



Das Slot Racing Magazin für den Norden und Osten  
Deutschlands

*Saison 2020/2021*



## NORDOSTCUP 2020, 1. Lauf in Güstrow

### Auferstehung des S16D-Motors?

Es ist erst gut fünf Monate her, als bei hochsommerlichen Temperaturen der Finallauf zum NORDOSTCUP 2019 ausgetragen wurde und der S16D-Motor hier im Phoenix-Motor „seinen Meister gefunden“ hatte. In der Zwischenzeit bekam der S16D-Motor mit dem „Cup-Anker“ ein kräftigeres Herz implantiert. Wird der S16D-Motor damit gegen den Phoenix-Motor bestehen oder gar an dessen Stelle „aus der Asche auferstehen“? Der 1. Lauf zum NORDOSTCUP sollte diese Frage beantworten – am 01.02.2020 auf der Güstrower Rennbahn.

Zu diesem 1. Lauf des NORDOSTCUP 2020 in der mecklenburgischen Barlach-Stadt hatten 29 Racer ihr Kommen zugesagt. Walter aus Mühlheim (Ruhr) hatte mit ca. 560 km die weiteste Anreise. Der NORDOSTCUP wird – nicht zuletzt wegen der erst kürzlich in Bannewitz ausgetragenen Deutschen-Flexi-Meisterschaft – damit wohl auch für die Racer aus dem WestCup interessant.

Am Freitag trafen bereits die ersten Racer ein. Die Anwesenden nutzten die Zeit bis 23:00 Uhr, um ihre Slot-Cars abzustimmen und sich auf der Rennbahn einzufahren, aber auch, um beim „Wintergrillen“ auf dem Werkstatthof bei Bratwurst und Bier (viel Bier) zu fachsimpeln und Anekdoten auszutauschen. Es soll sogar den einen oder anderen Racer gegeben haben, der ob der Trainingsmöglichkeiten gern im Bahnraum übernachtet hätte.



Samstag: nun standen nach einem nochmaligen freien Training die Rennen an. Da sich die Grip-Verhältnisse auf der Rennbahn im Vergleich zum Vortag noch einmal verändert hatten, wechselten einige Racer vom S16D-Motor zum Phoenix-Motor. Doch welcher Motor war die bessere Wahl?

In der Qualifikation sollte es wenig später den ersten Fingerzeig geben. Zuvor kürten Kerstin und Andrea das Modell von Jörn zum



schönsten Auto. Mit dieser Auszeichnung hatte niemand gerechnet – auch nicht Jörn. Wie er später gestand, war sein übliches Design nicht so gelungen, so dass er kurzerhand mit einem schwarzen Stift noch dünne Linien und Schleifen aufgebracht hat. Zack - fertig war der Krokodil-Look, der die Mädels verzückte. Herzlichen Glückwunsch, Jörn!

Pünktlich 12:30 Uhr starteten die Qualifikationen. Mit Micha Krause begann der amtierende Deutsche Meister. Die Top-Qualifikation setzte jedoch überraschend ein anderer: auf seiner Heimbahn gelang Sven Baumann mit 21,90 Runden vor Ralf Hahn mit 21,89 Runden und Micha Krause mit 21,75 Runden eine kleine Überraschung.

Bemerkenswert war dabei auch, dass sowohl Sven, als auch Ralf mit einem S16D-Motor am Start waren und ihre schnellste Runde mit 2,69 Sekunden in die Rennbahn brannten, während Micha Krause, anders als im letzten Jahr, auf einen Phoenix-Motor vertraute und 2,80 Sekunden für die Runde benötigte.

Wer an dieser Stelle aber eine Überlegenheit des S16D-Motors vermutet, der täuscht sich. Auch Christian Meyer und Stefan Ehmke fuhren mit ihren Phoenix-Motoren die schnellste Runde in 2,69 Sekunden. Und sogar ein Hawk7-Motor sollte im Finallauf noch aufhorchen lassen...

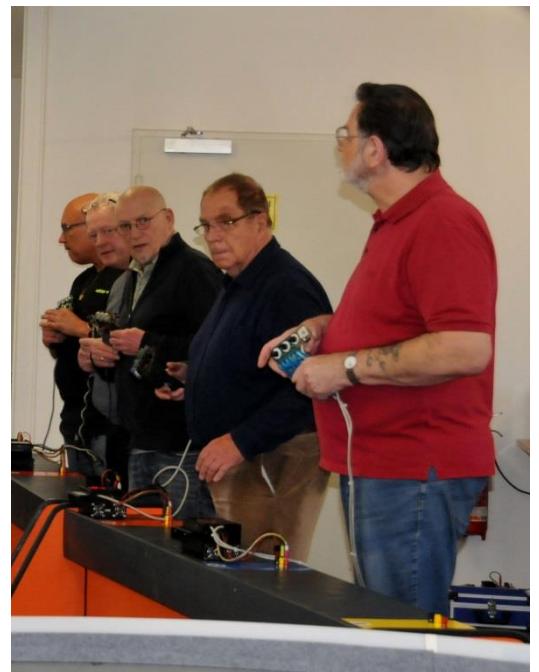
Doch bevor die Finalläufe gestartet werden konnten, musste die Rennleitung klären, wer bei gleicher Rundenzahl und gleicher Rundenzeit den Vorrang für das A-Finale bekommt – Michel Landahl oder Stefan Ehmke. Beide fuhren 20,76 Runden mit der schnellsten Zeit von 2,80 Sekunden. Im Reglement findet sich hierzu nichts. Die Rennleitung entschloss sich nach dem Prioritätsprinzip dazu, Michel im A-Finale starten zu lassen, weil er das Qualifikationsergebnis bedingt durch seinen früheren Startplatz in der Qualifikation zeitlich vor Stefan gefahren ist.

Das E-Finale stand an. Hier stellten Uwe Grapentin, Jörg Klotz, Rainer Rath und Heinrich Baumann sowie Sigi Hochstein ihre Modelle an den Start. Da Siggi seine Qualifikation verpatzt hatte, war er in diesem Finallauf durchaus der Favorit. In seiner bekannt robusten Art führte er von Beginn an die Finalgruppe an und schloss sie erwartungsgemäß als Führender mit 556,23 Runden ab. Da es in der Gruppe recht ruhig zuging, hatten es die übrigen Racer selbst „im Finger“, wie weit sie in der Endabrechnung nach vorn fahren.

