



Off-Road-Europameisterschaft 1985 in Graz

Am 20. u. 21. Juli fand in Österreich die Europameisterschaft Off-Road statt. Nachdem die deutschen Teilnehmer bis zu ca. 1 200 km fahren mußten um an diesem Rennen teilnehmen zu können, zeigte sich erst einmal ein sehr schlechtes Bild. Nicht nur, daß das Wetter anfangs nicht stimmte, als ich am Mittwoch als erster von dem ganzen Fahrerfeld ankam, mußte ich feststellen, daß auch die ganze Anlage noch nicht fertig war. Die Bahn stand zwar, aber der Parkplatz für das Fahrerlager wurde noch einplaniert, die Zuschauertribüne wurde noch mit dem Bagger bearbeitet, der Zaun mußte noch gezogen werden und zwischen den Trainingsrunden wurde dann sogar noch an den Tankboxen asphaltiert und das obwohl schon seit einem Jahr der Termin und Austragungsort feststand. Hier sollte sich die EFRA einmal etwas über die Kontrolle zur Fertigstellung einfallen lassen.

Die Bahn selbst war zwar schön, aber eher unter Glattbahn als Off-Road einzuordnen. Vertreten war wieder alles was Rang und Namen hatte, von insgesamt 110 Fahrern wurden 14 Plätze

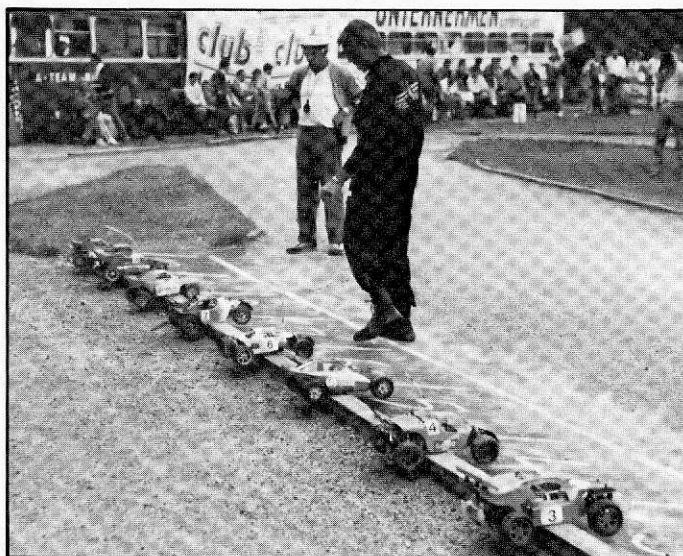
von Deutschen besetzt, von denen die meisten die Bahn als zu flach rühten, ganz davon abgesehen, daß es, wie sonst nicht gewohnt, unheimlich Reifen kostete. Die Österreicher hatten großen Aufwand betrieben indem der Teamchef Herr Krakolinig und der Bürgermeister von Graz am Freitagabend alle 110 Fahrer und die Teamleitung der Länder zum Essen im Burghotel eingeladen haben, was wohl bisher

einzigartig ist. Auch für das weitere haben sie sich dann alle Mühe gegeben.

Von den 2 angesagten kontrollierten Trainingsläufen mußte dann einer abgesagt werden, weil starke Regenfälle eintraten. Am Samstag wurde mit den Vorläufen begonnen, bei denen man merkte, daß sehr hart gekämpft wurde. Da die Gruppen mit jeweils 10 Fahrern besetzt waren, war auch immer etwas los und

jeder verstand sehr schnell, daß man sich keine Ausfälle mehr leisten konnte. Auch der vorher zweimalige Europameister Pedro Martinez versuchte seinen Titel wieder zu verteidigen. Doch Franz Gröschl gelang es zunächst beim 3. von 4 Vorläufen die gebotene Bestzeit zu überbieten und von nun an setzten alle deutschen Fahrer alle Hoffnung in Franz Gröschl. Leider wurde dieser aber beim 4. Vorlauf wieder von seiner Führung verdrängt. Trotzdem gelang es ihm, sich unter den vier Ersten zu halten, die sich sofort für den Endlauf qualifiziert haben.

Gezählt wurde wieder, wie auch in Deutschland bekannt, mit der vollautomatischen Rundenzählanlage, nur mit dem Unterschied, daß diesmal 2 Stück davon angebracht waren. Eine vom Ausrichter und eine von der EFRA, die dann die ganze Angelegenheit noch einmal überwacht hat. Auch Frequenzprobleme hat es kaum gegeben, da alle Anlagen vor dem Start mit einer computergesteuerten Frequenzmeßanlage auf eine evtl. Streuung durchgemessen wurden und Fahrer mit zu hohen



Frequenzkontrolle vor dem Endlauf.



