österreicher behaupten, dominierten die heimischen Fahrer das Finale sichtbar.

Am Ende war Jörn Bursche auf Platz 9 mit 217 Runden bester Deutscher, Pavel Hrabal gewann souverän mit 238 Runden vor Martin Motyčka.

1. Pavel Hrabal 238.24
2. Martin Motyčka 233.01
3. Leoš Krainer 231.08

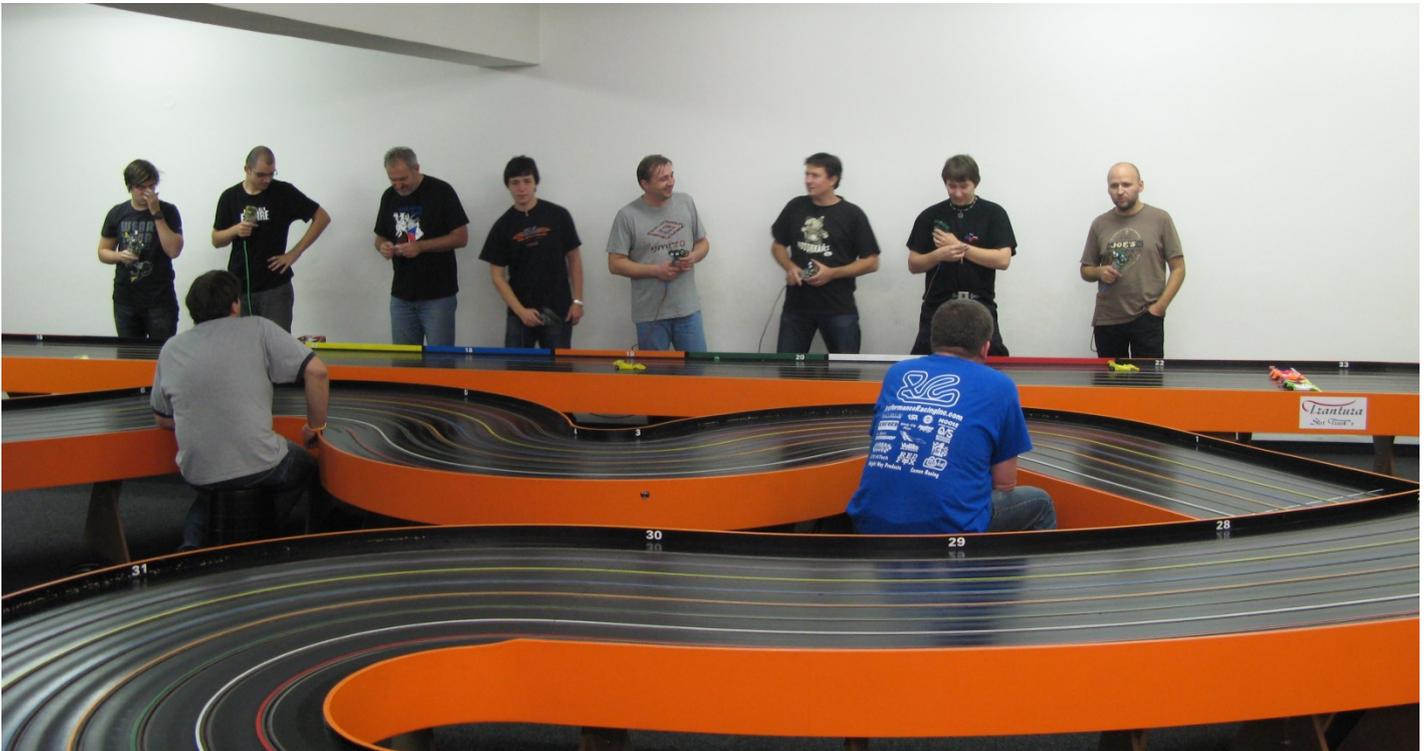


Am Samstag, 10.11.12 standen die Rennen in der Klasse Eurosport G12 (mit Gruppe 12 Motor) auf dem Programm. Gegen 11:00 Uhr begann die Qualifikation für die 39 aus der Tschechischen Republik, Deutschland, Österreich sowie der Slowakei am Start befindlichen Slotracer. 17 Starter wurden hierbei für die Amateur- und 22 Starter für die Expertwertung gewertet. Entsprechend wurden nach der Quali die Finals über 8x4 min. in Amateure und Experten getrennt gefahren.

Das B-Finale der Amateurwertung bestritten Ludek Seifert (CZ), Rostislav Volny (CZ), Ondrej Krainer (CZ), Leos Krainer (CZ), Frantisek Holy (CZ), Jörg Klinke (Burg/Spreewald), Werner Lange (Forchheim), Joachim Möschk (Burg/Spreewald) und Ivan Skalsky (CZ). Das Rennen war von einigen Crashes – ohne dramatische Wirkung – gekennzeichnet. Ludek Seifert (CZ) kontrollierte größtenteils das Renngeschehen. Er war der einzige B-Finalist, der auch auf der äußerst anspruchsvollen schwarzen Spur über 40 Runden einfuhr.

