

Europa-Meisterschaften 1979

Hans-Ludwig Walther berichtet aus Nürnberg

Zum zweiten Male in der Minicar-Geschichte war Deutschland im Mittelpunkt der Minicar-Szene. Nachdem in Wiesbaden die WM-Revanche ohne „nasse“ Füße vorüber gegangen war, hatte nun Deutschland seinen zweiten großen Auftritt in der europäischen Minicar-Szene: Die Europa-Meisterschaften 1979. Leider fanden diese Meisterschaften nicht unter den gewünschten Voraussetzungen statt, obwohl man alles Erdenkliche organisiert hatte und der Ausrichter sich sicher war, die Veran-

staltung zu einem Erfolg in seiner Vereinsgeschichte zu krönen. Petrus machte einen Strich durch diese Milchmädchenrechnung und gab seinen „Beitrag“ zu dieser Veranstaltung, wo dann auch die den Umständen entsprechend „Vorbereiteten“ vor nassen Füßen nicht mehr sicher waren. War doch eigentlich der Deutsche Minicar Club e. V. der Veranstalter – Nürnberg „nur“ der Ausrichter. Das Fernbleiben des Präsidenten, stellvertretend kam sein Vize, welcher als Rennleiter konsultiert wurde und in sei-



Der Europameister der Klasse Formel: Peter Bervoets aus Holland.



Die Sieger der Klasse Sport. Von links: Europameister Giulio Gherzi, Hans Johannson (Platz 3), Ron Ton (Vize-Meister) und Dave Martin (Platz 4).

ner Funktion glänzte, sowie das unentschuldigte Fehlen helfender Clubs machten es den Nürnbergern schwer. Kurz – das große RC-Car-Ereignis wird in die deutsche Minicar-Geschichte eingehen – oder nicht! Verhängnisvoll wirkte sich der kurz vor den Meisterschaften geänderte Austragungsmodus aus. Zieht man die eigentlichen Hintergründe für den Ablauf dieser Veranstaltung mit in die Bilanz ein, so muß man den Verantwortlichen, in diesem Fall dem Ausrichter, vor dem Tadel ein großes Lob zukommen lassen. Trotz all der Kleinigkeiten, Nürnberg hat Mut gezeigt – weit mehr als die Nationen, welche für eine derart verantwortungsvolle Aufgabe kein Interesse gezeigt haben, dennoch aber den Mut aufbrachten, harte und teilweise unberechtigte Kritik zu üben.



Der Start zum zweiten Endlauf der Klasse Formel. Bervoets vorn vor Gherzi. Im Hintergrund Gerangel um die beste Position für die erste Kurve.

Zum Renngeschehen

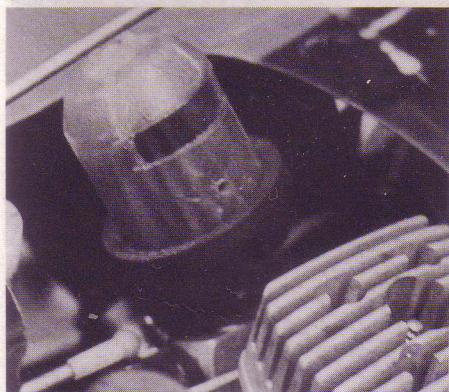
Die Vorläufe der Klasse Formel standen unter keinem guten Stern und fanden auf teils trockener, teils nasser und schmieriger Piste statt. Der unter Erfolgszwang stehende WM-Titelträger Phil Booth aus England und Franco Sabattini bildeten mit nur 3 und 7 gefahrenen Runden im besten Vorlauf über 5 Minuten das Schlußlicht der insgesamt 88 Teilnehmer aus 12 Nationen. Weit besser fuhren die

deutschen Fahrer. Lokalmatador Heller und Gröschl aus Stuttgart fuhren sich als beste Deutsche in das Feld der zwanzig besten Vorlauffahrer, wo die besten vier sich direkt in den Endlauf qualifizierten. Heller erreichte mit 18 Runden und 4,7 Sekunden die drittbeste Vorlaufzeit hinter Bob Errington und Phil Greeno und qualifizierte sich mit dem viertbesten Vorlauffahrer, Bervoets aus Holland, direkt in den Endlauf.

Nach neuem EFRA-Reglement gab es nun zwei Semi-Final-Läufe statt nur einem. Aus diesen beiden Läufen konnten sich jeweils die zwei besten noch für den Endlauf qualifizieren. Damit war für weitere 2x8 Fahrer die Möglichkeit geschaffen, den Endlauf zu erreichen. Debbi Preston, einzige Vertreterin des weiblichen Geschlechts (England), und Ghersi aus Italien gewannen den ersten, Johannson aus Schweden und Dave Martin (Großbritannien) den zweiten Semi-Lauf.

Mit vier Fahrern aus England und je einem Fahrer aus den Niederlanden, Schweden, Italien und Deutschland stand nun das Fahrerfeld für den 40 Minuten langen Endlauf fest. Der dann gestartete Endlauf wurde in der 12. Minute aufgrund technischen Defekts in der elektronischen Zeitnahme-Anlage abgebrochen und erneut über die restlichen 28 Minuten gestartet.

