



FULLSPEED IN WIESBADEN

11. Deutsche Meisterschaft LRP-HPI-Challenge

Zum 11. Mal fand die Deutsche Meisterschaft der LRP-HPI-Challenge statt. Ein Markenpokal, der immer mehr Zuspruch findet. Austragungsort war die Rennstrecke des WMC Wiesbaden. Eine Strecke mit sehr viel Vollgasanteil, da hier eher Verbrenner gefahren werden. Seit 2008 werden dort aber auch Rennen im Elektrobereich veranstaltet, eine gute Entscheidung: denn das Challenge-Team wählte diese Strecke für die Challenge-DM aus.

Organisation

Die ganze Woche vor dem Rennen waren mindestens 10 Vereinsmitglieder vor Ort, um die Camper in Empfang zu nehmen und alles Nötige zu veranlassen, so dass alle ihren Platz bekamen. Am Rennwochenende versahen bis zu 30 Mitglieder und Angehörige ihren Dienst an der Strecke, schließlich wollten 198 Fahrer plus Anhang und Zuschauer versorgt sein. Es gab immer frischen Kaffee und andere Getränke, reichlich zu essen und jederzeit einen Ansprechpartner vom Verein. Im Gespräch mit Michael Kirchner stellte sich heraus, dass dieser Event der größte seit Bestehen des Vereins (gegründet 1978) war. Michael Kirchner meinte auch, dass die Kapazität der Parkplätze und die Campingmöglichkeiten absolut ausgereizt waren. In jedem Fall war alles super gemacht und bestens organisiert, was einige Stimmen der angereizten Fahrer bestätigten.

Training und Vorläufe

Schon am Montag waren fleißige Racer an der Rennstrecke in Wiesbaden. Am Mittwoch konnte man das Regenauto testen oder die eigenen Verpackungskünste, der Donnerstag war gemischt, was das Wetter anging. Da schon viele Fahrer angereist waren, kam ein sehr gutes Trainings-Konzept des WMC Wiesbaden zum Tragen: Die Wiesbadener haben eine Tafel mit mehreren Reihen kleiner Hüllen. Vorne wurde eine Trainingszeit eingetragen und dahinter konnten die Fahrer ihre Karte einstecken und somit einen Trainingslauf buchen. Bis zu 12 Autos wurden gleichzeitig auf der Strecke zugelassen. Für die Stockklasse wurden extra Zeiten markiert, damit die schnellen Autos nicht mit den langsameren kollidieren und so jeder zu einem weitestgehend entspannten Training

kam. Am Freitag gab es dann Training in Gruppen und jeweils eine Liste mit den besten drei zusammenhängenden Runden der einzelnen Fahrer. So konnte man sich in etwa ausmalen, wo man gerade stand.

Der Samstag galt den Vorläufen. Frühmorgens war noch die Möglichkeit gegeben zu trainieren, dann gab es die Fahrerbesprechung. Danach ging es los. Gemäß der Einteilung der Trainingsgruppen wurden die Vorläufe ausgetragen.

Die Finalläufe...

... wurden alle dreimal gefahren, von A bis G, mit Ausnahme der Formel-Klasse, hier gab es wie vorgesehen ein 20-Minuten-Rennen. Die Wetterprognosen stimmen leider all zu oft. In der Nacht von Samstag auf Sonntag gab es Regen und so war die Strecke natürlich völlig nass. Einige Fahrer testeten noch ihr Regenfahrzeug und Setup, bevor es dann losging. Die Klasse Rookie stellte 12 Fahrer, darunter auch eine Frau (Stephanie Hohls, Platz 9). Oliver Keim siegte in allen drei A-Finalläufen und wurde somit Deutscher Meister Rookie, gefolgt von Christian Hofmann als Vizemeister und Tim Abendroth auf Platz 3.

