

1981

Wettbewerbe



Die Teilnehmer des Endlaufes: v.l.n.r.: Katsunori Kondo, Ralph Burch jr., Art Carbonell, Naoki Ishihara, Ermes Tadiello, Gary Culver, Steve White, Roberto Bartolomasi, David Lecat, Pieter Bervoets.

Weltmeisterschaft in Indianapolis USA

Sieg ohne Glanz

Hans-Ludwig Walther

Zum dritten Mal in der Minicar-Geschichte wurden die Weltmeisterschaften in der Klasse Sport ausgetragen. Nach 1977 in Pomona (Kalifornien) und 1979 in Genf (Schweiz) wieder im Ursprungsland der RC-Cars in den USA, in Indianapolis (Indiana). Insgesamt waren 138 Fahrer aus 20 Nationen ge-

annt. Nachdem es vor der Ausschreibung zur Weltmeisterschaft (AMT berichtete hierüber kurz in Heft 2/Folge 22) im Februar schon zu Diskussionen um die Verteilung der Starterplätze gab, standen dann letztlich dem europäischen Verband EFRA weitere 20 Fahrer, nunmehr 69 Starterplätze zur

Verfügung. Die zwanzig zusätzlichen Startplätze verteilten sich wie folgt: Großbritannien (6) nun 10, Italien (6) 10, Schweiz (5) 8, Schweden (5) 7, Frankreich (5) 8, Deutschland (5) 8 und Spanien (2) auf 3. Weitere teilnehmende Nationen der EFRA waren Holland (3 Fahrer), Monaco (2), Dänemark (2), Norwegen und Luxemburg (je 1) und Süd-Afrika (3). Hinzu kamen die Mitgliedsstaaten der ROAR und der JMRC (Radio Operated Auto Racing und Japan Model Radio Control Association): USA, Kanada, Japan, Venezuela, Australien, Singapur und Indonesien. Zusammenfassend ein weltmeisterschaftswürdiges Fahrerfeld.

Nach dem Weltmeistertitel 1977 von Butch Kroells (USA), den Vize-Weltmeisterschaftstiteln von Bill Janas (USA) von 1979 und Gary Kyes (USA) 1980 (Monaco-Klasse Formel) war man auf den Ausgang der Weltmeisterschaft mehr als bei einer zuvor gespannt. Ein gewichtiger Grund hierfür mag die Erwartung auf das Abschneiden der allradgefederten Wagen gewesen sein. Das Gerücht, Franko Sabbatini (SG) habe einen allradgefederten Wagen entwickelt, wurde nicht bestätigt. Zumindest sah man keinen „Erlkönig“. So blieb es bei den allradgefederten Wagen von PB (Alpha), AMPS und den Prototypen von Associated (3 Stück) und Serpent (1). Ein im Trainingslauf auffallender MRP-allradgefederter Wagen entpuppte sich anschließend als ein PB-Alpha. Ver-

Art Carbonell, der Weltmeister von 1981



Der 13jährige Ralph Burch jr., aus USA/Texas mit Associated RC 300



Franz Gröschl, bester deutscher Teilnehmer (Platz 17) mit Graupner Expert Speed Car.



Die besten 6 nach dem 1. Qualifikationslauf

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| 1. Kondo (Japan) | 36/612 sec. |
| 2. Kyes (USA) | 36/614 sec. |
| 3. White (England) <i>PB 12</i> | 35/602 sec. |
| 4. Mizushima (Japan) | 35/608 sec. |
| 5. Bartolamasi (Italien) <i>36</i> | 35/611 sec. |
| 6. Culver (England) <i>PB 12</i> | 35/616 sec. |

Nach dem 2. Lauf

- | | |
|---------------------|-------------|
| 1. Kondo (Japan) | 36/606 sec. |
| 2. Kyes (USA) | 36/611 sec. |
| 3. Ishihara (Japan) | 36/612 sec. |
| 4. Burch (USA) | 36/614 sec. |
| 5. White (England) | 36/615 sec. |
| 6. Culver (England) | 35/606 sec. |

Nach dem 3. Lauf

- | | |
|---------------------|-------------|
| 1. Kondo (Japan) | 36/601 sec. |
| 2. Burch (USA) | 36/601 sec. |
| 3. C. Husting (USA) | 36/602 sec. |
| 4. Ishihara (Japan) | 36/608 sec. |
| 5. Jianas (USA) | 36/609 sec. |
| 6. Kyes (USA) | 36/611 sec. |