Uwe schloss mit 520,77 Runden als Zweiter ab. Heinrich und Jörg fuhren zu verhalten und waren sichtlich darum bemüht, heil über die Runden zu kommen. Dennoch verlor Heinrich gelegentlich sein Auto aus den Augen und „fuhr“ versehentlich das Modell von Uwe, während sein wahres Auto mehrfach krachend in die Bande schlug. Am Ende standen für ihn 441,72 Runden zu Buche, während Jörg mit 487,87 Runden abschloss und sich im Vergleich zum Vorjahr steigern konnte.

Für die Überraschungen in diesem Finallauf sorgte Rainer: mit seinem Hawk7-Motor (sic!) brannte er auf Spur 4 seine schnellste Runde mit 2,58 Sekunden in die Rennbahn. Das ist – so viel sei bereits an dieser Stelle verraten – der neue Bahnrekord für Modelle nach dem NORDOSTCUP-Reglement. Eine großartige Leistung. Doch leider zog Rainer dann nach einem verständlichen Disput über die Qualität von Einsetzerleistungen in seinem letzten Lauf vorzeitig die Stecker. So kam er trotz seiner schnellsten Runde nur auf 476,00 Runden.

Im D-Finale traf mit Eric Tänzer der jüngste Starter auf die „alten Hasen“ Joachim Möschk, Klaus Giebler und Peter Möller sowie den Wiedereinsteiger Tino Klotz. Der Youngster zeigte von Beginn an, was er von seinen Bannewitzer Mentoren gelernt hat und zog souverän davon. Am Ende standen für ihn 547,91 Runden zu Buche und damit deutlich mehr, als für Joachim mit 518,54 Runden, als für Peter mit 516,77 Runden und als für Klaus mit 501,95 Runden.



Tino zog zwar auch ordentlich am Regler und fuhr recht konstant, konnte aber über die Distanz noch nicht so mithalten, wie die „alten Hasen“. Am Ende kam er auf 477,29 Runden. Somit entschied Jörg mit seiner Leistung im E-Finale das Güstrower Bruderduell.

Es folgte das C-Finale - ein Berliner Clubrennen, wäre da nicht Luca Rath, der es mit Moni Hochstein, Jörn Bursche, Béla Möller, Jürgen Brand und Mike Zeband aufnehmen musste. Hier ging es dann auch ordentlich zu Sache, denn schließlich findet man Luca und Jörn eher in einem A-Finale als in einem C-Finale. Luca legte dann auch gleich los, wie die Feuerwehr. Beim nächsten Rennen könnte er getrost ein Blaulicht auf dem Body montieren, würde damit nicht die Aerodynamik negativ beeinflusst.

Wie ein Uhrwerk spulte Luca seine Runden ab und stellte so ganz nebenbei den Rundenrekord seines Vaters Rainer ein. 2,58 Sekunden pro Runde stehen damit auch für den Phoenix-Motor als Bahnrekord zu Buche. Ein Schleiferwechsel kostete Luca gefühlt sieben Runden, sodass er mit 621,90 Runden abschloss. Der immer schnelle Jörn schlug einmal zu hart in die Bande ein. Das Auswechseln der gebrochenen Achse verhinderte ein besseres Ergebnis – „nur“ 559,88 Runden waren es für ihn am Ende.

So gut es ging, hielten sich Béla und Mike aus den Karambolagen heraus. Béla schloss mit dieser Taktik vor Jörn mit 566,14 Runden ab. Mike kam dagegen kam dennoch nicht an Jörn heran und beendete sein Rennen mit 531,53 Runden.

Es war wohl auch der Plan von Moni und Jürgen, sich aus den Karambolagen heraus zu halten. Doch sie hatten weniger Glück. Im vierten Lauf pfiff Moni's Auto das „Lied vom letzten Zahn“. Schnell sprang ihr Siggi zur Seite und wechselte das Zahnrad. Doch es dauerte nicht lange, da hauchte auch das Ersatzzahnrad im fünften Lauf sein Leben mit lautem Kreischen aus. Moni gab auf und kam letztlich auf 354,00 Runden.

Noch heftiger schlug die berühmte Defekthexe bei Jürgen zu. Nach einem Crash brach an seinem Auto zunächst der Leitkiel. Als dieser gewechselt war, fuhr sein Auto rückwärts. Das war für Jürgen zu viel. Er gab im vierten Lauf mit 249,00 Runden auf.

Im B-Finale trafen Stefan Ehmke, Michael Wolf und Matthias Vahrenholt, Karsten Landahl sowie Walter Schwägerl und Peter Knebel aufeinander. Es war ein unauffälliges Finale, denn alle Starter fuhren entsprechend ihres Könnens ohne größere Karambolagen. Während die Bannewitzer Stefan und Micha recht schnell davonzogen, gab es ein sehenswertes Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Matthias mit einem S16D-Motor und Karsten sowie Peter, die beide einen Phoenix-Motor am Start hatten.

Dieser Dreikampf ging an Peter, der mit 571,86 Runden vor Karsten mit 564,05 Runden und vor Matthias mit 562,24 Runden das Rennen beendete. Walter musste abreißen lassen und kam am Ende auf 544,22 Runden. In der internen Bannewitzer Wertung setzte sich Stefan mit 607,63 Runden an die Spitze. Micha schloss dahinter mit 603,11 Runden ab.

Gegen 16:30 Uhr stand das A-Finale an. Sven Baumann begann als Top-Qualifikant auf der Spur 1 und musste es mit Ralf Hahn, dem Deutschen Meister Micha Krause, Christian Meyer und Robert Fenk sowie Michel Landahl, dem Sieger des letzten Jahres, aufnehmen. Es ging gleich hart zur Sache. Alle Starter in dieser Gruppe mussten und wollten Luca's Leistung aus dem C-Finale toppen.