Nach Ablauf des Rennens legten die Italiener schriftlichen Protest mit der Begründung ein: 1. Nach Abbruch des Rennens hätten alle Wagen auf der Zielgeraden in das „parc fermé“ gemußt. 2. Der Lauf wurde nach 13 Minuten und 40 Sek. abgebrochen – nicht nach 12 Minuten. Zu diesem Zeitpunkt fanden Positionskämpfe statt. Festzustellen war, daß Ghersi zwei länger andauernde Bo-



Luftfilterbefestigung mit Hilfe einer Gummimanschette aus dem Bremszylinder eines LKW.

Ergebnisse Klasse Formel:			Fahrzeug	Motor	Fernsteuerung	
1.	Peter Bervoets	Niederlande	120/0.7	Serpent	OPS	robbe
2.	Hans Johannson	Schweden	115/1.1	Carlsson	K&B	Futaba
3.	Dave Martin	England	109/8.3	PB	OPS	Futaba
4.	Bob Errington	England	108/11.7	PB	OPS	Futaba
5.	Phil Greeno	England	106/17.8	PB	OPS	Futaba
6.	Debbi Preston	England	102/26.5	Asso 300	K&B	Futaba
7.	Rainer Heller	Deutschland	91/14.8	Carrera	K&B	Carrera
8.	Giulio Ghersi	Italien	80/30.3	SG	K&B	robbe
11.	Franz Gröschl	Deutschland	68/3.5	EB	K&B	
21.	Norbert Mayrhofer	Deutschland	17/6.3	SG	K&B	robbe
26.	Ruedi Hässig	Schweiz	17/9.9			
27.	Klaus Grupe	Deutschland	17/11.2			
34.	Jochen Naser	Deutschland	17/15.8			
52.	Manfred Hoyer	Deutschland	16/15.0			
53.	Udo Franke	Schweiz	16/15.7			
58.	Kressken	Deutschland	15/7.8			
65.	Féchter	Deutschland	14/-			
74.	Manfr. Kempenich	Deutschland	14/17.6			
78.	Fred Knettenbrech	Deutschland	14/27.3			
Ergebnisse Klasse Sport:						
1.	Giulio Ghersi	Italien	152/3.1	SG	K&B	robbe
2.	Ron Ton	Niederlande	152/6.8	Serpent	OPS	robbe
3.	Hans Johannson	Schweden	150/8.4	Carlsson	K&B	Futaba
4.	Dave Martin	England	148/4.9	PB	OPS	Futaba
5.	Peter Bervoets	Niederlande	147/8.9	Serpent	OPS	robbe
6.	Wiedler	Schweiz	138/4.5			
7.	Tassoux	Belgien	136/11.1	Serpent		
8.	Franz Gröschl	Deutschland	97/-	EB	K&B	
13.	Jochen Naser	Deutschland	73/9.9	Asso	K&B	Futaba
15.	Rainer Heller	Deutschland	69/-	Carrera	K&B	Carrera
17.	Rainer Zimmer	Deutschland	62/23.8	Asso	K&B	Futaba
26.	Frühwirt	Österreich	19/12.6			
31.	Fiocchi	Schweiz	19/14.5	Serpent		
38.	Ruedi Hässig	Schweiz	18/4.0			
41.	Manfred Hoyer	Deutschland	18/6.4	SG	picco	robbe
43.	Fred Knettenbrech	Deutschland	18/7.1	Serpent	OPS	robbe
54.	Böttcher	Deutschland	18/15.4	PB		
62.	Karlheinz Will	Deutschland	17/1.9	Serpent	OPS	robbe
77.	Manfred Kempenich	Deutschland	16/8.6	Serpent	OPS	robbe
80.	Hendrik Endres	Deutschland	15/-	Asso	K&B	

Für die Angaben wird keine Gewähr übernommen.

xenstops hatte. Die Bearbeitung des Protests zog sich in die Länge, und man einigte sich nach Anhörung aller Teamleiter auf einen erneuten Endlauf.

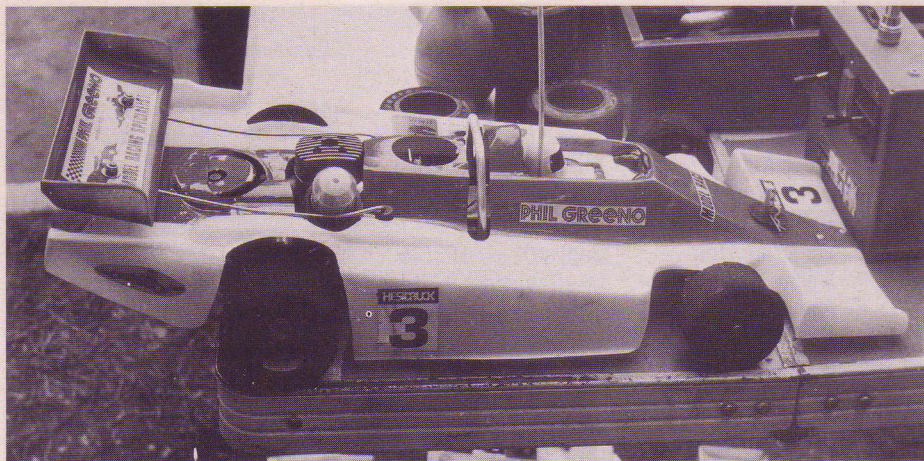
Dieser sollte am Sonntag vor der Sportwagen-Klasse stattfinden. Der über Nacht einsetzende Regen hatte gegen Morgen aufgehört, und die Strecke war in einem befriedigenden Zustand. Wie auch beim ersten Endlauf setzte sich Bervoets vom Start weg an die Spitze und fuhr einem sicheren Start-Ziel-Sieg entgegen.

