

2. Formel-Weltmeisterschaft Monaco 1980

Ein farbenprächtiges Schauspiel -

– Vergänglich wie der Augenblick
oder das Spiel am Roulette-Tisch im
Casino von Monte Carlo

Die Strecke, die auf die Motoren geradezu mörderisch wirkt, und die nicht endende Gerade, zwei Bremskurven und die für Monaco schon legendären Schikanen fügten sich zu einem Kurs ineinander, wie man ihn sich für das Fürstentum nicht anders hätte ausdenken können. Dieser Kurs, streng umgrenzt von flach aufliegenden und aneinandergereihten Leitplanken, den von der ersten Formel-WM bekannten Tellern, war für knapp eine Woche das Zuhause und zugleich die Arena der insgesamt 80 Fahrer aus 16 Nationen. Unter den 80 Fahrern auch jene, welche sich nicht durch Qualifikations-Rennen den Startplatz erkämpfen mußten, sondern welche auf persönliche Einladung kamen. Anders wie im großen Motorsport? Nein, auch hier hatten die Prioritätsfahrer die besten Starterpositionen, weniger was die Position auf der Strecke an der Startlinie war, sondern mehr der bessere Standort auf dem Fahrerpodium.

Die Vermutung, hier auf der Weltmeisterschaft – so unmittelbar nach der Int. Spielwarenmesse – nichts Neues zu entdecken, war schon beim ersten Gang durch das Fahrerlager widerlegt. Trotz all der Querelen, den unliebsamen und liebsamen Begleiterscheinungen einer solchen Veranstaltung war es insgesamt ein atemberaubendes Schauspiel: hart, fordernd und anspruchsvoll bis nobel.

Zu alledem kam eine ca. 60 Kopf starke Organisation, an deren Spitze souverän der Präsident des Modell-Auto-Clubs Monaco, Richard Lajoux, regierte. Bleibt die Tatsache, daß alle gewonnenen Erkenntnisse dieser zweiten Weltmeisterschaft für zwei Jahre reichen müssen und Monaco seine magische RC-Car-Rolle bis 1982 gespielt hat.

Die Woche in Monaco begann mit einer großen Enttäuschung und einem großen Palaver: Es regnete am Dienstag zweimal, das erste und das letzte Mal während der Weltmeisterschaften, dazu kam die schwache Stelle im Reglement über die naturgetreue Nachbildung eines bestehenden Vorbildes. Der englische PB-Lotus 80 war Anlaß, über den Passus im Reglement nachzudenken. Eine nochmalige Änderung in der Karosserie-Form und das Wegschneiden des vorderen Spoilers zum Zwecke des Tieferlegens, wobei die Form des Spoilers auf dem Rammer gemalt – später der weggeschnittene Teil mit Popnieten darauf befestigt wurde – gaben den Grund zu der berechtigten Annahme, daß hier ein Verstoß gegen das Reglement vorliegt. Zurück bleibt die Ungewißheit: Ändert man das Reglement oder kommt eine verbindliche Homologationsliste? Auch war das berühmte Männchen, die Fahrerfigur, bei anderen Fahrzeugen nicht dem Reglement nahe, sondern weit davon entfernt. Für Gerede sorgte auch die Nicht-Teilnahme der amerikanischen Asso-Werksmannschaft.

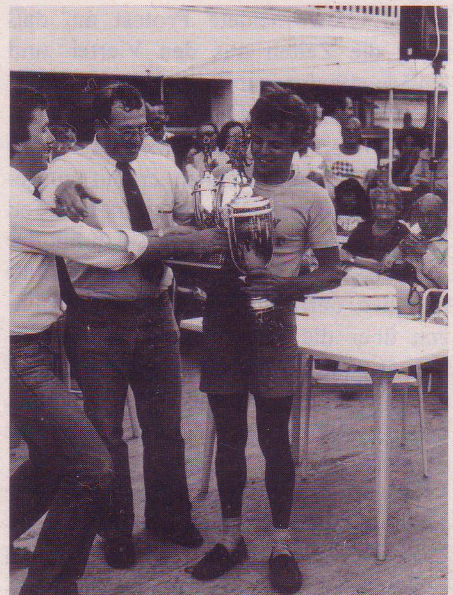
Die Enttäuschung der letzten beiden

Weltmeisterschaften, das schwache Abschneiden in Genf und Monaco der vorausgegangenen Jahre hat wohl seine Spuren hinterlassen. Die Teilnahme der amerikanischen MRP-Fahrer stellt die Vermutung in den Schatten, daß Amerika an dem europäischen RC-Car-Markt das Interesse verloren hat und die breite Schulter zeigt.