Aufgrund der sehr ambitionierten Fahrweise kam es im Kreisel immer wieder zu Rausfallern aus den Innenspuren. Die Autos „parkten“ dadurch recht häufig auf der äußeren Spur 1, was Sven gleich mächtig

einbremste. Durch eigene Fahrfehler auf den anderen Spuren konnte Sven schließlich nicht mehr an die Top-Qualifikation anknüpfen und schloss mit „nur“ 573,32 Runden ab.

Überhaupt spielten sich im Kreisel persönliche Dramen ab. Auch Micha segelte von der inneren Spur 6 regelmäßig in Richtung Bande und ruinierte so den Body seines Autos. Dieses entwickelte daraufhin immer mehr ein unfahrbares Eigenleben. Damit reichte es für Micha nur für 583,90 Runden. Auch Christian verlor durch die Karambolagen Zeit und Runden. Er schloss mit 588,87 Runden ab.

Durch einige der Crashes quittierte kurzzeitig Robert's Auto seinen Dienst, wodurch er etwa 60 Runden einbüßte. Am Ende standen für ihn 500,09 Runden zu Buche. Doch unbeeindruckt von den Crashes zogen Ralf und Michel ihre Runden. Sie blieben von den Karambolagen weitgehend verschont.



Zwar konnte Michel nicht ganz an seine Leistung aus dem letzten Jahr anschließen, doch mit 604,23 Runden verpasste er in der Endabrechnung nur knapp das Podium.

Ralf dagegen stellte sein mit einem S16D-Motor befeuertes Auto und gefahrenen 622,89 Runden auf Platz 1 ab. Damit gewinnt Ralf zum zweiten Mal auch den Wanderpokal „Berliner Bär“.

Herzlichen Glückwunsch!

War es nun die Auferstehung des S16D-Motors? Nicht unbedingt, denn er war ja im Vergleich zum Phoenix- Motor nicht wirklich „abgestürzt“, sondern konnte im letzten Jahr nur speziell auf der kurzen Güstrower Rennbahn seine Vorteile nicht ausspielen. Dies gleicht nun der „Cup-Anker“ wieder aus. Auf den längeren Rennbahnen, vor allem in Gotha und in Bannewitz, sollte der S16D-Motor dies unter Beweis stellen können.

Ein herzliches Dankeschön an Kerstin, die sich liebevoll um das Catering gekümmert hat.  
S.B



## Impressionen aus dem Fahrerlager



## NORDOSTCUP 2021, 2. Lauf in Güstrow

### Der langersehnte Restart

Die COVID-19-Pandemie führte nach dem 1. Lauf des NORDOSTCUP 2020 am 01.02.2020 ab März dazu, dass die weiteren, für die Saison 2020 geplanten Rennen zunächst verschoben und dann abgesagt werden mussten. Doch im Sommer 2021 zeichnete sich endlich ab, dass die Rennen wieder aufgenommen werden können, die als Saison 2020/2021 in die Historie des NORDOSTCUP eingehen werden.

Da die traditionsreiche Rennbahn des SRC Gotha leider nicht zur Verfügung stand, fand der 2. Lauf des NORDOSTCUP 2020/2021 am 28.08.2021 erneut in Güstrow statt. Die rennfreie Zeit haben die Güstrower fleißig genutzt, eine neue Software von „Lapmaster“ mit modernen Bildschirmen für die Zeitnahme zu installieren und die Fahrspuren farblich deutlicher zu kennzeichnen. Nun haben die Einsetzer keine Ausreden mehr! Und mit zusätzlich eingebauten Steckdosen stehen jetzt auch komfortablere Bauplätze zur Verfügung. Es war also angerichtet.



Wie üblich, trafen die ersten Racer bereits am Freitag ein, um das freie Training zum Aufwärmen der Finger zu nutzen und sich wieder an die Geschwindigkeiten zu gewöhnen, aber auch, um bei Bier und Gegrilltem die letzten Monate Revue passieren zu lassen. Wie wurde dies vermisst...

Am Samstag fanden sich insgesamt 18 Racer aus Bannewitz, Berlin, Bitterfeld und Hamburg ein. Sie sollten sich mit 5 Racern aus Güstrow und einem Gaststarter aus Laage (bei Rostock) messen. Pünktlich 12:30 Uhr starteten die Qualifikationen. Hier setzte Luca Rath mit 21,76 Runden die Topqualifikation. Die Phoenix-befeuerten Boliden sollten sich an diesem Tag sowohl in der Qualifikation, als auch in den Finalläufen durchsetzen.



Wahl des schönsten Modells vor dem Rennen

Einzig Ralf Hahn setzte einen S16D-Cupmotor ein und schloss die Qualifikation mit 19,33 Runden auf Position 7 ab. Bester mit einem Hawk7-Motor betriebenen Boliden war der Gaststarter Sebastian Möller, der auf 18,05 Runden und damit auf Position 11 kam.

Im C-Finale standen Klaus Giebler, die Brüder Tino und Jörg Klotz, Rainer Rath, Peter Möller und Heinrich Baumann am Start. Sie vertrauten jeweils auf Hawk7-Motoren. In einem insgesamt ruhigen Finale zeigte sich von Beginn an Klaus sehr routiniert auf seiner alten Heimbahn und baute in dieser Gruppe beständig in kleinen Schritten seine Führung aus. Am Ende standen bei ihm 514,26 Runden zu Buche, während sich dahinter Tino und Altmeister Rainer Rad-an-Rad duellierten.

Das bessere Ende hatte hier Tino, der sich knapp mit 498,83 Runden vor Rainer mit 496,85 Runden durchsetzte. Dahinter platzierte sich Peter mit 486,91 Runden. Spannend war es auch um die „Rote Laterne“. Hier setzte sich clubintern Jörg mit 470,73 Runden gegen den Güstrower Alterspräsidenten Heinrich durch, der auf 469,73 Runden kam.

Was es später noch für ein kleines Drama um die „Rote Laterne“ geben sollte, ahnte zu diesem Zeitpunkt noch keiner. Das B-Finale bestritten anschließend Ralf Hahn, Thomas Gyulai und Mike Zeband, Sebastian Möller, Eric Tänzer, der jüngste Racer im Feld, sowie Bodo Bülau. Hier stellte Ralf auch dank seiner Erfahrung sehr schnell klar, dass der Sieg in dieser Finalgruppe nur über ihn gehen wird. Am Ende waren es dann „nur“ 572,91 Runden für Ralf, der das letzte Rennen in Güstrow noch mit 622,89 Runden gewonnen hatte.

