


# PORSCHE 904 GTS

Der neue Slotracing-Bausatz von MRRC! Jetzt im Fachhandel!



COMPETITION MODEL CAR SLOT-RACING

1/32 Slot-Racing Kit

CLUBMAN SPECIAL

## Gruppe 2/4/5 - 2002

### Tendenz steigend... ... inklusive Vielfalt

Ralf Schaffland

Bunt gemischte 1:24er Starterfelder gab es in der Serie der Gruppen 2/4/5 im vergangenen Jahr allenthalben zu sehen: Nr. 65 Ferrari Daytona, Nr. 77 Dodge Charger, Nr. 68 Porsche 934, Renault R5 Turbo, Nr. 9 Porsche 934 und Nr. 39 Mazda RX7



Wer im vergangenen Jahr auf die Rennserie mit den Fahrzeugen nach Vorbildern der alten Gruppen 2, 4 und 5 setzte, brauchte sich über fehlende und gute Konkurrenz schon einmal nicht zu beklagen. Ausgerichtet von Michael Ortman, absolvierte sie 2002 im Westen ihre zweite Saison und konnte die Erfolge des Auftaktjahres weiter ausbauen. Durchschnittlich standen rund 70 Fahrzeuge am Start, der Saisonhöhepunkt in Siegen verzeichnete sogar 101 Slot Cars. Für 2003 ist die Ausweitung der Rennserie in zwei Staffeln mit jeweils fünf Läufen und einem gemeinsamen Endlauf geplant, nicht zuletzt aus organisatorischen Gründen.

Gefahren wurden in dieser Serie ausschließlich Wagen mit Karosserien aus Hartkunststoff, Resine oder GFK im Maßstab 1:24 nach Vorbildern aus den Jahren 1972 bis 1980. Die Gruppeneinteilung entsprach dem damaligen Anhang J der Vorbilder.

- Gruppe 2: verbesserte Tourenwagen mit vier Sitzen oder bis 1.000 ccm mit zwei Plätzen
- Gruppe 4: verbesserte 2-sitzige GT-Fahrzeuge
- Gruppe 5: extrem verbesserte Touren- und GT-Fahrzeuge, jedoch keine offenen Rennsportwagen.

Weitgehend konnte das Reglement dem Vorjahresmodus entsprechend stabil bleiben (vgl. COL Nr. 61 S. 37f.). So waren als Bereifung weiterhin

Hartgummireifen der Fabrikate Wiesel und Ortman vorgeschrieben. Aus Gründen der Chancengleichheit wurden jedoch beim ersten Rennen gekennzeichnete und versiegelte S-Tec Triebwerke ausgegeben, auch bekannt als „Volvo“-Motoren, in den Rennen stets mit 18 Volt versorgt.

Gleich zum Auftakt im Wuppertaler Slotcar Heaven führte diese Maßnahme zur längsten Bastelstunde der Saison, als vor dem Rennen gut 60 dieser Motoren verbaut werden mußten. Ferner wurden die Chassis teils freigegeben. Neben den Plafit und Sakatsu Fahrwerken konnten neuerdings in der Gruppe 4 das Schöler Chassis und in der Gruppe 5 zusätzlich auch das Motor Modern Chassis zum Ein-







satz gelangen. Hingegen blieb es in der Gruppe 2 zwingend beim Plafit Inliner Fahrgestell. Anfänglich fanden die neu gestatteten Chassis zwar noch keine besondere Beachtung und blieben für die Topergebnisse zunächst irrelevant, da die Spitzenfahrer weiterhin auf die bewährten Typen vertrauten. Doch bereits beim zweiten Lauf in Höhr-Grenzhausen waren für die beiden neu zugelassenen Chassis gute Plazierungen zu verzeichnen. Thomas Spicker toppte diesen Eindruck nochmals rasch, nachdem er schon beim 3. Lauf in Siegen mit einem Schöler Chassis den Gruppensieg in der Gruppe 4 einfuhr. Beim folgenden Rennen in Kottenheim sorgte dann Patrick Fischer mit einem Motor Modern Chassis in der Gruppe 5 mit seinem Triumph für Abwechslung. Dies blieben keine Ausnahmen. Weitere Erfolge für diese Fahrgestelle sollten in der laufenden Saison noch folgen, so daß das Fazit der erweiterten Chassisauswahl durchaus positiv zu ziehen ist, brachte dies doch zusätzliche Spannung in das Renngeschehen.