Nach dem 4. Lauf

- | | |
|------------------------|-------------|
| 1. Culver (England) | 37/612 sec. |
| 2. Kishi (Japan) | 36/600 sec. |
| 3. Kondo (Japan) | 36/601 sec. |
| 4. Errington (England) | 36/601 sec. |
| 5. Burch (USA) | 36/601 sec. |
| 6. Smeltzer (USA) | 36/608 sec. |

Nach dem 5. Lauf

- | | |
|--------------------------|-------------|
| 1. Culver (England) | 37/612 sec. |
| 2. Burch (USA) | 37/615 sec. |
| 3. Kishi (Japan) | 36/600 sec. |
| 4. Errington (England) | 36/601 sec. |
| 5. Kondo (Japan) | 36/601 sec. |
| 6. Bartolamasi (Italien) | 36/601 sec. |

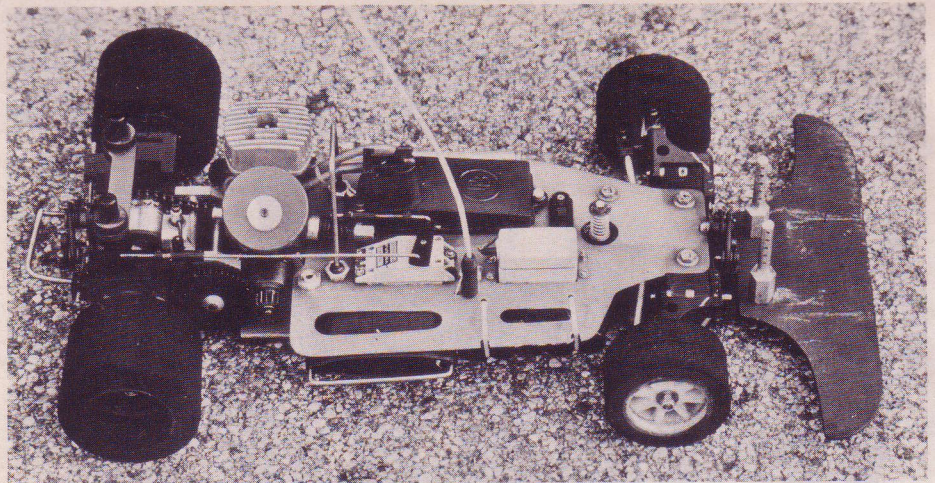
TOP 6 nach der Qualifikation Qualifiziert für Endlauf

- | | |
|---------------------------------|-------------|
| 1. Kondo (Japan) <i>47 Kopf</i> | 37/604 sec. |
| 2. Burch (USA) | 37/606 sec. |
| 3. Carbonell (USA) | 37/607 sec. |
| 4. Ishihara (Japan) | 37/607 sec. |
| 5. Bartolamasi (Italien) | 37/608 sec. |
| 6. Culver (England) | 37/612 sec. |