Damit würde er seinen Erfolg wohl nicht wiederholen können, auch wenn er mit diesem Ergebnis deutlich vor Thomas mit 537,80 Runden und Mike mit 524,24 Runden abschloss. Sebastian, der bisher nur auf einer Carrera-Bahn im Kreis gefahren ist, zeigte eine starke Leistung mit 512,37 Runden. Damit distanzierte er Eric, der auf 503,71 Runden kam und Bodo. Bodo beklagte insbesondere am Ausgang des Kreisels zu viele Rausfaller, so dass er mit 494,21 Runden die 500er Marke klar verfehlte und mit Tino sowie Rainer noch zwei Starter aus dem C-Finale passieren lassen musste.



Das A-Finale stand an mit Luca Rath, Stefan Ehmke und Jörn Bursche sowie Christian Meyer.

Dazu gesellten sich die Güstrower Matthias Vahrenholt und Sven Baumann. Alle vertrauten auf den Phoenix-Motor.

Es sollte also ein recht ausgeglichenes Finale werden. Doch bereits zum Ende des ersten Durchgangs ereilte Sven's Bolide ein High-Speed-Crash auf der Gegengerade. Durch diesen musste Sven das Getriebe wechseln und den Motor neu einsetzen.

Damit war das Rennen für Sven um das Podium vorbei, aber nicht um die „Rote Laterne“. Runde um Runde kämpfte er sich an Heinrich heran, der zu diesem Zeitpunkt die „Rote Laterne“ inne hatte. Am Ende schloss Sven mit 467,23 Runden ab. Somit erreichte Heinrich sein Ziel, nicht Letzter zu werden. Auch Matthias ließ Federn. Seine Rausfaller zerstörten den Body seines Boliden, so dass dieser auf den Geraden zu viel Auftrieb bekam. Mit seinem waidwunden Boliden schaffte Matthias am Ende 515,27 Runden.

Doch das Podium fuhren Christian, Jörn, Stefan und Luca unter sich aus. Mit 616,32 Runden setzte sich Luca deutlich gegen Stefan mit 600,86 Runden, Jörn mit 593,33 Runden und Christian mit 583,55 Runden durch und gewann souverän dieses Rennen. Damit geht auch der Wanderpokal „Berliner Bär“ an Luca. Herzlichen Glückwunsch! Wird das der Grundstein für den Gesamtsieg im NORDOSTCUP 2020/2021?



Ein herzliches Dankeschön an Kerstin, die sich wieder liebevoll um das Catering gekümmert hat.  
S.B.



Der erste Preis für das schönste Modell ging an Jörg Klotz aus Wattmannshagen / Güstrow

## NORDOSTCUP 2021, 3. Lauf in Bannewitz

Am 09.10.2021 fand der 3. Lauf des NORDOSTCUP mit 23 Startern in Bannewitz statt und es gab die Möglichkeit, dass nach dem Rennen schon der Gesamtsieger 2020/21 feststand. Würde sich Luca Rath nach seinem 1. und 2. Platz in den ersten beiden Läufen hier endlich seinen 1. Gesamtsieg beim NOC sichern können...? Aber der Reihe nach.

Inzwischen haben sich auch auf der Bahn in Bannewitz die Phoenix-Motoren deutlich gegenüber den S16D Motoren durchgesetzt. Der Gewichtsvorteil beim Beschleunigen sowie in den Kurven und Ecken ist doch erheblich. Schließlich wurden am Ende des Tages sämtliche Bahnrekorde gebrochen.

Bei der Quali am Samstagmittag setzte sich Jörn Bursche mit starken 13,10 Runden und einer schnellsten Runde von 4,444 Sekunden – beides neuer Bahnrekord – an die Spitze vor Luca und Stefan. Eine ganz starke Quali fuhr der 12-jährige Eric Tänzer mit 12,10 Runden – Platz 4 und das erste A-Finale für ihn.

Im D-Finale trafen Klaus Giebler, Tino Klotz, Christian Wünsch, Jörg Klotz und Heinrich Baumann aufeinander und außer für Klaus war es für alle anderen das erste Rennen auf dieser Bahn.

Jörg hatte ab dem zweiten Lauf immer wieder technische Probleme und auch die anderen „Neulinge“ kämpften, um in einen Rennrhythmus zu kommen. So gewann Klaus mit einem Hawk7 Motor diese Gruppe deutlich und hoffte, seine Führung in der SuperLiga Wertung zu behaupten.



Danach kam das C-Finale mit Peter Möller, Jörg Klinke, Rainer Rath, Siggi Hochstein, Phillip Peters (auch das erste Mal auf dieser Bahn) und Udo Vogel. Siggi hatte gleich im ersten Lauf Pech und musste mit



seinem Auto an die Box. Er war mit Abstand der schnellste in der Gruppe und zeigte das in der zweiten Hälfte des Rennens.

Ohne den Ausfall gleich am Anfang wäre eine deutlich bessere Platzierung möglich gewesen. Jörg und Peter wechselten sich in der Führung ab und am Ende konnte Jörg sich knapp gegen den Hawk7 von Peter behaupten. Dieser gewann die SuperLiga Wertung vor Klaus und Rainer.



Im B-Finale fuhren Robert Fenk, Monika Hochstein, Ralf Hahn, Mike Zeband, Matthias Vahrenholt und Joachim Möschk.

Ralf (als einziger der Spitzenfahrer mit einem S16D Motor unterwegs) legte mit 59 Runden gut los, konnte dieses Niveau aber nicht ganz halten und gewann die Gruppe aber trotzdem souverän – am Ende Platz 4.

Moni wurde in der zweiten Hälfte des Rennens immer besser, distanzierte Robert im etwa gleich schnellen Auto und wurde mit Platz 6 belohnt.

Das A-Finale mit Jörn Bursche, Luca Rath, Stefan Ehmke, Eric Tänzer, Sven Baumann und Thomas Gyulai hielt dann was es versprach – Slotracing vom Feinsten und Spannung bis zum Schluss.