Zum Renngeschehen

Nach anfänglichen Schwierigkeiten, der verregnete Trainings-Vormittag am Dienstag und all die Mühe, Haftung auf die Piste zu bekommen, Reifen zu testen, und immer wieder mehr Power dem Motor zu entlocken – um nicht auf der Geraden zu verhungern – wurde im Fahrerlager emsig geschraubt. Eine Prognose war auch am Mittwoch abend noch nicht zu geben. Wohl traute keiner dem anderen – und niemand war sich sicher, ob die Zeiten der Konkurrenten ein Spiel mit verdeckten Karten waren. Am letzten Trainingstag, dem Donnerstag, zog man das letzte As(!) und reizte die Kon-

Der „kleine“ Gary Culver: Bei der Siegerehrung hatte er nicht genug Arme. Trotz seines Ausfalles im Endlauf hatte er Grund, stolz auf sein Abschneiden zu sein.



Wettbewerbe

kurrenz, die Katze aus dem Sack zu lassen. Jetzt kam die Zeit, um zu prognostizieren: Gewinnen muß ein schnelles Auto und dazu drängt sich die Vermutung auf, daß ein Fahrer gewinnt, dessen Auto in seiner Heimat produziert wird, also kein werksunterstützter Ausländer!

Monaco 1980 (jeweils bester Vorlauf)

Plazierung nach Vorläufen	Freitag	Samstag
1. Giulio Gherzi/I	36/13.50	36/ 7.40
2. Patrick Gabbiani/MC	36/13.80	35/ 0.00
3. Debbie Preston/GB	36/22.00	35/ 1.50
4. Franco Sabattini/I	36/24.80	33/ 7.60
5. Phil Booth/GB	35/ 5.10	35/14.10
6. Phil Greeno/GB	35/ 6.70	35/10.70
7. Vittoriani Orazi/I	35 7.80	35/ 6.50
8. Ronnie Ton/NL	35/ 8.10	35/ 4.00
9. Bob Errington/GB	35/10.20	35/ 2.60
10. Pieter Bervoets/NL	35/21.40	35/13.70
28. Rainer Zimmer/D	32/ 0.00	33/ 4.50
Franz Gröschl/D	32/ 0.00	32/ 5.00
Gary Culver/GB	22/24.40	36/ 0.50

Qualifikation aus Vorläufen in Endlauf

1. Gary Culver/GB	36/ 0.50	AMPS
2. Giulio Gherzi/I	36/ 7.40	SG

Qualifikation in den Endlauf aus Viertelfinale I/II/III/IV

I Jean Matrone/F	50/ 0.00
II Keith Plested/GB	51/ 2.80
III Phil Greeno/GB	53/15.60
IV Franco Sabattini/I	52/12.90

aus Halbfinale I oder II

I Bob Errington/GB	71/13.80
II Gary Kyes/USA	69/18.70

Aus dem Ergebnis geht hervor, daß sich jeweils die Ersten aus Viertel- oder Halbfinale in den 40 Minuten langen Endlauf qualifizierten. Die Ungerechtigkeit lag darin, daß zum Beispiel im Viertelfinale III der Viertplatzierte noch eine bessere Zeit (51 Runden/6.10 Sek.) hatte, als der Sieger aus dem Viertelfinale I. Die italienische Crew meldete Protest an, daß nicht die Zeiten aus den Viertel- und Halbfinalläufen zur Plazierung der Plätze 11-26 und 27-42 herangezogen wurden, sondern die Plätze nochmals in 10 Minuten langen Rennen erneut ausgefahren wurden. Richard Lajoux und Ted Longshow hatten es schwer, sich mit der Ausschreibung der Weltmeisterschaft und den darin enthaltenen Bestimmungen über die Plazierungen durchzusetzen. Richard Lajoux brach das Palaver ab und verwies auf die Ausschreibung, die mit Abgabe der Nennung anerkannt wurde.

Während an dem Sonntagmorgen weder Giulio Gherzi, er sonnte sich im benachbarten Freibad, noch Gary Culver zu sehen waren, machte nur die Mechani-

ker-Crew der beiden ersten Endlauf-Teilnehmer darauf aufmerksam, SG-Beluzzi paßte noch eine neue Karosserie an, daß der Höhepunkt noch aussteht.

