

Wolfgang Mika berichtet:

ITALIEN

ist Mannschafts - Europameister Unser Team wurde punktgleich Zweiter

Vom 10.-12. 6. 1983 herrschte auf dem Geesthachter Heidbergring wieder das Rennfieber. Diesmal in sehr großem Rahmen, denn die Elite der Kartfahrer aus neun Nationen traf sich zur Mannschafts-Europameisterschaft 1983.

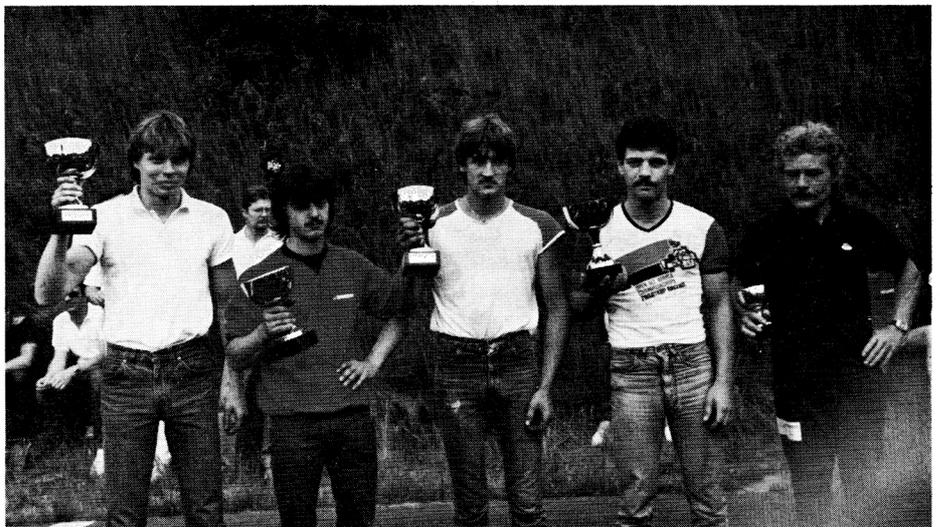
Der ADAC Gau Hansa und die RSG Hamburg, stellvertretend für alle Mitglieder und Helfer möchte ich hier den 1. Vorsitzenden der RSG Hamburg, Ingo Meyer, nennen, hatten für die Europameisterschaft alles gut vorbereitet. Einige Probleme gab es wohl am Vortag der Europameisterschaft, denn eine große deutsche Autofirma hatte den Heidbergring angemietet und ließ niemanden vor dem 10. 6 1983 ins Fahrerlager, obwohl die RSG Hamburg alles versuchte, die schon am Donnerstag angereisten Teams im Fahrerlager unterzubringen.

Am Freitag hatten die Teams dann nach der Registrierung ausreichend Zeit für das freie Training. Die Trainingszeiten der Deutschen waren nicht schlecht, aber die Italiener und die Dänen waren schneller. Aber die Zeiten im freien Training besagen ja nichts. Coach Rainer Kaese hatte von Zeiten von unter 35 Sek. gesprochen. Er wurde zunächst einmal belächelt, denn es wurden nur 36-er Zeiten gefahren.

Einige Fahrer aus anderen Teams unterboten die vorgenannten Zeiten. Insgesamt war unser Team vom freien Training her gesehen jedoch das ausgeglichenste. Dann die Möglichkeit der freiwilligen Phonmessung. Keine Probleme. Niemand wurde mit Zeitzuschlägen bedroht. Zufriedene Gesichter bei den Fahrern und auch bei den Offiziellen.

Bisher lief für unser Team also alles recht positiv und die Stimmung war dementsprechend gelöst.

Am Abend gab es dann für die Nationalmannschaften und die Offiziellen einen kleinen Empfang im Geesthachter Rathaus. Zunächst eine kleine Stehparty, dann die Schlacht am kalten Buffett. Das deutsche Team saß dann ausgerechnet



Der Vize-Europameister 1983 – Deutschland.

Foto: Gabriele Rejek

Der Weg zum Kartsport !

