

Classic Grand Prix Collection

H+T MOTOR RACING

H+T Motor Racing GmbH
Cartrix-Vertrieb Deutschland
Bert Brecht Str. 43, 64291 Darmstadt
Tel.: 06150 - 848 01 / Fax: 06150 - 848 03
E-mail: info@hmtorracing.de

BRM P25 1957



Gruppe 2/4/5 - West Voll im Trend Saison 2006



Viele 1:24 Rennserien erfuhren im vergangenen Jahr weiteren Zuspriech. Diesem Trend folgte auch die Gruppe 2/4/5 - West. Nach durchschnittlich gut 16 Teilnehmern in 2004 und 20 pro Lauf in 2005 vermochte die Serie in der in der Saison 2006 weiter zuzulegen. Im Mittel wurde mit einer Startgruppe mehr als im Vorjahr gefahren; der Durchschnitt lag bei 26 Startern pro Lauf, was immerhin rund 78 Slotcars pro Veranstaltung entspricht.

Seit 2001 kennt der Westen die Gruppe 2/4/5 Serie, in der 1:24 Slotcars nach Vorbildern von Tourenwagen der 70er Jahre gefahren werden. Die Einstufung in die drei Fahrzeuggruppen erfolgt anhand des Anhang J, der in der damaligen Zeit für den Motorsport galt. Als Reminiszenz an die gute alte Zeit des Slotracings müssen die verbesserten viersitzigen Tourenwagen der Gruppe 2 zwingend auf einem Inlinerchassis fahren. Dem Mehr an Platz für das Verbauen breiter Hinter-

räder beim Inliner stehen permanent Fragen der Getriebeübersetzung entgegen, ist doch das Angebot an Kronzahnradern eingeschränkt. Die Fahrzeuge der Gruppen 4 und 5 sind hingegen mittlerweile durchgängig auf Sidewinderfahrwerken unterwegs.

Für die Saison 2006 wurde die Spurbreite in den Gruppen 2 und 4 weiter verringert. Mit 72 mm Spurbreite (Vorjahr 74 mm) ist die Gruppe 2 am Zielpunkt angelangt. Der Gruppe 4 wurde unter dem Aspekt des „Artenschutzes“ für den BMW M1 (rechts) eine Spurbreite von 78 mm verordnet (bisher 80 mm). Schließlich ließen sich bestimmte Karosserievarianten des Lamborghini Jota deutlich breiter bauen als der Klassiker aus der Procar Serie und drohten, dieses Modell aus dem Starterfeld zu verdrängen. Die restlichen Rahmenbedingungen blieben konstant: 50 g (Grup-

Links: Dirk Haushalter setzte den mit aufwendiger Zweifarbenlackierung versehenen Toyota Celica Turbo (Tamiya) in der Gruppe 5 ein.

pe 2) und 60 g (Gruppe 4 und 5) als Mindestgewichte für die Karosserien und bei den Fahrwerken 130 sowie 140 g. Als Motor wird weiterhin der schwarze Carrera verbaut, ein Standard im Westen.

Mit der Vorgabe von Großserienchassis aus Metall, aus Kostengründen im Reglement so festgeschrieben, steht die Gruppe 2/4/5 Serie mittlerweile fast allein. Denn andere Serien stellen die Chassis frei und gestatten somit auch Eigenbauten und die Verwendung von Tuningteilen aus Karbon.



Den BMW M1 brachte Michael Föller beim Gemeinschaftslauf der 2/4/5 - West und Süd in Kamp-Lintfort an den Start. Die Karosserie stammt von Revell, der attraktive Dekorbogen „Ja zum Nürburgring“ von Michael Ortmann.

In technischer Hinsicht zog die neue Chassisgeneration, welche im Winter 2005 vorgestellt wurde, das sind Pla-

fit Super 24 (vgl. COL 4/2006, S. 38) und Schöler Striker (vgl. COL 1/2006, S. 44), in die Gruppe 2/4/5 Serie ein, jedoch ohne die etablierten Produkte wie etwa Motor Modern SW2, Plafit Excel oder Schöler Pantera/Tigre zu verdrängen. Siege konnten alle drei Fabrikate einfahren, wobei erfreulicherweise auch die älteren Typen weiterhin vorne zu finden waren.

Begrüßenswert aus Sicht der Gruppe 2/4/5 war ferner, daß das Plafit Pro Inlinerchassis (vgl. COL 5/2006, S.60) in 2006 wieder den Weg in die Regale fand und so das vorhandene Chassisangebot von Motor Modern KJ2 und Schöler Tigre Inliner für die Gruppe 2 wieder erweiterte.



Einen Porsche 914/6 sah man wegen des kurzen Radstands in der Gruppe 4 eher selten. Dieter Sommer baute ihn.