Der Endlauf über vierzig Minuten versprach allein schon von der Zusammensetzung spannend zu werden: Italien (SG) mit Giulio Gherzi und Franco Sabattini und Frankreich mit Jean Matrone, England mit Phil Greeno, Paul Pagdin, Keith Plested und Bob Errington (alles PB) und Gary Culver auf AMPS; Gary Kyes (USA) auf dem MRP und Pieter Bervoets auf dem Serpent (Niederlande). Kurz vor dem Start erinnerte man sich noch einmal an die letzten Weltmeisterschaften in Genf und deren Ausgang. Doch hier war alles in bester Ordnung. Giulio Gherzi fuhr einem sicheren Weltmeisterschaftstitel entgegen, während Kyes (USA) und Greeno (England) die Plätze 2 und 3 sich streitig machten. Gary Culver, der wie durch ein Wunder sich im allerletzten Vorlauf mit der Vorlaufbestzeit für den Endlauf qualifizierte, hatte Pech und mußte mehrmals an die Boxen, bis er dann schließlich in der 29. Minute wegen Motorschadens aufgeben mußte. Ein

Ergebnisse

Endlauf:

1. Giulio Gherzi/I	SG	138	7.70 Sek.
2. Gary Kye /USA	MRP	136	1.90 Sek.
3. Phil Greeno/GB	PB	136	8.10 Sek.
4. Franco Sabattini/I	SG	132	11.70 Sek.
5. Paul Pagdin/GB	PB	130	1.0 Sek.
6. Keith Plested/GB	PB	127	12.40 Sek.
7. Pieter Bervoets/NL	Serpent	117	10.20 Sek.
8. Bob Errington/GB	PB	108	--- Sek.
9. Jean Matrone/F	SG	105	14.70 Sek.
10. Gary Culver/GB	AMPS	100	--- Sek.
11. Gabbiani, Patrick	Monaco		
12. Sandro Vaselli	Italien		
13. Dave Preston	England		
14. Gavin Lundie	Südafrika		
15. Robert Nguyen	Frankreich		
16. Philippe Collet	Frankreich		
17. Christian Royet	Frankreich		
18. Mario Marzochi	Italien		
19. Debbie Preston	England		
20. Rainer Zimmer	Deutschland		
Weitere Plazierungen der deutschen Teilnehmer			
27. Franz Gröschl	Deutschland		
46. Gregor Reintjes	Deutschland		
50. Manfred Hoyer	Deutschland		
Plazierungen der besten Schweizer und Österreicher			
28. Martin Thurkauf	Schweiz		
33. Alain Patrick Zahnd	Schweiz		
48. Roland Erne	Schweiz		
51. Jean Pierre Ruchat	Schweiz		
52. Udo Franke	Schweiz		
53. Wilhelm Flatischler	Österreich		
56. Ferry Fruhwirth	Österreich		
62. Raimund Andexlinger	Österreich		

paar Minuten später erging es Errington nicht besser, als sein vorderes Lager im Motor ihn auf den 8. Platz zurückwarf. Sabattini, der für kurze Zeit auch für einen der vorderen Plätze gut war, hatte Probleme mit dem Auto.

Anm. d. Red.: Die ausgezeichnete Organisation hatte eine schwache Stelle: Wir von der Presse kamen zu kurz (!), nicht in den Ergebnissen der Läufe, sondern über eine komplette Liste, wie vorhanden, über alle technischen Angaben. Trotz des hautnahen Abstands zum englisch und franz. sprechenden Ansager ließ er nicht den geringsten Blick auf seine von der Rennleitung zugeteilten Informationen zu. So war eine bessere Beschreibung des Endlaufes nicht möglich!

