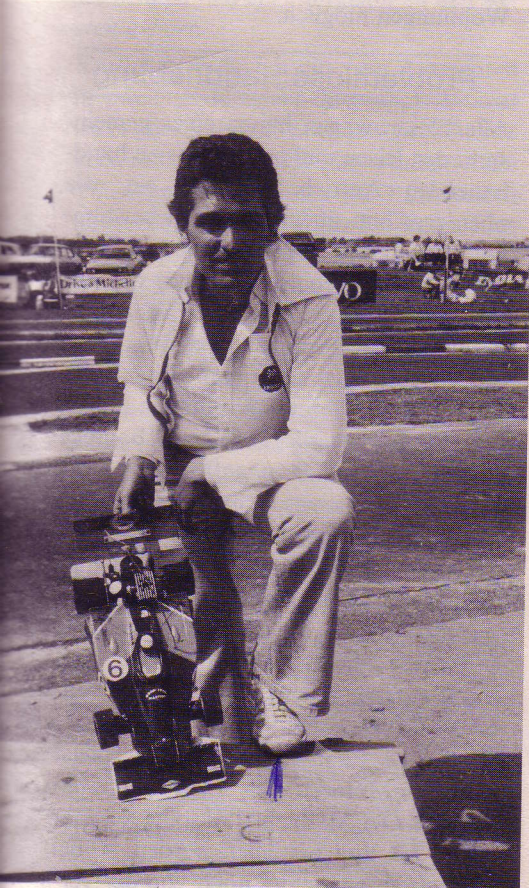
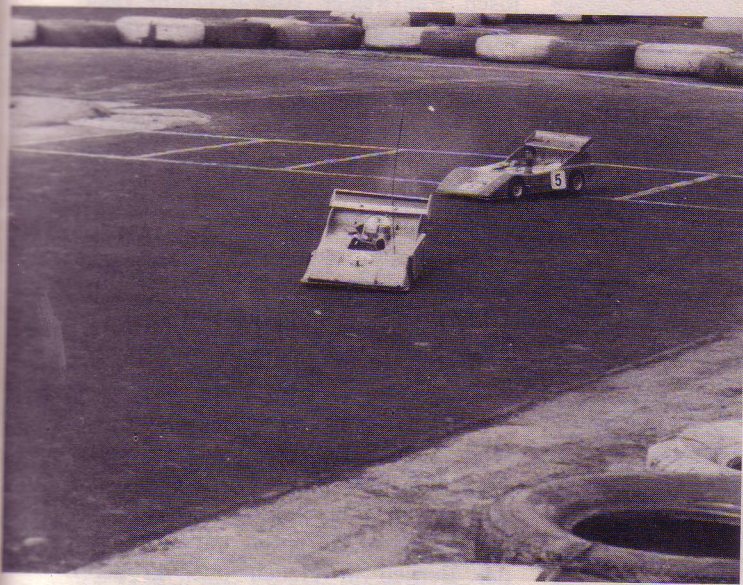
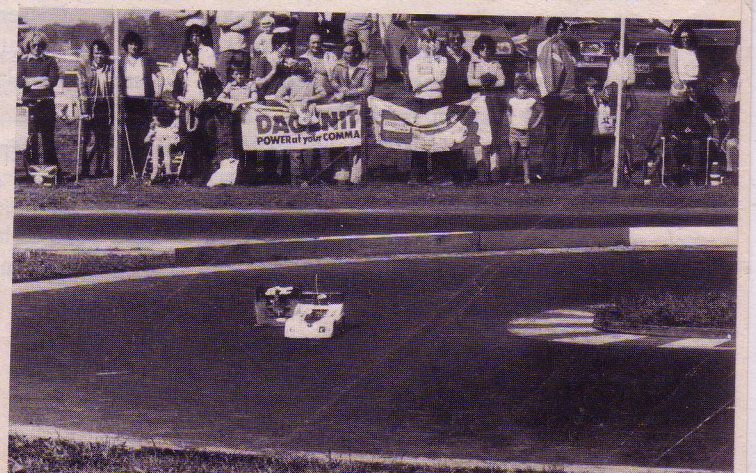
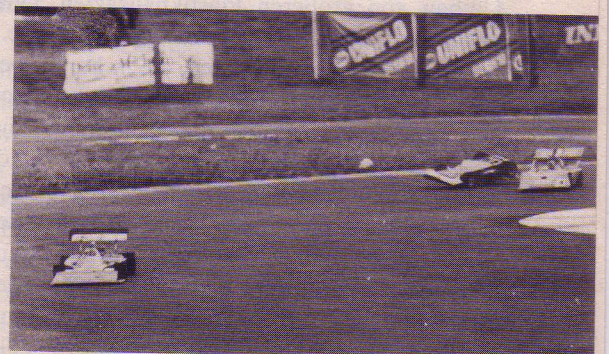
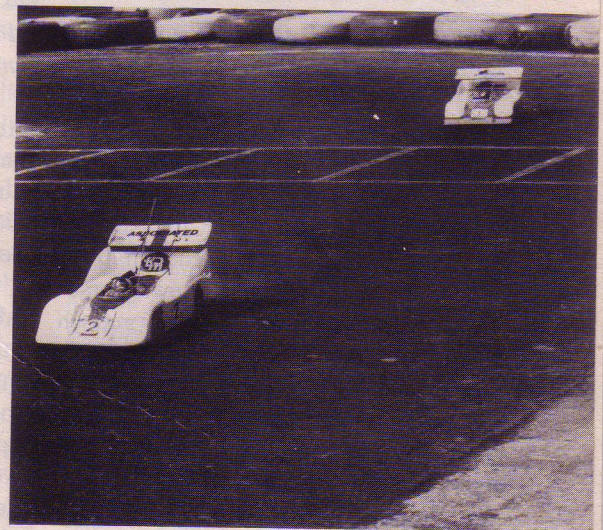


