



Big Family



3 Tage, 5 Klassen, 1 Event

Mit mehr als 100 Rennen in der Saison 2009/2010 untermauerte die LRP-HPI-Challenge auch im elften Jahr ihres Bestehens den Anspruch auf eine der erfolgreichsten Rennserien Deutschlands. Den gelungenen Abschluss einer ereignisreichen Saison bildete vom 30. Juli bis 01. August 2010 die Deutsche Meisterschaft beim Wiesbadener-Minicar-Club (WMC) Wiesbaden, der als ausrichtender Verein eine große Herausforderung angenommen hatte.

Text und Fotos:
François Legrand

Bereits im Vorfeld zeichnete sich eine hohe Beteiligung ab, sodass der traditionsreiche Club aus dem Rhein-Main-Gebiet etliche Vorbereitungen für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung zu erfüllen hatte. Rechtzeitig zum Beginn des Mega-Events präsentierten Michael Kirchner und sein Team den Teilnehmern eine hervorragend organisierte Infrastruktur. Die fast 200 Teilnehmer aus ganz Deutschland wurden von einer gut präparierten Strecke mit großzügigem Fahrerstand empfangen. Obwohl ursprünglich als reine Verbrennerstrecke konzipiert, zeigte sich, dass die Bahn dank des neu gestalteten Infields auch für Elektro-Modelle im Maßstab 1:10 bestens geeignet war.

Volles Programm

Wie in den Jahren zuvor, nutzten viele Fahrer auch dieses Mal die Möglichkeit des freien Trainings in der Woche vor dem offiziellen Beginn der Veranstaltung. Freitags waren dann fast alle Teilnehmer eingetroffen, sodass sich im freien als auch kontrollierten Training stets zwölf Piloten bis spät in den Abend mit der Bahn vertraut machten. Nach einer weiteren Trainingssession am Samstagmorgen folgten schließlich bei Sonnenschein und idealen Rennbedingungen vier Vorlaufdurchgänge, von denen die zwei besten in Addition gewertet wurden.

Den Höhepunkt bildeten schlussendlich die Finalläufe am Sonntag, die in allen fünf Klassen, auch in den untersten Finalen, dreimal gefahren wurden. Nachdem es in der Nacht zum Sonntag geregnet hatte, plagten sich die ersten Gruppen noch mit feuchten Bahnverhältnissen. In der Folge setzte sich aber zunehmend die Sonne durch, sodass der wesentliche Teil des Rennens, bei dem die neuen Deutschen Meister ermittelt wurden, unter besten Voraussetzungen erfolgte.

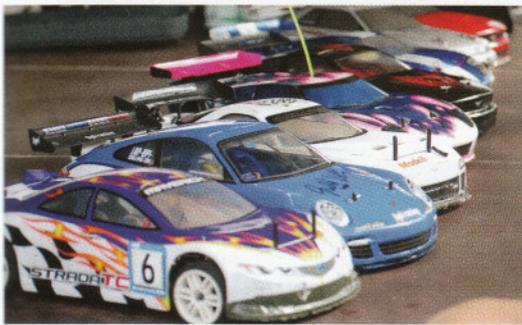
Dank der tadellosen Organisation und einem straffen Zeitplan, konnte die gebührende Siegerehrung eine halbe Stunde früher als geplant durchgeführt werden. Den Abschluss bildete die ausgedehnte Tombola, bei der jeder Teilnehmer einen Preis erhielt. Insgesamt wurden seitens LRP Sachpreise und Gutscheine im Wert von rund 20.000 Euro vergeben.

Pure Action

Selten war ein Rennwochenende so spannend. Durch alle Klassen hinweg wurde toller RC-Car Sport geboten, bei dem die Entscheidung nicht selten auf den letzten Metern in packenden Zweikämpfen fiel. Ein besonderes Highlight war die fahrerische Demonstration der Champions Klasse. Mit welcher Präzision die



Die bestens vorbereitete Piste des WMC Wiesbaden erwies sich als würdiger Austragungsort der LRP-HPI-Challenge DM



Die unterschiedlichen Karosserien der Rookie-Challenge stellen eine willkommene Abwechslung zum Einerlei der anderen Klassen dar

Piloten ihre unglaublich schnellen Modified Modelle, meist angetrieben von 4-Turns-Brushlessmotoren, um den Kurs zirkelten, war eine wahre Augendweide.

