

## Gemeinsamkeiten Gruppe 2/4/5 (West) Die Saison 2005

Ralf Schaffland

Unter dem Titel „Orientierungsphase“ lief der letztjährige Bericht über die Rennserie der Gruppe 2, 4 und 5. Nunmehr darf Vollzug gemeldet werden: Die Regionen „Süd“ und „West“ haben sich in 2005 konsolidiert. Darüber hinaus richteten beide Regionen im Frühjahr - als Novum für diese Serie - einen gemeinsamen Lauf im fränkischen Ochenbruck aus, der mit in die Wertung einflöß.

Zwölf Teilnehmer aus Nordrhein-Westfalen machten sich dazu im Mai 2005 gen Nürnberg auf und trugen ihren 4. Lauf der Region West gemeinsam mit den süddeutschen 2/4/5-Fahrern aus, für die dieses Rennen zugleich das Saisonfinale bedeutete. Die Veranstaltung war rundum gelungen und wurde von allen Teilnehmern durchweg als positiv beurteilt; die Rennen waren spannend und ausgeglichen. Darum ist für 2006 eine Wiederholung mit umgekehrten Vorzeichen - Süd besucht West - fest im Terminkalender beider Serien vorgemerkt.

Schauen wir uns kurz die technischen Rahmenbedingungen beider Rennserien, die nach einem identischen Reglement fahren, an: Die Rennserie Gruppe 2, 4 und 5 ist für Slotcars im Maßstab 1:24 ausge-



**Pascal Kibels Phantasiespiel: Der Gr. 5 Golf entstand aus der Kombination der Tamiya Kits Golf und Toyota Celica Gr. 5 und ist per Hand lackiert.**

schrieben, welche in drei Wertungsklassen gemäß dem alten Anhang J des „großen“ Motorsports aus den 70er Jahren unterteilt werden. Slotcars der Gruppe 2 umfassen die verbesserten Tourenwagen mit 4 Sitzen und müssen als Slotcar zwingend über ein Inlinerchassis verfügen. Um den eher kleinen Vorbildfahrzeugen gerecht zu werden, war die Spurweite für die Gruppe 2 Wagen 2005 auf 74 mm beschränkt, 2006 verringert sie sich auf 72 mm. Anders hingegen die Slotcars nach Vorbildern der Gruppen 4 und 5: In den 70er Jahren und zu Beginn der 80er fuhren verbesserte GT-Fahrzeuge vom Schlage eines BMW M1 oder Porsche 934 in der Gruppe 4 und die bekannten, flammenspeienden Silhouettenfahrzeuge à la BMW 320 Turbo, Ford Capri oder Porsche 935 in der Gruppe 5. Dementsprechend dürfen die Slotcars der Gruppe 4 eine Spurbreite von 80 mm, (ab diesem Jahr nur noch 78 mm) und 85 mm in der Gruppe 5 aufweisen. Die Reglementierung hinsichtlich der Chassis beschränkt sich in diesen beiden Klassen auf die Begrifflichkeiten „Großserie“ und „Metall“. Daher sind Eigenbauchassis oder CfK-Teile unerwünscht. Demgemäß setzten die Teilnehmer in 2005 überwiegend auf die bewährten Produkte der Hersteller Motor Modern, Plafit, Schöler und Slotdevil. Eine Do-

minanz eines Hersteller oder Typs zeichnete sich auch in 2005 glücklicherweise nicht ab.

In den Gruppen 2 und 4 wird gern bis an die maximal zulässige Spurbreite herangebaut, um diesen Wagen den erforderlichen Speed anzuzüchten. Hingegen war in der Gruppe 5 der Trend zu beobachten, deutlich schmaler, dafür aber flacher zu bauen. Hier erreichten die Spurbreiten oft nur die berühmten 80 mm.

Keine Kompromisse kennen die Teilnehmer jedoch, sobald es um die Gewichte von Karosserie und Fahrgestell geht. Hier werden in der Gruppe 2 die zulässigen 180 g, wovon 50 g auf die Karosserie entfallen, und in den anderen Klassen die 200 g (60 g Karosserie) exakt eingehalten. Da die wenigsten Karosserien oder Chassis in ihrer Grundform an die Mindestgewichte heranreichen, wird meist erst durch die Montage von Zusatzgewichten das Reglement erfüllt. Eine mittels „Zufallsgenerator“, man nennt es auch Würfel, durchgeführte Nachkontrolle verhinderte wirksam den Verlust solcher Gewichte unterwegs.



Auf dem Karosseriesektor brachte auch das vergangene Jahr wieder zahlreiche Neuheiten hervor, die im Laufe der Saison prompt auftauchten: Revell legte mit dem Ferrari Daytona, Ford Escort II und dem Porsche 944 gleich drei grundsätzlich geeignete Plastikkits auf. Ferner sorgte Hasegawa mit dem Lamborghini Jota für frischen Wind in der Gruppe 4. Neue Akzente im Starterfeld setzte dazu Imai mit der Wiederauflage des VW 1303 (**oben**). Zudem waren die Toyota Celica Turbo LB von Tamiya



**Gekonnter Gruppe 2: Golf GTI zum ersten. Dieter Sommer fertigte diesen VW auf Basis des Tamiya Bausatzes. Die originalen Verbreiterungen wurden hieran abgetrennt und etwas höher wieder ange-setzt. Sonst ist der Golf als Slotcar nicht konkur-**



wieder in ausreichender Zahl im Handel verfügbar. Mit dem ausgezeichneten Resinekarosseriekits des BMW 320 Gr. 2 lieferte daneben Scale Production aus dem Saarland ein Modell, das genau in diese Serie paßt (**oben**).