Eine besonders große Vielfalt an Vorbildfahrzeugen zeichnete die Gruppe 2 aus. Hinsichtlich der Klassiker reichte das Spektrum vom Alfa Romeo GT/Am über die BMW Typen 2002 und 3.5 CSL hin zu Ford Escort sowie Capri, Opel Ascona und VW Golf. Selbst VW Käfer konnte man vereinzelt sehen. Hinzu gesellten sich Exoten vom Schlage Chevrolet Camaro, und verschiedene Nissan Typen. Vereinzelt gelangten sogar Autobianchi A112 oder NSU TT zum Einsatz. Hin-

gegen herrschte in der Gruppe 4 mit den zahlreich vertretenen BMW M1 nahezu eine Monokultur. Durchschnittlich zwei Drittel des Starterfeldes hier waren mit diesen Fahrzeugen belegt. Chevrolet Corvette, De Tomaso Pantera, Ferrari 365 GTB4 Daytona, Mazda RX7 sowie Porsche 934 blieben Ausnahmen, die desto mehr für eine willkommene Abwechslung sorgten. Toyota Celica und Ford Capri dominierten dagegen zahlenmäßig die Gruppe 5. Dabei sorgten die Capris für eine optische Vielfalt wegen der Vielzahl verfügbarer Decalsätze. Die Starterfelder der breitesten Boliden wurden garniert mit Typen wie Porsche 935 in verschiedenen Varianten, Lancia Stratos sowie natürlich BMW 320 und 3,5 CSL. Die BMW dürften ab 2003 aufgrund der Wiederauflagen von ARII und Tamiya allerdings häufiger anzutreffen sein, zumal parallel dazu eine Vielzahl entsprechender Dekore verfügbar sein wird. Zu den Wagen aus europäischen Serien gesellten sich mit Ford Mustang, Nissan Bluebird und Silvia, Mazda RX7 und Toyota 2000 GT etliche Typen nach amerikanischen und japanischen Vorbildern. Eine ausführliche Liste möglicher Gruppe 2, 4 und 5 Modelle in 1:24 ist unter [http://www.rennserien-west.de/rennserien/west\\_rgrp245.htm](http://www.rennserien-west.de/rennserien/west_rgrp245.htm) verfügbar.

Nachdem zum Auftakt 2001 insgesamt sechs Rennen durchgeführt wurden, standen 2002 neun Läufe an. Von den zusätzlich befahrenen Bahnen war die schnelle Holzbahn in Siegen altbekannt. Dagegen gaben die beiden anderen - neuen - Strecken,

in Dortmund das ScaRaDo und in Duisburg die Rennpiste, ihr Debüt und erlebten jeweils die überregionale Feuertaufe anlässlich der Gruppe 2, 4 und 5 Rennen.



Eine anekdotenreiche Geschichte eignete sich unmittelbar zum Saisonauftakt. Beim 1. Lauf im Wuppertaler Slotcar Heaven in der Gruppe 2 konnte gleich der Verlust einer ganzen Vorderachseinheit verbucht werden, die, keineswegs unpassend, von der Start- und Zielgeraden geradewegs in die Boxengasse abbog. Unter einer besonderen Note ohnehin stehen jene Rennen in Höhr-Grenzhausen (SRC Mittelrhein), wo der 2. Lauf stattfand. An der dortigen Holzbahn findet sich ein Le Mans Start (**oben**), der tatsächlich entsprechend genutzt wird. Er bereitete fast allen Beteiligten sehr viel Spaß. Auf der Strecke blieben bei dieser besonderen Herausforderung jedoch etwa sechs Teilnehmer, welche eine Strafrunde wegen ihrer Frühstarts aufgebremst erhielten. Bemerkenswert jedoch: Nur der Auslöser eines Fehlstarts erhält besagte Strafrunde, ganz wie in der Leichtathletik! Lauf Nummer 3 stand diesmal bei der Scuderia Wittgenstein in Siegen an. Obwohl zum ersten Mal Veranstaltungsort für diese Rennserie, entwickelte sich diese Austragung zum Frühjahrsereignis schlechthin. Schließlich rollten hier insgesamt 101 Slot Cars an den Start, eingesetzt von 38 Teilnehmern. Dies blieb nicht die einzige Besonderheit. Denn zudem weist die Siegener Holzbahn 101 Teilstrieche aus, was eigentlich keineswegs schlimm ist. Nur galt es in einem Fall, dies auch dem Computer beizubringen, nachdem ein Teilnehmer 97 Runden und 100 Teilstrieche zurückgelegt hatte. Dieses Kapitel ließ



