

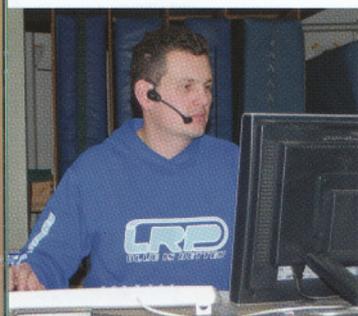


Neujahrsempfang Top Facility



Text und Fotos: François Legrand

Der MCRT Schaafeheim war Ausrichter des ersten Laufs der LRP-HPI-Challenge des Jahres 2010 und somit des insgesamt neunten Rennens der aktuellen Saison in der Gruppe Mitte. Stolze 78 Fahrer fanden trotz Schnee und widriger Straßenverhältnisse den Weg nach Schaafeheim, einer kleinen Gemeinde, die etwa 30 Kilometer östlich von Darmstadt gelegen ist. Entlohnt für die teilweise bis zu 250 Kilometer entfernte Anreise wurden die Piloten mit einer weitläufigen und technisch anspruchsvollen Strecke auf rund 450 Quadratmeter Nadelfilz, die in der großen Sporthalle ebenso Platz fand wie das ausgedehnte Fahrerlager.



Alex Olah hatte das Rennengeschehen stets im Griff und sorgte für einen reibungslosen Ablauf

Wie bei fast allen RC-Car-Rennen nutzten zahlreiche Teilnehmer bereits samstags die Gelegenheit, um auf der ungewöhnlich großen Hallenstrecke zu trainieren. So starteten am Sonntag nach einer kurzen Trainingssession je drei Vorläufe in den Klassen Rookie, Classic, 17.5T, Stock und Formel 1. Die erfreulich große Zahl von fast 90 Nennungen erforderte allerdings seitens der Rennleitung einen straffen Zeitplan, der aber durchgezogen werden konnte, ohne dabei die eine oder andere kleine Verspätung eines Fahrers außer Acht zu lassen.

Heiße Phase

Bei den Rookies setzte sich von der Pole-Position aus Oliver Keim durch, der auch alle drei Finaldurchgänge vor Marcel Geibel für sich entscheiden konnte. Der letzte Platz auf dem Treppchen ging an Ekrem Albach, der sich, von Position sieben kommend, bis auf den dritten Rang vorarbeiten konnte. Schnellster der 14 gestarteten Classic-Fahrer nach den Vorläufen war Seriensieger Thorsten Zorn vor Andre Englert und Erwin Kruse. In den drei Finals konnte sich nach hartem Fight Andre vor Thorsten und Routinier Erwin durchsetzen.



Neu bei der Challenge sind die Fahrzeuge der Klasse Formel 1, die sich sehr gut präsentierte

Das gleiche Bild zeigte sich in der 17.5er-Klasse, die mit 24 Startern wie so oft das meiste Interesse fand. Während Stefan Köhler nach den Vorläufen noch auf Position eins stand, wurde in den Finalrunden seine Siegesserie durch Gastfahrer Patrick Gassauer unterbrochen. Platz drei ging an Patrick Garbi, der damit seine Position aus den Vorläufen bestätigte.

Die Klasse Stock wurde von XRAY-Fahrer Matthias Lang dominiert, der sich seine Pole-Position aus den Vorläufen nicht mehr nehmen ließ. Stefan Kruse, von

ROOKIES

1. Oliver Keim
2. Marcel Geibel
3. Ekrem Albach

CLASSIC

1. Thorsten Zorn
2. Andre Englert
3. Erwin Kruse

17.5T

1. Patrick Gassauer
2. Stefan Köhler
3. Patrick Garbi

STOCK

1. Matthias Lang
2. David Ehrbar
3. Stefan Kruse

FORMEL 1

1. Stefan Köhler
2. Olaf Engelmann
3. Florian Wagner



Die Sieger der Klasse Rookie – Oliver Keim – siegte vor Marcel Geibel und Ekrem Albach



Die Classic-Erstplatzierten hießen Thorsten Zorn, Andre Englert und Erwin Kruse



Matthias Lang hielt David Ehrbar und Stefan Kruse in der Stock-Klasse in Schach und sicherte sich somit den Sieg



In der neu zugelassenen Klasse Formel 1 siegte Stefan Köhler vor Olaf Engelman und Florian Wagner



In der Klasse 17.5T hatte Patrick Gassauer vor Stefan Köhler und Patrick Garbi die Nase vorn

Platz zwei startend, hätte durchaus die Möglichkeit gehabt, mit seinem Hot Bodies Cyclone TC an Matthias vorbei zu fahren. Doch mehrere kleine Fahrfehler führten letztlich zu Gesamtrang drei, während sich David Ehrbar um eine Position auf Platz zwei verbessern konnte. Den Tagesabschluss bildete das 20-minütige Rennen der Formel 1, bei dem zehn Fahrer starteten. Das von zahlreichen Zwischen- und Ausfällen geprägte Endurance-Rennen gewann Stefan Köhler vor Olaf Engelman und Florian Wagner. Polesetter Dai Sakaguchi musste nach langer Führung seine Siegesambitionen aufgrund eines technischen Defekts begraben und sich mit Platz neun begnügen.

Zeit für Neues

Dai Sakaguchi hatte den neuen Tamiya TRF416X im Gepäck, allerdings hatte er den Nachfolger des aktuellen Weltmeistermodells noch nicht im Einsatz. Das neue Chassis wurde speziell für die Verwendung von LiPo-Akkus überarbeitet und in zahlreichen Details verbesser-

sert. Das Ergebnis sollte ein gutmütigeres Fahrverhalten bei gleichem Speed sein. Patrick Gassauer zeigte eine neue Version der Team Orion-Brushlessmotoren. Das neue Triebwerk, das bislang nur wenigen Teamfahrern zur Verfügung stand, ist mit neuen Komponenten bestückt, die eine konstante Power bei niedrigeren Betriebstemperaturen versprechen. Außerdem gibt es von Team Orion ein Rotoren-Set, mit denen sich die Charakteristik des Motors auf die jeweilige Piste anpassen lässt. Im Wettbewerb selbst waren die bekannten Chassis von Hot Bodies und XRAY zu sehen.

Doch auch weniger verbreitete Modelle wie der Mi4 von Schumacher, der Photon von Top Racing und der TC5 von Asso wurden recht erfolgreich eingesetzt. Vor allem in der 17.5er-Klasse konnte Patrick Gassauer mit einem ungefährdeten Sieg das Potenzial des TF5 Stallion von Kyosho untermauern. Bei den LiPo-Akkus vertrauen die meisten Fahrer auf 40C-Packs von VTEC/LRP und GM-Racing, während seitens der Regler größtenteils LRP-Speedos eingesetzt wurden, was letztlich auch mit dem Challenge-Reglement zusammenhängt. Das neue CPX-Komplettset von LRP, das auf Teppich vorgeschrieben ist, hat sich indes bestens bewährt und gefällt vor allem durch seinen gleichbleibenden Griff auch über mehrere Rennen hinaus. Mit der Siegerehrung und der üblichen Tombola der LRP-HPI-Challenge endete das erste Rennwochenende des neuen Jahres. ■

In der Classic-Challenge kann jeder endlich mal Muscle-Cars fahren



Der neue Modified-Motor von Team Orion wurde von Patrick Gassauer vorgestellt