



# Europameisterschaft PRO 10 in Oberhausen Deutscher Doppelsieg

Favoriten bilden sich schnell, auch in einer sehr jungen Klasse wie PRO 10. So war im Vorfeld der Europameisterschaft in Oberhausen mit den Engländern und Italienern zu rechnen. Daß es dennoch ein „fast“ deutsches Heimspiel werden sollte, das konnte vorher wohl niemand ahnen.

PRO 10 hat sich nun in ganz Europa durchgesetzt, wie die Zahl von insgesamt 117 Anmeldungen aus 13 Nationen beweist. Immerhin 100 Fahrer starteten dann auch. Dabei bot die Strecke in Oberhausen ideale Voraussetzungen: überdachtes Fahrerlager sowie Zuschauerabsperrrungen sind permanent vorhanden. Die Piste selber ist für 1:10 vielleicht ein klein wenig zu groß, aber selbst die Engländer, die sonst auf recht kleinen Strecken fahren, waren begeistert.

Vorweg sei auch erwähnt, daß die komplette Organisation ausgezeichnet arbeitete. Es traten weder bei der Zeitnahme noch sonst irgendwo Probleme auf. Dem Oberhausener Club sowie dem DMC muß hier ein ganz klares Lob ausgesprochen werden. Es war für alles vorgesorgt. Selbst die Kontrolle der

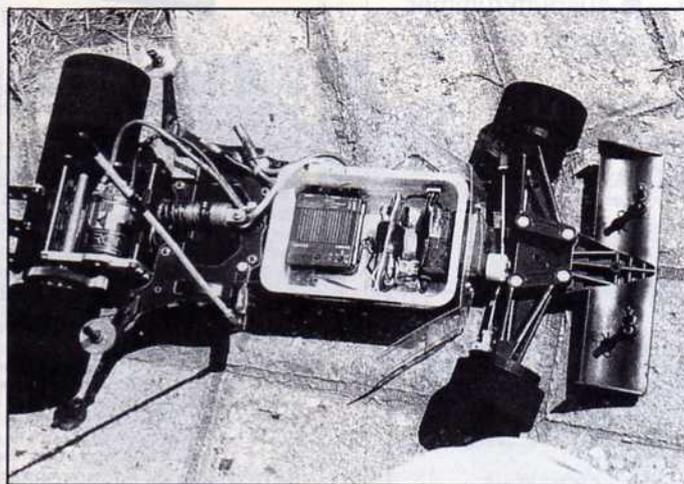
Reifen, es war ja jegliches Haftmittel verboten, erfolgte so lückenlos, wie es überhaupt nur möglich ist. Dazu kam auch ein Sponsor, der die „kleinen“ Wünsche der Fahrer kennt. Neben einem kostenlosen Abendessen erhielt jeder Teilnehmer auch ein EM-T-Shirt. Der internationale EFRA-Schiedsrichter Chris Hardisty bescheinigte der Veranstaltung dann auch eine exzellente Durchführung. Nur das Wetter spielte nicht ganz mit, dazu aber später noch.

Insgesamt über drei Tage erstreckte sich die EM. Der Freitag war dabei dem Training (frei sowie gezeitet) vorbehalten, am Samstag dann 4 Vorläufe und am Sonntag noch einer und die Finale. Das Training allerdings war für viele Fahrer nicht sehr effektiv. Es regnete immer wieder einmal und so konnten nur sehr selten gute Rundenzeiten erreicht werden. Zu diesem Zeitpunkt war man sich in einem Punkt einig: Alle hofften auf besseren Wetter.

Der Samstag sollte auch trocken bleiben und vor allen Dingen wurde es auch wärmer. Der neue Asphalt in Oberhausen gewinnt auf jeden Fall mit jedem Grad höherer Temperatur an Haftung. Aufgrund des verregneten Trainings kamen die Spitzenfahrer aber sowieso nur langsam in Fahrt. Bester nach dem 1. Vorlauf war Oscar Jansen mit 17 Runden und 15,9 Sekunden Überzeit. Im 2. Vorlauf ging es dann schon besser und Jürgen Lautenbach setzte sich mit 17 Runden 5,6 Sekunden vor Oscar Jansen, der 17 Runden 8,2 s schaffte, an die Spitze.