Halbfinale

Qualifikationszeit nach Vorläufen

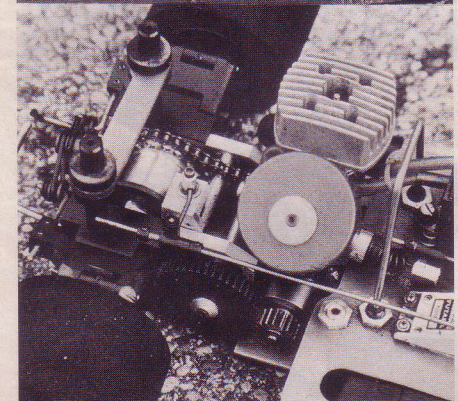
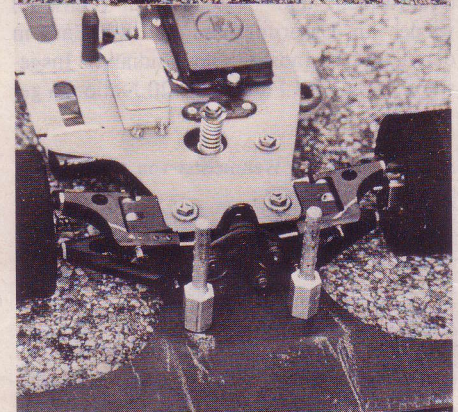
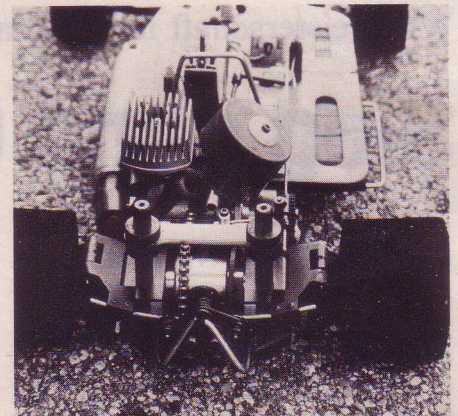
- | | |
|-------------------------|-------------|
| 7. Tadiello (Italien) | 37/612 sec. |
| 8. Kishi (Japan) | 36/600 sec. |
| 9. Errington (England) | 36/601 sec. |
| 10. Smeltzer (USA) | 36/602 sec. |
| 11. Jianas (USA) | 36/602 sec. |
| 13. Ton (Holland) | 36/606 sec. |
| 19. Gerber (Schweiz) | 36/609 sec. |
| 26. Sabbatini (Italien) | 36/614 sec. |
| 37. Gröschl (BRD) | 35/603 sec. |
| 44. Bervoets (Holland) | 35/609 sec. |

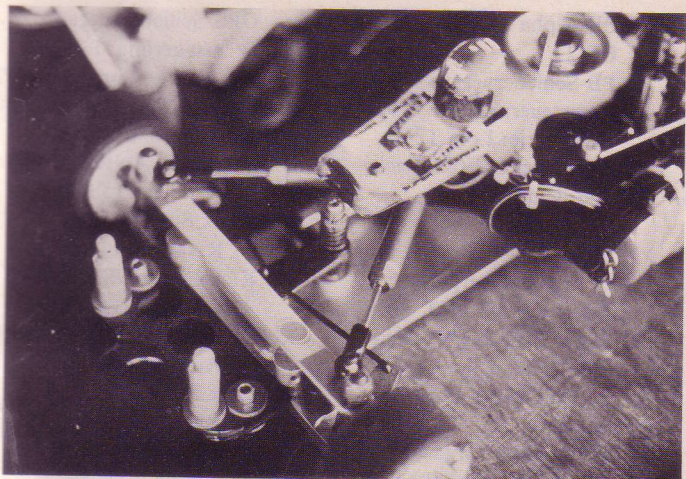


blüfft stellte man weiter fest, daß die MRP-Werksfahrer Bob Welch, Tony Belizzi und Gary Kyes – alle nahmen auch bei der WM 1980 in Monaco (allerdings noch mit MRP Pro 180) teil – PB-Alpha führen. Auf die Frage hin, ob sie Testergebnisse sammeln und einen allradgefederten Wagen entwickeln, kam ein klares Nein. Man erfuhr weiter, daß MRP die Alleinvertretung für PB in den Staaten übernommen hat. Nachdem die MRP-Truppe 1980 einziger Vertreter der USA in Monaco war, hier durch einen zweiten Platz von Gary Kyes glänzte, mußte man mit ansehen, daß alle drei Fahrer nicht mit dem allradgefederten Wagen überzeugen konnten. Die Umstellung mag mitschuldig sein. Allerdings konnte man auch durch öftere Boxenstops und Nachstellen des Vergasers auf Motorprobleme schließen. Der Wechsel von K&B (Monaco 1980) auf OS 21 schien nur Gary Kyes gelingen zu sein. So wie bei MRP wechselten weitere namhafte Fahrer ihren Untersatz. Naoki Ishihara (Japan), in Genf 1979 schnellster Fahrer (Road Ace Phoenix) wechselte zu Delta (Super J), Gary Gulver (England) – 1980 in Monaco schnellster Vorläuffahrer auf AMPS zu PB-Alpha. Beiden Fahrern scheint der Wechsel gelungen. Wie in Genf (Naoki Ishihara) und Monaco (Gary Gulver) machte auch in Indianapolis ein Newcomer, zumindest für die Europäer als unbekannter Fahrer, von sich reden: Ralph Burch jr. (USA/Texas). Ralph, ganze 13 (!) Jahre alt, ist drüben kein Unbekannter und hat während seiner 16monatigen Laufbahn schon mehrere namhafte Persönlichkeiten der Szene auf die weiteren Plätze verwiesen. Auch hier schlug er voll zu, und er lag nach dem zweiten Qualifikationslauf hinter Kondo, Keys und Ishihara auf Platz 4. Nach dem dritten Durchlauf hatte er sich auf Platz 2 geschoben, fiel nach Runde 4 wieder zurück auf Rang 5, um dann aber nach seinem fünften und sechsten Lauf sich fest auf Rang 2 zu etablieren.