Stefan startete auf Spur 3 mit fast 62 Runden, 1,5 Runden vor Luca. Jörn, Sven und Thomas waren mit 4 bzw. 5 Runden Rückstand schon ein Stück zurück.

Eric musste im ersten Lauf dem hohen Tempo Tribut zollen, fand dann aber seinen Rhythmus und wurde am Ende toller 8.

Im zweiten Lauf fuhren Stefan, Luca und Jörn 62 bzw. 61 Runden. Sven und Thomas mussten etwas abreißen lassen und kämpften dann bis zum letzten Lauf um Platz 4.



Bei beiden gab es dann aber technische Probleme und so wurde Sven 5. und Thomas 10. im Gesamtklassement. Im dritten Lauf übernahm Luca mit starken 64 Runden auf Spur 3 die Führung, Jörn fuhr 63 Runden während Stefan, auf der vermeintlich langsamsten Spur 6, auf 60 Runden kam. Jetzt musste Jörn auf Spur 6 und schaffte auch 60 Runden. Da aber Luca und Stefan mit 63 bzw. 64 Runden nicht nachließen, war es vor den beiden letzten Läufen ein Zweikampf um den Sieg geworden. Nun war Luca auf Spur 6 und auch er brachte es dort auf 60 Runden.

Allerdings machte Stefan auf Spur 2 mit 65 Runden (Bahnrekord) aus 2 Runden Rückstand jetzt 3 Runden Vorsprung vor dem letzten Lauf. Und Luca versuchte nochmal alles, fuhr ebenfalls 65 Runden und hielt den Druck enorm hoch. Doch Stefan ließ sich den Sieg nicht mehr nehmen und rettete 1,5 Runden Vorsprung ins Ziel.



Alle drei Erstplatzierten blieben über dem alten Bahnrekord der Gesamtrunden von der DFM 2019 und überboten die alte Bestmarke der Runden pro Spur (62) gleich neun Mal.

So muss Luca dann doch noch bis Hamburg warten, bis sein 1. Gesamtsieg nach vier 2. Plätzen beim NOC auch final feststeht.

SE - 12/2021

## NORDOSTCUP-Finale 2021, 4. Lauf in Hamburg

Nach vielen turbulenten Monaten, in denen das Land von pandemischen Wellen überrollt wurde, ist es uns gelungen, die Serie von 4 Wettkämpfen für den Nordostcup durchzuführen. In Hamburg, die vierte Welle rollte gerade an, trafen sich 17 Slotfreunde, um ihre Boliden auf dem 40 Meter langen Überseering zu vergleichen.



Es waren Fahrer aus Berlin, Güstrow und Hamburg am Start. Da Stefan Ehmke aus Bannewitz nicht teilnehmen konnte, war der Titel des Gesamtsiegers bereits vergeben. Luca Rath war nicht mehr einzuholen, wollte aber natürlich die Saison mit einem Sieg beenden.

Durch die überschaubare Teilnehmerzahl war sowohl das Training, als auch das Rennen ruhig und ohne Hektik. Doch der Reihe nach.

Am Samstag, 20.11.2021, begann um 12:00 Uhr die Qualifikation. Diese war spannend, Luca leistete sich zwei Ausrutscher und konnte sich nicht an die Spitze setzen (13,43 Runden). Christian Meyer schaffte trotz Fahrfehler 14,26 Runden. Ralf Hahn, der einzige Fahrer mit einem Super16D-Motor, fuhr sicher und konzentriert 13,92 Runden. Die Topquali wurde von Jörn Bursche mit 14,34 fehlerfreien Runden erreicht. Dieser Extrapunkt sollte noch wichtig werden.

Wie gehabt, startete die Finalgruppe D zuerst. Der 12jährige Newcomer Phillip Peters aus Hamburg, Jörg und Tino Klotz aus Güstrow und Klaus Giebler aus Berlin starteten alle mit Hawk 7-Motoren in der Superliga. Phillip und Klaus duellierten sich auf allen Spuren, trotzdem blieb es ein ruhiges Rennen. Phillip konnte sich steigern und gewann die Gruppe D vor Klaus. Jörg, der ältere Bruder, konnte Tino mit einer Runde Vorsprung distanzieren.

Die Finalgruppe C, Peter Möller und Christian Wünsch aus Berlin, Matthias Vahrenholt aus Güstrow und Rainer Rath aus Hamburg fuhr ebenfalls ein ruhiges Rennen. Matthias und Christian fuhren Phoenix-

Motoren, Rainer und Peter Hawk7-Motoren. Matthias konnte sich in dieser Gruppe deutlich durchsetzen, Platz 8. Rainer fuhr ein hervorragendes Rennen, sein Platz 9 und somit der beste Superliga-Fahrer des Rennens beweist sein Können.

Michael Franz, Sven Baumann, Sigi Hochstein und Mike Zeband spulten als Finalgruppe B ihre Runden routiniert ab. Ohne Zwischenfälle bestätigten sie ihre Qualifikationsergebnisse, lediglich Sigi musste etwas abreißen lassen.

Die letzte Finalgruppe, bestehend aus Christian Meyer, Jörn Bursche, Ralf Hahn, Luca Rath und überraschend, Moni Hochstein, hofften auf den Tagessieg. Der Druck war groß, der erste Lauf war von Crashes und Chaos-Abschaltungen gezeichnet. Christian und Ralf fuhren 83 Runden, Jörn 79 Runden, Luca nur 78 Runden, dahinter Moni mit 77 Runden.

In zweiten Lauf konzentrierten sich die Kontrahenten, Luca fuhr 84 Runden, Christian wieder 83, Jörn steigerte sich auf 82 Runden. Bei Ralf ging der Motor langsam ein, er konnte das Tempo nicht mehr mitgehen, er schaffte in keinem weiteren Lauf über 80 Runden. Moni fuhr konstant durch, konnte aber nicht in den Kampf um das Podest eingreifen. Sie wurde hervorragender Vierter.

Im dritten Lauf fuhr Luca wieder 84 Runden, er lag bereits auf Platz 2, Christian ließ sich dadurch nicht nervös machen und fuhr auf Spur 3 souverän 85 Runden. Im vierten Lauf gab es einen unglücklichen Crash, bei dem Lucas Bolide schwer beschädigt wurde, er beendete das Rennen enttäuscht, aber als Gesamtsieger dieser Saison.