Eindrücke aus Lilford Park – August 1978



Einige Eindrücke von den diesjährigen Europameisterschaften im englischen Lilford Park vermitteln die Bilder auf dieser Seite. Rechts oben Hoyer, Wilson und Alexandri beim Start zum 3. Vorlauf der Klasse Sport. Daneben der Wagen von Bernd Ulitzka, der gerade an einem Konkurrenten vorbeigeht. In der Mitte links Wolfgang Kuttner aus Augsburg, mit seinem 19. Platz in der Klasse Formel der erfolgreichste deutsche Teilnehmer an den EM.

Die drei Rennszenen rechts zeigen: Debbi Preston führt im Endlauf (Sport) noch vor Pieter Bervoets. – Kräftig „hingelangt“ wurde bereits im Training. – Phil Booth (GB) und Peter Strupler kämpfen um die bessere Kurvenausgangsposition. Das Bild links unten überschrieb unser Fotograf „...als dann der Regen kam“.



Europameisterschaften in Lilford Park

Über die Rennen in England berichtet Heiner Martin

Lilford Park ist ein Freizeitpark, ca. 100 Kilometer nördlich von London, in dessen hinterster Ecke eine permanente Piste für RC-Cars liegt. Diese ist ziemlich schmal – teilweise nur drei Meter breit –, sehr wellig und durch vier Haarnadelkurven recht langsam. Hier also fand dieses Jahr die alljährlich von der Europäischen Föderation für radiogesteuerte Automodelle, kurz EFRA genannt, ausgeschriebene Europameisterschaft der Klassen „Formel“ und „Sport“ statt.

Schon eine Woche vor dem Wettbewerb waren in Lilford einige, von früheren Europameisterschaften her bekannte Gesichter zu sehen. Je näher der erste Wettkampftag kam, desto mehr füllte sich das Fahrerlager. Jeder wollte natürlich die vom Veranstalter gebotene Möglichkeit eines freien Trainings so weit wie möglich ausnützen. Wie üblich schälte sich während des freien Trainings kein Favoritenkreis heraus, da die Fahrer meist nicht ihre besten Motoren einsetzen, sondern mehr nach der besten Fahrwerkabstimmung bzw. den besten Reifen suchten. In der Formel-Klasse wurden Rundenzeiten um 20 sec., in der Sport-Klasse um 19 sec. gefahren.