Auch im 3. Vorlauf verbesserten sich fast alle Fahrer weiter. Bester wurde wieder Jürgen Lautenbach mit 17 Runden 2,1 s vor Stefan Danz (17 Runden 6,5 s) und Uwe Dörner (17 Runden 6,7 s). Das ließ für die 4. Runde 18 Runden erwarten. Gefahren wurden diese dann auch gleich drei Mal. Oscar Jansen (16,9 s), Christian Keil (18,9 s) und Ralf Krause (19,8 s) belegten nun die ersten Plätze.

Mit einer kleinen Party an der Piste ging dann der Samstag zu Ende. Allgemein wurden für



Mit diesem Tamiya lag Uwe Dörner lange Zeit auf einem der begehrten Endlaufplätze.



**Die Sieger der EM PRO 10 (v.l.n.r.):** Stephan Oberle, Oscar Jansen, Constant Paul, Klaus Wilhelm, Jürgen Lautenbach, Ralf Krause, David Gale, Umberto Pernice, Stefan Danz und Christian Keil.



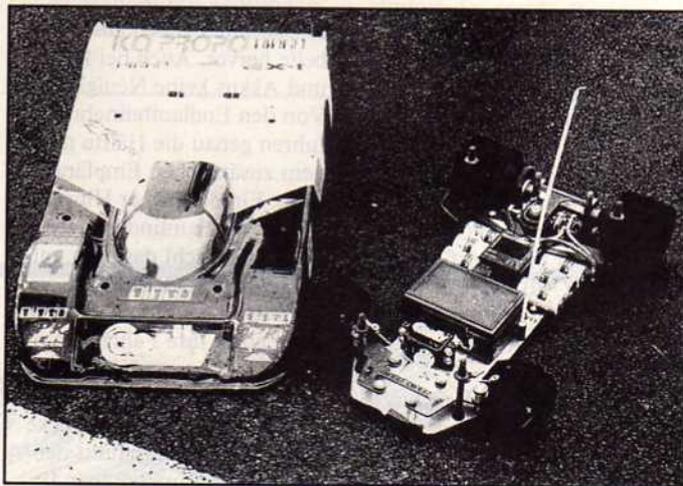
In den nun folgenden unteren Finalen ließen vielfach die deutschen Fahrer den Gästen den Vortritt. Nur Stefan Ahlborn und Jörg Sardemann konnten ihre Finale gewinnen (F- bzw. E-Finale). Selbst das mit 7 Deutschen besetzte B-Finale konnte Piet Goemans für sich entscheiden. Christian Mertl belegte hier als bester Österreicher den 4. Platz, also im Endergebnis 14.

Das zweite A-Finale wurde dann ohne Wassernachschub von oben, aber bei nasser Piste gestartet. Die Haftung ließ aber immer noch sehr zu wünschen übrig. Anfangs ging Oscar Jansen in Führung, aber sein Daumen war zu nervös und er fiel nach einigen Drehern zurück, mußte dann sogar ganz aufgeben. Jürgen Lautenbach nutzte das und ging in Führung, von hinten holte Ralf Krause aber immer weiter auf, konnte nach 3 Minuten sogar kurz in Führung gehen, aber nur um diese gleich nach einem Dreher wieder an Jürgen Lautenbach abzugeben. Eingangs der letzten Runde waren beide nur eine Sekunde auseinander und dann, in der Überzeit, gab Jürgen Lautenbach in einer Kurve etwas zu viel Gas, der Dreher war unvermeidlich und Ralf Krause gewann auch diesen Lauf mit 13 Runden 23,8 s. 13 Runden auch für Jürgen Lautenbach.

