Orientierungsphase:
Gruppe 2/4/5 - West
Die Saison 2004

Ralf Schaffland

Die von Michael Ortmann vor 4 Jahren ins Leben gerufene Gruppe 2, 4 und 5 Serie für den Maßstab 1:24 vollzog 2004 die sich bereits zuvor abzeichnende Trennung in die Regionen „Mitte“ und „West“. Während der Westen nun unter der Regie der IG 2/4/5 zusammenfand, organisiert die „Mitte“ unverändert Michael Ortmann. Infolge der Aufteilung war an die Rekordstarterfelder vergangener Jahre mit bis zu 100 eingesetzten Slotcars nicht mehr zu denken, aber im Saisonverlauf konsolidierten sich beide Serien wieder auf akzeptablem Niveau. Darüber hinaus fanden 2004 in den Regionen „Ost“ (verantwortlich ist Hagen Fuhlrott) und „Süd“ (mit Bernd Holländer als Ausrichter) ebenfalls clubübergreifende Rennserien nach Vorbildern der alten Gruppen 2, 4 und 5 statt.

Die Regionen „Süd“ und „West“ fuhren die Gruppe 2, 4 und 5 nach einheitlichem Reglement. Ein Großserienchassis aus Metall war die Vorgabe, motorisiert mit einem schwarzen Carrera Motor. Die Region „Ost“ verwendete ein anderes Triebwerk (S-Tec); die Region „Mitte“ legte zusätzlich den Reifentypen fest. Darüber hinaus bestanden keine gravierenden Unterschiede, so daß die Fahrzeuge weitgehend „kompatibel“ blieben.

Die Einordnung der Wagen in die drei Gruppen erfolgte gemäß dem Anhang J für die Vorbildfahrzeuge, wie er zwischen 1972 und 1982 für die Deutsche Rennsport Meisterschaft, die Tourenwagen-EM und die Marken-WM Anwendung fand. Gruppe 2 Slotcars, verbesserte Tourenwagen mit vier Sitzen, mußten ein Inlinerchassis aufweisen und mindestens 180 g wiegen, dabei die Karosserie wenigstens 50 g. Die Achsbreite war auf 76 mm begrenzt. Für Slotcars nach Vorbildern der Gruppen 4, die verbesserten GT-Fahrzeuge, und 5, extrem verbesserte Touren- und GT-Fahrzeuge, lagen die Mindestgewichte bei 200 g, wovon Minimum 60 g auf die Karosserie entfielen. Ein Chassistyp war nicht vorgeschrieben, jedoch die maximale Achsbreite 85 mm.

Gunze Fiat Abarth 1000TCR von Marcel Wondel.

Gruppe 5 Ferrari 365 GT4 BB Le Mans 1977, gefertigt aus einem Marui Kit auf Plafit Excel Chassis von Werner Bolz.

An geeigneten Karosserien herrschte kein Mangel. Nachdem 2002 und 2003 zahlreich Neuheiten und Wiederauflagen auf den Markt kamen, etwa bei Arii der BMW 3,5 CSL, Revell mit BMW 320 und BMW M1 sowie Tamiya mit weiteren Typen, hielt sich 2004 neuer Stoff für Gruppe 2, 4 und 5 Fahrer spürbar in Grenzen. Hervorzuheben sind die BMW 635 CSi von Fujimi und Tamiya sowie der Fiat Abarth 131 von Italeri. Passende Kleinserienkits aus Resine brachten unter anderem Michael Ortmann (Nissan 240Z, VW Golf I) und Stephan Wiesel (BMW 2002, Opel GT). Die Neuerscheinungen an passenden Decals gingen auch 2004 unvermindert weiter. Die Anbieter Ortmann, Scale Production, Studio 27 und Tojdrom ergänzten die bestehende Palette und fügten Varianten für den BMW 635 CSi der ohnehin umfangreichen Auswahl hinzu.

Im Renneinsatz blieb die Gruppe 5 fest in Hand der Slotcars mit Ferrari 365 GT4 BB Karosserie. Die früher stark vertretenen Toyota Celica LB und Ford Capri Turbo verloren ein wenig an Bedeutung, während BMW 320 Turbo wieder häufiger eingesetzt wurden. Wenig, aber gern gesehen waren die Stunts, welche die BMW 3,5 CSL zeigten. Nur als Randgruppe tauchten „Exoten“ wie Nissan Skyline oder Porsche 935 auf.