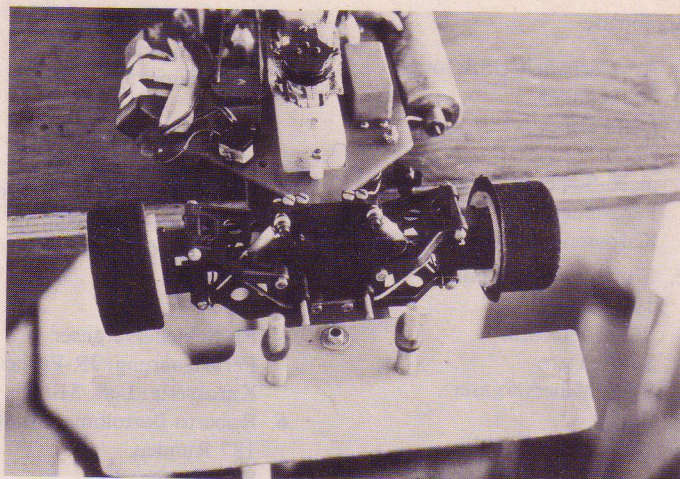
Entgegen der Ausschreibung, wonach 40 Runden zu fahren sind, wurden die Trainings- und Qualifikationsläufe über 10

Der Prototyp Associated: Entwickelt von Weltmeister 1979 Phil Booth.





Der Wagen von Kiyokatsu Kishi: Kyosho Phantom 20 Expert. Auffallend die Stabilisatoren an der Vorderachse.



Das Foto verdeutlicht die fehlerhaft eingestellte Vorderachse am AMPS Rapier von Klaus Dieter Frers.

Minuten gefahren. Dies hatte zweierlei Gründe, zum einen die erhöhte Starterzahl, zum anderen – wie es sich später bestätigen sollte – die zur Zeit der Weltmeisterschaft anhaltende, für Indianapolis seltene Schlecht-Wetterperiode. Wäre nach Ausschreibung gefahren worden, hätte jeden Morgen der erste Lauf um 6.00 Uhr begonnen. Am ersten Qualifikationstag fiel dann die elektronische Zeitmeßeinrichtung aus. Der Tag wurde zwar nach Ausschreibung weiter durchgezogen, jedoch blieben die Wertungsläufe ohne Bedeutung. Sie wurden nicht gewertet. Am Nachmittag ging ein Wolkenbruch nieder. Der zusätzliche Trainingstag war gelaufen. So standen dann jedem Teilnehmer von vorgesehenen 9 nur noch 6 Wertungsläufe zur Verfügung. Am Donnerstag fanden dann die Wertungsläufe Runde 1–3 statt, Freitag die Wertungsläufe 4–6. Hier sollte sich dann bestätigen, daß man gut daran tat, nicht nach der Ausschreibung zu verfahren, sondern die Wertungsläufe auf 10 Minuten festzusetzen. Kurze Regenfälle zogen eine Zeitverzögerung an beiden Tagen nach sich. So war dann der

Veranstalter auch glücklich darüber, am Freitag die Wertungsläufe hinter sich zu haben.

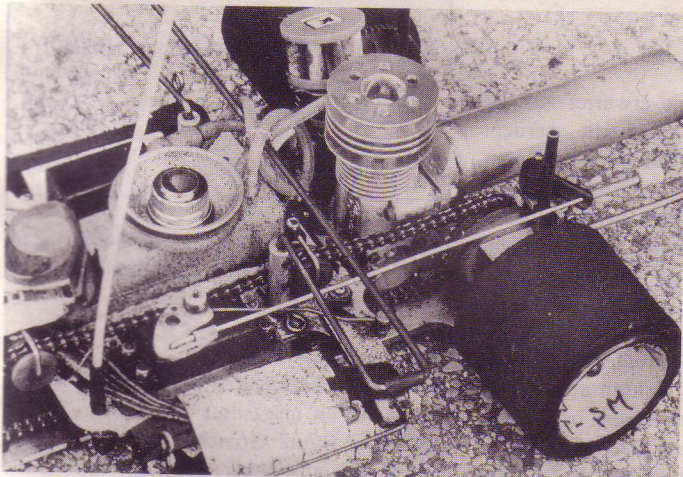
Nach den Vorläufen von Donnerstag und Freitag standen die Top 10, darunter die 6 schnellsten, welche sich direkt in den Endlauf führen, und die weiteren 40 schnellsten, welche über Halbfinalläufe noch den Endlauf erreichen konnten fest. Diesen Fahrern standen 5, der sechste Lauf wurde wegen Regen abgebrochen, Läufe von wiederum 10 Minuten zu Verfügung.

