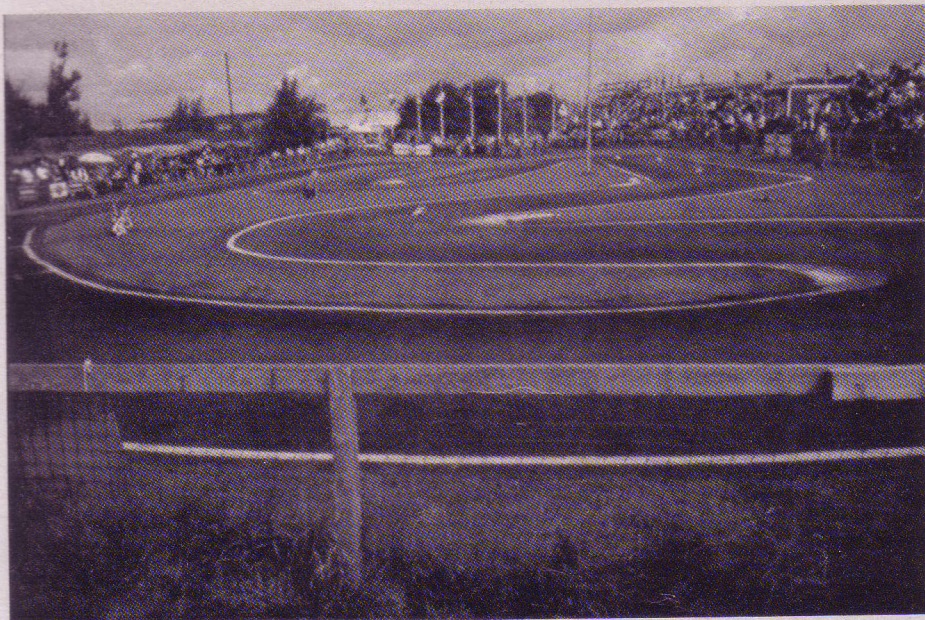


7980

Wettbewerbe



VIII. Europameisterschaft für RC-Cars

Pieter Bervoets und Ron Ton Meister

Göteborg (Richtung Norden, und dann...) war Austragungsort der diesjährigen Europameisterschaft. Die Strecke, der Väst-8-Ring, liegt im Westen der Stadt direkt beim Volvo-Werk. Schon im letzten Jahr wurde extra für die Europameisterschaft eine neue Asphaltsschicht aufgetragen. Der Verlauf der Strecke wurde schon in AMT August 80 aufgezeigt, so daß ich hier nicht noch einmal darauf eingehen muß.

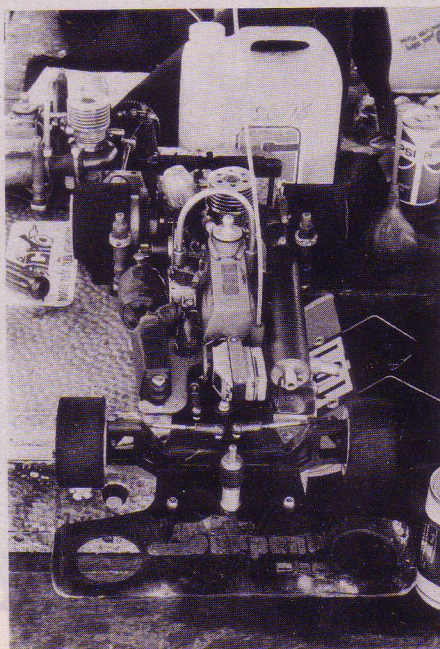
Hinsichtlich der Abstimmung der Fahrzeuge warf die Strecke aber doch einige Schwierigkeiten auf. Wichtig war eine hohe Kurvengeschwindigkeit in den Spitzkehren, auf der anderen Seite durfte der Wagen aber in der weiten Start-Zielkurve nicht springen. Letzteres wurde durch einige Unebenheiten im Belag zusätzlich erschwert. Sehr viel gefahren wurden die Reifen der „neuen Generation“, die seit ca. 1 Jahr auf dem Markt sind; in der Werbung meist als „Super-Spezial-Racing-Haftreifen“ bezeichnet (je nach Firma fehlt das eine oder andere Wort).