Porsche 935, Karosserie Tamiya





**97 Runden und 100 Teilstriche - was tun? Nachdenklich zeigen sich der Initiator der Serie Michael Ortman (links) und Dirk Wolf beim Rechnen.**

sich getrost unter dem Titel „Tücken der Technik“ verbuchen und machte um eine Erfahrung reicher. Große Hitze plagte die Teilnehmer dagegen beim 4. Durchgang in Kottenheim auf den Carrera Schienen von Michael Ortman. Mußte der Mensch sich mit den Gegebenheiten abfinden, sollte wenigstens etlichen Rennern der Hitzestau erspart bleiben. Zeitweise landeten hier einige dann zwecks ausreichender Motorkühlung im Kühlschrankschrank, was die Findigkeit von Slot Racern unterstrich.

Die Mittelgebirgsstrecke von Friedhelm Gürtzgen in Voerde bildete den nächsten Schauplatz und sah „dankenswerterweise“ den negativen Rekord hinsichtlich der Teilnehmerzahl - dankenswerterweise, da die Carrera Strecke mit den großen Höhenunterschieden zwar eine sehr attraktive Bereicherung der Rennserie darstellte, andererseits die Räumlichkeiten mit den 17 anwesenden Teilnehmern



**Ford Escort I (Nr. 25) gehörten zum selbstverständlichen Bild in der Gruppe 2, doch sogar Käfer konnte man hier und da sehen.**

## Schmidbauer Modellauto



- Slot-Car (FLY, GB, MRRC, Ninco, PINK-KAR, Pro Slot, Carrera, Cartrix, Repro Tec, Scalextric, TeamSlot, Auto Art, Vanquish MG, Slot it, Clubmann Spezial, u.a.)
- Rennbahnen (Carrera, Ninco, Scalextric)
- Modelle 1:18 (CMC, Maisto, Hot Wheels, Auto Art, Sun-Star, Ricko, Ertl, Exact Detail, GMP Welly, u.a.)
- Slotzubehör (SSH, Plafit, Scaleauto, Tamiya, Sigma, Carson, AMT, Race Control, Parma, Ortman, Fujimi, Arii, u.a.)

**Günstige Preise, große Auswahl !!**

**Slotcars und Standmodelle**

**Spanberg 17, 84332 Hebertsfelden Tel.: 08721-9596-13 Fax: 9596-29**

**E-Mail: info@schmidbauer-modellauto.de  
Internet: www.schmidbauer-modellauto.de**



**Siegen sah die meisten Starter in der Gr. 2/4/5**

bereits gut ausgelastet waren. Die folgende Veranstaltung fand auf der neuen, 37,5 m langen Carrera Strecke der Gemeinschaft ScaRaDo in Dortmund statt. Dort kam - als Novität in der Serie - die "Pace Box" zum Einsatz. Um Slot Cars zum Umsetzen oder nach Abflügen aus der unzugänglichen Bergab- und Tunnelpassage bergen zu können, wurde ein schwarzer Kasten („Blackbox“), mit einem Akkupack, Leitkiel und Schleifern sowie einem Taster versehen, eingesetzt. War der Bahnstrom abge-

schaltet, trat die "Pace Box" in Aktion: Leitkiel und Schleifer kamen in die betreffende Spur und über den Taster wurde das betreffende Slot Car aus der unzugänglichen Zone langsam herausgefahren.

Erneut stand beim 7. Lauf eine neue Carrera Anlage auf dem Programm, die Rennpiste in Duisburg. Sie weist 30 m Länge auf und ist durch zwei steile Bergabkehren charakterisiert. Da sich die Duisburger um Pascal Kißel die Nachwuchsarbeit auf die



**Großzügig gebaute Anlage bei Scarado Dortmund - Scale Racer Dortmund**



Fahren geschrieben haben, kamen entsprechend zahlreiche junge und jung gebliebene Novizen an den Start, welche sogar sporadisch an den letzten zwei Läufen 2002 teilnahmen.