Werfen wir noch einen Blick auf die Saison der Gruppe 2/4/5 (West), die neben dem „Auswärtsrennen“ im Süden sieben weitere Strecken in NRW befuhr. Überwiegend waren dies die „Klassiker“ in Schwerte, Dortmund (ScaRaDo), Siegen, Kamp-Lintfort, Duisburg (Rennpiste) und Wuppertal (Slotcar Heaven). Erstmals im Programm war der neue, 6-spurige 28 m lange Kurs in Vohwinkel, welchen die SRG Neuwerk im Frühjahr 2005 errichtet hat (**oben**). Dieser Kurs ist einerseits durch relativ große Höhenunterschiede gekennzeichnet und kommt andererseits ohne eng aufeinanderfolgende Richtungswechsel aus. Allein insoweit bildet er eine echte Bereicherung unter den ohnehin vielfältigen Carrera-Strecken im Westen.

Ein weiterer Höhepunkt der Saison war das Finale im Wuppertaler Slotcar Heaven, bei welchem zugleich die Sieger der Saison 2005 geehrt wurden: Einmal mehr ist hier Marcel Wondel zu nennen, der erneut das



Einen bemerkenswerten Capri, der aus einem Tamiya Kit mit Motor Modern Chassis entstand, stellte Christian Grüttner in der Gruppe 5 vor. Da es hierfür keine Decals gibt, entstand die Lackierung per Airbrush, die der Bastler in Auftrag gab.

**Rennbahnen Zubehör  
Fahrzeuge Ersatzteile  
Bausätze Fertigmodelle**

**www.SLOT CAR HOBBY.de**

**Webshop mit Produkten von:**  
**Revell-Monogram Scalextric SCX  
Autoart Fujimi Tamiya Amt-Ertl**  
**Bestellungen online oder per Telefon/Fax**  
www.slotcarhobby.de order@slotcarhobby.de  
Telefon: 06252/6896924 Fax: 06252/6896925  
U. Janßen-Timmen, Im Vordersberg 12, 64646 Heppenheim



Die Bahn der Slotracing-IG Neuwerk bei Wuppertal

zurückliegende Jahr dominierte. Lediglich Stephan Bolz, Ralf Christians und Jan Schaffland konnten ihn sporadisch in Verlegenheit bringen und ihm neben spannenden Kämpfen auf der Strecke auch 7 von 24 möglichen Siegen „abnehmen“. Hinter diesen drei Fahrern rückte das Feld dichter zusammen und man hatte in der gesamten Saison keine eindeutigen Favoriten auf die weiteren Plazierungen, so daß erst das letzte Rennen den Ausschlag darüber gab.

Zahlreiche Sponsoren ermöglichten beim Finale eine große Tombola und nach 2004 erneut ein gemütliches Abendessen, das der Siegerehrung voranging. Traditionell wurden nicht nur die eigentlichen Gewinner geehrt, sondern auch Weitgereiste, Rookies, Pechvögel und besonders talentierte Mechaniker. 2006 fährt die Gruppe 2/4/5-West wiederum

sieben Läufe innerhalb Nordrhein-Westfalens. Das zweite Rennen am 6. Mai in Kamp-Lintfort wird als gemeinsam gewerteter Lauf mit der Region „Süd“ ausgetragen. Bis auf die Veränderung der vorgeschriebenen Achsbreiten in den Gruppen 2 und 4 bleibt das Reglement in

den Eckpunkten auch 2006 stabil. Insoweit können die Teilnehmer ohne weiteres auf ihr bisheriges Fahrzeugmaterial zurückgreifen.



Udo Schwellenbach setzte einen Camaro in der Gruppe 2 ein, dessen Karosserie von AMT stammt.

**Resultate Gruppe 2/4/5 (West)**  
nach 7 (von 8) gewerteten Läufen

Gruppe	1.	2.	3.	4.	5.	Punkte
<b>Gruppe 2</b>	1. Marcel Wondel	2. Ralf Christians	3. Jan Schaffland	4. Werner Bolz	5. Hans-Jürgen Eifler	625,83 599,28 583,92 514,36 477,61
<b>Gruppe 4</b>	1. Marcel Wondel	2. Ralf Christians	3. Jan Schaffland	4. Werner Bolz	5. Dieter Sommer	630,00 605,67 560,48 501,51 470,54
<b>Gruppe 5</b>	1. Marcel Wondel	2. Ralf Christians	3. Werner Bolz	4. Jan Schaffland	5. Stephan Bolz	630,00 611,22 567,17 480,33 446,00

Weitere Informationen, Fotos und die detaillierten Ergebnisse finden sich unter:  
www.rennserien-west.de