Die Classicfahrer waren mit insgesamt 31 Fahrzeugen am Start. Einige Cupracer wurden dieses Mal eingesetzt, Alex Piperato gewann zwei von drei Finalläufen mit seinem Porsche RSR auf einem HPI Cup-Racer – und wurde somit Deutscher Meister 2010. Thorsten Zorn und Matthias Poggensee waren zwar immer nah am Fahrzeug von Alex, hatten aber keine echte Chance, daran vorbei zu gehen. Thorsten Zorn wurde Vizemeister und Matthias kam auf Platz drei. Das B-Finale wurde auch von einem



Siegreich in der Klasse Champions (von links): Freddy Südhoff, Ronald Völker und Steffen Leinburger

Schon fast fertig aufgebaut: Der Hot Bodies TCX von Martin Kruse



TECH-CHART 17,5

Platz	Name	Chassis	Karosserie	Motor	Regler	Sender	Empfänger	Servo	Akku
1	Michael Spiering	Corally RDX PHI 09	HB MPS	LRP Vector X11 17,5	LRP Spherer Comp.	Kopropro Helios EX10	Kopropro	Graupner 8417	GM 5.400 50C
2	Alexander Maisch	Kyosho TF5	HB MPS	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere TC-Spec	Kopropro Helios EX10	Kopropro	Futaba 9550	Orion 5.400 45C
3	Florian Wagner	Xray T3	Mazda 6	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Sanwa M11 2,4 GHz	Sanwa	Orion VDS 1009	Orcan 5.900 50C
4	Stefan Köhler	Hot Bodies TCX	HB 09x	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP 5.900 50C
5	Matthias Keding	Hot Bodies TC	HB 09x	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Sanwa M11 2,4 GHz	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP 5.900 50C

TECH-CHART CLASSIC

Platz	Name	Chassis	Karosserie	Motor	Regler	Sender	Empfänger	Servo	Akku
1.	Alex Piperato	HPI Cup Racer	Porsche 911 RSR	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
2.	Thorsten Zorn	HB Cyclone S	Corvette	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Spektrum DX3S	Spektrum	Kopropro 2431	LRP Lipo 5.900 50C
3.	Matthias Poggensee	HB Cyclone S	Camaro	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Futaba T3 PK DSM	Spektrum	Futaba 9550	LRP Lipo 5.900 50C
4.	Florian Schimm	HB Cyclone S	Camaro	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Futaba T3 PK DSM	Futaba	Futaba 9551	LRP Lipo 5.900 50C
5.	André Engler	HB Cyclone S	Mustang	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere TC-Spec.	Futaba 3P]	Futaba	Futaba	GM 5.000

TECH-CHART CHAMPIONS

Platz	Name	Chassis	Karosserie	Motor	Regler	Sender	Empfänger	Servo	Akku
1.	Ronald Völker	Yokomo BD5	Protoform	LRP Vector X12 4,0T Octa	LRP SXX V2	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
2.	Freddy Südhoff	Hot Bodies TCX	Protoform Speed 6	LRP Vector X12 4,0T Octa	LRP SXX V2	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
3.	Steffen Leinburger	Xray T3	Protoform Mazda 6	LRP Vector X12 5,0T Octa	LRP SXX V2	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
4.	Marcel Geiger	ACE/HB Cyclone TC	Protoform Speed 6	LRP Vector X12 4,0T Octa	LRP SXX V2	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
5.	Dominik Fleischmann	Hot Bodies TCX	Protoform LTC	LRP Vector X12 5,5T Octa	LRP SXX V2	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
6.	Daniel Sartorius	Xray T3	Protoform LTC	LRP Vector X12 4,0T Octa	LRP SXX	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
7.	Stefan Brück	Kyosho TF6	Protoform LTC	LRP Vector X12 4,0T Octa	LRP SXX	Sanwa M11 2,4 GHz	Sanwa	Futaba 9550	LRP Lipo 5.300 40C
8.	Daniel Bratzler	Tamiya 416x	Protoform Speed 6	LRP Vector X12 4,0T	LRP SXX	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
9.	Daniel Sieber	Hot Bodies TCX	Protoform LTC	LRP Vector X12 4,0T	LRP SXX V2	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
10.	Max Unterwenger	Tamiya 416x	Protoform Speed 6 LW	LRP Vector X12 4,5T Octa	Speed Passion GT3 Pro	Sanwa M11	Sanwa	Graupner 8418	LRP Lipo 5.300 40C



