

Weltmeisterschaft Genf 1979



Naoki Ishihara Schnellster
Phil Booth Weltmeister

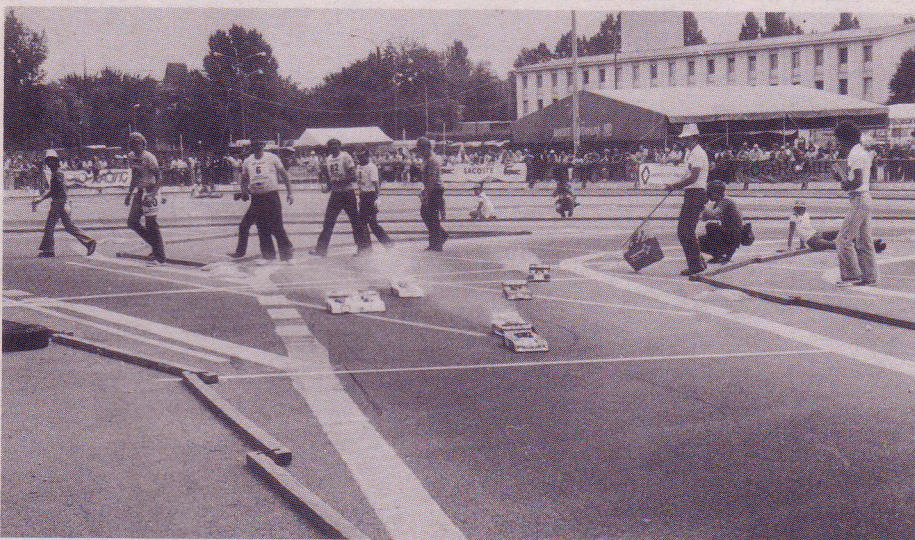
von Hans-Ludwig Walther

Von den insgesamt 200 zugelassenen Fahrern aus 16 europäischen und weiteren fünf außereuropäischen Ländern gingen in Genf – zur zweiten WM – 163 an den Start. Besonders traten hierbei die Japaner und Amerikaner zum Vorschein, die mit Fahrern, Mechanikern und Managern in der Kopfzahl weitaus den anderen überlegen waren. Das technische Reglement glich mit Ausnahme der Reifengröße, mindestens vorn 60/hinten 65 mm Ø (vor dem Start ge-

messen), dem unseren. Doch benötigte man für die 20 Runden langen Vorläufe auf der ca. 240 Meter langen Piste mindestens 80 mm Durchmesser hinten. So mußte manch ein leichtgläubiger Fahrer kurz vor Beendigung des Rennens (wie auch Gröschl/Deutschland) einsehen, daß er auf die falschen Reifen „gesetzt“ hatte. Dies zeigte sich schon an den Trainingstagen Montag und Dienstag, wo um Haftung auf die Piste zu bekommen, mit weichen Pneus angefangen

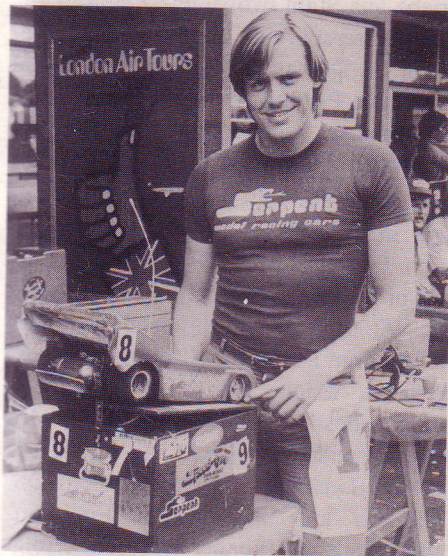
werden mußte. Am Mittwoch dann, dem eigentlichen Rennbeginn, bestätigte sich die Vermutung, daß den Japanern und den Amerikanern, jetzt nicht nur von der Quantität, sondern auch von der Qualität, große Aufmerksamkeit zu schenken war. Es stellte sich dann bald heraus, daß man, um unter die ersten 64 Besten zu kommen, die 20 Runden in weniger als 8 min 40 sec von max. 10 Minuten absolvieren mußte. Ishihara aus Japan übernahm am ersten Tag mit 7,26.44 Min. und 14 Sekunden Vorsprung (20 Sekunden = 1 Runde) vor Rold/USA und Peter Bervoets/Holland – auch bester Europäer – die Führung. Zweitbesten Vorlauffahrer aus den europäischen Reihen wurde Sabattini/Italien (Platz 10). Die Plätze bis zum 12. Rang waren dann mit Ausnahme Bervoets/Sabattini an Japan und Amerika vergeben. Die deutschen „Vertreter“ setzten ebenso wie viele international bekannte Fahrer, die der Insider zur Spitze rechnete, auf den zweiten Trainingstag. Und auch hier bestätigte Ishihara seine Leistungen und verbesserte sich um nochmals 8 sec auf die stolze Zeit von 7,18.57 Minuten.