Bemerkenswert, was mir einige Teilnehmer berichteten: „Keith Plested hat einen Regenreifen, der ‚super‘ geht. Auf ei-

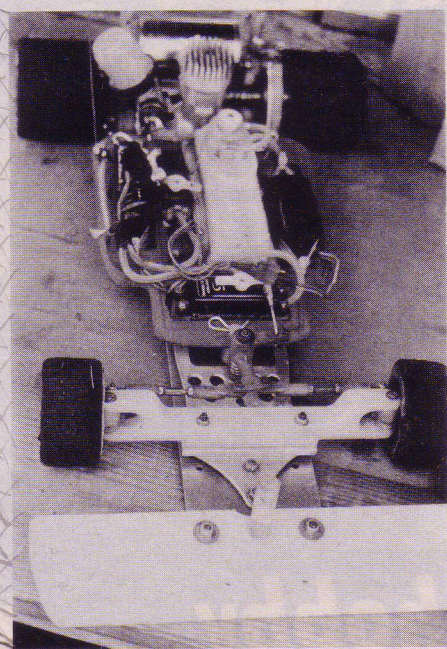
nem der letzten Rennen hat er ihn von einem Franzosen erhalten und nach dem Fahren gleich wieder eingepackt, damit ihn niemand sieht.“ Nun, Keith hat diesen Reifen in Göteborg im Training bei Nässe probiert, und wer sich auf der

Spielwarenmesse auch bei Geländefahrzeugen umgesehen hat, erkennt den Reifen sofort. Prangt doch auf der Flanke in großen Lettern der Schriftzug „Micro-Racing“, das Rautenprofil erklärt das Übrige. Dennoch: Im Regen kam eigentlich kein Fahrer mit der Strecke zurecht. Ich habe noch nie eine Piste erlebt, deren Haftung bei Nässe so stark abbaut wie hier in Göteborg. Glücklicherweise konnten die wesentlichen Wertungsläufe im Trockenen gefahren werden, sonst hätten die Fahrer den Europameister wohl gleich „auswürfeln“ können. Normalerweise liegen die Rundenzeiten bei Regen ca. 20 % schlechter als im Trockenen. In Göteborg waren es bis zu 50 %!

Im offiziellen Training am Donnerstag und Freitag schälten sich die Favoriten heraus. In der Klasse Formel fuhren fast alle Italiener 0,5 sec schneller als der Rest. In Sport fuhr Bob Errington mit 13,32 sec gefolgt von Pieter Bervoets mit 13,37 sec die schnellste Zeit. Unter 14 sec blieben noch eine ganze Reihe weiterer Fahrer, darunter auch Ron Ton, Sergio Veronesi, Dave Martin und mit Karlheinz Will und Reiner Heller auch zwei Deutsche. Ab und zu niedergehende Regenschauer verfälschten dieses Ergebnis aber ein wenig. Auch schienen einige bekannt gute Fahrer die Katze noch nicht aus dem Sack lassen zu wollen. Giulio Gheri zum Beispiel fuhr seine schnellste Runde mit 14,5 sec.



Der Serpent des neuen Europameisters der Klasse Formel, Pieter Bervoets.



Mantuas Lösung einer Pendelachse.

Am Samstag ging es dann in der Klasse Formel zur Sache. Die ersten Wertungsläufe mußten noch auf nasser Piste absolviert werden, welches Franco Sabbattini wohl nicht unrecht gewesen ist. Sein RC-Car lag zusammen mit dem Autoschlüssel im verschlossenen Kofferraum seines Pkw. Manfred Hoyer betätigte sich als Automarder und bohrte einfach den kompletten Schließzylinder heraus, so daß Franco wenigstens zu seinem 2. Vorlauf starten konnte. Allgemein entscheiden sich die Teilnehmer am Semifinale und am Finale ja meist immer erst im 3. Vorlauf. So auch hier; von den 10 besten Vorlaufzeiten wurden 9 im 3. und damit letzten Vorlauf gefahren. Im vorletzten Vorlauf überhaupt schockte Hans-Peter Gerber aus der Schweiz die Konkurrenz. Mit seinen 22 Runden in 5'7,8" erreichte er ein Ergebnis, das ihn sogar in der Klasse Sport direkt für den Endlauf qualifiziert hätte.