Am Donnerstagnachmittag wurden die Sender der Teilnehmer auf die Einhaltung der angegebenen Sendefrequenz überprüft. Bei einigen Fahrern gab es dabei große Augen, nachdem sie doch davon überzeugt werden konnten, daß sich ihre „Funkstörungen“ durch eine Reparatur des Senders beheben ließen!

Der Freitag war einem kontrollierten Training vorbehalten. Jeder Fahrer wurde, zusammen mit fünf weiteren, zu einem Trainingslauf von zehn Minuten aufgerufen. Als Novum bei einer Europameisterschaft ließ der Veranstalter, am Ende der Trainingszeit jeder Gruppe, ein dreiminütiges Rennen ausfahren. Die hier erreichten Rundenzahlen sollten zur Einteilung der Fahrer in die Vorlaufgruppen herangezogen werden, damit während der Wertungsläufe schnelle Fahrer nicht von weniger Schnellen behindert würden. An und für sich ist diese Idee ausgezeichnet; sie bedeutet aber eine wesentliche Mehrarbeit für die

Rennleitung. Dies merkte wohl auch der Veranstalter und so hielten sich die Umgruppierungen in Grenzen.

Bei dieser Art von Training mußten die Fahrer in ihrem eigenen Interesse voll hinlangen, so daß sich die Fronten rasch klärten: Schnellster der Klasse Formel war Pieter Bervoets aus den Niederlanden, der Klasse Sport Keith Plested aus Großbritannien. Dahinter dann eine Meute von jeweils ca. 30 Fahrern, die alle auch für den Sieg gut waren, darunter mit Norbert Mayrhofer, Karlheinz Will, Reiner Zimmer und Joachim Naser auch einige deutsche Teilnehmer. Bei den weiteren deutschen Fahrern machte sich die späte Anreise und das dadurch fehlende Training bemerkbar.

Während eines gelungenen Banketts am Abend erhielten alle Teilnehmer einen kleinen Erinnerungspokal. Nach einem guten und reichlichen Essen wurde noch ein Film über die Weltmeisterschaft vom letzten Jahr in Kalifornien gezeigt.

Pünktlich um 9.00 Uhr am Samstagmorgen begann der erste Vorlauf der Formel-Rennwagen. Der Himmel war zwar wolkenverhangen, aber noch regnete es nicht. Franco Sabattini legt gleich in seinem ersten Lauf eine Bombenzeit vor: 15 Runden in 4'51,3". Aber nach dem Lauf der neunten Gruppe kam das Unglück: Es begann zu regnen. Somit standen eigentlich die Teilnehmer für den Zwischen- und Endlauf schon fest.

Nachdem alle Fahrer ihren ersten Vorlauf beendet hatten, unterbrach der Veranstalter das Rennen und bat alle Teamleiter zu sich. Ein Vorschlag der Niederländer, den ersten Vorlauf der ersten neun Gruppen zu streichen und nochmal, auf nunmehr nasser Fahrbahn, auszutragen, fand keine Mehrheit, so daß sich der Veranstalter entschloß, bis spätestens 14.30 Uhr auf besseres Wetter zu warten, um dann das Rennen auf jeden Fall durchzuziehen. Ein Entschluß, der sicher richtig war, auch wenn er die Fahrer, bei denen es im ersten Vorlauf noch nicht richtig geklappt hatte, bzw. diejenigen Fahrer, die in den Gruppen 10 bis 15 eingeteilt waren, benachteiligte. Aber Glück gehört eben auch dazu.