In der Gruppe 4 erwuchs den allen davonfahrenden BMW M1 mit den Lamborghini Jota ein ernstzunehmender Gegner ***(oben)***. Exotenstatus hatten De Tomaso Pantera, Ferrari 308 und Daytona sowie Chevrolet Camaro. Auch die Porsche 934 blieben weiterhin nur beim Holzbahnrennen in Siegen konkurrenzfähig - auf der Carrera Schiene setzte der kurze Radstand der Fahrphysik zu enge Grenzen.

Ford Escort, gebaut von Dieter Sommer aus einem Spicker Kit mit Schöler Chassis.

AMS
Rennbahn Shop
Solingen

CARRERA NINCO SCALEXTRIC SCX
PLA-FIT TAMIYA FUJIMI
REVELL/MONOGRAM UND VIELES MEHR

6-SPURIGE CARRERA 124 ANLAGE !!!
POST VERSAND!!!

www.ams-racingmodels.de

Tamiya 1/24
(limitierte Modelle)

Renault 5 Turbo	19,-
Mercedes C9	23,-
Zakspeed Capri Gr. 5 D&W	23,-
Zakspeed Capri Gr. 5 Mampe	23,-
BMW 635 CSi ‚Originalteile'	27,-
Toyota Celica Gruppe 5	25,-
BMW 320 Gr. 5 ‚Jägermeister'	27,-
BMW 320 Gr. 5	15,-
Porsche Carrera GT	39,-

Revell U.S.A. 1:24

Ford Mustang GT350R	20,-
Chaparral 2D Daytona 1966	20,-
NASCARs 2004	je 20,-
Corvette Sebring 1971	19,-
Cobra Racing	20,-

Fujimi 1/24

Ferrari 330 P4	33,-
Ferrari F40 ‚Le Mans'	33,-
Lamborghini Murcielago	33,-
Porsche 356 Coupe Racing	35,-
Porsche 917K div. Versionen	je 35,-
Fahrerfiguren	10,-

Decals

Jägermeister für 4 Fahrzeuge	9,50
‚Red Bull'	9,50
Porsche GT2 für 4 Fahrzeuge	14,50
Startnummern und Kreise DIN/A4	9,50

Italieri

Fiat 131 ‚Rallye'	20,-

DVD

„Le Mans" m. Steve McQueen - *dt.*	15,-

Bücher

Blue & Orange	
‚The History of Gulf in Motorsport'	69,- ***Neu***
TWR Jaguar Prototype Racers	49,- ***Neu***
Ford Racing Century, ca. 350 Seiten	49,- ***Neu***
CanAm ‚Paperback Edition'	30,-
Corvette Grand Sport ‚Paperback'	30,-
Pro Sports Cars ‚Paperback Edition'	30,-
Geschichte der 24h von Daytona, 1962 - 2003, 400 Seiten, meist farbig	99,-
956/962 (P. Morgan), meist farbig	49,-
Formel 1 in Camera 70-79, 240 S.,farbig	49,-
Dan Gurney „Ultimate Racer"	45,-
30 Jahre Oreca - 192 S./350 Bilder	55,-
Chaparral by Ludvigsen	35,-
Porsche in Motorsport, 210 Seiten	39,-
Porsche Racing 160 S. farbig	35,-
‚Prototypes' Geschichte der IMSA	125,-
TransAm: The Pony Car Wars '66-'72	59,-
Porsche Racing Cars	49,-
Porsche 917	49,-
McLaren Sports Racing Cars	49,-
Speed Merchants	79,-

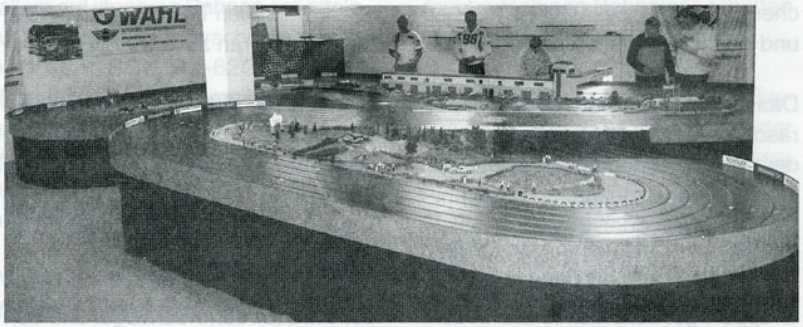
Sonderpreise:

The Mathews Collection, kpl. in Farbe	25,-
Sauber Mercedes Gr. C, ca. 120 S./farb.	25,-
Nissan GTP u. Gr. C, ca. 150 S./farbig	30,-

Versand ab EUR 150,- frei

Gasstraße 54a - 42657 Solingen - Tel: 02 12 / 2 47 16 68 - Fax: 02 12 / 8 72 78 - E-Mail: ams-models@t-online.de
Öffnungszeiten: Di., Do. und Fr. 14.00 - 21.30h, Mi. 14.00 - 18.30h, Sa. 11.00 - 18.00h

Die gravierendste Entwicklung fand hingegen bei den Karosserien der Gruppe 2 statt. Die ursprünglich beabsichtigte bunte Mischung an Karosserien wurde verdrängt von den „Idealmaßen" 110-76-50. Um konkurrenzfähig zu sein, war ein Radstand von 110 mm angesagt, die Spurbreite mußte möglichst 76 mm betragen und das Karosseriegewicht sollte die vorgegebenen 50 g nicht wesentlich übersteigen. Entsprechend standen Fahrzeuge nach amerikanischen (Camaro, Firebird) oder japanischen Vorbildern (Nissan Skyline) sowie die BMW 3,5 CSL und 635 CSi mit Kotflügelverbreiterungen im Vordergrund. Auch war ein hinsichtlich der Idealmaße optimierter Ford Capri in der Serie unterwegs. Als Konsequenz fuhren die Gruppe 2 Slotcars oft den Gruppe 4 Fahrzeugen davon. Die bis zu 20 g Mindergewicht kompensierten anscheinend die fehlenden Millimeter in der Karosseriebreite recht gut. Die ab diesem Jahr vorgeschriebene Verringerung der Spurbreite in der Gruppe 2 auf 74 mm war deshalb nur eine logische Schlußfolgerung.



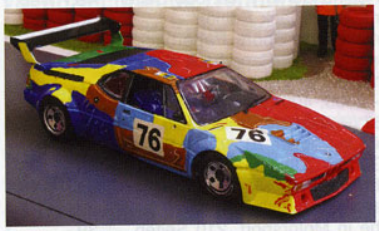
Die Bahn des Slotclubs in Siegen in neuen, großzügigeren Räumlichkeiten.

Chassisseitig waren die drei Anbieter Motor Modern, Plafit und Schöler in der Serie gleichermaßen vertreten. Für alle blieben gute Plazierungen zu verzeichnen. Hervorhebenswert war, daß Dauersieger Marcel Wondel das Kunststück gelang, zumindest ein Gruppe 5 Rennen jeweils mit einem Slotcar auf Motor Modern, Plafit und Schöler Chassis zu gewinnen.

Auch die Neuerscheinungen des Jahres 2004, das Plafit Super 124 sowie das Schöler Chassis mit Federung erlebten erste Einsätze in der Gruppe 2/4/5. Sogar das brandneue Motor Modern SW2 gelangte beim Saisonfinale zum Premiereneinsatz, gesteuert von Andrea Fischer, der einzigen Dame im Teilnehmerfeld. Außerdem startete Alexander Ehl mit Ausnahmegenehmigung mit einem österreichischen Metris Fahrwerk, das ebenfalls konkurrenzfähig erscheint.

Beheimatet ist die Gruppe 2/4/5 - West auf Strecken in Nordrhein-Westfalen. Sechs Läufe standen auf Kunststoffbahnen an, eines auf der Holzbahn in Siegen. Die Scuderia Siegen bezog im Herbst mit ihrer Bahn in Rekordzeit neue Räumlichkeiten ***(oben)*** und

verbesserte sich deutlich hinsichtlich des Raumangebotes und der Nutzungsfreundlichkeit. Daß die Bahn dabei um 1,25 m „wuchs“, veränderte die vertraute und beliebte schnelle Streckencharakteristik nicht. Bei den 6-spurigen Carrera Strecken griff man auf die Bahnen in Moers, Dortmund (ScaRaDo), Kamp-Lintfort, Schwerte, Duisburg und Wuppertal zurück.



Sieger des M1 Sonderpreises, den Michael Wagner von Chequered Flag stiftete, wurde Hans Przybyl.