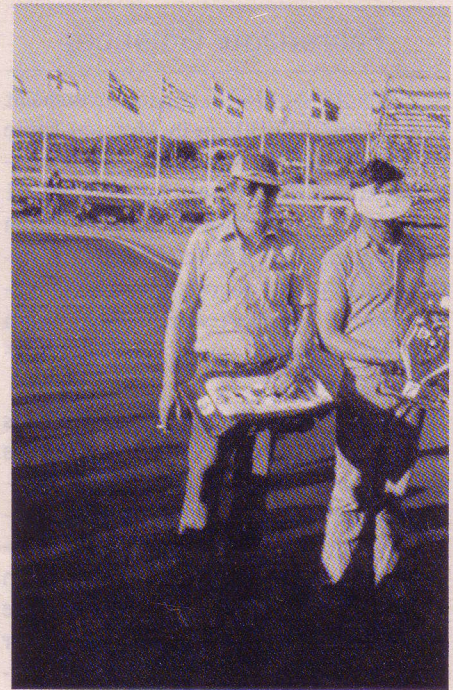
Einziger deutscher Teilnehmer, der nach den Vorläufen noch mitmischen durfte, war Reiner Heller aus Nürnberg. Seine 20 Runden in 5'6,8" reichten gerade für den letzten Startplatz im Semifinal B. Weiter konnte er sich leider nicht mehr qualifizieren, zu oft war er die Zielscheibe seiner Konkurrenten, so daß zum Schluß „nur“ der 17. Platz blieb. Aus seinem Semifinale qualifizierten sich noch Roberto Bartolomasi und Jean Matrone, aus dem anderen Pieter Bervoets und Bob Errington. Das Finale wäre eine sichere Beute von Hans-Peter Gerber geworden, wenn ihm nicht die Technik einen Streich gespielt hätte. Nach einem schlechten Start übernahm er schon nach drei Runden die Führung und fuhr auf und davon, einzig Sergio Veronesi konnte ihm einigermaßen folgen. Nach 10 Minuten aber kam das Aus: Leere Empfängerbatterie. Ein Wechsel brachte nur kurzzeitige Besserung. Ein defektes Servo verbrauchte zu viel Strom. Danach folgte die „einsame Schau“ des Sergio Veronesi. Bis zu 2 Runden Vorsprung fuhr er sich heraus. Auch ihm sollte es nicht viel nützen; kurz vor Schluß verlor er den Tankdeckel. Auf die Reifen spritzender Treibstoff verschlechterte das Handling des SG gravierend. Der Vorsprung schmolz wie Butter in der Sonne, und er wurde noch von Pieter Bervoets und Bob Errington, die sich die ganze Zeit einen heißen Kampf geliefert hatten, überholt. Dank seiner konstant schnellen Fahrweise be-

hielt Pieter Bervoets am Schluß die Oberhand und holte sich den begehrten Titel.

Am Sonntag in der Klasse Sport dann ein ähnliches Bild wie in Formel: Viele der entscheidenden Zeiten wurden wieder im 3. Vorlauf gefahren. Einzigartig die Leistung von Pieter Bervoets: In allen seinen 3 Vorläufen fuhr er 22 Runden, die Zeitdifferenz lag bei nur 2,3 sec. Die Leistungsdichte der europäischen Spitzenfahrer ist eben sehr groß geworden. Für den 70. Platz waren immer noch 20 Runden in 5'13,0" erforderlich.