Im A-Finale der Amateurwertung versammelten sich Robert Fida (A), Martin Motycka (CZ), Zuzana Bastova (CZ), Jakub Strunc (CZ), Libor Kacir (CZ), Micha Kayser (Gotha), Jörn Bursche (Berlin) sowie Luca Rath (Hamburg). Das Slotcar von Zuzana hatte wohl den größten Speed. Martin war allerdings der überragende Fahrer des A-Finals und siegte deutlich vor Zuzana und Jakub.

Eine Augenweide für alle Slotracingfans war das mit Weltklassefahrern gespickte A-Finale der Experten. Standesgemäß siegte der mehr als 30-fache Weltmeister Vladimir Horky (CZ). Im gesamten A-Finale rutschte er vielleicht drei- oder viermal aus dem Slot und spulte seine Runden auf jeder Spur in einem beeindruckend gleichmäßig (guten) Zeitband ab. Durchaus ernsthafte Konkurrenten für ihn waren seine - international weniger bekannten - Landsleute Pavel Kulovany auf Platz 2 und Tomas Marek auf dem 3. Platz.



**Gesamtwertung des EuroCup 2012 für Amateure / 39 Starter**

1 KAYSER, Michael	285	Gotha
2 KACIR, Libor	276	Prag
3 STRUNC, Jacub	236	Prag
4 VOLNY, Rosta	227	Lustenice
5 BASTOVA, Zuzana	226	Prag
6 KRAINER, Ondrej	220	Liberec
7 RATH, Luca	214	Hamburg

**Gesamtwertung des EuroCup 2012 für Experts / 43 Starter**

1 MICEK, Jiri Sen.	258	Zlin
2 HOJER, Milos	252	Prag
3 HOJER, Martin	245	Prag
4 MICEK, Jiri Jun.	242	Zlin
5 GRUBER, Christoph	226	Wien
6 SCHEER, Ronny	201	Dresden

Jörn & Ralf

## Ein kleiner Rückblick in die Geschichte des Slot-Racing

Seit der bis auf etwa 1908 zurückdatierenden Erfindung des Prinzips, nach dem man Modellautos mit einem eigenen, wie zunächst auch immer gearteten, Antrieb entlang einer mechanisch vorgegebenen Richtung zwangsgelenkt fahren lassen konnte, hat die Entwicklung diesbezüglich immer wieder sowohl Objekte mit Spielzeugcharakter hervorgebracht, als auch andererseits - aus technischer Sicht – anspruchsvolle Modellrennfahrzeuge und zugehörige Rennbahnen. Wie in anderen Modellsportarten war es auch bei dem Automobil zunächst die Spielzeugkopie, die im Modell das große 1:1-Vorbild verkörperte, bevor sich aus der zuerst spielerischen Beschäftigung damit im Laufe der Zeit ein ernsthafter Modellsport mit all den damit verbundenen Spezialisierungen und technischen Evolutionsschüben entwickelte. Die verbreitetsten Dimensionen der Slot-Racing-Fahrzeuge bewegen sich seit jeher bei den Modellmaßstäben 1:64, 1:32 und 1:24. (...)

Das Slot-Racing in der Form, in der wir es heute kennen, d. h. mit den charakteristischen Merkmalen der Führung und Stromabnahme, die weltweit die Modellautorenrennbahn an sich bis zum heutigen Tag ausmachen, trat in Großbritannien im Jahre 1957 erstmals signifikant in Erscheinung.

Damals brachte die englische Firma "Mini- Models", die später ihre Produkte unter dem bekannteren Namen "Scalextric" verkaufte, ein Modellrennbahnsystem im Maßstab 1:27 auf den Markt. Dieses System mit einem in der Fahrbahn versenkten Leitschlitz und zwei symmetrisch daneben entlanglaufenden, mit der Fahrbahnoberfläche bündigen, Stromleitern brachte nach allen bis zu diesem Zeitpunkt verwirklichten technischen Ansätzen erstmals ein unvergleichliches Fahrgefühl.

Das Jahr 1957 war mit diesem Ereignis aber nicht die Geburtsstunde des Slot-Racing. Diese liegt viel weiter zurück, und zwar im Jahr 1935. Der Mann, dessen ursprüngliche Idee dahin führte und damit dafür sorgte, daß die Modellauto-Enthusiasten und Modellauto-Sportler in aller Welt Jahrzehnte später damit beglückt wurden, war der geniale und einfallsreiche britische Modellauto-Enthusiast Charles Woodland.

Er muß gerechterweise als der Pionier und Ur-Vater des Slot-Racing angesehen werden. Woodland war mit exzellenten modellbauerischen Fähigkeiten und großem Ideenreichtum ausgestattet. Mit seinem ersten Konzept einer Slot-Racing-Rennbahn von 1935 schuf er gegenüber allen anderem die Voraussetzung für eine erheblich gesteigerte Bewegungsfreiheit des Rennwagens in den Kurven.

Dies wurde dadurch ermöglicht, daß anstatt der auf der Fahrbahn erhaben angebrachten Leit- und Stromabnahmeelemente, wie es in jener Ära zunächst üblich gewesen war, das streckenseitige Führungselement durch einen Schlitz in der Fahrbahn realisiert wurde. Die Möglichkeiten, die sich daraus für das Fahren ergaben, konnten wohl damals zunächst überhaupt noch nicht in der ganzen Fülle erkannt werden.