**Motorentuning
eigener Motorenprüfstand
alle Ersatzteile am Lager
Reparatur aller Fabrikate
Expresß-Versand**

**Jugendkart ab DM 2.700,-
Rennkart ab DM 2.750,-
Fordern Sie den 48-seitigen Katalog an!
Bitte DM 5,- in Briefmarken beilegen.**

HETSCHEL GmbH & Co. KG.

D 7129 Brackenheim-Meimsheim · Industriegebiet
Telefon (071 35) 65 52 · Telex 728 807

MACH 1
FORMEL K

an dem Tisch, der wohl für die Spitzenfunktionäre vorgesehen war. Ein Reserverungszeichen war nicht zu entdecken und so drängten sich die Oberen etwas zusammen.

Doch zunächst einmal zur Vorstellung unserer Nationalmannschaft:

Coach: Rainer W. Kaese, Hannover

St.-Nr. 91 Otto Rensing —

Mechaniker: Rainer Höck

St.-Nr. 92 Peter Hantscher —

Mechaniker: Peter Visnovsky,

Vincent Kanka

St.-Nr. 93 Bernd Schneider —

Mechaniker: Roland Klein

St.-Nr. 94 Thomas Neubert —

Mechaniker: Chad Wenzel

Technische Betreuung durch die Firmen: Eurokart, mit Firmenchef Adolf Neubert und Hetschel GmbH, mit Firmenchef Lothar Hetschel.

Eine nach meiner Meinung gut zusammengesetzte Mannschaft, die durchaus die Chance hatte, den Titel zu holen.

Am Samstag noch einmal freies Training für die EM-Teilnehmer. Da lief es dann in unserem Team schon wesentlich besser als am Vortag. Danach dann die technische Abnahme.

Bei dieser EM gab es dann bei der Reifenabnahme eine Premiere, so drückte es zumindest CIK-Präsident E. C. Buser sinngemäß aus. Die Reifen mußten durch die Fahrer mit Etiketten markiert werden, die sie vorher erhalten hatten. Diese Etiketten, die mit der Kennziffer der Nation und der Start-Nummer versehen waren, konnten mit einem elektronischen Ablesegerät zu jeder Zeit überprüft werden. Die Fahrer erhielten diese Markierungen für je 2 Satz Slick- und 2 Satz Regenreifen. Beschädigungen oder Verluste der Etiketten mußten vom Fahrer direkt nach den Rennen dem CIK-Sportkommissar gemeldet werden.

Herr CIK-Präsident Buser klebte eine solche Plakette auf ein Fahrgestell und forderte mich auf, die Plakette unbeschädigt zu entfernen. Trotz größter Sorgfalt gelang es mir nicht, da diese Etiketten aus einem Spezialmaterial hergestellt wurden.

Nach den ersten Tests wird man jedoch bezüglich der Reifenmarkierungen sicherlich noch weitere Versuche machen, da durch das Walken der Reifen die Markierungen zum Teil beschädigt wurden.

Ansonsten, wenn ausreichende Tests abgeschlossen sind, halte ich dieses Verfahren für sinnvoll.

Nach der technischen Abnahme kam dann das Zeitpflüchtrundenfahren. Dieses wurde in gelosten Gruppen zu je drei Fahrern absolviert.

Trotz einer korrekten Auslosung mußten unsere Fahrer in den letzten beiden Gruppen starten. Bernd Schneider in der vorletzten Gruppe und Thomas Neubert, Otto Rensing und Peter Hantscher in der letzten Gruppe.

Jeder war gespannt auf das Ergebnis. Von den einzelnen Mannschaftsfahrern wurden die besten drei Fahrer für das Zeittraining gewertet.