Schwerte, nur unweit von Dortmund gelegen, zählt hingegen längst zu den etablierten Strecken, die Teilnehmer fast jeder Rennserie im Westen im Laufe eines Jahres befahren. Für den 8. Lauf der Gruppe 2, 4 und 5 konnten die Carrera Freunde Schwerte allerdings ebenfalls Neuigkeiten bieten. Sie waren gerade in neue Räumlichkeiten umgezogen, wo die geringfügig unter anderem mit dem Carrera Radius 4 modifizierte, auf 30,5 m verlängerte Bahn ihren Platz fand. Am Tag vor dem Rennen hatten diese Slot Fans gerade ihren „Tag der offenen Tür“ und entsprechend ausgiebig den gelungenen Neubau gefeiert. Unwillkürliche Folge blieb, daß am Renn- tag die zuvor hoch eingeschätzten Schwerte ihren Heimvorteil nicht in zählbare Resultate umwandeln konnten. Den Ausklang mit dem 9. Lauf der Rennserie richtete „traditionell“ die Slot Gemeinschaft in Kamp-Lintfort aus. Es war ein würdiger Abschluß der Serie, bei dem nochmals 37 Teilnehmer 93 Wagen an den Start brachten. Nach spannenden Rennen und einigen taktischen Zieleinläufen standen die Gesamtsieger der einzelnen Gruppen fest. Mit einer großen Tombola fand die Saison ihren feierlichen Abschluß.

Ausgesprochen bunt gemischte Starterfelder zeichneten alle Rennen der Gruppe 2, 4 und 5 aus. Mittels einer speziellen Computerunterstützung wurden möglichst je zwei Wagen aus jeder Gruppe in einem Feld zusammengebracht. Ferner folgte die Bildung von Startgruppen der Platzierung in den jeweiligen Klassements. So-

## AUTOMOBIL MINIATUREN

**DECALS: BMW 320 GR.5**



**NEU: 360 MODENA N-GT LE MANS RESINE-BODY TRANSKIT FÜR TAMIYA (INCL. ÄTZTEILE, FRONT-HECKSPOILER FELGENEINSATZE, HA 85MM BREIT)**  
**EUR 45,-**

**DECALS: GT3R DAYTONA '02 550 MARANELLO FIA GT '02**  
**EUR 8,50**  
(INCL. GT3R SLOT KIT 20,50)

- Fruit of the Loom-Black Label
- Sechs-Rodenstock / Worsteiner
- Rodenstock-Würth
- Glysantin / HAT je EUR 7,50
- Jägermeister / Junior Team
- Würth / Gösser je EUR 8,00
- Spoilertranskit front-Heck EUR 9,-
- Beusatz incl. Decals EUR 28,- (ohne Decals EUR 23,-)

**CORVETTE C5R LE MANS '02 TRANSKIT FÜR REVELL**  
**EUR 15,-**

**Espenstr.41 - 66346 Püttlingen Tel.: 0 68 98 / 6 37 29 - Fax.: 0 68 98 / 96 44 03**  
**www.automobilminiaturen.de** **Öffnungszeiten: DI - Fr. 10.00-12.00 15.00-18.00**



fern Vergleiche hinsichtlich der Strecken und Fahrzeiten möglich waren, blieb eine Steigerung der Rundenzahlen gegenüber 2001 festzuhalten. Bis zu zehn Turns mehr konnten die Gruppensieger in einzelnen Rennen zurücklegen, was auf eine deutliche Verbesserung von Fahrern und Slot Cars zurückschließen ließ.

In der Gruppe 2 setzten im Lauf des Jahres 47 Teilnehmer insgesamt 186 Slot Cars ein, wobei acht verschiedene Sieger in neun Rennen zu verzeichnen waren. Daß die Gruppensiege zudem mit acht unterschiedlichen Fahrzeugtypen herausgefahren wurden, dokumentiert die enorme Leistungsdichte in der fahrerisch an-



**BMW M1 prägten das Bild in der Gruppe 4 wegen ihrer idealen Fahrzeugabmessungen (links). Vereinzelt sah man aber auch Ferrari 365 GTB Daytona, wie etwa diesen nach Vorbild des Le Mans Renners von 1973.**





Beliebtester Vertreter in der Gruppe 5 war der Capri (53), doch auch Lancia Stratos (539) oder Toyota Celica (68) standen am Start.

spruchsvollen Gruppe 2 anschaulich. Am Ende setzte sich hier Stephan Bolz mit seinen konstant guten Leistungen als Sieger durch.