Damit war vor dem letzten Finale Ralf Krause in der besten Ausgangsposition. Sollte es abtrocknen, war er aufgrund der

den 5. Vorlauf am Sonntag keine wesentlichen Veränderungen mehr erwartet. Die Piste würde wohl durch Tau und die kälteren Temperaturen über Nacht an Haftung verlieren. Dem war allerdings überhaupt nicht so. So konnte sich Jürgen Lautenbach mit 18 Runden 17,5 s noch in den 18er-Club fahren und den 2. Startplatz für das Finale sichern. Auch Klaus Wilhelm, Stefan Danz und Umberto Pernice fuhren sich in der letzten Runde mit 17 Runden und guten Zeiten noch unter die ersten 10. Komplettiert wurde das A-Finale weiterhin von Constant Paul, Stephan Oberle und David Gale, deren 17er Zeiten vom Vortag noch ausreichten. Pech damit für Stefan Engel und Uwe Dörner, am Samstag noch auf Platz 8 und 9 gelegen, hatten sie am Sonntagmorgen „verwacht“, konnten sich nicht mehr verbessern und mußten mit einem Platz im B-Finale vorlieb nehmen.

In der Pause für die Auswertung begann es dann wieder zu regnen. Da nun im Reglement keine Regelung für unterschiedliche Bedingungen in



Mit diesem Corally wurde Ralf Krause Europameister. Man beachte die Box zur Aufnahme der Elektronik.

den 3 A-Finale vorgesehen ist, tagte noch kurz die internationale Jury und legte für diesen Fall eine Punktwertung fest. Es sollte dazu aber nicht kommen, die Verhältnisse wurden zwar besser, aber richtig trocknete die Piste nicht mehr ab.

Start zum ersten A-Finale also im Regen und es begann ein wahres Reifenroulette. Die meisten Fahrer setzten jetzt auf MRC-Reifen. Dennoch war ein sehr gefühlvoller Gasfinger

gefragt (und natürlich eine absolut wasserdichte Empfangsanlage). Ralf Krause meisterte die widrigen Umstände am besten. Er setzte sich sofort nach dem Start vom Feld ab, einzig Umberto Pernice (aus dem sonnigen Italien!) konnte ihm anfangs folgen, mußte dann aber mit Feuchtigkeit im Empfänger aufgeben. Ralf Krause siegte mit 12 Runden, dahinter folgten mit jeweils 11 Runden Stephan Oberle, Oscar Jansen und Jürgen Lautenbach.

#### Ergebnis

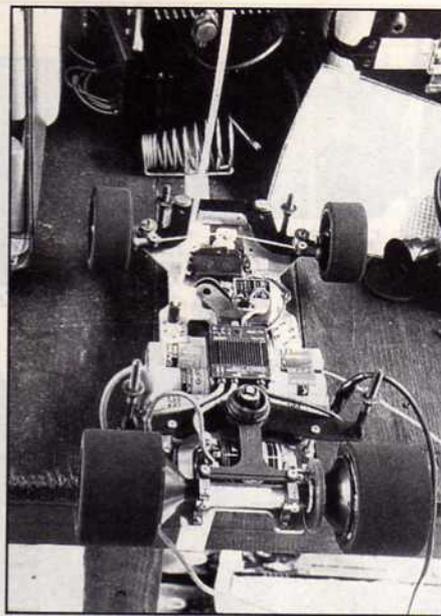
#### Europameisterschaft PRO 10 in Oberhausen am 29.6.91