Charles Woodlands Konzept stand zu jener Zeit immerhin allein als eines unter vielen, die vorzugsweise die sperrige Leitschienen-Variante einsetzten. Die Vorzüge der Slot-Racing-Version gegenüber den anderen Führungs- und Stromabnahmekonzepten konnten wahrscheinlich nicht zuletzt wegen der noch bescheidenen Fahrleistungen der elektrisch getriebenen Fahrzeuge überhaupt nicht genutzt werden. Darüber hinaus hatte das 1935'er Konzept noch einen unpraktikablen Bestandteil, und zwar waren die Stromleiter an den Seitenwänden des Schlitzes untergebracht, so daß die Schleifer im Schlitz laufen mußten. Dies war zweifellos etwas schwierig zu bewerkstelligen, was mit ein Grund gewesen sein konnte, daß dem ersten Impuls zum Slot-Racing hin keine große Beachtung geschenkt worden war. Es lief ins Leere und konnte sich langfristig nicht durchsetzen.

1949 aber präsentierte der erfindungsreiche Charles Woodland sein drittes Slot-Racing-Konzept, und damit war er aus heutiger Sicht auf dem richtigen Weg. Es unterschied sich von dem heutigen Aufbau der

Fahrbahn lediglich noch dadurch, daß die Oberflächen zu beiden Seiten des Schlitzes vollständig mit den stromleitenden glatten Kontaktblechen belegt waren. Damit konnte eine Traktion zwischen Reifen und Fahrbahn vom heutigen Ausmaß freilich noch nicht aufgebaut werden. Die damaligen schmalen Vollgummi-Reifen waren dazu natürlich auch nicht angetan.

Dieses Manko war dann acht Jahre später, wie gesagt, mit der von der Firma Mini Models kommerziell verwirklichten Rennbahnversion noch beseitigt. Die Stromleiter waren dabei schmal neben dem Schlitz gehalten, und die Kunststoff-Fahrbahnteile trugen eine Gummibeschichtung. Das Fahrzeug – damals noch mit Blech-Karosserie – konnte sich seitwärts mit den antreibenden Hinterrädern über den Schlitz hinwegdrehen, wodurch mittels Dosierung der Spannung zum Elektromotor ein sportliches Kurvendriften wie bei einem richtigen, großen Rennwagen nachgeahmt werden konnte, was das Fahren nun auch ungleich anspruchsvoller gestaltete.

Darin lag letzten Endes auch der Grund für den Erfolg des Slot-Racing-Konzeptes in der Folgezeit. Der Fahrer hatte damit erheblich mehr Aktionsspielraum für sein Fahrzeug in den Kurven zur Verfügung und bekam dadurch aber auch mehr Bedeutung im ganzen Fahrprozeß. Dadurch, daß er den Rennwagen beim Kurvendriften nun ohne weiteres über das zulässige Limit ziehen konnte, war seine Rolle und Verantwortung für die richtige Regelung zur Verhinderung eines Abfluges aus der Spur und von der Fahrbahn gewachsen.

Aus dem zuvor selbst unter Vollgas jederzeit stabilen (mehr oder weniger langweiligen) Gleichgewichtszustand bei Schienenführung und/oder Seitenwällen ergab sich nun ein Fahrzustand, der einer kontrollierten Gratwanderung zwischen Stabilität und möglichem Umkippen in ein Ungleichgewicht glich. Der Fahrer ist ständig gefordert, in den Kurven den Wagen an der Grenze des Gleichgewichts zu halten.

Bemerkenswert ist bei alledem sicherlich die Tatsache, daß es 22 Jahre brauchte von Charles Woodlands erstem Ansatz 1935 bis zu der ersten kommerziell hergestellten Slot-Racing-Rennbahn, die die bisherigen Wunschvorstellungen der Käufer vollauf erfüllte, wenn nicht gar übertraf. Etwa weitere sechs Jahre dauerte es dann, bis sich anfangs des 1960'er Jahrzehnts das Slot-Racing von Groß Britannien aus dann erfolgreich ausbreitete.

Zu dem Schaffen von Charles Woodland muß gesagt werden, daß seine Initiativen von individueller, privater



Natur waren. In Handarbeit baute er seine Slot-Rennwagen und die zugehörigen Fahrbahnen, indem er die meisten Einzelteile nach eigenen Vorstellungen aus Rohmaterialien anfertigte. Es gab zu jener Zeit noch etliche andere Modellrennauto-Individualisten in Groß Britannien, die in Eigeninitiative ihre Rennwagen und Strecken in bewundernswerter, perfekter Handarbeit selbst bauten.

Es steht fest, daß es letztlich die Resultate dieser individuellen Pionieraktivitäten von Modellbau-Spezialisten waren, die das Slot-Racing zum erfolgreichen Konzept der elektrischen Modellautorennbahn machten. Die Firmen und Hersteller, die das Ganze später in kommerzielle Bahnen lenkten, griffen deren Ideen auf.

*Charles Woodland Maserati, built in 1949, Quelle: Brooklands Museum, GB*

Ich danke Dieter Bock für die Bereitstellung des Materials und die Erlaubnis zur Verbreitung. Dieter Bock und sein Team SRA&E trugen in den Jahren 1979 bis 2004 maßgeblich zur Weiterentwicklung des Slot-Racing bei und fuhren viele Erfolge ein.