Auch in der Gruppe 4 gab es in den ersten vier Läufen vier verschiedene Sieger. Danach gewann Werner Bolz mit seinem BMW M1 jedoch vier Rennen in Folge und sicherte sich so unangefochten den Gruppensieg. 57 Teilnehmer setzten dort im Laufe der Saison insgesamt 214 Slot Cars ein.

Diese Werte wurden mit 62 Teilnehmern und 232 Wagen nochmals in der Gruppe 5 übertroffen. Uwe Zingel erzielte hier zwar fünf Siege, doch mußte er sich letztlich aufgrund zweier Streichresultate mit Rang 2 zufriedengeben. Erneut ließen durchweg gute Resultate Stephan Bolz den Gruppensieg erringen. Seine schwächsten Plazierungen blieben zwei 6. Ränge.

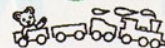
überschneidungen entgegenzuwirken, ohne dabei jedoch den Charakter dieser Rennen mit ihrer enormen Fahrzeugvielfalt zu beeinträchtigen.

Als weitere Neuerung sieht die kommende Saison ein Streichergebnis vor. Teilnehmer, welche in der Gesamtwertung Berücksichtigung finden wollen, müssen sich zudem einschreiben. Gaststarts für nicht eingeschriebene Teilnehmer sind allerdings jederzeit möglich und auch erwünscht. Diese Starter erhalten jedoch keine Punkte in der Gesamtwertung. Der Sinn dieser Handhabung ist schlicht, die Tabellenstände für die kontinuierlich teilnehmenden Fahrer nicht gegebenenfalls durch die Vorteile von Heimstärtern zu „verwässern“, sondern einen möglichst objektiven Vergleich der Resultate zu ermöglichen.

Fotos: Ralf Schaffland

Als Neuerung für 2003 steht die Aufteilung der Meisterschaft in zwei Staffeln an - „Rhein“ und „Ruhr“. Dabei trägt jede Gruppe fünf Rennen aus. Für beide Partien erfolgt zwar eine getrennte Wertung, doch findet am Jahresende ein gemeinsamer Endlauf für beide Staffeln statt, wo dann auch eine Gesamtwertung erstellt wird. Trotz dieser Regelung steht den Teilnehmern indes frei, in beiden Gruppen anzutreten. In diesem Fall wird für die Gesamtwertung jedoch nur das bessere Staffelergebnis herangezogen. Durch diese Änderung soll die Organisation und der Zeitablauf der einzelnen Läufe erleichtert werden, um vor allem auch den Interessen der Fahrer und möglicher Termin-

Spielzeug-Paradies



Wagner & Raschka oHG  
www.botoys.de



Dr.-Ruer-Platz 6  
44787 Bochum  
Tel.: 0234/90282-0  
Fax: 0234/90282-99

Punkteschlußstand nach 9 Läufen:

**Gruppe 2**

1. Stephan Bolz	351
2. Werner Bolz	310
3. Uwe Zingel	260
4. Marcel Wondel	247
5. Patrick Fischer	228
6. Jan Gürtzgen	226
7. Dirk Wolf	218
8. Friedhelm Gürtzgen	208
9. Hans-Jürgen Eifler	199
10. Andreas Leben	165

**Gruppe 4**

1. Werner Bolz	422
2. Stephan Bolz	371
3. Marcel Wondel	317
4. Dirk Wolf	287
5. Alexander Ortman	276
6. Uwe Zingel	274
7. Siggie Jung	258
8. Jan Gürtzgen	256
9. Friedhelm Gürtzgen	252
8. Andreas Leben	246

**Gruppe 5**

1. Stephan Bolz	432
2. Uwe Zingel	391
3. Marcel Wondel	388
4. Werner Bolz	376
5. Patrick Fischer	345
6. Ralf Schaffland	266
7. Dirk Wolf	259
8. Alexander Ortman	240
9. Jan Gürtzgen	234
10. Andreas Leben	232