Nicht der Motor von Ishihara, der wie auch bei allen Japanern zutreffend, den



Ein gelungener Start.

Leistungen aller anderen Fahrer – dies gut zu beobachten auf der langen Geraden – unterlegen waren, sondern die fast ausschließlich auf der Ideallinie gefahrenen Runden – besonders im kurvenreichen Abschnitt der Strecke – waren hier ausschlaggebend für die guten Zeiten. Fast alle, die zehn Besten vom Vortag, mit Ausnahme von Bervoets/Sabbattini, konnten ihre Zeiten verbessern. Ron Ton aus Holland, Booth/Großbritannien, Seveso/Italien und Rudi Hässig/Schweiz konnten sich ebenso verbessern und bildeten mit Bervoets und Sabbattini die europäische Spitze. So standen dann am zweiten Trainingstag endgültig die ersten 64 aus den Vorläufen fest. Darunter die Deutschen Zimmer (54) und Heller (64). Die gut motorisierten Deutschen Dosch, Günther und Will waren ebenso wie Gröschl vom „Pech“ verfolgt. Die weiteren Plazierten bis zum 128sten Platz stritten sich am Samstag um die Plätze 73 bis 128, wobei ebenso wieder Vorläufe von 20 Runden ausgefahren wurden. Die besten vier hatten nun die Möglichkeit, sich direkt in den B-Finallauf, die weiteren 20 besten über den Semi-Finallauf – aus dessen wiederum die besten 6 (aus je zwei Semi-Finalläufen 3) – in den B-Finallauf zu qualifizieren. Hier sahen dann die deutschen Piloten Dosch und Naser, nachdem sie zum ersten Mal ihre Leistungen in den Vorläufen unter Beweis stellten, ihre Chance, unter den besten 64 am Sonntag mitzumischen. Dosch gewann den S-Finallauf und erreichte im B-Finallauf, die jeweils über 50 Runden gingen, den vierten Rang hinter Grunder/Schweiz,