Reiner Heller, wie schon am Vortag bester Deutscher, schaffte wieder den Sprung in eines der Semifinale. Diesmal stand ihm auch das notwendige Glück zur Seite: Trotz einer nicht immer richtig funktionierenden Empfangsanlage belegte er im Semifinale den 2. Platz, erreichte damit also das Finale zusammen mit Ron Ton, Bob Errington und Franco Sabbattini. Direkt für das Finale hatten sich Giulio Gherzi, Heinz Wipfli, Sergio Veronesi und Pieter Bervoets qualifiziert. Nach dem Start des Finales folgte ein spannungsgeladenes Rennen, wie es einer Europameisterschaft würdig ist. Fast eine halbe Stunde lang lagen Giulio Gherzi, Franco Sabbattini, Bob Errington und Ron Ton innerhalb einer Runde. Die Führung wechselte durch Tankstops und Überrundungsmanöver ständig. Gegen Ende des Laufes konnte sich Giulio Gherzi etwas absetzen, wurde aber durch ein defektes Zahnrad wieder zurückgeworfen. So entschied Ron Ton das Finale für sich. Pech für Bob Errington; wie schon in der Klasse Formel fuhr er in der gleichen Runde wie der Sieger, die schlechtere Zeit brachte ihm aber nur den 2. Platz. Obwohl sich Reiner Heller im Semifinale einen großartigen Kampf mit Ron Ton lieferte, konnte er im Endlauf nicht in die Entscheidung eingreifen. Reiner hatte zwar fast die ganze Fernsteueranlage gewechselt, das Lenkungsservo aber im Car belassen. Dieses bereitete dann im Finale Schwierigkeiten. Zum 7. Platz reichte es noch und Reiner konnte einen der traurigen Pokale entgegennehmen, wie Karlheinz Will die aus Kunststoff hergestellten „Töpfe“ treffend bezeichnete.

Überraschend stark bei dieser EM: Das Abschneiden der Schweizer Fahrer. Von den Schweden hatte man wohl etwas mehr erwartet. Ansonsten entsprach das Ergebnis in etwa den Erwartungen.



Die beiden Europameister: Links Ron Ton, rechts Pieter Bervoets.

Ohne die Leistung von Reiner Heller zu schmälern, muß man feststellen, daß den deutschen Fahrern das letzte Quentchen an Schnelligkeit fehlt, um immer an der Spitze mitzufahren. Karlheinz Will dazu: „Wenn wir den Grund dafür wüßten, würden wir es ändern. Sicherlich liegt es nicht an mangelnder Vorbereitung.“

Reiner Heller hat Grund zum Lächeln. An beiden Tagen war er bester deutscher Teilnehmer.



4 PB
6 Serpent
4 SG

Fahrerlager Göteborg

Ergebnisse Europameisterschaft 1980 in Göteborg am 9./10. 8. 1980
Klasse Formel

Serpent: An den Fahrzeugen wurden seit dem Formel-Worldcup in Monaco keine Änderungen vorgenommen. Die niederländischen Fahrer führen mit dem OS 21 FSRCABC einen Motor, der dem neuen Trend nach mehr Drehmoment zum Beschleunigen aus Kurven heraus entgegenkommt. Montiert war, wie bei vielen anderen Fahrern auch, der Preston-Schiebervergaser.

PB: Nur Keith Plested fuhr erstmals auch im Rennen ein vierradgedeutetes Experimentalfahrzeug. Bis Mitte nächsten Jahres soll das Modell in den Handel kommen, zu einem nur wenig höheren Preis als der PB 9. Die anderen Fahrer führen das bisherige Modell ohne Veränderungen, nur war in ein paar Fahrzeugen eine von Phil Greeno konstruierte, hochliegende Radioplatte montiert.

SG: Auch hier wenig Neues. Alle Fahrzeuge waren mit der Pendelvorderachse ausgerüstet, die ihren Spitznamen in Österreich schon weg hat: VCS-Achse, Very Complicated System. Franco Sabattinis Fahrzeug war mit einem Felgenschneidverschluss ausgerüstet.

AMPS: Bisher gibt es von diesem vierradgedeuteten Modell nur zwei Fahrzeuge.

Ein Baukasten soll noch in diesem Jahr auf den Markt kommen. Bis dahin werden sich die Konstrukteure aber noch ein paar Kleinigkeiten einfallen lassen müssen, dauert ein Zahnradwechsel derzeit doch noch eine Stunde!