Nun, die Piste trocknete erst gegen Ende des dritten Durchgangs wieder ab, so daß sich kein Fahrer mehr so weit verbessern konnte, daß er einen derer, die ihre Bestzeit noch auf trockener Piste gefahren hatten, aus den ersten zehn Rängen verdrängen konnte. Große Freude darüber im österreichischen Lager, die von ihren vier Teilnehmern gleich zwei in den Zwischenlauf bringen konnten. Pech hatten die deutschen Fahrer: Einzig Wolfgang Kuttner aus Augsburg konnte noch auf trockener Piste seinen gewohnten Fahrstil finden, der Lohn war ein 19. Platz. Die anderen verpatzten ihren ersten Vorlauf und mußten sich dann durch Pfützen wühlen oder verzichteten schließlich, wie Joachim Naser, Karlheinz Will und Reiner Zimmer, aufgrund der Aussichtslosigkeit, ausschließlich nur auf nasser Fahrbahn zu fahren, auf den Start.

Der Zwischenlauf bot nicht allzuviel Spannung und wurde eine sichere Beute von Raimund Andexlinger, der sich nach einem schlechten Start konstant nach vorne arbeitete und dabei den lange führenden Fer van Helden sogar noch dreimal überrundete. Im Kampf um den zweiten Platz, der ebenfalls noch die Teilnahme am Finale bedeutete, konnte sich Jean-Pierre Ruchat am Schluß gegen Kjell Kruhsberg dank seiner besseren Nerven durchsetzen.

Klarer Favorit für den Endlauf aber war Franco Sabattini, doch, sofort nachdem er in Führung gegangen war, blieb sein Motor stehen. Kaum hatte er sich nach dem Boxenstopp bis zum führenden Terzett, bestehend aus Jean-Pierre Ruchat, Raimund Andexlinger und Georges Thirans, vorgearbeitet, fuhr sein Wagen auf der Geraden nur noch Zick-Zack, vermutlich ein Defekt am Differential. Also wieder Boxenstopp und eine Aufholjagd zur Spitze, die sich nunmehr aus Ruchat, Thirans und Hans-Olof Olsson, der sich mit einer konstanten, aber unauffälligen Fahrweise nach vorne geschoben hatte, zusammensetzte. Raimund Andexlinger mußte in der Zwischenzeit mit losen Motorbefestigungsschrauben die Segel streichen. Zum Schluß waren also vier Fahrer in einer Runde und die Positionen wechselten ständig.