Ronald Völker, mehrfacher Europameister und Vizeweltmeister erreichte auf der Geraden 112 Kilometer in der Stunde und steuerte seinen LRP gepowerten Yokomo mit zwei nahezu zeitgleichen Siegen auf den ersten Platz. Ihm folgte der frisch gebackene Hot Bodies Team-Fahrer Freddy Südhoff, der als Top-Qualifier ins Rennen startete, sich letztlich aber dem Yokomo-Fahrer geschlagen geben musste. Den dritten Platz sicherte sich mit einer konstanten Leistung der XRAY-Pilot Steffen Leinburger.

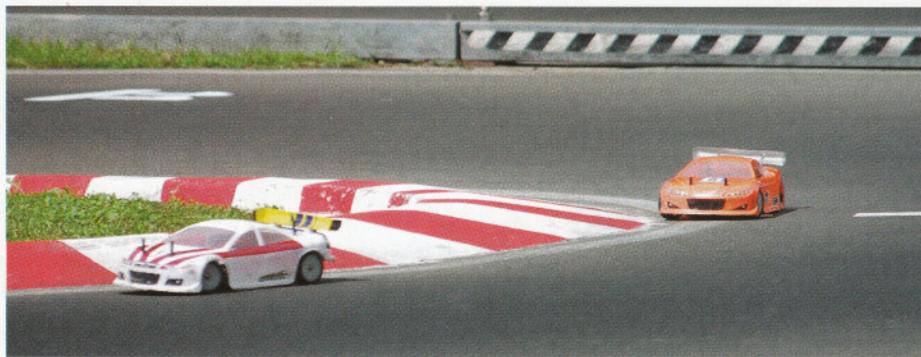
Erster

In der Rookie-Klasse, die für mehr Chancengleichheit erstmals mit dem S10 Blast-Motor von LRP unterwegs war, konnte Oliver Keim seine Pole-Position in drei ungefährdete Siege umwandeln und damit den ersten DM-Titel des Wochenendes einfahren. Ihm folgten Christian Hofmann und Tim Abendroth auf den Plätzen zwei und drei.

Bei den Classic-Fahrern sorgte Alex Piperato für eine kleine Sensation, indem er seinen HPI Cup Racer im Porsche 911RS-Look auf die Pole stellte und die sonst überlegenen HB Cyclone S Chassis einbremste. Auf Position zwei folgte mit hauchdünnem Abstand der sichtlich enttäuschte Thorsten Zorn und auf drei Mat-



Ronald Völker (1), Freddy Südhoff (2) und Steffen Leinburger (3) hießen die Sieger der Champions Challenge, die beeindruckenden RC-Car-Sport mit Spitzengeschwindigkeiten bis 112 Kilometer in der Stunde boten



Selten wurden so viele spannende Positionskämpfe in allen Klassen wie bei dieser DM geboten

tias Poggensee. Alex ließ sich auch in den Finalen nicht die Show stehlen und spendierte dem Cup Racer den ersten DM-Titel in der Geschichte der LRP-HPI-Challenge. Thorsten und Matthias bestätigten ihre Vorlaufplatzierungen.

Pole-Setter

Die spannendste Entscheidung des Tages fiel in der Klasse 17,5T. Alexander Maisch, der die Vorläufe dominierte und auf Pole stand, musste wegen einem technischen Defekt im ersten Finale zusehen und den Sieg so kampflös Florian Wagner vor Michael Spiering überlassen. Im zweiten Durchgang siegte Alex knapp vor dem gut aufgelegten Michael Spiering. Die Entscheidung musste im letzten Finale fallen, das sich zu einem echten Krimi entwickelte. Zwar konnte Alex Maisch seine erste Position lange verteidigen, doch Michael Spiering war mit seinem Corally sehr schnell unterwegs und kämpfte sich in einer fantastischen Aufholjagd bis in den Windschatten von Alex vor. Kurz vor Rennende setzte er sich an die Spitze und gewann das letzte Finale dieser Klasse. Alex und Michael waren damit punktgleich, doch das bessere Einzelergebnis entschied den DM-Titel zugunsten von Michael Spiering. Der Vizetitel ging somit an den sehr enttäuschten Alexander Maisch. Florian Wagner konnte auf seiner Hausstrecke durch einen „Einser“ im ersten und einen „Dreier“ im zweiten Lauf den letzten Podestplatz für sich entscheiden.

