

Challenge-Macher Stefan Köhler ist oft selbst mit dabei.

Patrick Gassauer ist einer der erfolgreichsten Challenge-Fahrer. Er wurde Europameister und mehrfach Deutscher Meister.

Eine Erfolgsstory

Die LRP-HPI-Challenge geht in die zehnte Saison

Die LRP-HPI-Challenge feiert in dieser Saison ein kleines Jubiläum. Die Challenge wird 10 Jahre alt. Für die Redaktion der AMT Grund genug zurückzublicken und einen kurzen Ausblick zu wagen.

Im Jahr 1999 fing es im bescheidenen Rahmen an. Der Startschuss fiel Ende März beim zweiten Touring-Car-Masters in Eppelheim. 59 Fahrer gingen in drei HPI-Challenge-Klassen (Mini, Sport und Pro) an den Start. Bis August nahmen insgesamt 232 Fahrer an den diversen Rennen in den einzelnen Gruppen teil.

Die erste Deutsche Meisterschaft fand nach der zweiten Saison im Jahr 2000 in Burgdorf statt. 128 Fahrer lieferten sich in den drei Klassen spannende Wettkämpfe. Die ersten Challenge-Meister waren Eberhardt Beck (Mini), Boris

Herzog (Sport) und Tobias Wiebach (Pro). Zu den insgesamt 74 Rennen in Deutschland kamen 799 Starter.

Von da an ging es mit den Teilnehmerzahlen bis zu einem ersten Höhepunkt im Jahr 2002 stetig bergauf. Zu den 99 Rennen dieser Saison reisten 910 Starter an. Danach verlor die Challenge jedoch bis zum Jahr 2005 rund ein Drittel der Starter. An den 83 Rennen nahmen nur noch 610 Fahrer. Zur Deutschen Meisterschaft in Rüsselsheim reisten 120 Fahrer an. Im Jahr davor an gleicher Stelle waren es 104. Die Challenge-Verantwortlichen zogen daraus

die Konsequenzen und überarbeiteten das Reglement gründlich. Wer die Crew um Stefan Köhler, den Challenge-Verantwortlichen bei LRP, kennt, weiß, dass dies alles andere als ein Schnellschuss war. Dem Ganzen gingen ausführliche Tests und Diskussionen voraus. Die Klasse Sport, in der zuletzt nur HPI-Chassis zugelassen waren, wurde auch für die anderer Hersteller geöffnet. Ein neuer LRP 23 Turns-Motor wurde eingeführt. Und: Für die Challenge gab es neue 24 Millimeter breite Reifen. In allen Klassen - bis auf die Challenge Super Sport - wurde der Vtec 27R eingesetzt. Diese

lösten die nicht mehr zeitgemäßen 26 Millimeter breiten HPI-Slicks ab. Die anschließende Saison gab den Machern Recht: Zu den 71 Rennen der Saison 2005/2006 kamen über 800 Fahrer. Vor allem die neue Stock-Klasse fand von Anfang an großen Zuspruch. An der Deutschen Meisterschaft 2006 in Nördlingen nahmen 135 Fahrer teil. Die Saison 2006/2007 stellte dann den vorläufigen Höhepunkt der Challenge dar. Knapp 1000 Starter zählten die Veranstalter bei insgesamt 85 regionalen Rennen. Zu den Titelkämpfen 2007 im neuen Motodrom in Andernach hatten über 200 Fahrer genannt. Wenn es zum Schluss dann 188 wurden, so bedeutete dies einen einsamen Rekord für die Challenge. Und: Zu keinen anderen Titelkämpfen – ganz gleich ob Markenpokal oder DMC-Meisterschaften – kamen in diesem Jahr mehr Teilnehmer.

Das Reglement traf von Anfang an den Geschmack der Fahrer

Die Challenge-Macher haben mit dem Reglement von Anfang an den Geschmack der Fahrer getroffen. Keine Selbstverständlichkeit für einen Markenpokal, bei dem sowohl der Zuspruch der Fahrer als auch die Werbung und der Umsatz für die eigene Marke stimmen müssen. Die LRP-HPI-Challenge war nie – wie zum Beispiel der Tamiya-Cup – eine reine Markenserie. Die schnellste Klasse, die in ihren Ursprüngen Pro hieß, stand immer für alle Fabrikate offen. Vorgeschrieben waren lediglich der Motor (ein 12-Turns-HPI-Motor), die Reifen (HPI-Slicks) und die Karosserie (von HPI). Außerdem war jegliches Tuning erlaubt. Offen war auch die Klasse HPI Mini, in der Chassis wie eben der HPI RS 4 Mini, aber auch das M-Chassis von Tamiya zugelassen waren.