## Motortuning

Warum sollte man Änderungen an einem Motor vornehmen, was verspricht man sich vom Tuning?

Die unmittelbare Antwort ist im Allgemeinen LEISTUNG! So einfach ist es dann doch nicht. Was benötige ich, um ein Rennen erfolgreich zu beenden?

Ein gut kontrollierbares schnelles Auto, Nerven und ein wenig Glück. Aber wie wird das Auto gut fahrbar in Bezug auf den Motor? Der Motor soll dynamisch fahrbar sein und feinfühlig auf Reglerbewegungen des Fahrers reagieren.

Um das zu erreichen, wähle ich die größte Übersetzung, die die Bahn erlaubt, was bedeutet, dass der Motor am Ende der längsten Geraden voll ausdreht. An diesem Punkt setzen wir beim Tuning an, denn um den Motor im oberen Drehzahlband zu fahren, muss er natürlich so hoch wie möglich ausdrehen. Die Optimierung in die andere Richtung des Tunings, nämlich in Richtung eines möglichst starken Drehmoments, verbessert die Fahrbarkeit des Wagens nicht und wird bei mir nur für Langstreckenrennen wegen der höheren Haltbarkeit erwogen.

Ein weiterer nicht unwichtiger Punkt beim Tuning ist die Verbesserung der Standfestigkeit, denn mehr Leistung erhöht auch das Ausfallrisiko – als bekanntestes Beispiel gilt hier die Formel 1.

## Tuning am Beispiel des Super 16D von ProSlot laut Reglement des NORDOSTCUP

Im Reglement sind folgende erlaubte Änderungen aufgeführt:

1. Freie Kohlenwahl, Anbringen von Shuntkabeln erlaubt.
2. Die Kohlefedern sowie dazu passende Hütchen („spring posts“) sind freigestellt.
3. Die Beschläge (Kohleführungsschächte) müssen die Originalen sein, sie dürfen zwar ausgerichtet und fixiert, aber nicht ausgetauscht werden.
4. Ausrichtung und Verklebung der Magnete sind erlaubt. Die Magnete dürfen jedoch nicht durch Hinterfütterung oder besonders dicken Kleberauftrag usw. näher an den Anker gesetzt werden, als werksseitig vorgesehen;  
Minstdurchmesser Kern: 14,2 mm.
5. Einbau eines Kugellagers auf der Ritzelseite ist erlaubt (Festkleben oder Anlöten zulässig).
6. Festkleben des Gleitlagers im Motorkopf ist erlaubt.
7. Der Kollektor darf abgedreht werden, der Anker darf nachgewuchtet werden.
8. Der Motorkopf („Endbell“) sowie das Gehäuse dürfen nicht bearbeitet, erleichtert usw. werden.



Der Super 16D von ProSlot dreht unbearbeitet ca 50.000 Umdrehungen pro Minute. Die Stromaufnahme liegt bei 12 Volt bei 1 Ampere im Leerlauf.

Der Motor wird sorgfältig zerlegt. Alle nicht benötigten Einzelteile werden in eine Dose getan, damit sie nicht verloren gehen. Fangen wir mit dem Motorkopf an.



Beim Blick auf die Beschläge stellt man fest, dass sie nicht sorgfältig ausgerichtet wurden. In diesem abgebildeten Beispiel sieht sogar extremes Schrägstehen des Beschlages. Mit einem Kohleführungsstab (Brush hood alignment tool) ist das Richten der Beschläge einfach.

Damit die Kohlen auf die Achse ausgerichtet werden, lockert man die Schrauben an den Beschlägen, steckt den Stab durch, steckt den Motorkopf auf das Gehäuse und eine Achse (ein 2mm Stahldraht tut's auch) an Stelle des Ankers in den Motor. Dadurch fixiert man den Kohleführungsstab mittig und kann die Beschläge zentriert festschrauben. Der ambitionierte Bastler hat einen Kern ( $\varnothing .560''$  bearing installation tool), den er dafür einsetzen kann.



Ohne Hilfsmittel muss man eben mit Augenmaß arbeiten. Dann nimmt man die Kohlen nach dem Einlaufen noch einmal heraus und prüft, wie die Kohlen am Kollektor anliegen und stellt die Beschläge gegebenenfalls nach.

Leider sind die Beschläge manchmal so schlecht geformt, dass die Kohlen so viel Spiel haben, dass sie klappern. Da hilft nur Feinarbeit mit einer Spitzzange. Es ist so nicht wichtig, dass die Beschläge absolut rechtwinklig und gleichmäßig geformt sind. Wichtig ist, dass die Kohlen kein seitliches Spiel haben und dadurch ungleichmäßig einlaufen.

Als Nächstes klebt man das Kopflager ein. Der Motorkopf und das Bronzelager müssen fettfrei sein, das ist bei einem neuen Motor kein Problem, sonst hilft Waschbenzin. Man rührt einen Tropfen 2-Komponentenkleber an und zieht einen Klebefaden um das Lager. Dann wird es wieder in den Kopf gedrückt und fertig. Wichtig! Nicht zu viel Kleber nehmen, hier ist weniger mehr!