Der schnellste deutsche Teilnehmer:
Rainer Dosch aus Wiesbaden

Ergebnisse: II. Weltmeisterschaft Genf 1979

		Modell	Motor	Radio	Differential
1. Philip Booth	England	×PB-Intern.	OPS	×Futuba	×PB
2. Bill Jianas	USA	×Associated	×K&B	Futuba	---
3. Chuck Phelps	USA	Associated	×K&B	Futuba	---
4. Fujio Sasuga	Japan	AAT	ST	Sanwa	---
5. Naoki Ishihara	Japan	Road Ace	OS21	Sanwa	---
6. Rick Davis	USA	Associated	K&B	Futuba	Jacobs
7. Jeff Rold	USA	Associated	K&B	Futuba	---
8. Ron Ton	Holland	Serpent	OPS	×robbe	AMPS ×
9. Dave Martin	England	PB Intern.	OPS	×Futuba	PB
10. Curtis Husting	USA	Associated	K&B	Futuba	---
11. K. Kishi	Japan	Fantom 20	OS21	Sanwa	---
12. K. Suzuki	Japan	Road Ace	OS21	Sanwa	---
13. Ted Ljungcrantz	Schweden	Mirage	K&B	Futuba	---
14. K. Takeda	Japan	Road Ace	OS21	Sanwa	---
15. Gene Husting	USA	Associated	K&B	Futuba	---
16. F. Sabbattini	Italien	SG	ST	Futuba	SG
17. K. Kondo	Japan	Road Ace	OS21	Sanwa	---
18. Rich Lee	USA	Associated	K&B	Futuba	---
19. Carl Petri	USA	Associated	K&B	Futuba	AMPS
20. Repete Fusco	USA	Associated	K&B	Futuba	---
21. Ruedi Hässig	Schweiz	Perfect	K&B	Futuba	---
24. Peter Bervoets	Holland	Serpent	OPS	robbe	AMPS
26. Gerhard Fruhwirth	Österreich	SG	ST	Futuba	SG
34. Hanspeter Müller	Schweiz	Record	OPS	Futuba	---
38. Bernard Fiochi	Schweiz	Serpent	OPS	Futuba	---
50. Rainer Dosch	Wiesbaden	Serpent	OPS	Futuba	AMPS
61. Rainer Zimmer	Nürnberg	Associated	K&B	Futuba	---
65. Rainer Heller	Nürnberg	Carrera	K&B	Carrera	Carrera
76. Jochen Naser	Nürnberg	Associated	K&B	Futuba	AMPS
90. Karlheinz Will	Wiesbaden	Serpent	OPS	robbe	AMPS
94. Hendrik Endres	Würzburg	Associated	K&B	Futuba	AMPS
104. Franz Gröschl	Stuttgart	Spezial	K&B	robbe	---
127. Jürgen Günther	Wiesbaden	Serpent	OPS	Futuba	AMPS

Shudu/Japan und Kruhsberg/Schweden und qualifizierte sich mit Codeluppi/Italien, Fruhwirth/Österreich, Rowland/USA und Erington/GB für die Rennen am Sonntag um Platz 1-72.

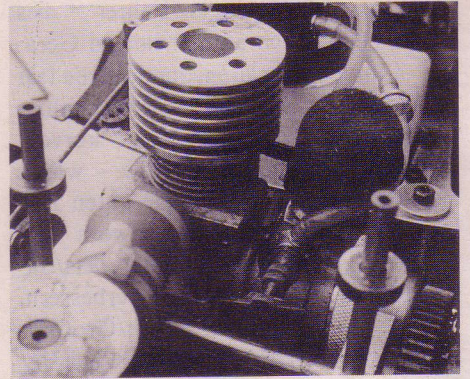
Schon in den frühen Vormittagsstunden waren am Sonntag die Zuschauerränge voll gedrängt und nur die Ersten hatten das Glück, einen guten Sichtplatz zu erhaschen. Auch diesmal konnte der Japaner Ishihara Bestvorlaufzeit fahren, die zwar gegenüber den vorher gefahrenen Rennen langsamer war, aber dennoch, und obwohl die ersten Fahrer der Spitze sich verbesserten, reichte die Zeit auch diesmal, um als bester Vorlauffahrer hervorzuragen. Die weiteren Vorlaufbesten, die sich direkt in den Endlauf qualifizierten, waren Rold/USA, Ron Ton/Niederlande und Jianas/USA. Die weiteren besten 20 hatten nun die Möglichkeit durch die Semi-Finalläufe, aus denen jeweils die ersten drei sich für den Endlauf noch qualifizieren konnten, ihre Siegeschance wahrzunehmen. Hier langten dann die Amerikaner noch einmal voll zu. So waren dann insgesamt 7 Amerikaner, darunter bekannte Fahrer wie