Gefahren wurde dort ein 23x1 Turns-Motor von LRP, der LRP-HPI-Mini Challenge Motor. Erst später, ab dem Jahr 2003 war dann nur noch der HPI Sprint GTI erlaubt. In der Sportklasse waren zu Beginn auch noch „Keil DTM legale“ Autos wie der Yokomo K1, K2 und K3 erlaubt. Später erfolgte dann die Festlegung auf ein Chassis von HPI. In den Anfängen war das der HPI RS 4 Sport, später dann der

Der Challenge Stock-Motor wird derzeit in zwei Klassen gefahren. Er dreht 25000 Touren und leistet um die 125 Watt.



Classic-Challenge: Die neue Klasse



Chevrolet Camaro.



Ford Shelby GT 350.

Seit dem 1. November 2007 gibt es eine neue Challenge-Klasse – die Classic-Challenge. Im Mittelpunkt dieser Klasse stehen die so genannten Muscle-Cars aus der Mitte der 60er Jahre: der Ford Shelby GT 350 (1965), der Chevrolet Camaro (1968), der Plymouth AAR´Cuda und der Ford Mustang GT (1966). Nur diese 200 Millimeter breiten Karosserien sind in dieser neuen Klasse erlaubt. Und damit das Ganze auch wirklich realistisch aussieht, sind nur Radialreifen (vorne 26 Millimeter breit, hinten 31 Millimeter breit) auf Speichen-Felgen zulässig. Montiert werden dürfen die Karosserien nur auf den HPI Sprint/HPI Sprint 2 und den Hot Bodies Cyclone S. Jegliches Tuning ist verboten. Motorisiert ist die Klasse mit dem bekannten Challenge Stock-Motor, der auch in den Challenge-Klassen Sport und GTI eingesetzt wird. Die Untersetzung ist mit 1:7,8 vorgeschrieben. Die Laufdauer beträgt acht Minuten. Motorisierung, Untersetzungslimit, Bereifung und Chassiswahl deuten klar darauf hin, dass die Klasse sich in erster Linie an die „Hobbyfahrer und Einsteiger“ richtet. Angesprochen sind vor allem auch die Liebhaber dieser amerikanischen Fahrzeuge. Den Sprint haben bestimmt noch viele Challenge-Fahrer im Bastelkeller stehen. Dieses Chassis ging und geht auch als RTR-Fahrzeug und als Drift-Car über die Ladentheke, so dass es sehr verbreitet ist. In dieser Saison wird die Classic Challenge gemeinsam mit der GTI Challenge gefahren. Ausgiebige Tests haben ergeben, dass der Sprint GTI durchaus mit den besseren Chassis aufgrund des höheren Griffs seiner Bereifung und des niedrigeren Gewichts mithalten kann. Ab der Saison 2008/2009 sind die Classic-Chassis dann unter sich. /// Bernd Bohlen



Neue Regelungen werden erst nach ausgiebigen Tests – wie bei der Challenge 2007 in Luxemburg – in das Reglement eingearbeitet.



Das Challenge-Fahrerlager beim Touring Car Masters.

HPI Sprint.

Änderungen am Challenge-Reglement werden in der Regel langfristig vorbereitet und angekündigt. Meist gab und gibt es lange Übergangsfristen. Die gravierendsten Änderungen gab es in der Saison 2005/2006, in der eine neue Klasse, neue Reifen, neue Felgen und neue Karosserien eingeführt oder zugelassen wurden. Die entscheidende Verbesserung war ohne Zweifel der Wegfall der Sport-Klasse und die Einführung der für alle Fabrikate offenen Stock-Klasse, die sich dann gleich als neuer Magnet erwies.