Technik

Fast alle Hersteller haben im Laufe des Jahres ihre neuen „Schätzchen“ oder Fahrzeug-Updates vorgestellt. Hot Bodies entwickelte sehr lange am neuen Chassis, die Auslieferung begann im August. Hier in Wiesbaden konnte man die ersten Exemplare des neuen Hot Bodies TCX bewundern. An der Rennstrecke wurden fünf Stück davon zusammengebaut und auch gleich eingesetzt. Ein wirklich schönes Modellbau-Projekt ist der ACE, den Anton Sobota auf den dritten Platz in Stock pilotierte. Die untere Hälfte des Chassis ist eine Eigenentwicklung von Carsten Anghel (also die Chassisplatte, die unteren Aluteile und Motorhalter). Kegeldiffs werden immer beliebter, sie sind haltbarer als Kugeldiffs und mit unterschiedlichem Öl auch „einstellbar“. Die Stromabgabe der Lipos liegt nun bei 50C und die Kapazität ab 5.400 mAh, letztes Jahr waren 40C das Maß der Dinge. Auch das gab es: Ein Teilnehmer hatte sich für sein Chassis eine Starrachse gebaut, die laut Reglement in dieser Klasse nicht erlaubt ist – er wurde von der Veranstaltung ausgeschlossen.

Cup-Racer gewonnen: Guido Mamat siegte in zwei von drei Läufen mit seinem Porsche. Das C-Finale gewann Stefan Kulbach.

Das größte Fahrerfeld stellte die Klasse 17,5 Turn mit 83 Fahrern. Hier möchte ich die sehr spannenden A-Finalläufe etwas genauer beschreiben. Alexander Maisch war TQ im A-Finale. Er kam im ersten Lauf nur etwa 10 Meter weit, denn das Sensorkabel zwischen Motor und Regler war defekt. Florian Wagner setzte sich nach nicht mal einer gefahrenen Runde an die Spitze, dicht gefolgt von Stefan Köhler. Matthias Keding und Michael Spiering waren auf drei und vier. So zog die Prozession über die Hälfte des Rennens unverändert ihre Bahn. Matthias Keding machte einen kleinen Fehler, den Michael Spiering nutzte, um auf Drei vorzufahren. Jetzt holte er auf Stefan Köhler auf und überholte diesen etwa zwei Minuten vor Schluss. In dieser Reihenfolge kamen die Fahrer auch über die Ziellinie. Der zweite Lauf war ähnlich spannend. Alexander Maisch konnte diesmal auch antreten, das Problem an der Elektronik wurde

beseitigt. Michael Spiering ging schon in der ersten Runde an Bernd Hasselbring vorbei und nahm die Verfolgung auf. Über lange Strecken gab es nichts nennenswertes, dann, drei Minuten vor Schluss, war Michael sehr knapp hinter Alexander und machte mächtig Druck. Der Akku von Michael hatte noch ordentlich Power und so versuchte er, vor dem Fahrerstand innen vorbei zu gehen an Alex. Es gab eine Berührung und Michael war vorne. Kurz darauf musste er sich hinter Alex einreihen auf Anweisung der Rennleitung. Diese Entscheidung hätte ich nicht treffen wollen, aber es sind Momentaufnahmen, in denen es zu entscheiden gilt. Am Ende der letzten Runde gab es dann noch mal den Versuch eines Angriffs von Michael, der aber nichts mehr brachte. So siegte Alexander vor Michael und Florian.