Jetzt stecken wir Gehäuse, Anker und Motorkopf zusammen und sehen uns die Lage des Ankers genau an. In der Regel sind die Magnete so weit vorn (zum Gehäuselager) eingeklebt, dass der Anker permanent gegen das Lager drückt. Beim Gleitlager ist dies unproblematisch, ein Kugellager nimmt bei dieser axialen Dauerbelastung Schaden.

Deswegen lösen wir die Magnete und kleben sie versetzt wieder ein. Achtung! Achtet darauf, welcher Magnet auf welcher Seite eingeklebt ist! Der weiß markierte Magnet gehört immer auf die Achsseite, erkennbar am Gehäuseausschnitt. Werksseitig sind die Magnete mit Sekundenkleber oder Ähnlichem eingeklebt.

Dadurch lösen sie sich leicht durch Erhitzen des Gehäuses. Dazu kann zum Beispiel ein Lötkolben verwendet werden. Man kann mit leichten Schlägen und Abheben der Magnete vom Gehäuse nachhelfen, aber



Vorsicht! Das Gehäuse verbiegt schnell und die Magnete sind spröde, dadurch platzt schnell Material ab. Sind die Magnete gelöst, werden sie und das Gehäuse vom Kleber gereinigt. Dafür benutze ich Messer, Schlüsselfeile und Sandpapier.

Wie soll jetzt die optimale Position der Magnete gefunden werden? Dadurch, dass die Magnete durch Haken in ihrer Position gehalten werden, lässt es sich leicht feststellen. Die Magnete werden wieder in das Gehäuse gesteckt. Am Anker werden mindestens die Teflonscheiben von der Achse entfernt, um dem Anker

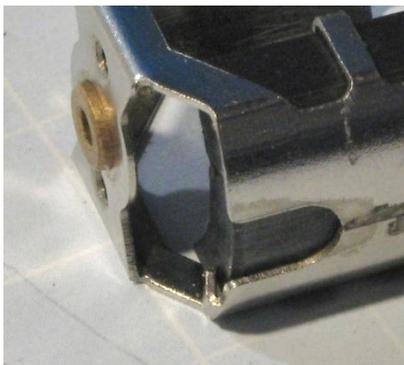
mehr Spiel im Setup zu gewähren. Dann wird der Motor mit Anker zusammengebaut. Der Motorkopf wird mit 2 Schrauben fixiert. Schiebt man jetzt die Magnete in Richtung Motorkopf, stellt man fest, dass der Anker immer noch so weit nach vorn rutscht, dass die Kohlen nicht vollständig am Kollektor anliegen können.



Hier muss ich auf ein Problem im Reglement (Punkt 8) hinweisen, welches noch zu klären ist. Um die Magnete weit genug zurück schieben zu können, müssen die Abstandhalter vom Motorkopf verkürzt oder entfernt werden. Nur dadurch kann die axiale Kraft auf das einzubauende Kugellager verhindert werden. Diese kleinen Plättchen können 3 Zehntel gekürzt werden, bei mir werden sie mit einem Teppichmesser glatt

abgeschnitten.

Jetzt kann die Position der Magnete exakt justiert werden. Aus meiner Erfahrung heraus weiß ich, dass die Magnete optimal liegen, wenn sie mit der unteren Kante der Querstrebe des Gehäuses abschließen. Die Anker haben sogar in der Länge eine gewisse Streuung, deswegen kann der Test im Einzelnen abweichen. Wichtig ist, dass der Anker nach beiden Seiten Spiel hat und das beim Blick durch die Kohleführungen nur die Lauffläche des Kollektors zu sehen ist.



Nachdem die Position gefunden wurde, biege ich die vorderen Anschläge soweit um, dass die Magneten in ihrer optimalen Position anschlagen. Jetzt sind alle Vorarbeiten zum Einkleben der Magnete getan. Ich nehme den schwarzen Spezialkleber von Koford, ein 2-Komponentenkleber (Uhu plus 300) geht auch.

Ich bestreiche die Rückseite eines Magnets und schiebe ihn leicht schräg in das Gehäuse. Schräg, damit nicht gleich der Kleber abgewischt wird und nur am Gehäuserand klebt. Achtung! Sind die Magnete richtig eingelegt (weiß = Achsseite)? Jeder Kleberest, der herausquillt oder am Gehäuse

sichtbar ist, muss sorgfältig abgewischt werden. Der Profi hat zum Justieren der Magnete einen passenden Kern, aber da die Magneten sich durch eigene Kraft ans Gehäuse ziehen, ist dieser nicht unbedingt notwendig. Dann wird das Gehäuse im Ofen nach Anleitung des Klebers erhitzt und der Klebstoff ausgehärtet.



Für den Einbau eines Kugellagers im Gehäuse muss das eingepresste Gleitlager entfernt werden. Ich habe zum Abstützen des Gehäuses ein kurzes Rohr, welches über das Gleitlager (Außendurchmesser 6,2 mm) passt und drücke das Lager mit einem leichten Schlag heraus.

Das Loch im Gehäuse hat einen Innendurchmesser von 4,8 mm, muss also für ein Kugellager (2x5mm) etwas aufgerieben werden. Es ist egal, ob man einen Bohrer oder eine Rundfeile dazu verwendet, wichtig ist, dass das Gehäuse nicht verbiegt.