Dann das Ergebnis:

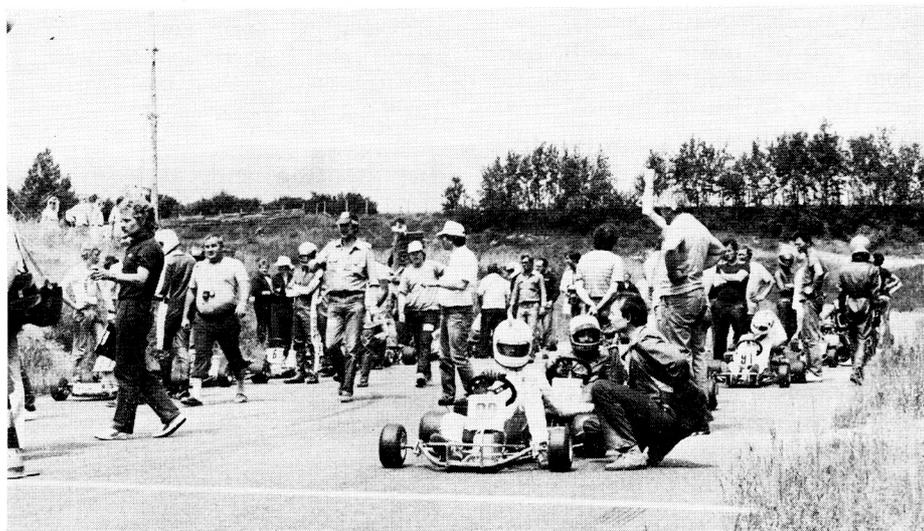
1. Italien	1.44,94 sec.	Gr. A
2. Deutschland	1.45,36 sec.	Gr. B
3. Schweiz	1.45,77 sec.	Gr. C
4. San Marino	1.46,01 sec.	Gr. A
5. Schweden	1.46,07 sec.	Gr. B
6. Finnland	1.46,11 sec.	Gr. C
7. Dänemark	1.46,16 sec.	Gr. A
8. Frankreich	1.46,65 sec.	Gr. B
9. England	1.49,20 sec.	Gr. C

kommen gut weg. Peter Hantscher hält nach dem Start einen guten zweiten Platz. Otto Rensing muß sich gegen Modena wehren und Thomas Neubert wird abgeblockt. Bernd Schneider bahnt sich seinen Weg nach vorn. Modena ist der überragende Mann in diesem Lauf, den er locker gewinnen kann. Aber auch unsere Fahrer verkaufen sich nicht schlecht. Trotz Reifenproblemen konnten sie nach den Italienern den zweiten Platz in diesem Lauf belegen. Eine gute Ausgangsposition für den 2. Qualifikationslauf.

Sie haben nur wenig Zeit zum Ausspannen, denn sie müssen nach einer Stunde den nächsten Qualifikationslauf bestreiten.

2. Qualifikationslauf (B-C)

Deutschland hat diesmal die Pole-Posi-



Startvoraufstellung: 92 Peter Hantscher, 91 Otto Rensing, Coach Rainer W. Kaese links im Bild.
Foto: Gabriele Rejek

Das beste Einzelzeittrainingsergebnis erzielte Stefano Modena/I. mit 34,68 sec., dann Peter Hantscher mit 34,93 sec., Umberto Borghetti/I. mit 34,95 sec. Otto Rensing war nach dem Zeittraining 7., Thomas Neubert 9. und Bernd Schneider, der Probleme hatte, wurde 22.

Für die Qualifikationsläufe durfte man also auf einiges gespannt sein. Wie würde der deutsche Coach aufstellen, wer würde in der ersten Startreihe stehen? Rainer W. Kaese stellte nach den erzielten Zeittrainingsergebnissen auf. Pole für Italien, Platz 2 für Peter Hantscher, 3. San Marino usw. (Gruppe A gegen Gruppe B). Die Südländer in diesem Lauf also in der Übermacht. Stefano Modena auf Platz 7 neben Otto Rensing. Thomas Neubert 14. und Bernd Schneider 20.

1. Qualifikationslauf (A-B)

Zwei Runden Warm up, nochmaliger Stop. — Eine Einführungsrunde und Start. Alle

Italien und San Marino sind nicht dabei.