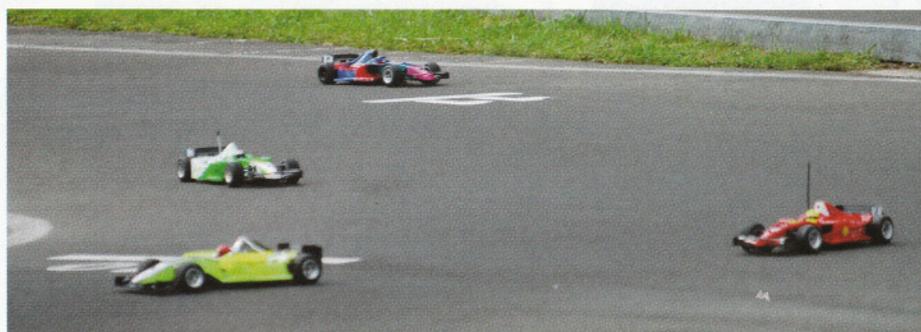
Äußerst schnell waren auch die Teilnehmer der Stock-Klasse unterwegs. Aufgrund der stetigen Optimierung der Reglerprogramme werden hier mit einem relativ simplen 13,5-Turns-Motor Geschwindigkeiten bis zu 85 Stundenkilometer erreicht. Diese Entwicklung ist im Hinblick auf das Wettrüsten und die sinkenden Startzahlen durchaus kritisch zu bewerten. Trotz allem



Vom Fahrerstand aus hatten alle Teilnehmer einen guten Überblick über die Strecke



Ein Highlight war die Einführungsrunde der Formel Challenge hinter dem „Polizei“ Fahrzeug vor dem anschließenden 20-Minuten-Finale



Die Formel-Klasse bei der Challenge erfreut sich zunehmender Beliebtheit



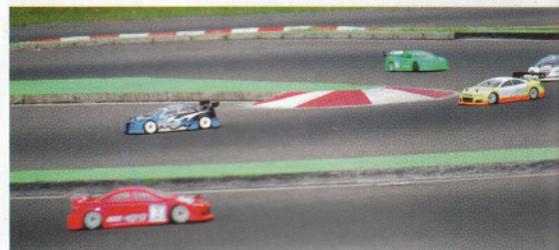
Angesichts der zahlreichen Teilnehmer herrschte im Fahrerlagerzelt stets reges Treiben

waren 50 Teilnehmer am Start. Verdienter Sieger wurde Daniel Horn vor Kevin Blume und Anton Sobota, der von Position acht kommend, drei prächtige Läufe absolvierte und sich den letzten Podiumsplatz sicherte.

Siegreich

Last but not least wurde das Finale der Formel-Klasse über 20 Minuten gestartet, das, wie alle anderen Läufe mit zwölf Fahrzeugen durchgeführt wurde. Hier entschied nicht nur die Schnelligkeit über Sieg oder Niederlage, sondern auch die Taktik. Schließlich galt es, das richtige Tempo zu finden, um am Ende nicht mit einem leeren Akku vor der Ziellinie stehen zu bleiben. Am besten bewältigte dies Pole-Man Karsten Bartsch, der mit einem souveränen Vorsprung von zwei Runden den erstmals vergebenen DM-Titel in der Formel-Klasse gewann. Platz zwei belegte Karsten Bruche, der von

Position vier aus seinen Ferrari mit beherzter Fahrweise verdient zum Vizemeistertitel pilotierte. Auf Platz drei folgte David Brandt, der sich gegenüber dem Vorlaufergebnis um zwei Plätze verbessern konnte.