#### A-Finale

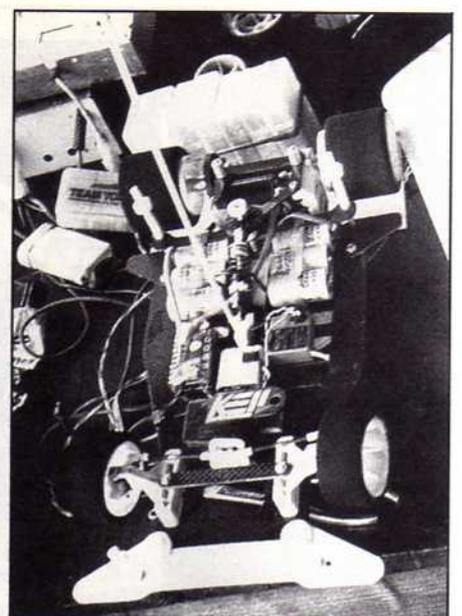
Pl.	Name	Nat.	Rd.	Zeit	Fahrzeug	Motor	Fernst.	Akku	Reifen v.	Reifen h.	Unters.	Lenkservo	Fahrtr.	Karosser.
1.	Ralf Krause	D	28	30,0	Corally	Dingo-Cor. 16 x 2	MPX EX 1	MBK-Corally	FlashTech	FlashTech	47,0	Fut. 132 H	MMS II	Asso Toyota
2.	Jürgen Lautenbach	D	28	44,3	Lynx II	LRP SP 14 (gold)	MPX EX 1	LRP	PB gold	PB silber		PS 87 Z Fet	LRP Proto.	Andys Lotec
3.	David Gale	GB	27	32,4	Corally	LRP SP 14	JR Apex	Gale Force	Atlantic med.	FlashTech	44,5	JR 4051	MMS II	Andys Lotec
4.	Stephan Oberle	D	27	62,0	Lynx II	LRP SP 14	Fut. Megat.	LRP	PB gold	PB silber	43,1	Fut. 132 H	LRP Proto.	Asso Toyota
5.	Oscar Jansen	NL	26	13,2	Corally short	Corally 15 x 4	KO Esprit II	Corally	FlashTech	FlashTech	43,8	Sanwa 141 HS	MMS II	BBR Lotec
6.	Klaus Wilhelm	D	26	25,5	Asso 10L Epoxy	Reedy 16 x 3	MPX EX 1	Keil	FlashTech	FlashTech	44,0	MPX	RH	BBR Lotec
7.	Constant Paul	NL	25	10,2	Corally short	Corally 15 x 2	Fut. Megat.	Corally	Yokomo 3662	FlashTech	44,0	Confest HC	MMS II	Boi. Porsche 962
8.	Umberto Pernice	I	25	11,8	Lynx II	Twister 15 Wind.	Fut. Megatech	Gale Force	FlashTech	FlashTech	43,2	Sanwa 141 HS	MMS II	BBR Lotec
9.	Stefan Danz	D	4	-	Lynx II	LRP SP 14	Fut. Megatech	LRP	FlashTech	FlashTech	45,0	Fut. 3001	Novak 410	Asso Toyota
10.	Christian Keil	D	3	-	Asso 10L Speedway	Reedy 15 x 3	MPX EX 1	Keil	FlashTech	FlashTech	42,0	PS 87 Z Fet	LRP Proto.	Asso Toyota
									Yokomo 3662	FlashTech			RH	Andys Lotec



Der Lynx II von Jürgen Lautenbach. Die Luftballons, die die Elektronik schützten, wurden vor dem Fotografieren entfernt.



Eine neue Vorderachse besaß der Corally von Oscar Jansen.



Der Asso RC 10 L Superspeedway von Christian Keil.

Punktewertung schon Europameister. Sonst konnte ihn eigentlich nur noch Jürgen Lautenbach gefährden, aber er mußte mindestens 13 Runden fahren und 3 s schneller als Ralf Krause sein.

Nun, auch das 3. A-Finale war naß, auch wenn schon ganz wenige Stellen auf der Piste fast trocken waren. Die Haftung aber war durchaus um einiges besser. Die Chance für Oscar Jansen, einen sicheren Start-Ziel-Sieg hinzulegen. Wie überhaupt in diesem Finale die Positionen schnell bezogen waren: hinter Oscar Jansen lagen Ralf Krause, David Gale und Jürgen Lautenbach sowie Stephan Oberle (alle mit 15 Runden). In der Endabrechnung wurde damit Ralf Krause neuer Europameister vor Jürgen Lautenbach und David Gale.