Bei den deutschen Fahrern die gleiche Aufstellung wie im ersten Qualifikationslauf. Wiederum zwei Warm up-Runden und Stop, Einführungsrunde und Start. Peter Hantscher setzt sich sofort an die Spitze und hat nach einer Runde einen Vorsprung von zwanzig Metern. Otto Rensing versucht ebenfalls nach vorn zu fahren; das gelingt ihm nach wenigen Runden. Dann fährt er im Windschatten von Peter Hantscher. Der Vorsprung der beiden Fahrer vor dem übrigen Feld wird immer größer. Bernd Schneider kämpft ebenfalls ausgezeichnet. In jeder Runde kann er mindestens einen Gegner überholen. Thomas Neubert hat mit Reifenproblemen zu kämpfen. Bei ihm läuft es noch nicht so recht. An der Spitze dann ein Bild, das man kaum vergißt. Peter Hantscher und Otto Rensing lösen sich ständig in der Führungsposition ab. Dann kommen

beide nebeneinander an Start und Ziel vorbei und es sieht so aus, als würden sich beide unterhalten. Sie geben sich gegenseitig Zeichen. Peter Hantscher duckt sich ganz klein zusammen und setzt sich wieder an die Spitze. Otto Rensing zieht sofort nach, macht sich ebenfalls ganz klein und fährt wieder im Windschatten. Bernd Schneider ist mittlerweile auf dem 10. Platz und versucht weiter nach vorn zu fahren. Daumendrücken. Aber bei Bernd langt es nicht ganz. Thomas Neubert hat eine schwere Aufgabe, denn er muß die nachdrängenden Fahrer abblocken.

Überlegen gewinnt Peter Hantscher vor Otto Rensing diesen Lauf. Bernd Schneider wird 10. und Thomas Neubert landet auf dem 18. Platz.

Damit hatte sich unser Team eine gute Ausgangsposition für die Finalläufe geschaffen.

3. Qualifikationslauf (A-C)

Warm up. In diesem Lauf kommt es dann zu einem Vorfall, für den ich kein rechtes Verständnis habe. Vor den Qualifikationsläufen war bekanntgegeben worden, daß nach dem Beginn des Warm up weder repariert noch nachgetankt werden dürfte. Ein dänischer Fahrer bekommt Probleme; ebenso eine Fahrerinnen aus San Marino. Die

Dänen transportieren das Fahrzeug ins Fahrerlager zur Reparatur. Die Fahrerinnen aus San Marino bleibt hinter der Startlinie stehen und winkt ihrem Mechaniker. Der Starter gibt die Strecke frei. Einführungsrunde. Die defekten Fahrzeuge können noch nicht starten. Die Mechaniker der Fahrerinnen aus San Marino gestikulieren und tragen das defekte Kart schließlich auf die Strecke. Sportkommissar Elmar Hoffmann fordert sie auf, das Fahrzeug von der Strecke zu entfernen. Nachdem nichts geschieht, faßt er selbst an und zieht das Fahrzeug von der Strecke. Doch das nutzt nichts. Auf höheren Wunsch wird das Feld noch einmal angehalten. CIK-Präsident Buser versucht seinerseits den meiner Meinung nach erregten Sportkommissar Elmar Hoffmann zu beruhigen. Als die Startaufstellung noch einmal überprüft wird, stellt man gleichzeitig fest, daß ein italienischer Fahrer schon eine bessere Startposition eingenommen hat.

Kaum zu glauben was dann passiert — absolut nichts. Ich verstehe im Moment die Welt nicht mehr. Ich frage mich, was passiert wäre, wenn das mit einem deutschen Fahrer im Ausland bei einem CIK-Wettbewerb passiert wäre. Daran will ich aber lieber nicht denken.

Erneute Aufstellung der Fahrzeuge und auch der dänische Fahrer, dessen Mechaniker das Fahrzeug aus dem Fahrerlager bringen, darf noch starten. Ebenso keine Bestrafung für die Fahrerinnen aus San Marino.

Einführungsrunde — Start — Umberto Borghetti übernimmt die Spitze vor Charly Güdel. Stefano Modena, der aus der 13. Position startet macht sofort Plätze gut. Nach einer Runde führt er das Feld an, gefolgt von Borghetti und Güdel. Güdel kämpft fantastisch und kann schließlich an ihm vorbeifahren. Aber den Spitzenreiter Modena kann er nicht mehr gefährden. Modena gewinnt diesen Lauf überlegen.