Die sehr gut präparierte Strecke machte das Rennen zu einer gelungenen Veranstaltung

„Wir halten unsere Strecke stets attraktiv“ Interview mit Michael Kirchner

Michael Kirchner ist 1. Vorsitzender des WMC Wiesbaden und war somit maßgeblich an der Organisation der Meisterschaft beteiligt. Mit CARS & Details sprach er über den Verlauf der Veranstaltung und seine Pläne für die Zukunft.

CARS & Details: Herr Kirchner, sind Sie mit dem Verlauf der Veranstaltung zufrieden?

Michael Kirchner: Eigentlich schon. Das Wetter hat, bis auf eine kleine Ausnahme am Sonntag hervorragend mitgespielt. Wir hatten weder technische, noch organisatorische Probleme und seitens der Teilnehmer gab es keine Beschwerden. Außerdem konnten wir unseren ohnehin sehr straffen Zeitplan am Sonntag nochmals etwas lockern.

CARS & Details: Wann haben Sie mit der Planung der Veranstaltung begonnen und wie viele Helfer sind im Einsatz?

Michael Kirchner: LRP hatte kurz nach dem Challenge-Lauf im vergangenen Jahr die Anfrage zur Ausrichtung der DM an uns gerichtet. Wir waren darüber sehr erfreut und haben im Herbst 2009 die ersten Gespräche

»Elektro wird bei uns erst seit zwei Jahren gefahren.«

zur Organisation mit den Verantwortlichen von LRP geführt. Die konkreten Aufbauarbeiten laufen seit rund zwei Wochen, wobei wir dieses Wochenende von rund 30 Personen unterstützt wurden.

CARS & Details: War dies die größte Veranstaltung, die der WMC Wiesbaden bisher veranstaltet hat?

Michael Kirchner: Unser Verein gehört zu den ältesten in Deutschland und hat schon zahlreiche große Rennen, wie zum Beispiel die WM-Revange 1:8 1979 und 1983 sowie die DM 1:8 im Jahr 2000 ausgetragen. Angesichts von mehr als 200 Teilnehmern und den umfangreichen logistischen Vorbereitungen, ist diese DM aber tatsächlich unsere größte Veranstaltung. Dies gilt im Übrigen auch für die Kosten, die sich zurzeit auf rund 12.000,- Euro belaufen.

CARS & Details: Wird der WMC Wiesbaden in Zukunft mehr Elektro-Rennen ausrichten?

Michael Kirchner: Unser Verein war bislang ein traditioneller Verbrenner Club. Elektro wird bei uns erst seit zwei Jahren gefahren. Wir haben seither viele neue Mitglieder gewonnen, sodass sicherlich auch weitere Veranstaltungen folgen. Für kommendes Jahr steht aktuell nur die EM 40+ Nitro 1:8 und Scale auf dem Programm. Außerdem braucht unser Team eine kleine Verschnaufpause.

CARS & Details: Wie stellen Sie sich die Zukunft des Vereins vor?

Michael Kirchner: Wir haben in den vergangenen Jahren viel getan und investiert, um unsere Rennstrecke attraktiv zu halten. Die Piste wurde neu asphaltiert und das Infield neu gestaltet. Darüber hinaus wurde das Fahrerlager modernisiert und der Fahrerstand komplett überholt. Was uns noch fehlt, sind größere sanitäre Anlagen mit einer Duschgelegenheit. Mal sehen, ob wir dieses Ziel finanziell stemmen können.





„Die Herausforderung hervorragend bewältigt“ Im Gespräch mit Stefan Köhler

Stefan Köhler ist Mitglied der Geschäftsleitung der Firma LRP electronic und verantwortlich für die LRP-HPI-Challenge. Für CARS & Details beantwortete er Fragen zu LRP-HPI-Challenge.

CARS & Details: Herr Köhler, wie beurteilen Sie den Verlauf dieser DM sowie die Organisation durch den WMC Wiesbaden?