Am Samstagabend, die Halbfinalläufe waren ausgefahren, wurden Stimmen laut, daß Pieter Bervoets nicht wie in seinen Vorläufen den allradgefederten Wagen, sondern ein Super-Pro gesteuert habe. Da dies nach Reglement nicht zulässig war, konnte man unter gegnerischen Teams schon mit einer Disqualifizierung rechnen. Doch dies trat nicht ein. Noch am Samstagabend bestätigte Bervoets dieses Gerücht. Er habe sich aber bei der Rennleitung die Genehmigung geholt. Ein kleiner Schatten war jedoch nicht mehr von der Weltmeisterschaft zu nehmen.

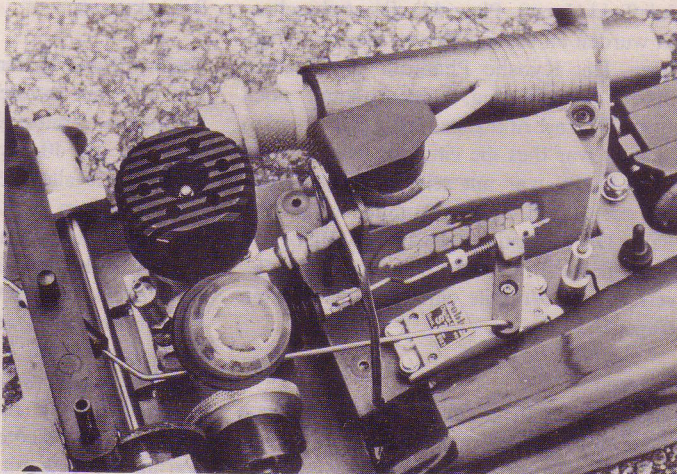
Am Sonntag standen den Teilnehmern zum Endlauf, hinzu kamen White (England), Tadiello (Italien), Lecat (Frankreich) und Pieter Bervoets (Holland), gut eine Stunde Zeit zum Training (warm-up) zur Verfügung. Zu dem kleinen Schatten, wie zuvor geschildert, gesellte sich ein weiterer Schatten: Art Carbonell hatte die Möglichkeit, mehrere Wagen auszuprobieren. Unverständlich beide Fälle, wenn man bedenkt, daß die Rennleitung sehr streng zu Werke ging.

Vor dem Start zum Endlauf wurden die Teilnehmer einzeln vorgestellt. Der Endlauf wurde über 200 Runden gemäß Reglement ausgefahren. Art Carbonell setzte sich von Beginn an in Führung. In der 13. Minute wurde der Endlauf wegen einsetzenden Regens abgebrochen. Der Rundenstand wurde mit der Zeit festgehalten: Carbonell 43 Runden, Lecat, Bartolamasi, Tadiello, Kondo und White je 42 Runden, Culver 41, Ishihara 40, Burch 39 und Bervoets 35 Runden. Nach einer ca. halben Stunde wurde mit dem Zieleinlauf bei Abbruch des Rennens erneut gestartet. Mittlerweile hatten alle anderen

Der allradangetriebene Wagen von Yuji Taki aus Japan



Serpent-Tank mit Graupner-Glo-Deckel.