Reibt man das Loch passend auf, ist das Einlöten einfach, ist es größer als das Kugellager, muss man das Lager beim Einlöten zentrieren. Dazu hat man einen Kern oder als Notlösung umwickelt man den Anker mit Papier, bis er straff zwischen die Magnete passt.

Woher bekomme ich Kugellager in dieser Größe? Die gibt es bei Conrad oder anderen Modellbauvertrieben. Die beste Qualität bekommt man vom Hersteller GRW, die ist aber kaum im Handel zu bekommen und auch etwas overdressed in dieser Leistungsklasse.

Vorm Einlöten des Lagers werden die äußere Fläche des Lagers und das Gehäuse mit feinem Sandpapier



aufgeraut. Das Lager wird so auf die Achse gesteckt, dass zwei Drittel aus dem Gehäuse heraus stehen. Dadurch nimmt man die Kräfte vom Getriebe so dicht am Ritzel wie möglich auf.

Dann wird der LötKolben angeheizt und der Übergang von Lager zum Gehäuse mit



Lötwasser bestrichen. Vorsichtig, damit kein Lötwasser ins Lager kommt. Jetzt wird etwas Zinn auf die Kolbenspitze gegeben um das Lager gezogen. Ist der LötKolben heiß und das Lötwasser aggressiv genug, verläuft das Zinn gleichmäßig.

Abschließend wird alles mit Waschbenzin gereinigt und die Magnete werden von Spänen befreit. Die Achse des Ankers muss 2mm gekürzt werden, damit sie später nicht am Rad schleift. Ich kürze sie später mit Dremel und Trennscheibe bei laufendem Motor. Man kann sie aber auch jetzt kürzen und später nur noch die Spitze rundschleifen.

Anker, Gehäuse und Kopf werden zusammengesteckt und das Ankerspiel wird geprüft. Der Anker soll in seiner Ruheposition nicht gegen die Lager drücken und in Längsrichtung 2 – 3 Zehntel Spiel haben. Das Spiel passt man mit Unterlegscheiben entsprechend an, zur Not nutzt man die aufgepresste Messingscheibe und verschiebt sie in die richtige Position. Das ist auch das Problem dieser Scheibe, sie kann sich bei Druck verschieben, dadurch ändert sich das Längsspiel des Ankers ungewollt.



Damit hat man alle Vorbereitungen erledigt und kann den Motor endgültig zusammenbauen. Durch Verdrehen des Motorkopfes gegen die Laufrichtung kann man die Vorzündung um 4° vergrößern. Durch die Vorzündung bekommt der Motor mehr Strom, hat eine höhere Drehzahl und wird thermisch höher belastet. Die Vorzündung insgesamt sollte 32° nicht übersteigen, über 35° brennt dieser Motor früher oder später ab.

Als Erstes justiert man die Federn, beide müssen den gleichen Winkel

und dadurch die gleiche Härte haben. Die Federarme sollen eingebaut parallel liegen, so verkannten die Kohlen nicht. Auf den kurzen Federarm stecken wir ein Stück Teflonisolierung, damit wird die Feder gegen Kohle und Shunt isoliert.

Das ist bei diesen Motoren nicht unbedingt notwendig, sie laufen auch ohne diese Änderungen, bei stärkeren Motoren, wie zum Beispiel Gruppe 12, glühen die Federn aus, wenn der Strom über sie fließt.



An den Kohlen werden die Schlitzte vergrößert, damit Shunts und isolierte Federn Platz haben. Jetzt kann man die Kohlen einstecken und die Federn anklemmen.