Curtis und Gene Husting, Fusco, Lee und Davis sowie die schon an den Vortagen herausragenden Europäer Sabbattini, Bervoets und Hässig, wie auch die jetzt stark auftretenden Engländer Booth, Martin und Erington unter den Semi-Finalfahrern. Die zwei spannenden Semi-Finalläufe beanspruchten jetzt die letzten Nerven und das fahrerische Können in aller Größe. Curtis Husting und Phelps (beide USA) gewannen diese Läufe vor Booth und Martin, beide England, und Sasuda/Japan und Davis aus USA. Der an den Vortagen als jeweils bester Europäer hervorgetretene Bervoets konnte leider nicht weiter auftrumpfen – er fiel wegen Motorschadens aus. So waren dann in dem 45 Minuten langen Endlauf von 10 Fahrern 5 Amerikaner, 2 Japaner und 3 Europäer. In dem spannenden Endlauf war dann fast jeder gut für einen Sieger, und rasch verlor man die Übersicht über den eigentlichen Stand des Rennens. Auch die Lautsprecheransagen kündeten dies nicht deutlich an, da diese unter den mitgerissenen Zuschauern und deren Zurufe, „Buh“-Rufe und Pfiffe untergingen.

Renngeschehen

Die Ausfälle häuften sich, und niemand vermochte zu sagen, wer nun eigentlich das Rennen anführte. Husting aus den USA fiel in der 15. Minute des Rennens aus und kam nicht mehr zurück. Hier sei gesagt, daß obwohl an den Vortagen des öfteren geschehen, die Spoiler nicht ausreichend, hauptsächlich bei den USA-Piloten, befestigt waren und einen zusätzlichen Boxenstop heraufbeschworen. In der 18. Minute fiel Ron Ton aus, es mußte die Kerze gewechselt werden. Der unter starkem Druck der Amerikaner leidende Ishihara mußte in der 23. Minute – nach einem Crash – wegen zu lautem Schalldämpfer für 4 Minuten an die Boxen. Zu diesem Zeitpunkt lag der Amerikaner Jianas an der Spitze, gefolgt

von Booth, England und Phelps/USA. In der 35. Minute hatte dann Martin – zur Zeit auf Platz 8 liegend – den 8minütigen Tankstop vergessen. Vermutlich der gleiche Grund führte nur eine Minute später zum Ausfall von Jianas, der vermutlich unter den Amerikanern als gern-gesehener Sieger auf Platz zwei zurückfiel und die Führung an Booth/England abgeben mußte. So führte dann Booth mit einer Runde Vorsprung vor den rundgleichen Jianas und Phelps – ebenfalls USA – das Rennen an und gab die Führung des Rennens bis zur letzten Runde nicht mehr ab. Sicherlich „konzentrierten“ sich die Amerikaner zu sehr auf den Japaner Ishihara und bemerkten nicht den stark fahrenden Booth.