Wuppertal richtete erstmals das Finale aus und wurde Schauplatz eines gut besetzten und spannenden Schlußrennens sowie einer etwas anderen Form von Siegerehrung, bei der die Sponsoren nicht nur für die üblichen, reichhaltigen Sachpreise sorgten, sondern auch ein gemütliches Abendessen für die Teilnehmer und Helfer finanzierten.

Das eigentliche Renngeschehen ist rasch erklärt. Alle drei Gruppen wurden nach 7 Rennen sichere Beute von Marcel Wondel, der nur durch technische Defekte oder taktische Spielchen einzubremsen war. Seine Überlegenheit läßt sich am Beispiel der Gruppe 4 gut dokumentieren: In den Jahren 2003 und 2004 gelangen ihm beispielsweise zehn Gruppensiege in Folge. Bedingt Druck konnten auf den Wuppertaler nur die zwei Kombattanten um den Rang 2 in den Gruppenwertungen ausüben, Stephan Bolz und Ralf Christians, sowie eventuell starke Heimbahnfahrer wie Andreas

Frank Knuths BMW 320 Gruppe 5, als Seniorfahrer mit passendem Signet unterwegs.

OLD TOY's Slotracing-Shop

Slot-Car: FLY, GB, Ninco, Scalextric, Slot it, Pro Slot, Team Slot, SCX, Auto Art, ...
Rennbahnen: Ninco, Scalextric (digital), SCX (digital)
Slot-Zubehör: alles rund um Autos und Bahnen

Reparaturen und Versand
4 spurige, 32 m lange Ninco-Bahn, jeden Freitag ab 19:30 Uhr Rennbetrieb
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 8:00 - 18:00 Uhr und Sa. 8:00 - 12:00 Uhr

Volker Schlaich, Küferweg 2, 72293 Glatten, Tel: 07443 / 9 11 66

Heller Porsche 934 von Christian Grüttner

Ronald Eideckers Gruppe 5 Lancia Stratos (Tamiya)

Laufenberg in Moers. Dahinter fuhr ein starkes Mittelfeld von knapp zehn Teilnehmern, die sich über die Saison packende Duelle lieferten und mit viel Spaß bei der Sache waren. Zudem gaben sich etliche Serienteilnehmer viel Mühe, die Neueinsteiger und weniger erfahrenen Teilnehmer an dieses Mittelfeld heran zu führen.

Beim Endlauf am 18. Dezember 2004 in Wuppertal war mit 69 startenden Slotcars die höchste Beteiligung zu verzeichnen. Die drei erstplazierten Starter jeder Gruppe erhielten Pokale in Form gerahmter Fotos überreicht. Außerdem gab es Sonderpreise, etwa für den Pechvogel und den Muffel des Jahres sowie den schönsten BMW M1. Eingenommene Startgelder und großzügige Spenden zahlreicher Sponsoren gestatteten am Ende die Durchführung einer hervorragend bestückten Tombola.

Für 2005 sind in der Gruppe 2/4/5 - West erneut sieben Rennen in NRW geplant. Hinzu kommt ein gemeinsamer, gewerteter Lauf mit der Region „Süd“ am Fronleichnamswochenende. Der Auftakt folgt bereits im Februar in Schwerte. In den Eckpunkten bleibt das Reglement stabil, abgesehen von der erwähnten Verringerung der Achsbreite für die Gruppe 2. Präventiv wird auch in der Gruppe 4 die Achsweite hinten auf 80 mm beschränkt. Das vollständige Reglement, weitere Informationen, Fotos und die detaillierten Ergebnisse sind unter www.rennserien-west.de erhältlich.

Tamiya Ford Capri von Claus Uebach

Resultate

Gruppe 2	
1. Marcel Wondel	525,00
2. Stephan Bolz	493,10
3. Ralf Christians	490,36
4. Werner Bolz	444,16
5. Jan Schaffland	403,76
Gruppe 4	
1. Marcel Wondel	525,00
2. Stephan Bolz	493,89
3. Ralf Christians	481,89
4. Werner Bolz	441,53
5. Jan Schaffland	412,86
Gruppe 5	
1. Marcel Wondel	525,00
2. Ralf Christians	495,97
3. Stephan Bolz	474,12
4. Werner Bolz	447,36
5. Jan Schaffland	393,19