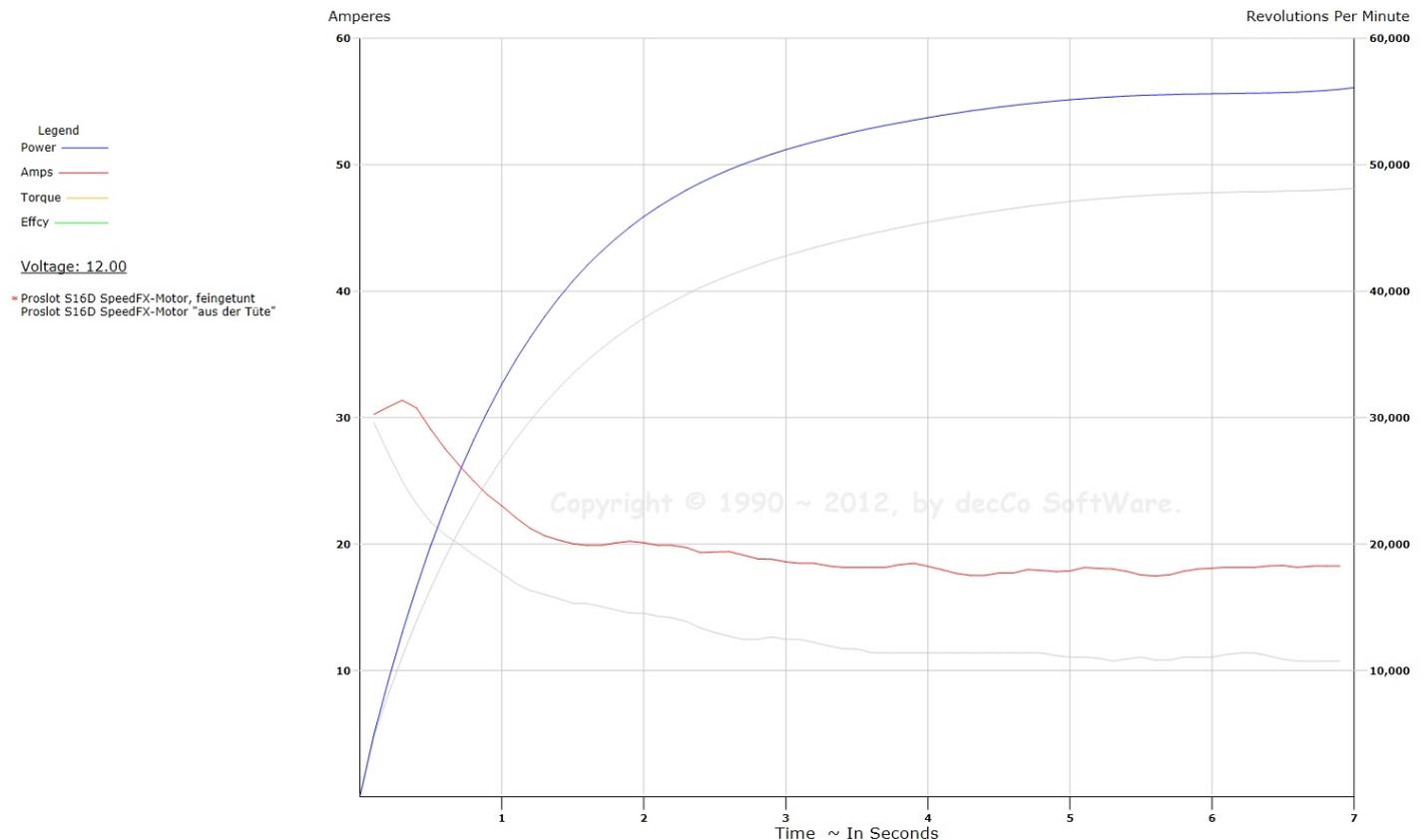
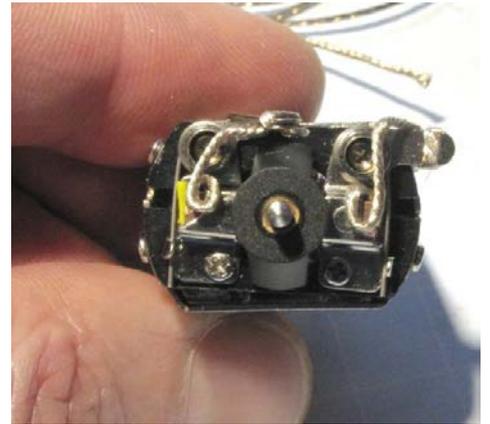


Die Federn sind unsymmetrisch und werden so angebracht, dass die Federarme parallel liegen. Als letzten Schritt nehme ich feine Litze, führe sie in den Kohleschlitz, klemme die Feder darauf und forme einen Bogen. Die Lötflanke wird umwickelt, dann kann die Litze endgültig ausgeformt werden. Wichtig ist, dass die Litze auch noch nach dem Anlöten flexibel ist. Die Haken, die den langen Federarm halten, werden so gerichtet, dass sich die Feder nur mit Druck aushebeln lässt.

Lager ölen und fertig. Den Motor lässt man 10 Minuten bei 3 Volt und 5 - 10 Minuten bei 5 Volt einlaufen. Dann liegen die Kohlen vollständig an und der Motor liefert volle Leistung.



Rechts, der fertige Motor, links ein Beispiel für eine andere Form der Shunts, hier an einem Gruppe12 Motor.