Der OS 21 FSRCABC

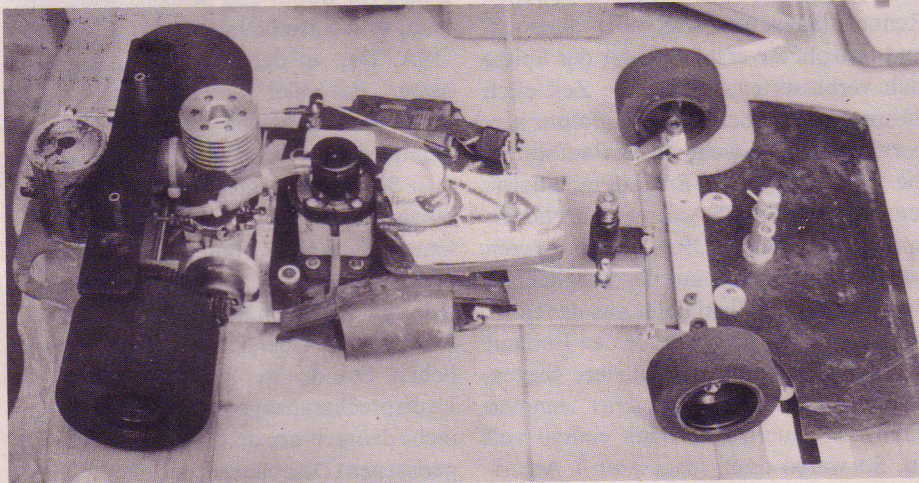
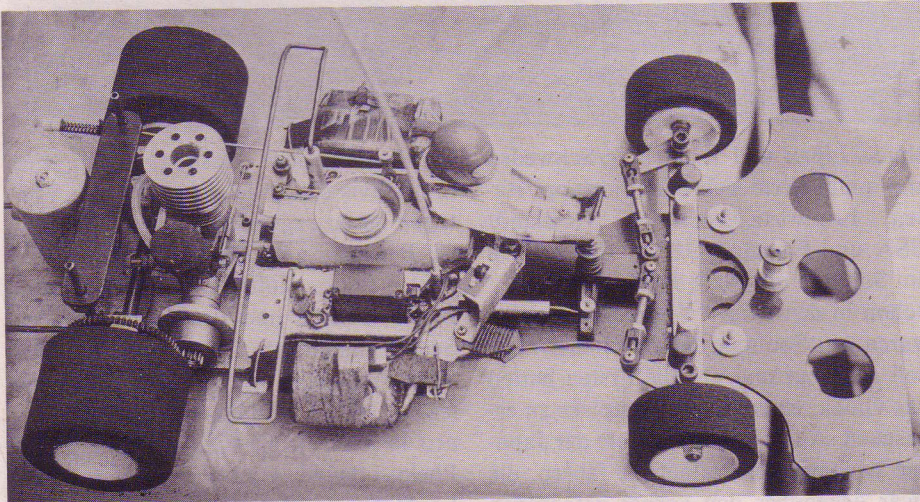
Die größte Überraschung dieser WM waren in jedem Fall die japanischen Fahrer, welche fast ausschließlich Minicars japanischer Herkunft fuhren, die bis zu diesem Zeitpunkt in Europa weitgehend unbekannt waren. Die konventionell aufgebauten Fahrzeuge weisen eine „Deltaähnliche“ Vorderachse auf. Die Fernsteuerung befindet sich in der üblichen Platte, Chassis wie Power-Pod weisen keine Besonderheiten auf. Bemerkenswert ist die ziemlich dünne hintere Starrachse (!). Dennoch, die Fahrzeuge sind ausgereift, Ausfälle durch mechanische Defekte waren äußerst selten.

Die Japaner hinterließen auf der WM einen nachhaltigen Eindruck, um nicht zu sagen, sie waren die „Sensation“. Über ihren Fahrstil steht an anderer Stelle in diesem Heft einiges, so sei hier nur noch bemerkt, daß sie superflache Karosserien und einen Flügel mit max. 15° Anstellwinkel verwenden. Das Fahrzeug mit einer Sport-Karosserie besitzt eine max. Höhe von nur 140 mm (!). Im „Fantom 20“ von Kyosho ist das Getriebe aus Stahl, wobei das Zahnrad zur Gewichtsersparnis hauchdünn ausgedreht ist. Das andere Modell, der „Road Ace“ von Phoenix, überzeugte mit seiner Straßenlage.

Nicht gerade mit Spitzenleistung gesegnet waren die von den Japanern so gut wie ausschließlich benutzten Motoren vom Typ „OS 21 FSRCABC“, der bisher in Deutschland noch nicht erhältlich ist. Wie das Kürzel schon sagt, sind diese Motoren mit einer ABC-Garnitur ausgerüstet, welche jedoch nicht die Leistung eines der „starken“ RC-Car-Motoren erreicht. Vielleicht lag die relativ geringe Leistung auch nur an dem OS-Vergaser mit einer kleinen Einlaßöffnung. Daß die Japaner trotzdem erfolgreich abschnitten, unterstreicht wohl noch einmal nachhaltig die fahrerische