Christian gewann den Nordostcuplauf in Hamburg mit hervorragenden 416,50 Runden vor Jörn mit 404,35 Runden und Ralf mit 395,87 Runden.

Ralf Hahn, Hamburg



## NORDOSTCUP 2020/2021 Ergebnisse

Platz	Name	Club	1. Lauf 01.02.20	2. Lauf 28.08.21	3. Lauf 09.10.21	4. Lauf 20.11.21	Summe	Streich -1	Total	Starts
S16S / Phönix / Hawk			Güstrow	Güstrow	Bannowitz	Hamburg				
1	Luca Rath	Hamburg	47	51	47	24	169	24	145	4
2	Stefan Ehmke	Bannowitz	45	47	50	0	142	0	142	3
3	Jörn Bursche	Berlin	28	45	46	48	167	28	139	4
4	Ralf Hahn	Hamburg	50	41	43	45	179	41	138	4
5	Christian Meyer	Hamburg	39	43	0	50	132	0	132	3
6	Sven Baumann	Güstrow	36	23	41	39	139	23	116	4
7	Mike Zeband	Berlin	24	37	33	37	131	24	107	4
8	Matthias Varenholt	Güstrow	29	35	28	35	127	28	99	4
9	Monika Hochstein	Berlin	14	0	39	43	96	0	96	3
10	Eric Tänzer	Bannowitz	26	30	35	0	91	0	91	3
11	Klaus Giebler	Berlin	20	33	26	27	106	20	86	4
12	Rainer Rath	Hamburg	16	28	24	33	101	16	85	4
13	Siggi Hochstein	Berlin	27	0	27	31	85	0	85	3
14	Peter Möller	Berlin	21	26	29	29	105	21	84	4
15	Tino Klotz	Güstrow	17	29	22	25	93	17	76	4
16	Thomas Gyulai	Bannowitz	0	39	31	0	70	0	70	2
17	Jörg Klotz	Güstrow	18	25	18	26	87	18	69	4
18	Heinrich Baumann	Güstrow	15	24	19	0	58	0	58	3
19	Robert Fenk	Chemnitz	19	0	37	0	56	0	56	2
20	Christian Wünsch	Berlin	0	0	20	30	50	0	50	2
21	Phillip Peters	Hamburg	0	0	21	28	49	0	49	2
22	Joachim Möschk	Burg / Spreewald	22	0	25	0	47	0	47	2
23	Michel Landahl	Hamburg	43	0	0	0	43	0	43	1
24	Michael Franz	Hamburg	0	0	0	41	41	0	41	1
25	Michael Wolf	Bannowitz	41	0	0	0	41	0	41	1
26	Michael Krause	Bannowitz	37	0	0	0	37	0	37	1
27	Peter Knebel	Berlin	33	0	0	0	33	0	33	1
28	Sebastian Möller	Laage	0	31	0	0	31	0	31	1
29	Béla Möller	Berlin	31	0	0	0	31	0	31	1
30	Jörg Klinke	Burg / Spreewald	0	0	30	0	30	0	30	1
31	Karsten Landahl	Hamburg	30	0	0	0	30	0	30	1
32	Bodo Bülauf	Bitterfeld	0	27	0	0	27	0	27	1
33	Walter Schwägerl	Mühlheim / Ruhr	25	0	0	0	25	0	25	1
34	Udo Vogel	Bannowitz	0	0	23	0	23	0	23	1
35	Uwe Grapentin	Berlin	23	0	0	0	23	0	23	1
36	Jürgen Brand	Berlin	13	0	0	0	13	0	13	1

## Super Liga (mit Hawk 7-Motoren)

Platz	Name	Club	1. Lauf 01.02.20	2. Lauf 28.08.21	3. Lauf 09.10.21	4. Lauf 20.11.21	Summe	Streich -1	Total	Starts
SuperLiga			Güstrow	Güstrow	Bannowitz	Hamburg				
1	Klaus Giebler	Berlin	20	33	26	27	106	20	86	4
2	Rainer Rath	Hamburg	16	28	24	33	101	16	85	4
3	Peter Möller	Berlin	21	26	29	29	105	21	84	4
4	Tino Klotz	Güstrow	17	29	22	25	93	17	76	4
5	Jörg Klotz	Güstrow	18	0	18	26	62	0	62	3
6	Heinrich Baumann	Güstrow	15	24	19	0	58	0	58	3
7	Phillip Peters	Hamburg	0	0	21	28	49	0	49	2
8	Sebastian Möller	Laage	0	31	0	0	31	0	31	1
9	Uwe Grapentin	Berlin	23	0	0	0	23	0	23	1
10	Jürgen Brand	Berlin	13	0	0	0	13	0	13	1

## Legende

- Grün** = mit Qualipunkt  
\* = Rundenabzug wegen Bodenfreiheit  
**Dis** = Disqualifikation  
**SL** = SuperLiga  
**Blau** = Seniorenwertung



Gesamtwertung NOC 2020/2021, von links: Luca Rath, Stefan Ehmke (vertreten durch Phillip), Jörn Bursche, Ralf Hahn, Christian Meyer, Sven Baumann



SuperLiga 2020/2021, Rainer Rath, Klaus Giebler, Peter Möller



Seniorenwertung 2020/2021, Rainer Rath, Moni Hochstein, Sigi Hochstein

## Neujahrssrennen 2020 in Gotha

Traditionell, am ersten Wochenende im Januar, treffen sich einige Slotracer in Gotha, um das neue Jahr zünftig mit einem Rennen zu beginnen. Am Freitag, 3. Januar 2020, reisten 24 Fahrer aus Deutschland und Tschechien an, um ihren Finger nach den Feiertagen wieder in Schwung zu bringen.

Am Samstag wurde erst angestoßen, dann das Teamrennen mit Production Chassis, LMP-Body und G-12



Motor ausgefahren. In der Qualifikation zeigte sich schon, wer Anspruch auf die attraktiven Pokale erhob. Team m & m (Michi und Micha) fuhren die Topquali mit 24,78 Runden vor dem Team Bulldog (Luca und Jiri) mit 24,70 Runden. Team Chaos (Leo und Uli, HTCM (Heiko und Christian) und LMP (Bernd und David) erreichten ebenfalls über 24 Runden. Das versprach Hochspannung ...