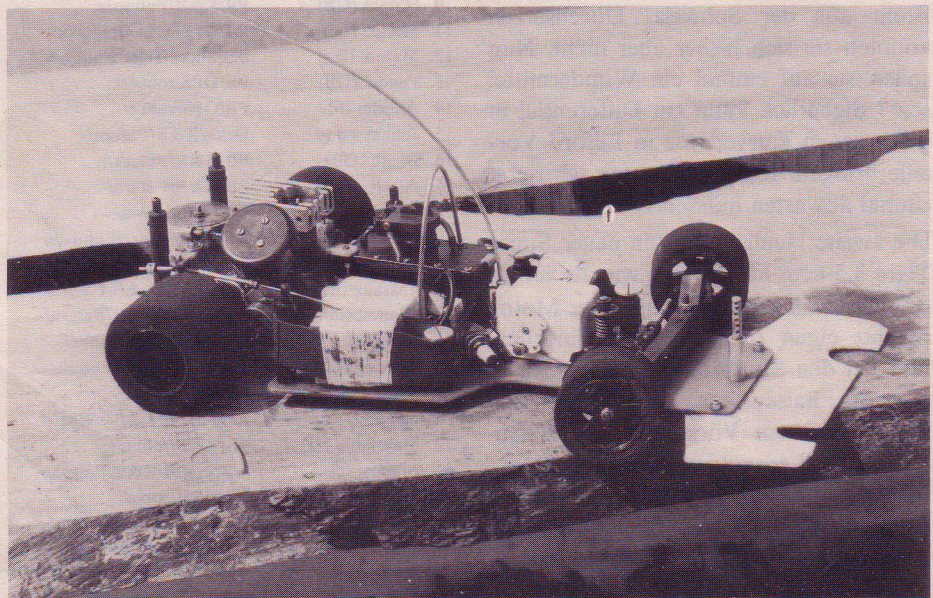
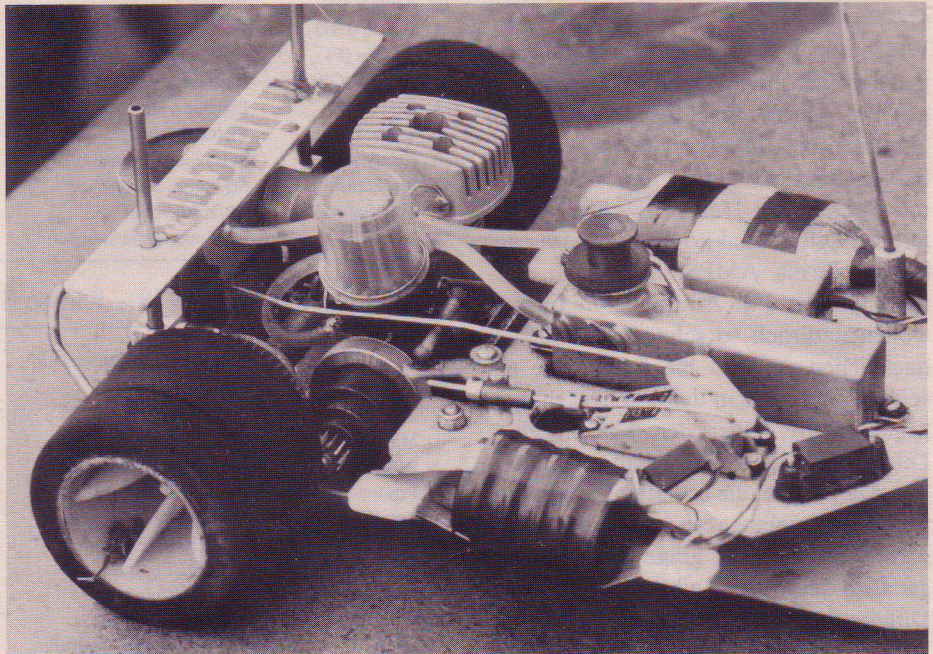
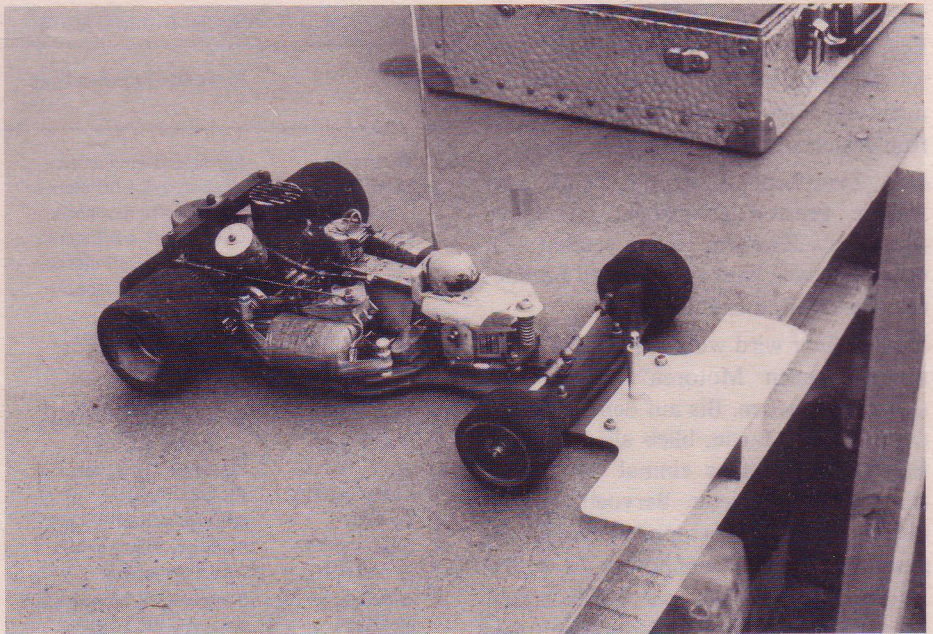
Keine Europameisterschaft ohne ihr Skandalchen. So auch hier: Nach dem Abwinken gab es endlose Diskussionen über die Rangfolge bzw. die Zeitmes-