Den Aufschwung schafften die LRP-Verantwortlichen aber nicht nur durch das neue Reglement, sondern auch durch ein gezieltes Marketing für die Challenge. So führten sie für die beiden Klassen Challenge 17T und Challenge Stock ein so genanntes Starterkit ein, das zu einem günstigen Preis die wichtigsten Teile enthält – eine Karosserie, einen Satz Reifen und Felgen sowie den erforderlichen Motor. Damit ist der Einstieg in die Challenge nicht nur einfach, sondern auch preislich interessant. Ein besonderer Clou ist auch die Junior Challenge. Diese Jugendwertung führte LRP für die Saison 2003/2004 ein. Wer 16 Jahre und jünger ist, wird auf Antrag zusätzlich klassenübergreifend in den einzelnen Sportkreisen gewertet. Die drei Erstplatzierten erhalten Warengutscheine in Höhe von 300, 200 und 100 Euro. Immerhin 5000 Euro lässt sich LRP diese Förderung in Deutschland und Österreich kosten. Eine Sonderstellung in der Challenge nimmt die Klasse Challenge Super Sport ein. Hier ist nur der HPI RS4 Super EP erlaubt. Dies ist ein Fahrzeug, das rund 320 Millimeter lang und 230 Millimeter breit ist. Es gilt als gutmütig zu fahren. Die Klasse gibt es seit der Saison 2003/2004. Bei der DM in Walsum wurde sie mit einem Showrennen eingeführt. In dieser Saison kam auch der LRP Challenge-17-Turns-Motor auf den Markt, der fortan nicht nur in

der Challenge Super Sport vorgeschrieben war, sondern auch in der neuen Challenge 17T-Klasse, die die alte Pro-Klasse, in der noch ein 12 Turns-Motor eingesetzt wurde, ablöste.

November 2007 ist die Challenge Classic in der GTI-Klasse integriert. Der Druck der Fahrer, auch in der Challenge Brushless-Systeme einzuführen, wird immer



Bei nahezu allen Rennen – auch bei Regionalläufen – werden die Motoren regelmäßig überprüft.

Die Challenge-Macher überlassen nichts dem Zufall. Bei der ersten Challenge der neuen Saison 2007/2008 in Luxemburg testeten Stefan Köhler sowie Erwin, Stefan und Martin Kruse Änderungen für die Klasse Challenge GTI und die Einführung von Brushless in der Challenge. Ausgiebig erprobten die Vier, in wie weit sich der HPI Sprint 2 und der Hot Bodies Cyclone S als Classic-Serie mit entsprechenden Karosserien und Radialreifen auf Chromfelgen aufgezogen zumindest für eine Übergangszeit in die GTI-Klasse integrieren lassen, ohne dass die beiden Chassis den HPI Sprint GTI total verdrängen. Die Tests waren erfolgreich. Seit

größer. Doch die Verantwortlichen müssen abwägen. Da spielt der Preis eine große Rolle. Schließlich soll die Challenge erschwinglich bleiben. Da ist zu berücksichtigen, wie der DMC Brushless in Standard etabliert. In einer Markenserie muss auch die Leistung so begrenzt sein, dass sie für die Fahrer auch beherrschbar bleibt. Schließlich will man bei LRP auch am Grundsatz festhalten, Neuerungen möglichst für eine längere Übergangszeit parallel zu dem Bestehenden einsetzen zu können. Für die Challenge 17T heißt dies, einen Brushless-Motor zu präsentieren, der mit einer begrenzten Übersetzung den 17 Turns-Motor nicht an



Der HPI Sprint GTI prägt seit Jahren das Bild der Challenge.



Rekord: Bei der Deutschen Meisterschaft 2007 in Andernach gingen knapp 190 Fahrer an den Start.

die Wand drängt. „Brushless in der Challenge wird kommen“, verspricht Stefan Köhler. Als Zeitpunkt peilt er die Außensaison 2008 an. „Ab Mai 2008 werden wir geeignete LRP-Brushless-Motoren für die 17T und die Stock Klasse zulassen. Die Motoren werden streng reglementiert und von der Technischen Abnahme überprüfbar sein. Chancengleichheit und Fairness stehen bei uns im Vordergrund. Um einem Materialkrieg vorzubeugen, wird auch die Maximaluntersetzung der Brushless-Motoren vorgeschrieben sein. Für einen Übergangszeitraum werden die bisherigen Brushed und die kommenden Brushless Motoren erlaubt



Zum Rennen fast zu schade: Eine GTI-Karosserie bei einer Challenge DM.

sein. Wie lange, machen wir letztlich vom Feedback der Fahrer und der Verbreitung bei den Rennen abhängig“, erklärt Köhler. Ein Problem ist die Einführung von Brushless in der Challenge für LRP nicht. Schließlich verfügt man dort über ausreichend Erfahrung mit einem eigenen System, dass zu den zuverlässigsten in der Branche zählt.