Stefan Köhler: Ich bin sehr zufrieden. Die Veranstaltung ist absolut problemlos verlaufen und sowohl die Strecke als auch die gesamte Infrastruktur waren bestens vorbereitet. Bei mehr als 200 Teilnehmern ist das keine Selbstverständlichkeit. Eine solche Großveranstaltung zu bewältigen, ist eine riesige Herausforderung, die der WMC Wiesbaden hervorragend bewältigt hat.

CARS & Details: Wie werden die aktuell fünf Klassen der LRP-HPI-Challenge angenommen?

Stefan Köhler: Fünf unterschiedliche Klassen pro Rennen stellen sicherlich jeden Veranstalter vor eine große Aufgabe. Dennoch, das Reglement für die Saison 2010/2011 wird nur im Detail geändert und die fünf Kategorien bleiben erhalten. An den Klassen Stock, 17,5T und Classic gibt es nichts zu rütteln und Rookie muss alleine schon wegen der Jugendförde-

»Die sich stetig ändernden Turboprogramme der Fahrregler sind in der Stock-Klasse effektiv ein Problem, was sich auch bei den Teilnehmerzahlen bemerkbar macht.«

rung bleiben. Und die Formel-Klasse sollte man aus unserer Sicht nicht unterschätzen. In einigen Gegenden haben wir bereits starke Fahrerfelder und wir hoffen, dass andere Regionen folgen werden.

CARS & Details: Wie würden Sie die aktuelle Entwicklung der LRP-HPI-Challenge bewerten und welche Änderungen planen Sie für die Zukunft?

Stefan Köhler: Prinzipiell sind wir sehr zufrieden, denn auch im elften Jahr der Rennserie haben wir bei der DM einen neuen Rekord beim Starterfeld aufgestellt. Doch auch im Bezug auf die durchschnittliche Teilnehmerzahl pro Rennen konnten wir uns von 29 auf 34 Fahrer steigern. Unser Engagement richtet sich darauf, die LRP-HPI-Challenge auch weiterhin so attraktiv wie möglich zu gestalten. Wie bereits angekündigt, wird es ab Mitte nächsten Jahres neue Motoren für alle Brushless-Klassen geben. Wir sind aber noch am testen, sodass ich im Moment noch keine genauen Informationen geben kann.

CARS & Details: Sehen Sie die Chancengleichheit durch die Veränderungen auf dem Regler- und Motorensektor gefährdet?

Stefan Köhler: Die sich stetig ändernden Turboprogramme der Fahrregler sind in der Stock-Klasse effektiv ein Problem, was sich auch bei den Teilnehmerzahlen bemerkbar macht. Allerdings haben wir noch keine zweckmäßige Lösung gefunden. Wir wollen erst einmal abwarten, welchen Weg der DMC geht. In den anderen vier Klassen sind die Regler ja schon länger vorgeschrieben, das wird sehr gut angenommen, wie man an den Starterzahlen sieht.

CARS & Details: Könnten Sie sich vorstellen eine neue Serie, zum Beispiel eine Offroad Challenge zu organisieren?

Stefan Köhler: Grundsätzlich ja, aber es gibt noch keine konkrete Planung. Eine Offroad-Challenge, die sich sicherlich auf Elektro-Modelle beschränken würde, wäre eine tolle Sache. Allerdings bringt dies viel Arbeit mit sich und uns fehlt derzeit schlichtweg noch die Manpower, um eine neue Challenge-Serie in ähnlich hoher Qualität zu bewältigen.

CARS & Details: Wird es auch weiterhin Klassen geben, in denen keine LiPo-Akkus zum Einsatz kommen?

Stefan Köhler: Zumindest in der Formel-Klasse wird es bei den konventionellen LRP-NiMh-Zellen bleiben. Wir haben einiges getestet, aber es ist technisch nicht realisierbar, der Aufwand wäre einfach zu groß. Im Übrigen werden wir auch weiterhin den Einsatz von LiPo-Ladesäcken nicht vorschreiben, da wir bisher gute Erfahrungen gemacht haben. Außerdem sind wir der Meinung, dass ohne Ladetasche ein sich abahnendes Problem schneller zu erkennen ist.