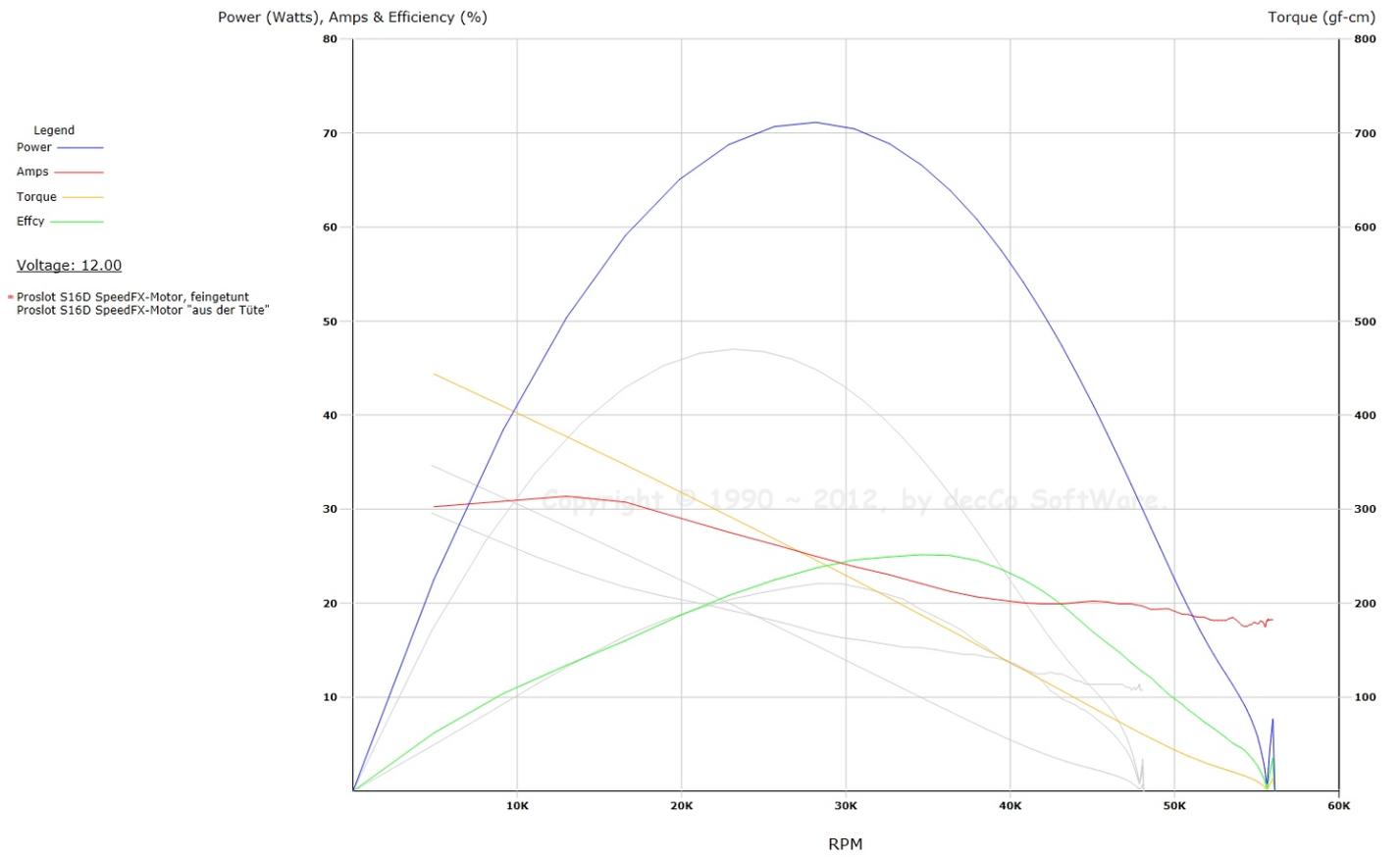


Gerry Nennstiel aus Berlin hat für diesen Artikel einen Leistungstest durchgeführt. Dabei kann man deutlich sehen, dass der getunte Motor, hier mit farbigen Linien dargestellt, deutlich mehr Leistung hat, als der originale Motor, hier mit grauen Linien im Diagramm. Der Leistungstest wird unter Last gefahren, deswegen werden die von den Herstellern angepriesenen, nutzlosen Leerlaufdrehzahlen nicht erreicht.

Wichtig ist nicht nur die Höchstdrehzahl, sondern die Beschleunigung in der ersten Sekunde, es gibt kaum eine Bahn, auf der länger beschleunigt wird. Hier hat der getunte Motor nach 0,8 Sekunden 5.000 Umdrehungen mehr als das Original erreicht, wie im unteren Diagramm bei *MaxPower/RPM/Time* zu sehen ist.

Am zweiten Diagramm sieht man sehr gut, dass der Motor erst über 20.000 Umdrehungen pro Minute seine Leistungsspitze erreicht. Entsprechend muss dann auch die Übersetzung gewählt werden. Die Effizienz ist beim Slotracing zu vernachlässigen, da die bereitgestellte Energie sozusagen unbegrenzt ist.

Die hohen Ströme sind unrealistisch, hier liegt ein Konvertierungsproblem der Software vor. Trotzdem kann der Super 16D beim Anfahren deutlich über 10 Ampere aufnehmen.



Data Set Name	MaxPower/RPM/Time	MaxRPM/Time	MaxTorque	MaxEff/RPM	DATA AT 20.0 Amps	RPM	ET	Torque	Watts	Effcy	End Amps
Proslot S16D SpeedFX-Motor, feingetunt	71.13 / 28,182 / 0.8	56,084 / 7.0	443.8 gr/cm	25.1% / 34,577		41,019	1.52	127.0	053.49	22.3%	18.25
Proslot S16D SpeedFX-Motor "aus der Tüte"	47.01 / 23,132 / 0.8	48,110 / 7.0	346.5 gr/cm	22.1% / 28,310		21,039	0.70	215.4	046.53	19.4%	10.73

Die oben beschriebenen Änderungen am Motor vollbringen keine Wunder in Sachen Leistungssteigerung. Bei uns auf dem Überseering in Hamburg sind es nicht mehr als 2 Zehntel pro Runde.

Eine weitere wesentliche Verbesserung lässt sich durch das Nachwuchten des Ankers erzielen, da ist die Serienstreuung leider sehr hoch. Mit Glück hat man einen „guten“ Anker und kann auf dieses Tuning verzichten.

Die aktuelle Serie von ProSlot ist qualitativ besser als die vorherigen, wer aufrüsten will, sollte jetzt zugreifen.

**Live slow, drive fast!**

Ralf Hahn