Dann wird zusammengerechnet. Nach den Qualifikationsläufen ergibt sich folgender Punktestand:

	Punkte
1. Italien	200
2. Deutschland	198
3. Frankreich	194
4. San Marino	193
5. Dänemark	193
6. Schweiz	192
7. Schweden	192
8. Finnland	192
9. England	188

EUROKART

Die ERSTE Adresse in Deutschland

KALI-Jugend Kart mit Comer Zweitakt Motor

KALI-Pop Kart mit Komet K55 Motor

KALI-Renn Kart mit Parilla TT27 HKA Motor

NEU: Parilla Motor TT 31

EUROKART Schiebervergaser

**Fordern Sie unseren ausführlichen Katalog an.
Bitte DM 5,— in Briefmarken beilegen.**

EUROKART

A. Neubert 6111 Otzberg-Lengfeld Heierngasse 5b Tel. 06162-2041

Das wäre also zunächst einmal geschafft. Die Ausgangsposition für die Finalläufe ist nicht schlecht. Im Team herrscht Zufriedenheit. Die Italiener könnte man schlagen. Es gibt nur einen Unsicherheitsfaktor in den Vorplanungen: Wo wird Modena in der Startaufstellung der Italiener stehen?

Am Abend stand dann eine Riverboat-Shuffle auf dem Programm, an der viele Fahrer, aber nur wenig Offizielle teilnahmen.

Sonntag – der Tag der Entscheidung. Im freien Training fahren unsere Jungen Bombenzeiten. Hoffnung kommt auf. Das wäre schon eine tolle Sache, den Europameistertitel in Deutschland zu behalten. Jedes Teammitglied hat den Willen zu gewinnen.

Wagner, Irsch und Ahlers/D. und die Sport-Zeitmeß GmbH Frankfurt. Dann die Nationalmannschaften mit ihrem Coach. Nach der Vorstellung eines jeden Teams dann das Anspielen der Nationalhymne. Das Publikum war begeistert dabei; Fahnen wurden geschwenkt und es wurde kräftig Applaus gespendet.

Dann wurde es ernst.

1. Finallauf

Pole-Position für Italien, dann Deutschland, San Marino und Dänemark. Auf den nächsten Plätzen folgen die Schweiz, Schweden, Finnland und Frankreich.

Rainer W. Kaese pokert bei der Startaufstellung. Zunächst setzt er Bernd Schneider in die erste Startreihe, als nächster Deutscher Thomas Neubert, dann Peter

folgreich ab. Dann ist Otto Rensing an den Schweden herangefahren und überholt ihn. Zwei Deutsche an der Spitze des Feldes. Bernd Schneider hat sich mittlerweile auf Platz 10 vorgekämpft. Die Italiener auf Platz 6, 10 und 13. Dann das Ende des ersten Finallaufes, den Peter Hantscher vor Otto Rensing und dem Schweden Johansson gewinnt.

Punktstand nach dem 1. Finallauf

1. Deutschland	14	100
2. Italien	29	98
3. Schweiz	30	97
4. Dänemark	30	96
5. Schweden	39	95
6. Frankreich	49	94
7. Finnland	54	93
8. San Marino	75	92

Das war eine Superleistung unseres Teams und das Publikum jubelt. Auch im Team herrscht gute Stimmung.

Dann werden die Vorbereitungen für den 2. Finallauf getroffen.

2. Finallauf

Pole-Position für Deutschland, dann Italien, die Schweiz, Dänemark, Schweden, Frankreich, Finnland und San Marino.

Bei den Deutschen die gleiche Startaufstellung wie im ersten Finallauf.

Nach der Einführungsrunde der Start und Peter Hantscher liegt in Führung. Güdel und Borghetti folgen. In der ersten Runde geht noch alles gut in unserem Team. Unsere Fahrer kämpfen verbissen. Plötzlich fehlt Bernd Schneider. Motorschaden am Ende der langen Geraden; Nun müssen die anderen Fahrer versuchen alles klar zu machen. Peter Hantscher führt noch immer vor dem Schweden Johansson, dann Güdel, Rensing und Modena. Otto Rensing überholt Güdel, wird aber weiterhin von Modena verfolgt.