### Production Teamrennen

1. Bulldog	842,61
2. M & m	835,73
3. Chaos	818,78
4. Die Besten	784,19
5. Rabauken	782,50
6. Alset Racing Team	756,71
7. ReWe	726,71
8. HTCM	709,74
9. Flying Team	707,36
10. KoHo	680,00
11. LMP	678,00
12. BreLi	619,20



### Eurosport G12

1. Michaela Seyfarth	387,19
2. Jiří Míček sen.	374,16
3. Michael Krause	372,26
4. Luca Rath	371,30
5. Michael Kayser	371,18
6. Frank Herzog	361,57
24 Starter	



## CUPRA Supercopa 2021 in Güstrow

Im Slot-Racing haben bekanntlich Langstrecken-Rennen eine gute Tradition und viele Anhänger. Da verwundert es nicht, dass während des Lockdowns im Freisitz eines Chemnitzer Restaurants Anfang Juni 2021 die Idee aufkam, ein solches Langstrecken-Rennen zu veranstalten – idealerweise im Zusammenhang mit einem NORDOSTCUP-Lauf. Nach unzähligen Krügen Ouzo zeichnete sich ab, dass ein 3-Stunden-Teamrennen nach den ISRA-Regeln mit einem S16D-Cupmotor am 29.08.2021 in Güstrow ausgerichtet werden wird.



Zum Meldeschluss lagen die Nennungen von 6 Teams vor:

Stefan Ehmke und Micha Krause firmierten als „Team kleines Chaos“, mit Jörn Bursche und Luca Rath waren die „Nobodies“ (die aber schon alle kennen) am Start und als „Team HB“ fanden sich Ralf Hahn und Mike Zeband zusammen, als „E.T. Racer“ starteten Eric Tänzer und Thomas Gyulai sowie als „CUPRA-Racing“ Sven Baumann und Matthias Vahrenholt, vervollständigt vom Team „Berliner Bär“ mit Siggi & Moni Hochstein.



Ohne eine Qualifikation begann das Rennen pünktlich 10:00 Uhr. Die Spuren wurden im Einverständnis der Teams nicht ausgefahren, sondern ausgelost. Während ein Teammitglied fuhr, setzte das andere ein.

Damit waren natürlich Probleme bei Service-und Reparaturarbeiten nicht ganz zu vermeiden, doch halfen hier vor allem die Brüder Tino und Jörg Klotz als „Einsetzerspringer“ aus. Hierfür ein herzliches Dankeschön!

Dass ein Langstreckenrennen nicht mit einem Sprintrennen zu vergleichen ist und seine eigenen Gesetze hat, war recht schnell klar. Obwohl die Boliden mit den Tourenwagen-Bodies in Verbindung mit dem S16D-Cupmotor für langsamere Rundenzeiten sorgten, kam es recht schnell zu den ersten Scharmützeln, aus denen sich nur das „Team kleines Chaos“ halbwegs raushalten konnte.



Zunächst erwischte es das Team „E.T. Racer“ deren Motor einging und gewechselt werden musste. Dann verkraftete der Bolide vom „Team HB“ nicht mehr die häufigen Abflüge. Ralf setzte zu einer Generalüberholung an, die viele Runden kostete.

In der Zwischenzeit schloss „CUPRA-Racing“ zu den „Nobodies“ auf, die zu diesem Zeitpunkt hinter „Team kleines Chaos“ auf Position 2 waren. Als dann die „Nobodies“ ebenfalls erste Service-Arbeiten durchführen mussten, zog „CUPRA-Racing“ vorbei. Rad-an-Rad kämpften beide Teams anschließend um Position 2. Die Routine der „Nobodies“ im harten Zweikampf zahlte sich aus.

Die CUPRA-Racer zerlegten nach und nach ihren Boliden, so dass auch der für größere Reparaturarbeiten an die Box musste. Damit war der Weg für die „Nobodies“ frei, die nun wiederum das „Team kleines Chaos“ attackierten. Die Generalüberholung des Boliden vom „Team HB“ war die richtige Entscheidung von Ralf.



Mit frischem Motor brannte das „Team HB“ von da an die schnellsten Rundenzeiten in die Bahn und zogen an „CUPRA-Racing“ vorbei, die nun mit einem eingehenden Motor zu kämpfen hatten.

Während Matthias mit dem Verlust der Motorleistung haderte und Runde um Runde abgab, versuchte Sven mit all seiner Erfahrung nach dem Motto „Regler auf und Feuer frei!“ die bedrohlich näher kommenden „E.T. Racer“ auf Abstand zu halten, während der „Berliner Bär“ ein eher unauffälliges Rennen fuhr.

Nach drei, zum Teil nervenaufreibenden und materialmordenden Stunden stand das Ergebnis des CUPRA-Supercopa 2021 fest:



Platz 1	Team kleines Chaos (Stefan und Micha)	mit 3.177,93 Runden
Platz 2	Nobodies (Luca und Jörn)	mit 3.119,39 Runden
Platz 3	Team HB (Ralf und Mike)	mit 3.079,49 Runden
Platz 4	CUPRA-Racing (Sven und Matthias)	mit 2.919,06 Runden
Platz 5	E.T. Racer (Eric und Thomas)	mit 2.885,02 Runden
Platz 6	Berliner Bär (Siggi und Moni)	mit 2.824,24 Runden

S.B.

## Teamrennen 2021 beim SRC Bannewitz

Das Rennen wurde in 12 Läufen zu je 30 Minuten mit einer Gesamtfahrzeit von 6 Stunden gefahren.