Ghersi hielt bis zur 23. Minute den zweiten Platz vor Johannson aus Schweden, mußte dann aber nach einer Störung in der Funkanlage Johannson den zweiten

Platz überlassen. Zwar nahm Ghersi das Rennen wieder auf, mußte dann aber in der 32. Minute bis zum Ablauf des Rennens an die Boxen. Zu diesem Zeitpunkt zeigte sich folgendes Spitzenfeld: Bervoets 105, Johannson 99 und Martin aus England 96 Runden. Bervoets, der seinen Sieg – ohne seine fahrerischen Qualitäten zu schmälern – den vom Teamgeführten Ron Ton geliehenen „Buggy-Reifen“ verdankte, gewann schließlich mit 5 Runden Vorsprung vor Johannson und Martin. Die Sportwagen-Klasse zeigte sich dann als noch spannender.

Hatte man zur Teilnahme am Endlauf der Klasse Formel „nur“ 19 Runden benötigt, brauchte man hier 20 Runden

Renngeschehen



Einen Lotus 80 soll sie darstellen, die neue Karosserie aus dem Hause PB.

plus eine gute Zeit. Schnellster Vorlauf-fahrer war hier der Holländer Ron Ton mit 20 Runden 8,5 Sekunden vor Gher-si (ebenfalls 20 Runden 11,1 Sekun-den). Mit Martin und Wiedler aus der Schweiz, die dritt- und viertbesten Vor-lauffahrer, standen die ersten 4 Teilneh-mer für den Endlauf fest. Heller, Zimmer und Naser (alle Nürnberg) und Gröschl aus Stuttgart erreichten die Semi-Final-Läufe. Gröschl errang hinter dem Bel-gier Tassaux, beide rundengleich, den zweiten Platz und sicherte sich den Weg in das Finale. Heller hatte in seinem Lauf Pech, ihm riß das Pleuel. Es ge-wannen Johannson und Bervoets (beide 75 Runden).

Noch während des zweiten Semi-Final-Laufes wurde im Fahrerlager fest ge-

schraubt. Endlaufteilnehmer Gröschl hatte von Udo Franke (Schweiz) einen „heißen“ Motor bekommen. Umlagert von Neugierigen wurde der Motor mit kleinen Schwierigkeiten gerade noch rechtzeitig fertig eingebaut. Der Insider sah diesem Treiben mit gemischten Gefühlen entgegen. Im Endlauf setzte sich dann Gher-si sofort an die Spitze. Gefolgt von Martin, Ron Ton, Wiedler und Jo-hannson, welche sich untereinander spannende Positionskämpfe leisteten und von denen ein jeder bis zur 30. Mi-nute einmal – wenn auch nur kurz – den zweiten Platz inne hatte.

Johannson hatte Pech und mußte wegen losgegangener Motor-Chassis-Schrauben die Boxen aufsuchen. Ton rückte wieder auf Platz zwei vor. In der 32. Mi-

nute hatte Ton den bis dahin führenden Gher-si eingeholt, fiel aber dann wegen eines Boxenstops (Sprit) zurück. In der 37. Minute hatte er sich wieder an Gher-si herangekämpft, und beide waren nun wieder rundengleich. Teamgefährte Ber-voets zeigte zur Unterstützung Formel-I-Strategie.

Gher-si hielt der großen nervlichen Bela-stung stand und siegte schließlich vor dem rundengleichen Ron Ton (152 Run-den) mit 3,7 Sekunden Vorsprung.

Bleibt zu erwähnen, daß Gröschl in der 28. Minute ausfiel und das Rennen nicht mehr aufnahm. Grund – Motorschaden!

Randnotizen

Festzustellen war, daß fast alle Teilneh-mer in Nürnberg mit einem Differential an den Start gingen. Daß man ein Diffe-rential auch schnell wechseln kann, be-wies das Boxenteam von Gher-si, das im Endlauf das Ausgleichsgetriebe inner-halb von zwei Minuten wechselte.

Schade war, daß die Nürnberger das Programm für die IBM-500-Anlage nicht von den Wiesbadenern zur Verfü-gung gestellt bekamen. So mußte man in Nürnberg die Auswertung der Vorläufe in gewohnter Manier vornehmen, in Wiesbaden dagegen wurde elektronisch ausgewertet. Auch konnte man sich nicht über den Preis einigen, zu welchem die Nürnberger eine gleiche Anlage hät-ten bekommen können.