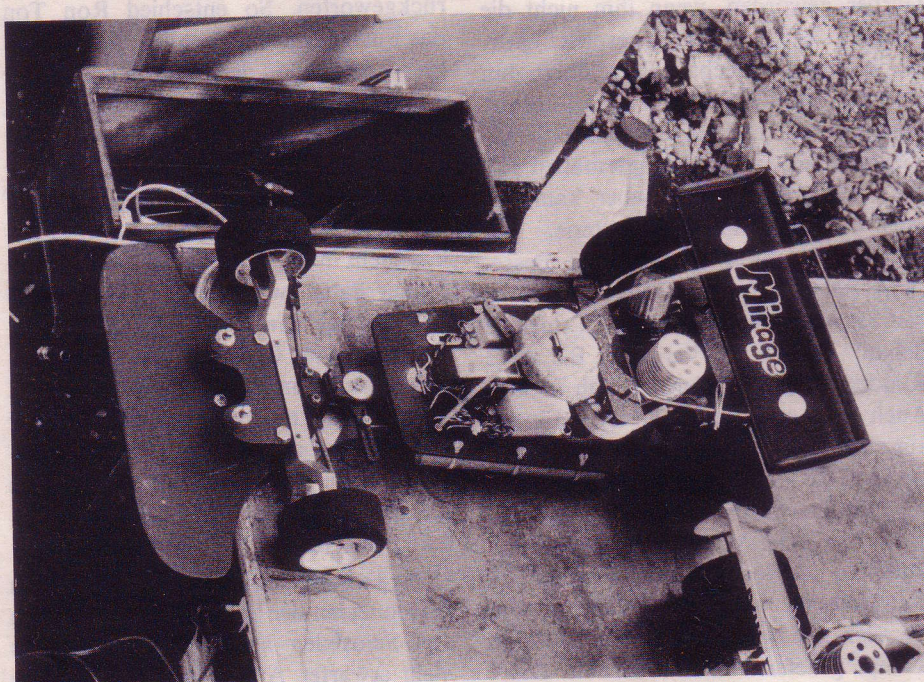
Carlsson: Für die Vorderachse gibt es neue Halter aus Kunststoff. Auch wurde die linke hintere Felgennabe überarbeitet. Sonst auch hier nichts Neues.

Carrera: Reiner Heller hat diesem Fahrzeug in der Zwischenzeit den letzten Schliff verliehen. Die Serienvorbereitungen sind angelaufen, so daß dieses Modell wohl auch in ein paar Monaten im Handel zu sehen sein wird.

Mantua: Diese Fahrzeuge sind jetzt ebenfalls mit einer Pendelvorderachse ausgerüstet. Nicht gesehen habe ich eine Differentialsperre besonderer Art, von der mir ein Fahrer berichtete, daß Mantua-Werksfahrer diese schon ausprobiert haben. Auf dem Zahnrad sitzt eine Fliehkraftkupplung, die in die rechte Felge eingreift, d. h. bei hoher Geschwindigkeit wird das Diff gesperrt.

Pl. Name	Nat.	Fahrzeug	Motor	Fernst.	Vorlauf Run./sec	Semifin. Run./sec	Finale Run./sec
1. P. Bervoets	NL	Serpent	OS	Robbe	21 7,6	80 13,8	157 2,5
2. B. Errington	GB	PB	OS	Futaba	21 8,0	79 14,8	157 7,5
3. S. Veronesi	I	SG	ST	Sanwa	21 5,7		156 0,2
4. J. Matrone	F	SG	Picco	Robbe	20 4,5	80 7,5	155 2,1
5. R. Bartolomasi	I	SG	Picco	Sanwa	20 5,6	81 3,0	155 8,9
6. U. Kunz	CH	Serpent	OPS	Futaba	21 6,9		144 7,8
7. D. Martin	GB	AMPS	OPS	Futaba	21 5,7		87
8. H.-P. Gerber	CH	Serpent	K&B	Futaba	22 7,8		86
9. K. Plested	GB	PB	OS	JR	20 6,3	78 2,3	
10. P. Greeno	GB	PB	OS	JR	20 6,6	78 7,8	
11. J. Bergdahl	S	Carlsson	Picco	Futaba	20 1,1	78 12,0	
12. H. Wipfli	CH	Serpent	K&B	Simprop	21 10,6	77 0,1	
13. P. Jörgensen	DK	Serpent	Picco	Robbe	21 8,0	77 12,2	
14. T. Haugen	N	Delta	Picco	Futaba	20 5,6	77 16,2	
15. R. Carlsson	S	Carlsson	Picco	Futaba	21 14,8	76 12,0	
16. F. Sabattini	I	SG	ST	Sanwa	21 14,0	76 12,4	
17. R. Heller	D	Carrera	K&B	Carrera	20 6,8	75 8,8	
18. O. Kristoffersson	S	Carlsson	Picco	Futaba	20 0,2	70 14,1	
19. S. White	GB	PB	OS	JR	21 13,8	67	
20. D. Tassaux	B	Serpent	Picco	Futaba	20 6,0	63 22,8	
27. F. Knettenbrech	D	Serpent	Picco	Robbe	20 12,2		
32. M. Hoyer	D	PB	OS	Robbe	20 14,0		
54. W. Lechner	D	Eigenb.	Picco	Robbe	19 13,0		
56. K.-H. Will	D	Serpent	Picco	Robbe	19 14,8		
57. H. Fechter	D	Carrera	K&B	Carrera	18 1,0		
73. N. Mayrhofer	D	SG	Picco	Robbe	18 12,2		
77. R. Roßkothen	D	Serpent	Enya	Robbe	18 60,0		
96. N. Brucks	D	PB	Picco	Robbe	14 60,0		
41. B. Sausack	A	SG	Picco	Robbe	19 4,0		