1. Nobodies	1421,00
2. Frag mal Robert	1321,54
3. HB-Team	1311,54
4. VTOS	1275,54
5. Berliner Bär	1250,80
6. ET-Team	1211,88
7. CUPRA Racing	1182,10
8. Redbull	1176,80
9. Werner & Friends	1077,50





## Techniktipps

### Bürstenlose Motoren – Wie funktionieren sie?

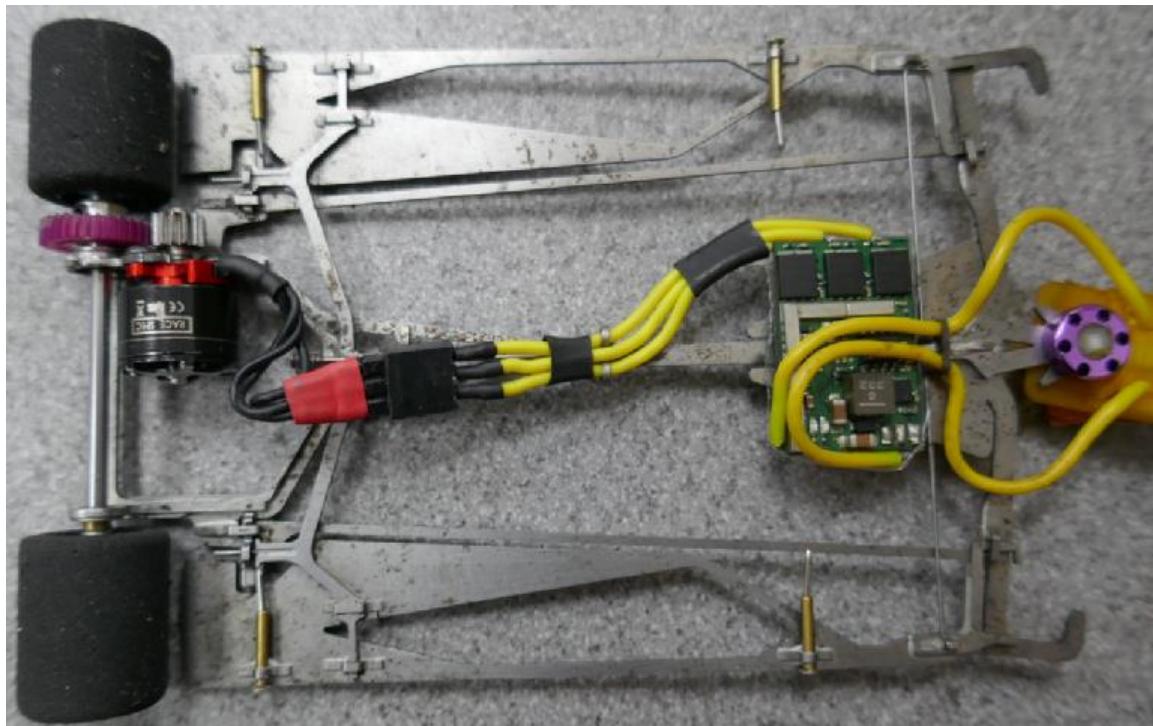
Brushless- und Brush-Slotcar-Motoren beruhen auf den gleichen Grundprinzipien. Beide haben elektrische Ströme, die zum richtigen Zeitpunkt umgekehrt werden müssen, damit sich die Drahtspulen relativ zu den Permanentmagneten drehen. Die wichtigsten Unterschiede sind:

- Bei bürstenlosen Motoren rotieren die Magnete und die Drahtspulen nicht: Bei herkömmlichen Bürstenmotoren rotieren die Drahtspulen und die Magnete nicht.
- Bei Brushless-Motoren wird der Strom in den Drahtspulen durch eine elektronische Geschwindigkeitssteuerungsplatine umgekehrt: Klassische Gleichstrom-Motoren haben Bürsten (Kohlen) und einen Kommutator (Kollektor), um den Strom in den Spulen umzukehren.

### Bürstenlose Motoren in Slotcars

Slotcars werden normalerweise von 3-poligen Permanentmagnetmotoren mit Bürsten und Kommutatoren angetrieben. Eine Alternative ist ein bürstenloser Motor.

Im Jahr 2021 entwickelten Bob Budge und Richard Mack bürstenlose Slotcars, die dem Tempo konventioneller Autos nahe kamen. Bob erreichte mit bürstenlosen Autos zwei nationale Finals der Hauptklasse. Diese Autos werden mit einem normalen Slotcar-Controller gefahren, so dass sie nicht immer die volle Leistung zur Verfügung haben. Der Schlüssel dazu ist das In-Car-Control-Board (das Electronic Speed Control Board - kurz ESC), die Ersten wurden für Drag Racing Slotcars in Nordamerika entwickelt. Die ESCs befinden sich in der Entwicklung und sollen nach der Weiterentwicklung allgemein verfügbar gemacht werden. Diese bürstenlosen Motoren könnten ohne den ESC genauso wenig laufen wie ein konventioneller Motor ohne die Bürsten und Kollektor, daher kann der Name des ESC missverstanden werden.



Dies ist ein 1/24-Auto aus dem August 2021. Im Wesentlichen ein konventionelles Eurosport-Chassis mit einer geschlitzten Motorplatte zur Motormontage. Dieses hatte einen relativ drehfreudigen Motor und ist entsprechend übersetzt, man beachte das 13-Zähne-Ritzel im Vergleich zu den bei Eurosport üblichen 5 und 6 Zähnen.

Die bürstenlosen Motoren werden mit Schrauben am Chassis befestigt, da die Montagefläche aus Leichtmetall besteht, gibt es keine praktische Möglichkeit zum Einlöten. Die Schraubbefestigung macht den Austausch des Motors für die seltenen Fälle, in denen er gewartet werden muss, schnell.



Dies ist ein neues Auto, wie es im September 2021 gesehen wurde.

Die Motorbox wurde passend zum ESC neu gestaltet und ermöglicht eine tiefere Montage im Auto. Das Absenken des ESC senkt den Schwerpunkt - 2 oder 3 Gramm ein paar mm tiefer machen keinen großen Unterschied, aber jedes bisschen hilft. Man beachte die Isolierhülle über dem ESC, die Elektronik darf nicht mit der Bahnlitze in Kontakt kommen!

Quelle: <https://www.slotcarracing.org.uk/tech/brushless/index.html>



Das Gewicht dieses Antriebs ist erstaunlich, ein  
Eurosportmotor wiegt 13 Gramm!

*Live slow, drive fast!*

Ralf Hahn, Hamburg



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



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