sung. In der Ausschreibung hatte der Veranstalter angegeben, daß die letzte Runde in den Vorläufen nicht zu Ende gefahren werden darf, dies jedoch in den Zwischen- und Endläufen ausgeführt werden muß. Beim Zwischenlauf hielt er sich aber selbst nicht an diese Regelung, beim Endlauf – wie aus den Zeiten ersichtlich war – auch nicht, forderte aber die Fahrer über den Streckensprecher auf, dieses zu tun. Zu diesem Zeitpunkt waren aber schon so viele Helfer auf die Piste gelaufen, daß an ein Weiterfahren nicht mehr zu denken war. Niemand wußte mehr so richtig Bescheid. Die Italiener nahmen ihre Pokale nicht an und legten nachher sogar noch Protest ein, der aber nach längerer Diskussion wieder zurückgezogen wurde. Die ganze Angelegenheit hätte vermieden werden können, wenn die Fahrer und Helfer von der Rennleitung besser unterrichtet worden wären; dies geschah jedoch dann am Sonntag. Festzuhalten ist noch, daß Franco Sabattini am Sonntag auf einen Start verzichtete – nach offiziellen Verlautbarungen fühlte er sich nicht wohl.

Die Entscheidung in der Klasse „Sport“ wurde am Sonntag bei trockenem Wetter ausgefahren. Von Anfang an ließen die Niederländer und die Engländer keinen Zweifel daran, daß sie dieses Mal ein gewichtiges Wörtchen mitreden wollten. Von den insgesamt zehn Zwischen- und Endlaufteilnehmern stellten sie dann auch acht. Aus deutscher Sicht erfreulich, daß sich Rainer Roßkothen – als schnellster Deutscher auf dem 23. Rang –, Bernd Ulitzka, Joachim Naser und Norbert Mayrhofer in den Club der „14 Runden-Fahrer“ einreihen konnten. Die zur Spitze fehlenden Sekunden werden aber sicher auch noch gefunden, wenn einmal auch bei uns mehr permanente Strecken bestehen. Joachim Naser scheint bei seinen Auslandsstarts vom Pech verfolgt zu werden: Nach seiner Odyssee zum Rennen in Monaco –

Einige der eingesetzten Fahrzeuge:

Oben der Serpent von Pieter Bervoets, darunter der Challenger von Per Gustavsson (er fährt mit einem 5zelligen Empfängerakku / 6 V) und der PB von Keith Plested. Bei allen besticht der übersichtliche Einbau von Tank und Fernsteuerung. Auch tragen sie dem derzeitigen Trend zu härteren Chassis durch die Verwendung von Epoxymaterial Rechnung.



vielleicht gibt er noch die Story zum Besten – wurde ihm hier sein bester Motor zerlegt, weil ein Teilnehmer aus der nachfolgenden Gruppe seinen Sender zu früh erhielt und einschaltete!

Der Zwischenlauf wurde sicher von Debbie Preston gewonnen, mit Dave Martin als Zweitem. Beide setzten sich vom Start weg vom Feld ab und beendeten den Lauf ohne Probleme.

Der Endlauf wird wohl als „Endlauf der ausgegangenen Motoren“ in die Geschichte eingehen. Bis auf den Lokalmatador, Dave Martin, blieb allen anderen Fahrern mindestens einmal der Motor stehen. Allein Pieter Bervoets konnte nach seinem Boxenstopp, ebenfalls wegen Motorausfall, nochmals zu Dave Martin aufschließen, aber in der letzten Runde ließ der Motor Pieter noch einmal im Stich!