Nach einiger Zeit ist Modena an Otto Rensing vorbeigefahren. Auch Johansson ist an Peter Hantscher vorbei. Platz 2 für Hantscher und Platz 4 für Otto Rensing. Bei Thomas Neubert scheint es wie verhext zu sein. Es will einfach nicht so recht klappen, obwohl er verbissen kämpft. Peter Hantscher und Otto Rensing versuchen noch Plätze gut zu machen.

Im Zieleinlauf befinden sich Hantscher auf Platz 2, Rensing auf 4 und Neubert auf 21.

Die Italiener belegen die Plätze 3, 5 und 8. Dieser Lauf geht also an Italien. Was niemand wünschte trat ein. Italien und Deutschland haben jeweils einen Lauf gewonnen.



Mannschafts-Europameister 1983 – Italien.

Foto: Gabriele Rejek

Doch zunächst müssen drei Nationalmannschaften in den Hoffnungslauf. Schweden, Finnland und England kämpfen um den Einzug ins Finale. Schon am Samstag war klar, daß England es nicht leicht hätte, denn Coach Tony Temple war mit einem Nachwuchsteam angereist. Diese Vorahnungen bestätigten sich denn auch – Aus für England.

Mittags dann die Vorstellung der Nationalmannschaften und der Offiziellen. Vor ca. 2500–3000 Zuschauern marschierten die Mannschaften ein. Zunächst die Begrüßung der Offiziellen. An der Spitze CIK-Präsident Ernest C. Buser, ADAC-Sportpräsident Wilhelm Lyding, CIK-Vizepräsident Lorria. Rennleiter Ingo Meyer, die Sportkommissare Carstadt/DK., Pano-setti/Ch., Hoffmann und Papsdorf/D., die Technischen Kommissare Meylink/NL,

Hantscher und Otto Rensing. Italien setzt Modena ebenfalls auf die letzte Position. Kurz vor dem Start dann die Umstellung der deutschen Mannschaft. Es wird in der Formation Hantscher, Rensing, Neubert und Schneider gefahren.

Einführungsrunde und Start. Peter Hantscher übernimmt die Führung. Rensing kämpft und Neubert und Schneider ebenfalls. Otto Rensing wird zunächst behindert und aufgehalten. Bernd Schneider kämpft wie ein Löwe. Thomas Neubert hat Schwierigkeiten, blockt aber gut nach vorn ab. Als Bernd Schneider an ihn herangefahren ist, gibt er sofort den Weg frei, macht aber sofort wieder zu. Otto Rensing liegt mittlerweile auf Platz vier. Modena ist nicht mehr im Rennen. Peter Hantscher wird vom Schweden Johansson angegriffen, wehrt den Angriff aber er-

Auch hier wollen wir einmal rechnen:

1. Italien	16	100
2. Deutschland	27	98
3. Schweden	32	97
4. Dänemark	35	96
5. Schweiz	39	95
6. Frankreich	47	94
7. San Marino	63	93
8. Finnland	66	92

Deutschland und Italien mit jeweils 198 Punkten an der Spitze; Punktgleich, nach einem meiner Meinung nach überalterten System. Denn die Siegermannschaft bekommt je Finallauf 100 Pkt., der Zweite 98 und dann je weiteren Plazierten 1 Punkt weniger. Die Einzelfahrer-Ergebnisse zählen also nicht.

Das Reglement sieht im Falle einer Punktgleichheit vor, daß dann die Ergebnisse aus den Qualifikationsläufen zur Wertung herangezogen werden. Aufgrund des besseren Ergebnisses in den Qualifikationsläufen gewinnt Italien die Mannschafts-Europameisterschaft vor Deutschland. Dann Dänemark, Schweiz und Schweden, die ebenfalls punktgleich stehen. Dann Frankreich auf Platz 6 und punktgleich auf Platz 7 und 8 San Marino und Finnland.

Würde man die Punkte nach den Plazierungen der Mannschaftsfahrer in den Finallaufen vergeben haben, so hätte Deutschland den Titel mit einem Vorsprung von 4 Punkten gewonnen.