Technisches von der WM

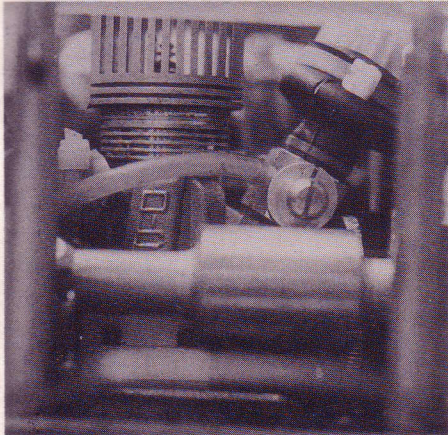
Revolutionäre Neuheiten blieben aus, dafür gab es eine Menge interessanter Detaillösungen zu sehen. Im folgenden möchten wir einige davon vorstellen. In der Kürze der zur Verfügung gestandenen Zeit war es uns leider nicht möglich, das ganze Bildmaterial zu sichten. So werden wir in der nächsten Ausgabe von AMT noch einmal auf dieses Thema zurückkommen.



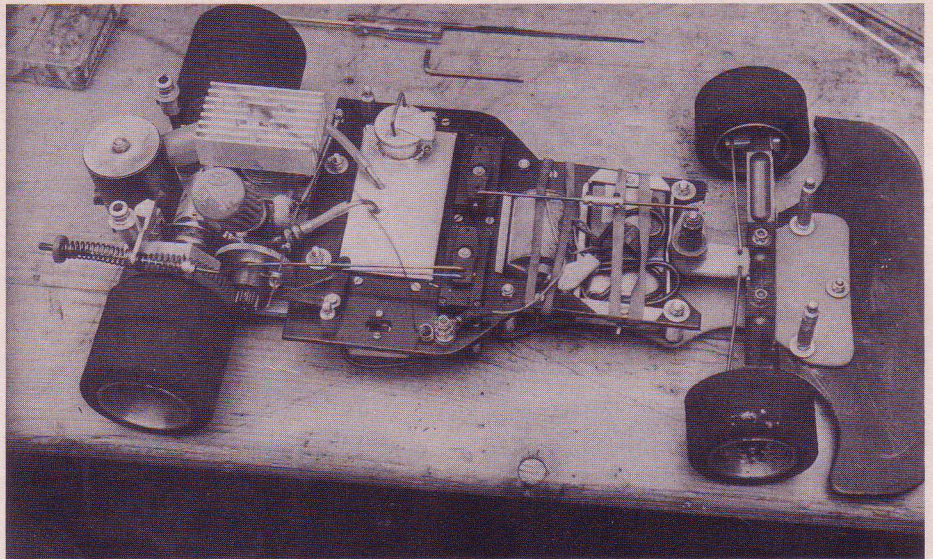
Oben der Kyosho Fantom 20, unten der Phoenix Road Ace.

Leistung. Was wäre wohl gewesen, wenn sie solche Motoren wie z. B. die deutschen Fahrer zur Verfügung gehabt hätten?

Da wir gerade bei den Motoren sind: Auch der von vielen Fahrern heißersehnte „Picco 3,5“ war bei einigen italienischen, französischen und schweizer Teilnehmern zu sehen. Über diesen Motor hört man gegenteilige Meinungen. In der Leistung kommt er sicherlich an den K&B heran, hinsichtlich seiner Haltbarkeit kann noch keine Aussage gemacht werden, zumal derzeit erst Vorserienpro-



Der neue Picco 3,5 ccm Motor



Der Carrera 20

dukte vorliegen. Auch betreffend des Preises und des Vertriebes in Deutschland war noch nichts genaues zu erfahren.

Erstmals stellte sich auch ein deutsches Fabrikat der internationalen Konkurrenz: der „Carrera 20“. Sein Fahrer und Konstrukteur, Rainer Heller aus Nürnberg, schon seit Jahren ein deutscher Spitzenfahrer, hatte in den Vorläufen ei-

niges Pech, konnte sich aber gerade noch für die Endrunde am Sonntag qualifizieren. Er dürfte dafür bürgen, daß mit dem „Carrera 20“ ein weiteres Top-Automodell auf den Markt kommen wird. Mit dem Wagen, den Carrera auf der Nürnberger Spielwarenmesse vorstellte, hat der jetzige Wagen nichts mehr gemein.