#### Zur Technik:

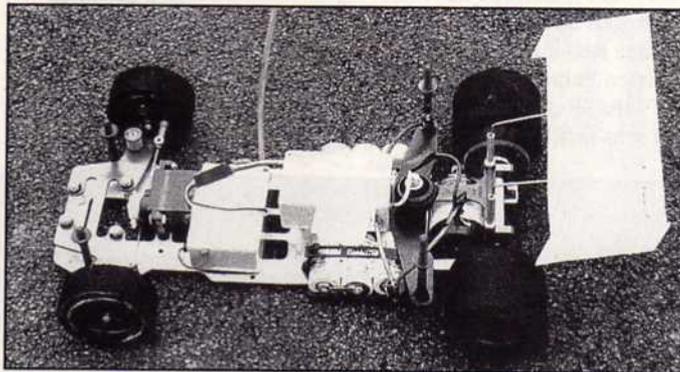
Bei den Fahrzeugen kann man von einer Vormachtstellung eines Fabrikates nicht sprechen. Corally, Composite Craft (Lynx), Associated wie auch die Tamiya sind sicherlich für einen Platz unter den ersten 10 gut. Tamiya war ja bis nach dem 4. Vorlauf mit 2 Fahrzeugen unter den A-Finalisten. Interessant wohl auch, daß gerade in Pro 10 die Experimentierphase noch nicht vorbei ist. Corally war in zwei Ausführungen zu sehen, mit langem und mit kurzem Radstand. Bei den

Lynx kann der Radstand ja einfach an Vorder- wie Hinterachse verändert werden. Daß Kohlefaserteile nicht notwendig sind, bewies Klaus Wilhelm mit seinem Endlaufplatz. Er fuhr einen Asso RC 10 L mit Epoxy-Chassis. Und Christian Keil gar fuhr eine Ausführung des Asso RC 10 L wie er normalerweise nur bei den amerikanischen Oval-Rennen eingesetzt wird.

Das Eindringen von Feuchtigkeit in die Fernsteuerung wurde auf zwei verschiedene Arten verhindert. Einmal die bewährte Methode „Luftballons“, d. h. der Empfänger wie auch der Fahrtregler wird in einen Luftballon eingepackt und die Kabel sowie das Lenkservo werden gut mit Silikon abgedichtet. Zum anderen wurden Boxen eingesetzt, die fest auf dem Chassis montiert die komplette Elektronik aufnehmen.

Bei den Motoren gab es keine Neuheiten zu sehen. Die Win-

dungszahlen gehen aus der Tabelle hervor. Auch bei Reglern und Akkus keine Neuigkeiten. Von den Endlaufteilnehmern fuhren genau die Hälfte mit einem zusätzlichen Empfängerakku. Ein deutlicher Hinweis darauf, daß zumindest derzeit der Strom nicht das alles entscheidende Kriterium ist. Interessant wohl noch, daß fast alle Fahrer ihre Fahrzeuge mit Flügel fuhren, und dies obwohl Oberhausen für PRO 10 eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ist (Rundendurchschnitt der schnellsten Runden über 48 km/h). Sicherlich ist dieses auch auf das Verbot von Haftmitteln zurückzuführen. Aber gerade hier sah man, daß es auch ohne „Schmier“ geht. Daß dazu andere Reifen notwendig sind, versteht sich von selbst. In der Tabelle tauchen ja auch einige Herstellernamen auf, die bisher vorwiegend im Verbrennerbereich angesiedelt waren.



Gleich zwei in zwei Boxen waren Empfänger und Regler beim Corally von David Gale untergebracht.

#### Auffgefallen ist:

- daß auch englische Fahrer im Regen nicht besonders schnell waren, obwohl sie sich so gut auf Nässe vorbereitet hatten.
- der Spruch des Tages (am Fenster der Rennleitung): Heaven is where the police are British, the cooks French, the mechanics German, the lovers Italian and it is all organised by the Swiss. Hell is where the chiefs are British, the mechanics French, the lovers Swiss, the police German and it is all organised by the Italians.
- die ausgezeichnete Verpflegung der Teilnehmer durch den MRC Altstadt-Oberhausen
- DMC-Präsident Hans-Ludwig Walther, er kam am Freitag zu spät.
- EFRA-Section-Chairman Heiner Martin, er kam auch zu spät am Freitag und hielt dann die Offiziellen nur von der Arbeit ab.

#### Fazit

Die Entwicklung in der Klasse PRO 10 wird in den nächsten Jahren noch einige Fortschritte machen. Dies gilt wohl hauptsächlich für die Fahrzeuge. Mit Ralf Krause hat sicherlich einer der besten und in den letzten Jahren konstant guten Fahrer gewonnen. Und zum Rennen selber gilt: Wer nicht dort war, hat etwas versäumt.

Heiner Martin