Titelkämpfe und Masters

Die Höhepunkte der Challenge Saison sind ohne Zweifel das LRP Masters im Frühjahr in Eppelheim und die Deutschen Meisterschaften im Sommer. Die früher auf 100, seit 2007 auf 150 begrenzten Challengeplätze beim LRP Masters waren und sind immer schon nach wenigen Tagen komplett ausgebucht. Die Spitzenfahrer aus Europa, Asien und den USA bei ihrem parallel durchgeführten Rennen zu beobachten, macht den besonderen Reiz des LRP Masters aus. Zu den bisher acht Titelkämpfen kamen insgesamt über 1000 Fahrer. Die knapp 190 Starter bei der Challenge-DM in diesem Jahr in Andernach waren Rekord. Die erfolgreichsten Fahrer waren bisher



Die Vtec-Reifen (in der Halle Vtec 27R, draußen Vtec 30R) bieten in den Klassen Stock und 17T hervorragenden Griff.

Meister wurden bisher Peter Sobota (GTI 2002 und Sport 2004) sowie Oliver Basdorf (GTI 2003 und Stock 2007). Zweifellos prominentester Sieger war der amtierende Europameister Ronald Völker, der 2004 in Rüsselsheim die Challenge 17T souverän gewann. Erfolgreich waren Deutsche Fahrer auch immer wieder bei HPI-Europa- oder Weltmeisterschaften. Bei den letzten Europameisterschaften 2005 in Velp

DEUTSCHE MEISTER LRP-HPI-CHALLENGE SEIT 2000

Ort	Mini/GTI	Sport/Stock	Pro/17T	Super Sport
Burgdorf 2000	Eberhardt Beck	Boris Herzog	Tobias Wiebach	
Burgdorf 2001	Thomas Volz	Patrick Gassauer	Steffen Leinburger	
Rüsselsheim 2002	Peter Sobota	Michael Keß	Christian Donath	
Walsum 2003	Oliver Basdorf	Thomas Günsel	Sebastian Fränzscky	
Rüsselsheim 2004	Thorsten Faber	Peter Sobota	Ronald Völker	Christian Mertke
Rüsselsheim 2005	Bastian Schäfer	Patrick Garbi	Daniel Sieber	Patrick Gassauer
Nördlingen 2006	Sebastian Weiß	Tony Streit	Bastian Schäfer	Patrick Gassauer
Andernach 2007	Andre Pribbenow	Oliver Basdorf	Bastian Schäfer	Patrick Gassauer



Für die großen Boliden, den HPI RS4 Super EP, ist die letzte Saison angebrochen.

Patrick Gassauer und Bastian Schäfer. Patrick Gassauer gewann insgesamt vier Meistertitel, davon drei in den letzten drei Jahren in der Klasse Challenge Super Sport. Bastian Schäfer wurde drei Mal Meister: 2005 in der Klasse Challenge GTI sowie 2006 und 2007 jeweils in der Klasse Challenge 17T. Zwei Mal Deutscher

(Holland) gewannen Fahrer aus Deutschland alle vier Titel in den Elektroklassen: Daniel Zahn (GTI), Andy Krämer (Super Sport), Patrick Gassauer (Pro) und Andre Kilian (Sport). Darüber hinaus ging auch noch ein Titel der beiden Nitroklassen an Sebastian Kunz. Bereits bei den ersten HPI-Europameisterschaften 1999 gewann Gary Schäfer, der Vater des heute erfolgreichen Bastian, den Europatitel in der Klasse HPI Sport in England. Bei den Europameisterschaften in der Schweiz 2000 waren dann Karl-Heinz Scherer (Mini) und Michael Gebel (Sport) erfolgreich. Christian Mertke gewann 2001 in der Klasse Sport. 2003 waren wieder drei Deutsche sehr erfolgreich: Patrick



Die Hot Bodies Mazda 6 und die Hot Bodies Dodge Stratus sind derzeit die beliebtesten Tourenwagen-Karosserien.



Deutsche Fahrer haben bei Europa- und Weltmeisterschaften viele Titel gewonnen. Bei den Europameisterschaften 2005 in Velp gewannen sie fünf der insgesamt sieben Titel (von links): André Killian, Andy Krämer, Patrick Gassauer, Sebastian Kunz und Daniel Zahn.

Garbi (Nitro Pro), Christian Geis (Elektro Pro) und Oliver Basdorf (GTI).

Sieben deutsche Fahrer dürfen sich mit dem HPI-Weltmeistertitel schmücken. Im Jahr 2000 wurde Michael Gebel Weltmeister in der Klasse Sport in Kalifornien. Ein Jahr später räumten die Deutschen Fahrer in Frankreich gar vier Weltmeistertitel ab: Andreas Kruse (Mini), Dominick Bauer (Pro), Sebastian Fränzscky (Sport) und Rudi Hauptert (Nitro Sport). Bei den letzten Weltmeisterschaften im Jahr 2004 in Halifax (England) wurden Erwin Kruse (GTI) und Stefan Köhler (Super Sport) Weltmeister.