Fahrerlager Monaco

AMPS

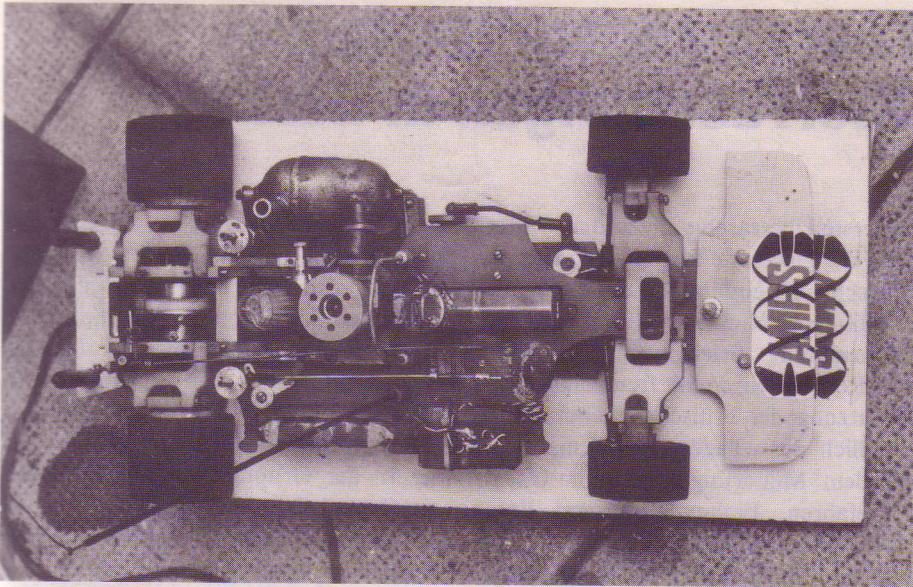
Die Firma AMPS, z. Z. nur als Hersteller von Differentialen bekannt, schockte die WM-Teilnehmer gleich zweimal. Zum einen der neue Wagen: Allradfederung, Mittelmotor und Differential. Zum anderen, als Gary Culver, in den Trainingssitzungen und den Vorläufen kaum zum Fahren gekommen, in seinem letzten Vorlauf die Bestzeit von Giulio Gherzi unterbot. Der noch etwas anfällige Prototyp wird nach Auskunft der AMPS-Crew im Monat September in Serie gehen.

PB

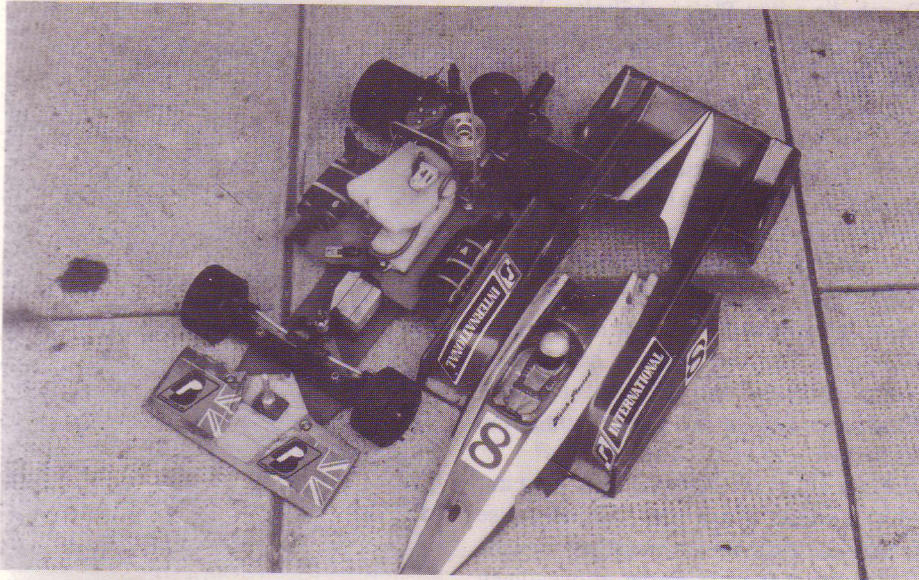
PB sorgte nicht nur für positiven Gesprächsstoff, sondern hatte mit seiner modifizierten Lotus-80-Karosserie das EFRA-Reglement zum Erschüttern gebracht. Serpent-Chef Bervoets brachte

Kam bei der Siegerehrung nicht mehr zum Empfang der Pokale: Der Sieger Giulio Gherzi landete nach Monaco-Ritus im Schwimmbecken.