Es bleibt also ein fader Nachgeschmack, vor allen Dingen, weil auch die Sportreporter des Fernsehens für solch ein Wertungssystem kein Verständnis aufbringen konnten. Vielleicht sollte man innerhalb

der CIK einmal dieses alte System überdenken.

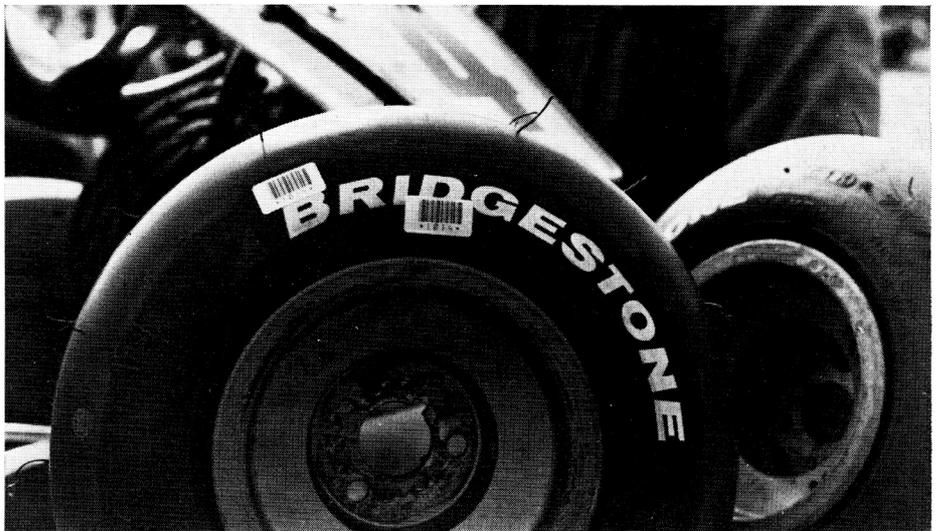
Die Siegerehrung mußte dann hinausgezögert werden. Bei Modena stellten die Technischen Kommissare fest, daß er nicht homologierte Regenreifen gekennzeichnet hatte. Da lag etwas in der Luft. Aber es hatte ja nicht geregnet. Die Reifen waren also nicht benutzt worden. Der deutsche Coach wollte etwas unternehmen. Aber wie drückte es Ingo Meyer sinngemäß aus: Das deutsche Team verhielt sich wie ein galanter Gastgeber. Man hätte ja eventuell am grünen Tisch gewinnen können, aber man wählte den sportlich fairen Weg und verzichtete auf bürokratische Maßnahmen.

Ich hoffe und wünsche mir, daß es unseren Fahrern im benachbarten Ausland und speziell in Italien einmal ähnlich er-

geht und daß man auch einmal unsere Fahrer, wenn eben möglich, in den Genuß eines solchen galanten Verhaltens kommen läßt.

Ansonsten gab es im Rahmen dieser Veranstaltung noch verschiedene Rennen anderer Klassen. Besonders gut gefielen mir der gemischte Endlauf der Klasse A und N, der vom Dänen Peter Rossel gewonnen wurde, wobei Holger Kropp aus Sittensen als bester Deutscher auf Platz 8 einlief und die Rennen der Pop-Junioren, die Frank Esch aus Wennigsen klar gewann.

Ich möchte den Bericht mit einem nochmaligen herzlichen Glückwunsch an unser Team, welches als größter Pechvogel noch einen Kasten Sekt überreicht bekam, und einem Dank an die Firmen Hetschel und Neubert schließen.



Die neuen Reifenmarkierungen.

Foto: Gabriele Rejek

Verkauf von Motoren:

PCR - YAMAHA - PARILLA - PETRY

Verkauf von Fahrgestellen:

Landia - Allkart - Yamaha - Beule-Leihkart - Kinderkart

BEULE-KART-SERVICE

5800 Hagen · Am Damm 1 und 7

Telefon (02331) 7 71 34 Tuning - Werkstatt - Kart-Verleih

Telefon (02331) 7 12 07 Privat

Verleih · Reparaturen · Ersatzteile · Ersatzteileversand

Neu: Kart-Finanzierung!