Helmut Strumpfen bei Einstellungsarbeiten an seinem Fahrzeug.

Werten erst einmal zu einer Änderung verwiesen wurden.

Doch kam es bei diesem Rennen auch vor, daß Proteste eingelegt wurden, weil zum Beispiel ein Fotograf auf der Bahn stand und ein Fahrer meinte deshalb nicht die ganze Bahn überblicken zu können.

Das zweite mal meinte Ron Ton ungerecht behandelt zu sein, da nach der angekündigten Auswertung zwischen den zwei Halbfinalläufen aus jeder Gruppe die zwei Besten und dann noch die zwei Besten aus der Verbundwertung in den Endlauf kommen sollten. Da nach einem vorrangegangenen Regen die Bahn immer trockener wurde, sollte dann umgewandelt werden, daß jeweils die drei Besten aus jedem Finallauf in den Endlauf kommen. Zu dieser Entscheidung wurde dann das internationale Komitee zusammengerufen, was sich jeweils aus den Teamleitern der einzelnen Länder zusammensetzte und seinem Protest wurde entsprochen.

Bei einem Durchgang durch das Fahrerlager mußte ich wohl feststellen, daß auch diesmal wieder der Gepard 3 das am meisten gefahrene Auto war. Auch der Europameister '83 und '84, Pedro Martinez, der im vergangenen

Jahr in Schweden noch einen Yankee gefahren hatte, hat sich inzwischen auf den Gepard 3 umgestellt und gehörte diesmal zum Garbo-Team. Was ich noch festgestellt habe und nicht erwartet hatte, wurde diesmal wohl erstmals ein Off-Road Fahrzeug mit einer automatischen Zweigangschaltung zum Rennen eingesetzt. Selbst ein

Nach dem Endlauf stand dann die Platzierung wie folgt fest:

Pl.	Name	Land	Runden/Zeit	
1	Monesi, Maurizio	Italien	116/45:11,5	Fin
2	Barucchello, Paolo	Italien	115/45:10,8	Fin
3	Gueye, Pascal	Frankreich	112/45:05,5	Fin
4	Ton, Ron	Holland	112/45:09,2	Fin
5	Lind, Peter	Dänemark	112/45:09,6	Fin
6	Matinez, Pedro	Spanien	102/45:20,2	Fin
7	Plested, Keith	England	98/45:00,9	Fin
8	Gröschl, Franz	Deutschland	97/45:09,0	Fin
9	Ghedini, Roberto	Italien	94/45:20,7	Fin
10	Salle, Denis	Frankreich	76/45:00,0	Fin
32	Brucks, Norbert	Deutschland	45/20:25,8	1/4
33	Ziegler, Bernd	Deutschland	44/20:05,2	1/4
40	Strumpfen, Helmut	Deutschland	47/20:21,5	1/8
43	Kempenich, Manfred	Deutschland	46/20:25,8	1/8
54	Boettcher, H.-J.	Deutschland	46/20:00,5	1/16
71	Hambüchen, A.	Deutschland	36/20:00,0	1/32
72	Kraf, Werner	Deutschland	36/20:20,0	1/32
75	Beck, Reiner	Deutschland	27/20:10,8	1/32
77	Hoetschick, Siegf.	Deutschland	25/20:16,7	1/32
94	Quadt, Hans	Deutschland	12/ 5:19,6	Vorl.
95	Krimm, Wolfgang	Deutschland	12/ 5:24,9	Vorl.
98	Kraus, Frank	Deutschland	11/ 5:05,9	Vorl.
103	Müller, Eckhard	Deutschland	10/ 5:06,6	Vorl.

sehr genau gearbeiteter Eigenbau war mir aufgefallen, der von einem Wiener Fahrer, Josef Zettel, gefahren wurde, der wahlweise mit Zwei- oder Vierradsteuerung gefahren werden kann. Ansonsten waren keine neuen Modelle zu erblicken, nur das eben jeder sein Fahrzeug nach seiner eigenen Vorstellung ein wenig verändert hat.

Für Sonntag waren dann die Finalläufe und der Endlauf geplant, bei dem leider schon ein deutscher Fahrer ausfiel. Es war Eckhard Müller aus Bergisch-Gladbach bei dem wohl bei den Vorläufen schon alles schiefging was nur schiefgehen konnte. Auch an diesem Tag versuchte wieder jeder sein Bestes zu geben, doch wir merkten



Mehr Glattbahn als Offroad: Die Europameisterschaftsstrecke in Graz.