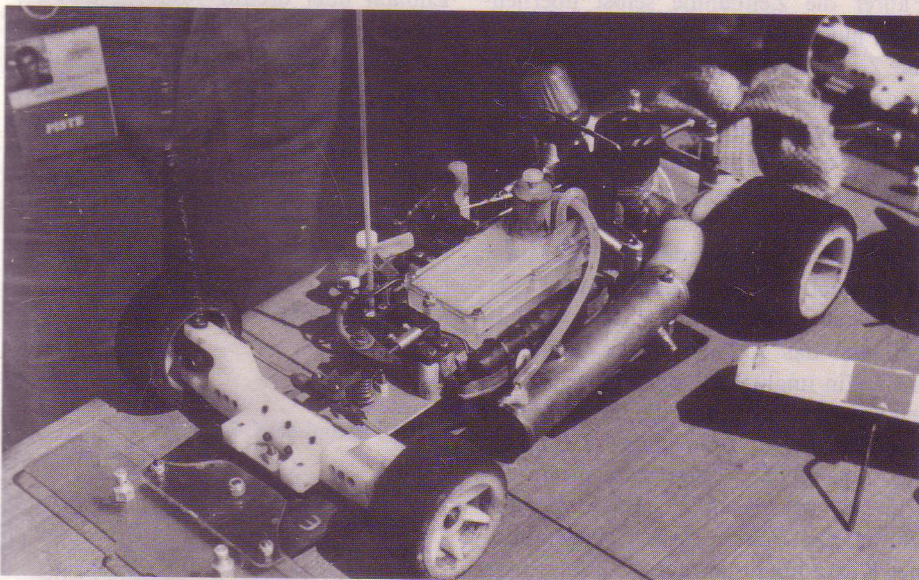




Der aufwendig gebaute AMPS-Wagen mit Einzelradaufhängung.



Die für viel Gesprächsstoff sorgende, modifizierte PB-Karosserie.



Der Siegerwagen von Giulio Gherzi: der neue SG-Rennwagen.

die „Nicht-Originalität“ der Karosserie dazu, bei EFRA-Präsident Ted Longshaw, ebenfalls Pilot dieser Karosserie, kurz anzuklopfen. Zwar konnte man keinen Ausschluß der Karosserie erreichen, doch führte es dazu, daß man die abgeschnittenen Frontspoilerhälften wieder auf den Rammschutz befestigte, nachdem man zuvor „nur“ den Spoiler auf den Rammer aufgemalt hatte. International unbekannt war, zumindest unter den Nicht-PB-Fahrern, daß der PB-Kunststofftank 132,5 ccm Inhalt hat. Der kleine Einfüllstutzen des Tanks war wohl der Grund, daß ca. 70 % der englischen PB-Fahrer den Metalltank mit Glo-Deckel fuhren. Fahrversuche werden mit der RC-Asso-300-Achse gemacht, kamen aber in Monaco nicht zum Einsatz. Die neue PB-Achse wird dann mit drei Befestigungspunkten, gegenüber zwei beim Asso, im Monat September lieferbar sein. Dave Preston versorgte nicht nur die PB-Fahrer, 50/50 mit OS-Max und OPS angetrieben, mit seinem verbesserten Vergaser, sondern auch, um nur einige zu nennen, die Serpent-Equipe.

SG

Die SG-„Streitmacht“ war personell und materiell sichtlich allen voran. So standen für Giulio Gherzi und Franco Sabattini, die Spitzenfahrer im Feld, zwei komplett vorbereitete und zu jeder Zeit fahrbare Untersätze zur Verfügung. Dies war nur möglich weil man zwei Mechaniker hatte, welche die Autos optimal vorbereiteten. Der neue Sabattini-robbe-SG fällt sofort ins Auge: Das durchgehende Chassis und die Vorderachse waren schon auf der Messe zu sehen, neu aber war die schmale Radio-Platte, welche über 2-4 in Gummi gelagerten Schrauben mit dem Chassis verbunden die Vorderachse, das Lenkservo (quer) und den Tank trug. Durch diese Lösung, sicherlich nicht ganz neu, erreichte man eine im Handling einstellbare Vorderachse. Neu ist auch die Scheibenbremse, doppelt, das heißt zwei Scheiben und vier Andruck-Platten. Bleibt noch der seitliche Schalldämpfer, ein Resonanz-Rohr, zu erwähnen.

Die „Silberpfeile“

Die deutschen Piloten starteten in der legendären Silberpfeil-Lackierung. Bester Deutscher war der Nürnberger Rainer Zimmer auf seiner Eigenkonstruktion „black-fire“. Graupner-Pilot Franz Gröschl, Erfinder der Graupner-Kon-



Reiner Zimmer, bester Deutscher auf seiner Konstruktion.

struktion, war mit dem 27. Platz noch erfolgreich. Manfred Hoyer, jetzt unter den PB-Flaggen, war vom Pech verfolgt. Er hatte mit Funkstörungen seine besten Vorläufe verschenken müssen. Des weiteren waren Motorprobleme und Probleme am Antrieb (Kupplungsglocke, Lager und Ritzel) die Gründe für sein schlechtes Abschneiden. Gregor Reintjes, Ersatzfahrer für Jochen Naser, der aus materiellen Gründen nicht startete, konnte auf Serpent Pro 79 seinen Einsatz bestätigen.