Die Angaben beruhen auf Mitteilungen des Veranstalters. Eine Gewähr kann nicht übernommen werden.

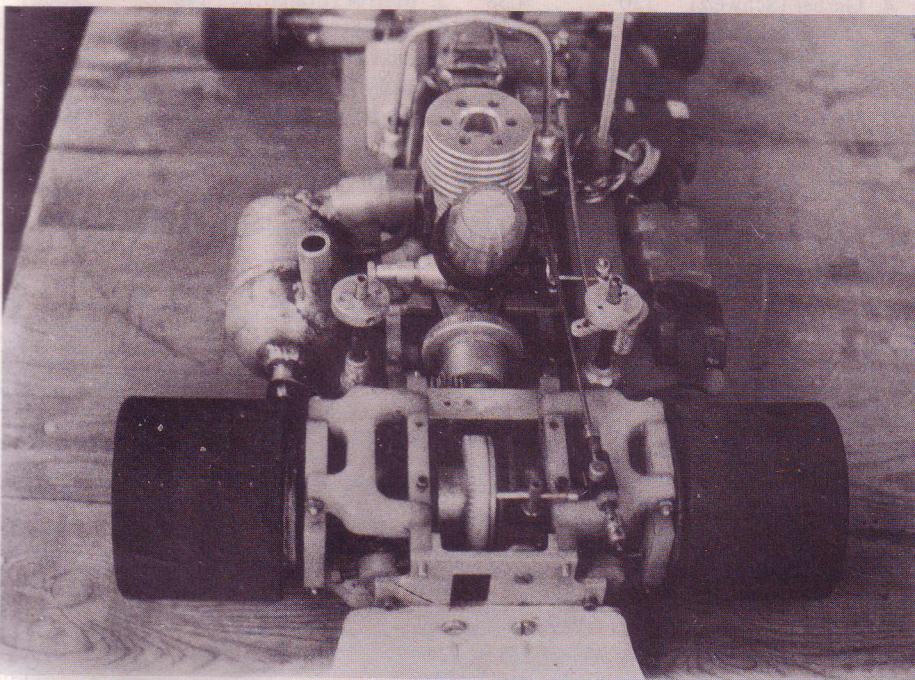


Ein neues schwedisches Fahrzeug: der Mirage.