Wie bei jeder Europameisterschaft, gab es auch hier einige technische Neuerungen zu sehen: Das Zauberwort hieß „Differential“. Die Werksfahrer von PB, Serpent und SG hatten ihre Wagen damit ausgerüstet. Das einzige derzeit lieferbare Differential kommt von der englischen Firma AMPS, bisher nur passend für den PB. Alle anderen Firmen wollen natürlich so schnell wie möglich nachziehen, so daß bis Jahresende ein schönes Angebot in den Fachgeschäften liegen dürfte. Über den Nutzen eines Differentials war man geteilter Meinungen. Diejenigen, die es hatten, waren voll überzeugt, wohingegen jene, die es nicht hatten, meinten, es ginge auch „ohne“ genauso schnell. Es gibt ja schon lange Differentiale, und zwar von der Firma Thorp aus den USA und der Firma Brem aus der Schweiz. Durchsetzen konnten sie sich bisher aber nicht. Nun sollen sie auf einmal ein Wundermittel sein? Sicherlich kann ein Differential in solch engen Kurven wie in Lilford Vorteile bringen. Ich glaube, man wird erst einmal abwarten müssen.

Die zweite Neuheit war ein neuer Super Tigre 3,5-ccm-Motor, der, wie der K&B, den Auslaß nach hinten hat. Der Motor machte einen ziemlich guten Eindruck, und bei den Stückzahlen, die die Italiener dabei hatten, kann es sich eigentlich nicht mehr um Vorserienmodelle handeln, so daß er wohl auch bald im Fachhandel erscheinen wird.

Im nächsten Jahr findet die Europameisterschaft in Nürnberg statt. Ein Besuch lohnt sich auch da ganz bestimmt!

Ergebnisse der Europameisterschaft – Klasse Formel

Fahrer	Fahrz./Motor/Fernst./Diff.	Vorlauf Rd./sec.	Zw.lauf Rd./sec.	Endlauf Rd./sec.
1. Thirans (B)	PB/Super Tigre/Sanwa/-	14 58,8	-	67 56,0
2. Ruchat (CH)	Challenger/K&B/Futura/x	13 46,2	32 35,2	67 56,3
3. Sabattini (I)	SG/Super Tigre/robbe/x	15 51,3	-	67 56,9
4. Olsson (S)	Challenger/K&B/Futura/-	14 45,7	-	66 44,1
5. Collina (I)	SG/Super Tigre/Futura/x	13 42,4	-	56 54,9
6. Andexlinger (A)	SG/Super Tigre/robbe/-	13 52,3	33 53,9	55 -
7. Kruhsberg (S)	PB/K&B/OPS/-	13 50,2	32 44,8	-
8. Strupler (CH)	Delta/K&B/Futura/-	13 49,4	30 36,9	-
9. Maringer (A)	PB/K&B/robbe/-	13 51,0	30 49,4	-
10. van Helden (NL)	PB/K&B/robbe/x	13 49,4	30 60,0	-
11. Vincent (F)	Associated/K&B/robbe/-	13 52,4	-	-
12. Denton (GB)	PB/K&B/Futura/-	13 53,6	-	-
13. Bernascone (I)	SG/Super Tigre/Futura/-	13 54,2	-	-
14. Errington (GB)	PB/OPS/Futura/-	13 57,0	-	-
15. Seveso (I)	Associated/K&B/Futura/-	13 58,9	-	-
16. Dognon (F)	SG/Super Tigre/robbe/x	13 59,4	-	-
17. Focchi (CH)	PB/OPS/Futura/-	13 59,5	-	-
18. de Permentier (B)	Serpent/K&B/Multiplex/-	13 59,6	-	-
19. Blouet (F)	Associated/K&B/robbe/-	13 59,7	-	-
19. Kuttner (D)	PB/K&B/robbe/-	13 59,7	-	-
21. Hässig (CH)	Perfect/K&B/Futura/-	12 25,5	-	-
22. Poulain (F)	SG/Super Tigre/robbe/-	12 41,4	-	-
23. Preston (GB)	Associated/OPS/Micron/x	12 42,6	-	-
24. Guiette (B)	Eigenbau/Super Tigre/Sanwa/-	12 43,0	-	-
25. Groen (NL)	PB/OPS/Sanwa/x	12 43,3	-	-
30. Reintjes (D)	SG/Super Tigre/robbe/-	12 51,4	-	-
42. Roßkothen (D)	SG/Super Tigre/robbe/-	12 59,1	-	-
64. Mayrhofer (D)	PB/K&B/robbe/x	10 49,8	-	-
78. Hoyer (D)	SG/Super Tigre/robbe/-	8 34,4	-	-