Podestkämpfe

Der dritte Lauf war somit der entscheidende für die Meisterschaft. Nach zwei Runden konnte Michael Spiering an Bernd Hasselbring

TECH-CHART FORMEL 1

Platz	Name	Chassis	Karosserie	Motor	Regler	Sender	Empfänger	Servo	Akku
1.	Karsten Bartsch	HPI Formula Ten	Typ 014C	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Kopropro Helios EX10	Kopropro	Sanwa WEX ERS	LRP Hyper Pack 4.200
2.	Karsten Bruche	HPI Formula Ten	Typ 016C	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Sanwa M8	LRP	Sanwa WRZ	LRP Hyper Pack 4.200
3.	David Brandt	HPI Formula Ten	Typ 014C	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Futaba T3 PK	Futaba	Kopropro PDS-2413	LRP Hyper Pack 4.200
4.	Thomas Lanwert	HPI Formula Ten	Typ 016C	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere Comp.	Sanwa M11 2,4 GHz	Sanwa	Savox SC-1251	LRP Hyper Pack 4.200
5.	Dirk Lante	HPI Formula Ten	Typ 016C	LRP Vector X11 17,5	LRP Sphere TC Spec.	Kopropro Helios EX10	Phaser 40 MHz	Bluebird BMS 821	LRP Hyper Pack 4.200

TECH-CHART ROOKIE

Platz	Name	Chassis	Karosserie	Motor	Regler	Sender	Empfänger	Servo	Akku
1.	Oliver Keim	Maverick Strada TC	Ford GT	LRP S10 Blast	LRP A.I. Runner	Hayabusa 2,4 GHz	Hayabusa	Sanwa Srm 102	Maverick NiMH 1.800
2.	Christian Hofmann	Maverick Strada TC	Mustang	LRP S10 Blast	LRP A.I. Runner	Sanwa MX3 FHSS	Sanwa	Sanwa Srm 102	LRP NiMH 2.200
3.	Tim Abendroth	Maverick Strada TC	Lamborghini	LRP S10 Blast	LRP A.I. Runner	Spektrum DX3S	Spektrum	Sanwa Srm 102	Maverick NiMH 1.800
4.	Daniel Anthes	Maverick Strada TC	Mazda RX7	LRP S10 Blast	LRP A.I. Runner	Spektrum DX3S	Spektrum	Sanwa Srm 102	Maverick NiMH 1.800
5.	Steve Jäger	Maverick Strada TC	Strada	LRP S10 Blast	LRP A.I. Runner	Graupner XS6 Synth.	Graupner	Sanwa Srm 102	LRP NiMH 2.200

TECH-CHART STOCK

Platz	Name	Chassis	Karosserie	Motor	Regler	Sender	Empfänger	Servo	Akku
1.	Daniel Horn	Xray T3	HB 09x	LRP Vector X12 13,5	GM Genius 90 G2	Sanwa M11x	Sanwa	GM DS8421	GM 5.400 50C
2.	Kevin Blume	Xray T3	HB 09x	LRP Vector X12 13,5	GM Genius 75 G2	Spektrum DX3S	Spektrum	Futaba 9550	GM 5.400 50C
3.	Anton Sobota	ACE/HB Cyclone TC	HB MPS LW	LRP Vector X12 13,5	LRP SXX Stock Spec.	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
4.	Tony Streit	HB Cyclone TC	HB MPS	LRP Vector X12 13,5	LRP SXX Stock Spec.	Sanwa M11x	Sanwa	Sanwa SDX 801	LRP Lipo 5.900 50C
5.	Mario Brüser	Xray T3	Mazda 6	LRP Vector X12 13,5	GM Genius 120 G2	Graupner XD-6	Graupner	Graupner DS8421	GM 5.400 50C