Ergebnisse Europameisterschaft 1980 in Göteborg am 9./10. 8. 1980
Klasse Sport

Pl.	Name	Nat.	Fahrzeug	Motor	Fernst.	Vorlauf Run./sec	Semifin. Run./sec	Finale Run./sec
1.	R. Ton	NL	Serpent	OS	Robbe	22 12,1	84 9,0	166 6,0
2.	B. Errington	GB	PB	OS	Futaba	21 1,6	83 8,0	166 13,0
3.	G. Ghersi	I	SG	Picco	Futaba	22 2,2		165 5,6
4.	F. Sabattini	I	SG	ST	Sanwa	21 4,1	83 4,7	162 9,2
5.	H. Wipfli	CH	Serpent	K&B	Simprop	22 10,8		156 11,2
6.	P. Bervoets	NL	Serpent	OS	Robbe	22 10,5		128 2,5
7.	R. Heller	D	Carrera	K&B	Carrera	21 1,6	84 20,1	124 9,7
8.	S. Veronesi	I	SG	ST	Sanwa	22 7,2		55
9.	J. Matrone	F	SG	Picco	Robbe	22 14,6	82 4,2	
10.	M. Grandioso	I	SG	ST	Sanwa	22 14,2	82 12,4	
11.	J. Bergdahl	S	Carlsson	Picco	Futaba	22 13,0	80 7,2	
12.	V. Orazi	I	Mantua	OPS	Simprop	21 2,8	78 9,2	
13.	H.-P. Gerber	CH	Serpent	K&B	Futaba	22 13,5	78 11,0	
14.	C. Marrot	F	Asso	K&B	R-P	21 4,0	75 16,5	
15.	R. Hässig	CH	Carlsson	K&B	Futaba	21 2,0	74 1,6	
16.	D. Preston	GB	Asso	OPS	Futaba	21 2,8	74 12,2	
17.	T. Hamberg	S	Asso	K&B	Futaba	21 2,8	60	
18.	D. Martin	GB	AMPS	OPS	Futaba	22 16,3	47	
19.	C. Haakonsen	N	PB	OPS	Becker	22 14,1	24	
20.	L. Hansson	S	Serpent	Picco	Sanwa	22 11,9	1	
34.	F. Knettenbrech	D	Serpent	Picco	Robbe	21 12,1		
38.	M. Hoyer	D	PB	OS	Robbe	21 13,8		
41.	N. Mayrhofer	D	SG	Picco	Robbe	21 18,0		
59.	B. Ulitzka	D	PB	K&B	Robbe	20 8,3		
68.	R. Roßkothen	D	Serpent	Enya	Robbe	20 12,5		
75.	C. Sterr	D	PB	OS	Robbe	19 3,2		
86.	N. Brucks	D	PB	Picco	Robbe	18 2,2		
91.	K.-H. Will	D	Serpent	Picco	Robbe	18 13,2		
56.	B. Sausack	A	SG	Picco	Robbe	20 6,3		

Die Angaben beruhen auf Mitteilungen des Veranstalters. Eine Gewähr kann nicht übernommen werden.



Die Hinterachsaufhängung des AMPS zeigt eine verblüffende Ähnlichkeit mit einem Modell von Ron Ton aus dem Jahre 1973.

Fazit:

Die früher häufig zu sehende Vormachtstellung einzelner Fabrikate, seien es Fahrzeuge, Motoren oder Fernsteuerungen, gab es diesmal nicht. Die vier- und sechsrädrigen Fahrzeuge können meines Erachtens vor allem hinsichtlich der Straßenlage noch erheblich verbessert werden. Dann werden sie wohl auch erst den herkömmlichen Modellen überlegen sein.

Heiner Martin

Aufgefallen ist,

daß Sport-Weltmeister Phil Booth nicht anwesend war. Vorgegeben wurden finanzielle Gründe wegen der weiten Anreise;
daß die Zeitnahme etwas „antiquiert“ war, wie es der deutsche Teamleiter Karlheinz Will ausdrückte; daß die Information ausgezeichnet war. Noch vor der Siegerehrung der Klasse Sport gab es komplette Ergebnislisten;
daß weder dem Veranstalter noch dem EFRA-Vorstand aufgefallen ist, daß die Auswertung der Ergebnisse nicht gemäß dem Reglement erfolgte (5 min plus Zeit für die letzte Runde), was auf die ersten 20 Plätze aber zufälligerweise keinen Einfluß hatte;
daß Schweden ein teures Land ist, welches sich leider etwas zu stark in den Preisen für das Bankett und eine Barbecue-Party für die Fahrer niederschlug;
daß es sich eigentlich herumgesprochen haben müßte: Das Fürstentum Liechtenstein schreibt sich mit ie;
daß offensichtlich kein Veranstalter mit der EFRA-Regenregel zurechtkommt. Damit diese Regel nicht angewendet werden mußte, wurde das Rennen der Klasse Formel nach einem Regenschauer so lange unterbrochen, bis die Piste wieder trocken war;
daß Phil Greeno mit seinem 1:12er E-Car „Gemini“ Rundenzeiten um 19 sec fuhr;
daß sich die Organisatoren alle erdenkliche Mühe gaben;
daß die Zeitnahme etwas zu viel „glaubte“ statt es zu wissen.