Europameisterschaft 1978 – Klasse Sport

Fahrer	Fahrz./Motor/Fernst./Diff.	Vorlauf Rd./sec.	Zw.lauf Rd./sec.	Endlauf Rd./sec.
1. Martin (GB)	PB/K&B/Futura/x	15 54,5	45 17,3	93 13,7
2. Bervoets (NL)	Serpent/K&B/Futura/x	15 49,3	-	92 25,1
3. Preston (GB)	Associated/OPS/Micron/x	14 40,6	46 3,0	91 1,9
4. Ton (NL)	SG/Super Tigre/robbe/x	15 47,5	-	88 6,1
5. de Carro (S)	Delta/K&B/Futura/-	15 52,6	-	78 3,3
6. Greeno (GB)	PB/OPS/Futura/x	15 50,5	-	30 -
7. Errington (GB)	PB/OPS/Futura/x	14 40,6	44 12,0	-
8. White (GB)	PB/K&B/Futura/x	15 56,7	44 17,8	-
9. Mares (I)	SG/Super Tigre/Futura/x	15 56,5	44 19,8	-
10. Wright (GB)	PB/K&B/Futura/x	15 55,8	43 13,3	-
11. Plested (GB)	PB/OPS/Mac Gregor/x	14 40,9	-	-
12. Marani (I)	SG/Super Tigre/Futura/x	14 43,4	-	-
13. Pagdin (GB)	PB/OPS/robbe/x	14 43,6	-	-
14. Angelin (F)	PB/OPS/robbe/-	14 44,9	-	-
15. Johansson (S)	Delta/K&B/Futura/-	14 45,4	-	-
16. Booth (GB)	PB/K&B/Futura/x	14 45,7	-	-
17. Alberti (CH)	PB/K&B/Futura/-	14 46,3	-	-
18. Coosemans (B)	PB/OPS/Sanwa/-	14 47,0	-	-
19. Bartolomasi (I)	SG/Super Tigre/Futura/x	14 47,9	-	-
20. Collina (I)	SG/Super Tigre/Futura/x	14 50,2	-	-
21. Tassaux (B)	Associated/K&B/Futura/-	14 50,8	-	-
22. Sönderholm (S)	Associated/K&B/Futura/-	14 50,9	-	-
23. Roßkothen (D)	SG/Super Tigre/robbe/-	14 52,7	-	-
24. Gustafsson (S)	Challenger/OPS/Futura/-	14 53,1	-	-
25. Ulitzka (D)	PB/K&B/robbe/-	14 54,1	-	-
27. Naser (D)	Associated/K&B/robbe/-	14 54,8	-	-
30. Mayrhofer (D)	PB/K&B/robbe/x	14 56,7	-	-
44. Zimmer (D)	Associated/K&B/Futura/-	13 46,5	-	-
46. Haberi (D)	PB/K&B/robbe/-	13 46,7	-	-
54. Hoyer (D)	SG/Super Tigre/robbe/-	13 50,2	-	-
60. Will (D)	Associated/K&B/robbe/-	13 55,8	-	-

Angaben über die technische Ausrüstung ohne Gewähr