Heinz Boss
Heiner Martin

WM-Randnotizen

Problematisch ging es jeden Morgen bei der Parkplatzsuche zu, wo – wenn auch zur Genüge *Parkplätze* vorhanden – den Aktiven die Zufahrt zur Piste von nicht ausreichend informierten Wärtern verweigert wurde. Wer dann nicht Französisch konnte, mußte wohl oder übel die Materialien – und diese versteht sich, waren nicht gerade wenig – ins Fahrerlager tragen. „Rücksichtslose“ Aktive (einschl. Presse) umgangen den Wärter und passierten an anderer Stelle, nachdem sie zuvor den Zaun zu einer Lücke zur Seite schoben. Sicherlich war auch das unmittelbar daneben gelegene Hallenbad schuld daran, daß auf dem Parkplatz „Parkverbotsschilder“ standen, und manch ein Fahrer, der dies für einen Irrtum hielt, einen freundlichen „Brief“ unter dem Scheibenwischer auffand.

Geradewegs zum Kettenraucher wurden die Teilnehmer, Organisatoren und Presseleute erzogen. Hauptsächlich aber die Fahrer wurden verwöhnt, und diese machten reichlich von den „*Probierpackungen*“ – welche dann zur Stammarke wurden – Gebrauch. Nur den Nichtrau-

chern wurde „nichts“ geboten, es sei denn, sie erfreuten sich am blauen „Dunst“, der über dem Fahrerlager lag. Ermüdungserscheinungen sah man den Einsetzern am vierten Tag an. Und niemand kann es ihnen verdenken, daß sie es einmal müde sind, den Autos und den Fahrern „*Erste Hilfe*“ zu leisten. Sie taten aber alles daran, jeden gleichermaßen gut zu „bedienen“. Obwohl am Anfang der WM unter den Einsetzern (nicht bei allen) Unklarheit bestand, wo nun das Auto wieder einzusetzen war, konnte man sie doch mit dem eigentlichen Beginn der WM, den Vorläufen, als geschultes Personal bezeichnen.

Die Energiekrise war auch den Japanern anzumerken, waren sie doch die ersten Fahrer, welche die 20 Runden ohne Tankstopp zurücklegten. Versuche anderer Fahrer, sich ebenfalls *energiefreundlich* zu verhalten, schlugen meist fehl und mußten wie Soderholm/Schweden das Rennen in der 19. Runde und einer guten Zeit (7.24,58) zwanzig Meter vor dem Ziel „beenden“.

Die Meinungen, ob Genf nun der richtige Ort für die Weltmeisterschaften war, gehen weit auseinander. Die *Ansprüche*,

welche hier von den Fahrern und der Organisation gestellt werden, sind zweifellos sehr groß. Doch auch bei härtester Kritik muß gesagt werden, daß Genf alles daran tat, die Veranstaltung weltmeisterlich abzurollen. Kritik üben ist nicht schwer, doch hat nur dieser ein Recht darauf, der schon einmal eine WM (und diese war erst die zweite) ausgetragen hat. Die Preise, dies sei erwähnt, waren ebenso weltmeisterlich.

Obwohl die zu erwartenden Neuheiten zur WM ausblieben, überraschten die Japaner die gesamte RC-Car-Szene mit zwei neuen Modellen. Road Ace 12 und Fantom 20 Stück 6 an der Zahl. Bekannte Firmenfabrikate traten wie folgt in Erscheinung: Associated 42, PB International 27, SG 14, Serpent 13, Challenger 5, Delta 3, Mantua, Carlson, Brem, Perfect, Model Special je 2, je ein Modell MRP, AAT, P 80, Mirage, HRE, AS Sparado, Carrera und Record.

„Erstaunlich“ ist die Tatsache, daß 30 % der Teilnehmer ohne Differential an den Start gingen. Unter den 22 Fahrern im Aufgebot der Japaner befanden sich lediglich zwei (Associated) differentialbestückte Modelle.