MRP

Nach dem Nicht-Erscheinen der Asso-Crew war man auf das Abschneiden der MRP-Piloten und ganz besonders auf das Abschneiden von Gary Kyes, dem Champion von Indianapolis 1979 und Zugpferd von MRP, gespannt. Nach dem Gewinn des Halbfinals von Gary war der Einzug in den Endlauf gehalten. Gary wechselte und wählte zwischen den Vorläufen zwischen OPS/ohne Differential und K&B mit Differential. Mit dem zweiten Platz dieser WM hat er das Image der USA-Driver, welches nach Monaco 1978 wohl angeschlagen war, wieder in das richtige Licht gerückt.

Bericht und Bilder von Hans-Ludwig Walther

Tourenwagenrennen mit Überraschungen in Berlin

Die erste Überraschung war das Wetter, nicht der gewohnte Regen – sondern zur Abwechslung einmal trockene Streckenverhältnisse. Nur einmal während der Veranstaltung fielen wenige Tropfen. Das Rennen wurde mit freundlicher Unterstützung der britischen Schutzmacht anlässlich des „Tages der offenen Tür“ auf dem Militärflugplatz Berlin-Gatow ausgefahren. Einhunderttausend Besucher kamen zu diesem Tag der offenen Tür, und so dürfte diese Veranstaltung eines der bestbesuchten Rennen der deutschen Minicar-Szene gewesen sein. Durch die guten Platzverhältnisse konnte man einen schnellen und großen Kurs den Fahrern zur Verfügung stellen. Zur Begrenzung dienten wassergefüllte Feuerwehrschräume, die am Fahrzeug keine Schäden verursachten, jedoch andererseits Fahrfehler bestrafte, indem sie die Fahrzeuge festhielten. Die zweite Überraschung war dann der jüngste Teilnehmer des Feldes, Ralf Krause – neun Jahre jung –, welcher in den Vorläufen die meisten Runden herausfuhr. Völlig gelassen und gänzlich frei von Emotionen fuhr er mit einer traumhaften Sicherheit – in Niki-Lauda-Manier! Weitere Überraschungen ließen nicht auf sich warten: Nach der Mittagspause fehlten die Zeitnehmer, meist jugendliche Fans, denen es wohl an der notwendigen Moral gefehlt hat. So mußten dann die Fahrer die Zeitnahme selbst übernehmen, indem die Fahrer des Semilaufes I die Zeiten des zweiten Laufes stoppten und umgekehrt. Für eine weitere Überraschung sorgte dann der Ausrichter, als er bei der Frequenzabstimmung zum Semifinallauf II (dabei ging ein Motor zu Bruch) nicht genügend Aufmerksamkeit fand. Der Lauf wurde zwar abgebrochen, doch hatte der „Geschädigte“ keine Chance mehr, innerhalb von 10 Minuten das Rennen wieder aufzunehmen. Ein unglücklicher Zwischenfall eignete sich, als durch die immer wieder ins Fahrerlager drängenden Zuschauer ein Jugendlicher mit einem Bruch am Fuß in das Krankenhaus eingeliefert wurde. Der Fahrer, dessen Wagen in einer Kurve hinausgetragen wurde, war an diesem Unfall schuld. Er kam mit einem

leichten Schrecken davon. Im Endlauf kam es dann zur letzten Überraschung: Der jüngste Teilnehmer, eben der eingangs erwähnte Ralf Krause, belegt als bester C-Fahrer mit nur 12 Runden Rückstand hinter dem routinierten B-Fahrer Klaus Fuhlbrück den 2. Platz. Anmerkung der Redaktion Wettbewerbe: In der Gruppe Nord/Berlin fahren die C- und B-Fahrer die Tourenwagen-Klasse gemeinsam. In der Endwertung werden sie jedoch getrennt gewertet.



Ralf Krause (9 Jahre jung), Zweiter im Endlauf über dreißig Minuten und Gesamtsieger der C-Fahrer. Hier im Bild mit seinem stolzen Vater, der im Endlauf nur den letzten Platz erreichen konnte.

Matthias Wollmann

Die Ergebnisse: B-Fahrer

	Runden	sec
1. K. Fuhlbrück	113	---
2. Matthias Wollman	73	---
3. K. Krüger	68	2,3
4. J. Krause	44	---

Die Ergebnisse: C-Fahrer

	Runden	sec
1. R. Krause	91	15,--
2. R. Retzlaff	77	5,4
3. D. Blehe	65	3,8
4. H. Raddatz	62	24,6