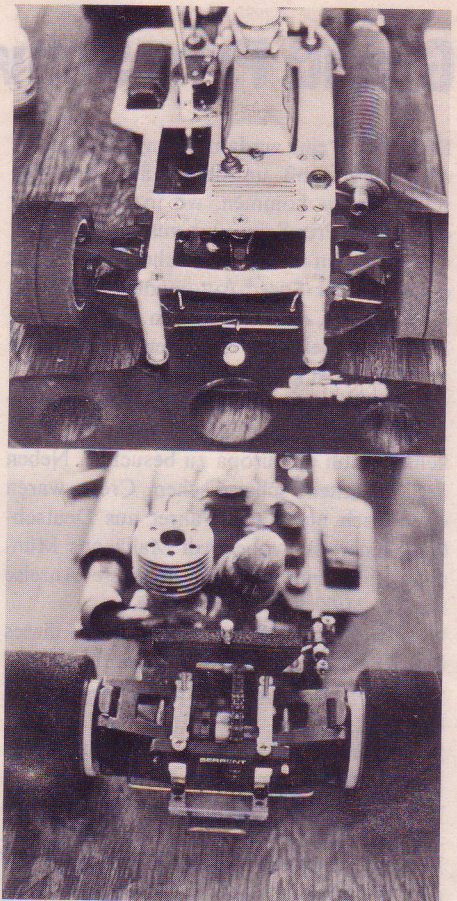
Uli Klaas und Klaus-Dieter Frers. Letzterem gehörte wohl der Preis des größten Pechvogels der WM. Frers, welcher über England mit dem Team AMPS anreisen wollte, merkte erst in London, daß er kein Visum besitzt. Dies wurde ihm nachträglich auf der deutschen Botschaft in London ausgestellt. So kam Frers mit 3 Tagen Verspätung erst an. Bei Ankunft in Indianapolis stellte er fest, daß sein Auto und Ersatzteile fehlten. So konnte er dann erst am Donnerstag sein Training aufnehmen. Hans-Ludwig Walther zerlegte im Training einen 1 Stunde alten picco-Motor. Den frisierten Motor zeigte er anschließend Mister Picco. Er verstand nicht, daß die Deutschen immer die Motoren frisieren müßten. Auf die Antwort, daß die Leistung sonst nicht da wäre, schlug er Walther und Franz Gröschl vor, sich doch am Abend von ihm einen Motor abholen zu kommen. Am nächsten Morgen bemühte sich Mister Picco wieder zu Walther und stellte ihm, wie am Abend im Hotel vereinbart den Motor ein. Voraussetzung war, nichts durfte am Motor frisiert werden. Für Gröschl und Walther, Gröschl fuhr weiterhin OS, war klar, daß dieser Motor gehen mußte. Das Motorproblem schien Franz Gröschl immer wieder zu verfolgen. Letztlich war er nur mit einem Motor zufrieden, mit welchem er auch seinen hervorragenden 17. Platz belegte.

Fazit

Eine Weltmeisterschaft mit einigen Neuerun-

gen und Überraschungen. Der Reiz, welcher allein der Ort Indianapolis, von seinem „Indy-500-Rennen“ bekannt, ausstrahlt, hatte auf die Weltmeisterschaft nicht abfärben können. Dies in jeder Beziehung, hatte doch manch einer an die wohlgeformten Girls, den Kapellen und den Tausenden von Luftballons gedacht, begnügten sich viele mit dem Vergleich zu Genf und Monaco. Doch hier in Amerika, dem Ursprungsland des RC-Cars, mit seinen bekannten und außergewöhnlichen Freizeitangeboten denkt man anders. Nicht wie wir, anders als wir Europäer. Einfach: „American way of life!“ Vom Hang zum Großen, den man dem Amerikaner nachsagt, war hier nichts zu spüren. Der Sponsorbeitrag der Firma Futaba hatte auch seine Schattenseite. Der Preis, mit dem Futaba auf der WM einstieg dürfte allerdings „amerikanisch“ im Einsatz gewesen sein. Pokale wurden nicht ausgegeben. Für die ersten 10 werden Siegelringe mit dem Emblem der Weltmeisterschaft und der IFMAR nachgeschickt. Alle Teilnehmer bekamen eine Plakette aus Kunststoff. Am Abend der Siegerehrung saß Weltmeister Art Carbonell zu früher Stunde fast allein mit einem Gals Cola. Fazit: Sieg ohne Glanz.

Traurig war es mit ansehen zu müssen, wie Rennleiter Joe Werner nach verrichteter Arbeit der Organisation, noch am Abend den Besen nahm und das Fahrerlager reinigte. Joe Werner hat sein Bestes gegeben. Danke, Joe.



Der allradgefederte Serpent von Pieter Bervoets.