Im Unterschied zur Fahrwerkstechnik änderte sich bei den für diese Serie verwendbaren Karosserien wenig. Bloß Revell brachte mit dem BMW 635 CSi eine Neuheit bei den Plastikkits auf den Markt. Dafür waren jedoch die Hersteller von Kleinserienbausätzen rege: Für die Gruppe 5 erschien der BMW M1 Turbo von DiTech sowie für die Gruppe 4 der Renault Alpine A110 von Automobil Miniaturen und der Porsche 914/6 von DiSo-Modelle (**oben**). Ein breites Neuheitenspektrum bot die Kleinserienszene auch für die Gruppe 2. Tojdrom glänzte gleich mit drei Bausätzen aus Resine: BMW 2800 CS, Ford Escort I und Ford Capri 3100 RS. Daneben legte DiSo-Modelle einen Opel Ascona 400 auf (**rechts**).

Wie im Vorjahr ergab sich keine Änderung bei den Strecken: Mit Dortmund (ScaRaDo), Kamp-Lintfort, Schwerte, Duisburg, Vohwinkel und Wuppertal (Slotcar Heaven) wurden jeweils 6-spurige Carrera Bahnen

zwischen 28 und 44 m Länge befahren, die Ausnahme bildete die Holzbahn in Siegen. Saisonhöhepunkte waren der Auftakt im Dortmunder ScaRaDo, als gleich 30 Teilnehmer antraten, der zweite Lauf in Kamp-Lintfort, zu welchem die 2/4/5-Süd eine kleine Delegation entsandte sowie das Finale im Wuppertaler Slotcar Heaven, das ebenfalls 30 Teilnehmer sah.

Die Saison war geprägt vom Dreikampf an der Spitze zwischen dem Dauersieger der Vorjahre Marcel Wondel sowie den Verfolgern Stephan Bolz und Jan Schaffland. Konnte Marcel Wondel die Gruppe 5 unbedrängt vorzeitig für sich entscheiden, fiel die Entscheidung in den Gruppen 2 und 4 erst beim Abschlußrennen. Ein weiteres Merkmal war das ausgeglichene Feld hinter den drei Führenden; hier blieben sämtliche Plazierungen bis zum Finale im Slotcar Heaven offen.

Nachdem die Entscheidungen im Abschlußlauf auf der Wuppertaler Strecke gefallen waren, klang die Saison mit dem traditionellen Abendessen, der Tombola sowie der großen Siegerehrung für die Saison 2006 aus. Die Tombola war von der gleichfalls gestiegenen Anzahl an Sponsoren reichhaltig mit Sachpreisen bestückt, so daß die Teilnehmer am Wochenende vor Weihnachten gleich auf das anstehende Fest gut eingestimmt wurden. Die Siegerehrung umfaßte zahlreiche Sonderwertungen - neben den Gruppensiegern auch Preise für Gruppe 2 bis 2.000 ccm Hubraum (Marcel Wondel), BMW M1 Procar Serie (Stephan Bolz), schönstes

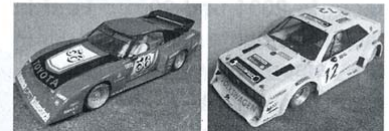


Michael Rettlers Hasegawa VW Käfer 1303S, trefend dem Filmkäfer „Dudu“ nachempfunden.

Slotcar (Dirk Haushalter) und den „Rookie of the Year“ (Markus Noack).

In diesem Jahr fährt die Gruppe 2/4/5 - West erneut sieben Rennen in NRW. Hinzu kommt der gemeinsam gewertete Lauf mit der Region „Süd“, der am 19. Mai 2007 in Ochenbruck (bei Nürnberg) turnusgemäß im Süden ausgetragen wird. Das Reglement bleibt in allen Punkten stabil.

Als Ergänzung bietet die veranstaltende IG 245 in 2007 zusätzlich unter der Bezeichnung 245 easy* eine kompakte Serie mit 3 Läufen an (vgl. COL 6-2006 S.4), welche Elemente aus Workshop und Rennen aufweist und dabei Einsteiger und Interessierte als Zielgruppe hat. Weitere Informationen, Fotos und die detaillierten Ergebnisse zur Rennserie sind unter www.rennserien-west.de erhältlich.



Links der Toyota von Dennis Hesse, jüngster Starter der Serie, rechts ein rarer Imai VW Scirocco von Jan und Ralf Schaffland. (AE)

Resultate:

Gruppe 2

1. Marcel Wondel	521,43
2. Jan Schaffland	517,59
3. Stephan Bolz	495,16
4. Ralf Schaffland	445,50
5. Hans-Jürgen Eifler	429,20

Gruppe 4

1. Marcel Wondel	517,30
2. Jan Schaffland	514,51
3. Stephan Bolz	479,65
4. Dieter Sommer	456,95
5. Ralf Schaffland	443,23

Gruppe 5

1. Marcel Wondel	525,00
2. Jan Schaffland	491,00
3. Werner Bolz	460,92
4. Dieter Sommer	451,15
5. Stephan Bolz	449,45