Die aktuellen Challenge-Klassen

Das Reglement für die Saison 2007/2008 bleibt in vielen Bereichen unverändert. Es bleibt bei vier Challenge-Klassen, wobei die GTI-Klasse um eine neue ergänzt wird.

Challenge GTI/Classic: Für den Sprint GTI ist die letzte Saison angebrochen. Die Classic-Challenge (siehe Kasten) wird dann diese Klasse ab der Saison 2008/2009 ersetzt. Das Reglement wurde so gewählt, dass beide Klassen bis dahin zusammenfahren können.

Challenge Stock: Die Challenge Stock-Klasse bleibt unverändert. Zugelassen sind alle Fabrikate. Die Übersetzung bleibt auf 1:6,6 begrenzt. Es war die beliebteste Klasse der beiden letzten Jahre.

Challenge Super Sport: Diese Klasse geht ebenfalls in die letzte Saison. Der HPI RS4 Super EP wird nicht mehr gebaut. Es gibt auch bei LRP keine Bestände mehr. Es ist die derzeit preiswerteste Klasse der Challenge. Der Abschied von den Boliden mit den ungewöhnlichen Maßen wird vielen schwer fallen.

Challenge 17T: Die Challenge 17 wird unverändert fortgeführt. In der schnellen Klasse bleiben

wie seit deren Anfängen alle Chassis-Fabrikate Tourenwagen 1:10 zugelassen. Das Übersetzungslimit (1:6,6) bleibt.

Challenge Reifen: Die bewährten LRP Vtec-Reifen und die LRP Vtec-Truespin-Felge sind auch für die nun laufende Saison vorgeschrieben. Im Winter auf Teppich ist das der Vtec 27R, im Sommer auf Asphalt der Vtec 30R. Die Einlagen sind freigestellt. Beide Reifen gibt es aber auch als Kompettrad, d. h. die Reifen sind mit einer universellen Einlage fertig auf der Felge verklebt.

Challenge-Motoren: Der Challenge Stock ist weiter der Motor für die Klassen Stock und GTI/Classic, der Challenge 17 bleibt der Motor für die Klassen 17T und Super Sport. Beide sind mit langlebigen Silberkohlen ausgestattet. Der Stock-Motor leistet um die 125 Watt und 25000 Umdrehungen pro Minute, der 17T um die 190 Watt und 31000 Umdrehungen.

Challenge-Karosserien: Für alle Klassen sind nur Karosserien von HPI und Hot Bodies zugelassen. In der Stock- und der 17T-Klasse setzen



Die Karosserie des Sprint GTI verführt zu aufwändigen Lackierungen.

die Fahrer meist die von Weltmeister Andy Moore entwickelten Hot Bodies-Karosserien Mazda 6 und Dodge Stratus ein. Von beiden gibt es verschiedene Versionen. In der Super Sport-Klasse hat sich die Toyota GT One durchgesetzt. In der GTI-Klasse ist die Citroën Saxo erste Wahl. Für ein neues Challenge-Bild werden jetzt die amerikanischen Muscle-Cars in der Classic-Challenge sorgen.

„Spaß, Chancengleichheit und überschaubare Kosten“

Die Geschichte der Challenge ist eine erfolgreiche. Seit den Anfängen im Jahr 1999 haben insgesamt 3221 Fahrer an den regionalen Challenge-Läufen teilgenommen. So viele listet LRP jedenfalls in der ewigen Bestenliste auf. Die meisten Punkte hat Steffen Stein, dahinter folgen Patrick Gassauer, Thomas Volz, Stefan Köhler und Roland Spieß. Viele Fahrer sind seit Jahren dabei. Immer wieder sind neue dazugekommen. Weitere werden in dieser Saison folgen. Die Erfolgsstory hat eine Fortsetzung. „Spaß, Chancengleichheit und überschaubare Kosten! Außerdem verschiedene Leistungsklassen, so dass jeder Erfolg haben kann“, fasst Stefan Köhler das Motto der Challenge zusammen. Das Motto, das die Challenge so erfolgreich gemacht hat.

Wer mehr über die LRP-HPI-Challenge wissen will, besucht die Internetseite der Challenge unter www.lrp-hpi-challenge.com. Dort findet der Interessierte alles Wissenswerte zum Reglement, zum geeigneten Material, zu den Rennterminen in seiner Region und vielen mehr.

/// Bernd Bohlen