vorbeigehen. Auch Florian Wagner und Stefan Köhler kamen an ihm vorbei. Ein leichter Crash vor der langen Geraden wirbelte alles ab Platz drei durcheinander. Noch drei Minuten waren zu fahren und Michael verkürzte den Abstand auf Alexander. Ein kleiner Fahrfehler und der Abstand war wieder größer. Noch eine Runde! Michael geht in der Kurve nach der Gegengerade innen an Alexander vorbei mit einer knappen Wagenlänge und zieht dann auf die Ideallinie. Alexander kommt ihm in die Quere und muss kurz ins Gras. Michael Spiering gewinnt diesen Lauf, als einziger mit 25 Runden, vor Alexander Maisch und Stefan Köhler. Deutscher Meister wird Michael Spiering, Vizemeister Alexander Maisch und auf Platz drei kommt Florian Wagner. Das B-Finale gewann Frank Rauch, im C-Finale war Daniel Fischer erfolgreich, Frederico Guagliano setzte sich im D-Finale durch; Christopher Buchner gewann das E-Finale, Sabrina Fischer (eine von 3 Frauen in diesem Feld) sicherte sich das F-Finale und Michael Arnold holte sich das G-Finale. In der Stockklasse gingen 50 Fahrer an den Start. Daniel Horn gewann alle drei Finalläufe und wurde somit Deutscher Meister. Dahinter kämpften noch einige Fahrer um die letzten Podiumsplätze. Letztendlich holte sich

Kevin Blume den verdienten Vize-Titel und Anton Sobota fuhr den ACE (siehe Kasten) auf einen sehr guten dritten Platz. Die B-Finalläufe waren fast schon interessanter anzusehen. Im ersten Lauf wechselte die Führung zweimal in den letzten beiden Kurven. Peter Sobota führte bis dahin dicht gefolgt von Martin Kruse, Martin geht an Peter vorbei und dann wieder Peter an Martin – spannender kann man es kaum machen! Peter Sobota gewinnt mit seinem Hot Bodies TCX (den er vor Ort erst aufgebaut hatte!) das B-Finale, im C-Finale war Christian Wehrmann siegreich und im E-Finale gewann Tobias Wiebach.

Bei den Champions gingen insgesamt zehn Fahrer an den Start. Diese Fahrzeuge erreichen eine Geschwindigkeit von bis zu 115 km/h auf der Geraden in Wiesbaden! Den ersten Lauf gewann Ronald Völker. Im zweiten Finallauf sind, als spezielle Einlage, Ronald Völker und Freddy Südhoff mit relativ hoher Geschwindigkeit durch die enge Boxengasse gefahren. Da hätten bestimmt einige ihr Fahrzeug zerstört, nicht so diese beiden Profis. Nach den drei Finalläufen stand Ronald Völker als Gesamtsieger fest, gefolgt von Freddy Südhoff und Steffen Leinburger.

Das Formelfinale bildete den Abschluss der Veranstaltung. Es gab eine Einführungsrunde mit Pace Car, dann ging es in die Startaufstellung. Nach zwanzig Minuten völliger Konzentration gewann Karsten Bartsch den Meistertitel mit zwei Runden Vorsprung vor Karsten Bruche. David Brandt, der bisher nur vier Rennen gefahren ist, kam auf den dritten Platz.

TRACK-CHECK



Info

RC-Speedway

Wiesbadener Minicar Club e.V.

www.wmc-ev.de

Länge: 260 m

Oberfläche: 0,5er Asphalt

Geeignet für: Verbrenner-Glattbahn 1:8 und 1:10 sowie Elektro

Überdachter Fahrerstand, überdachtes Fahrerlager, WC, Campingplatz, Strom



Anzeige

FÜR JEDEN ANSPRUCH

robbe Futaba



Megatech
T2PLG R6008HS
2.4 GHz M2
Nr: F2232



Megatech
T3PM MX
R6014 FS 2.4 GHz M2
Nr: F8067



Megatech
T-4 PK
2,4 GHz
Nr: F3032

robbe.com