

12" – Turnier den zehnten Platz belegte. Manager Rebmann fand das Mädchen nach einer Niederlage „zu eigensinnig“, sie lasse „sich nichts sagen“. Der ehemalige Vertraute Stumper analysierte: „Ihr fehlt die nötige Selbstkritik.“

Ein Schuldiger für den rapiden Leistungsverfall war rasch gefunden: Der Westbazillus, da waren sich die Analytiker einig, hatte den Flüchtling aus kleinen Ostblock-Verhältnissen infiziert. „Autos, Männer, Diskos“, verbreiteten Journalisten, raubten dem Teenager die Kraft für das Training; die „Last des süßen Lebens“ („Kicker“) lege sich auf ihre Hüften (mit 60 Kilo hatte die 1,57 Meter große Olga zeitweise sieben Kilo zuviel); die Athletin werde immer „fauler und träger“, nörgelten Betreuer.

Argwöhnisch beäugten die Tischtennis-Oberen Olgas anfangs ausufernde Einkaufswut. Daß sie nach bestandener Führerscheinprüfung so oft wie möglich umher fuhr, brachte den nächsten Minuspunkt. Schließlich blieb sie nicht einmal so asexuell wie die meisten ihrer Kolleginnen im Tenniszirkus: Seit einem Jahr ist Olga mit einem Kfz-Lehrling befreundet, mit dem sie gelegentlich auch in die Disko geht.

Aber der Hauptteil ihrer Einkünfte aus Sportwerbung, Schaukämpfen und Preisgeldern (Jahreseinkommen geschätzt: 80 000 Mark) ging drauf für Telefonate mit der Familie in Rumänien, für Pakete und Überweisungen an den Vater, der nach der Flucht der Tochter Arbeit und Trainerlizenz verloren hatte.

Olga gab sich, wie auch ihre Betreuer, erst einmal selbst die Schuld am Versagen. Obwohl sie wochenlang über Müdigkeit, Kreislaufschwäche, Kraftlosigkeit klagte, trainierte sie täglich acht Stunden statt sechs, hungerte sich die sieben Kilo ab, zwang sich zu Wettkämpfen. Als ihr Puls ohne Belastung bei 140 Schlägen in der Minute lag (normal waren 50), hielt man den bedrohlichen Wert für einen Meßfehler.

Auf die Idee, der Teenager könne schlicht krank sein, kamen Olgas Pingpong-Männer nicht. Erst nach einer Niederlage gegen eine viel schwächere Gegnerin – DTTB-Cheftrainer Charles Roesch: „Das konnten wir uns nicht erklären“ – schickten sie das Mädchen zum Spezialisten.

Manager Rebmann holte Olga zum ATSV zurück, „weil ich sah, daß wir ihr Unrecht getan hatten“. Was ihr wirklich gefehlt hatte, wurde Mitte Mai deutlich, als der Rest der Familie aus Rumänien übersiedelte. Seitdem wirkt die Sportlerin selbstbewußt und gelassen. „Ihre alte Sicherheit“, meint Bundestrainer Korpa, „hat sie beinahe wieder.“

Vater Josef, der Olga und Schwester Tünde betreut, die für den TuS Glane in der Bundesliga spielt, arbeitet mit seinem Star an Kondition und Schlagkraft. Der Vorhand-Topspin, Olgas altes Problem, ist noch zu schwach, es fehlen



Bundestrainer Ivanescu mit Trainingspuppe: „Spieler müssen wütend werden“

Rezepte gegen abwehrstarke Spielerinnen wie etwa ihre Angstgegnerin, die Engländerin Lisa Bellinger.

Wenn das geschafft ist, würde Vater Nemes sich gern mal den deutschen Nachwuchs vorknöpfen.

Eine Zielgruppe für sein Programm hat der pffiffige Ungar sich schon ausgesucht: „Kleine Mädchen, aber nur bis 20, dann werden sie frech.“

HANDBALL

Nicht so schnell weinen

Diese Woche muß sich der neue Bundestrainer Petre Ivanescu bewähren – ein nicht nur im Urteil des Nationaltorwarts Andreas Thiel „harter Hund“.

Für Handball-Nationalspieler Jochen Fraatz ist er schlicht „die beste Wahl“. Nun könne „nichts mehr schiefgehen“, urteilte auch die „Süddeutsche Zeitung“ und prophezeite bessere Tage mit „Titeln und Triumphen“. Und die Frau des Gefeierten ist sich sicher: „Das schaffst du.“

Petre Ivanescu selbst, dem neuen Handball-Bundestrainer, gingen die Fanfarentöne „gehörig auf den Wecker“. Er brauche keine „Messias-Hymnen“, so der 51jährige Coach, sondern „echte Profis, ganze Kerle, charakterfesteste Männer“. Dann allerdings garantiere er „hundertprozentigen Erfolg“.

Selten zuvor wurde ein Trainer schon vor seinem Amtsantritt so hochgelobt. Die Heilservartung hängt mit der mißlichen Lage des bundesdeutschen Handballs zusammen, um den es, so Ivanescu, in der Vergangenheit „nicht schlechter“ bestellt sein konnte.

Die Weltmeister von 1978 sackten bei der B-WM Anfang dieses Jahres weiter

ab in die sportliche Zweitklassigkeit. In der Schweiz wurde die Olympiaqualifikation für Seoul 1988 verpaßt. Gelegenheit zum Wiederaufstieg in die Weltelite bietet sich nun erst wieder 1989 bei der B-Weltmeisterschaft in Frankreich.

Das erste Ergebnis sechsmonatiger Aufräumarbeit durch Petre Ivanescu ist in dieser Woche zu besichtigen, wenn die Handball-Nationalmannschaft beim Supercup-Turnier in Dortmund auf erstklassige ausländische Konkurrenz trifft.

Ivanescu, allseits als „harter Hund“ (Nationaltorwart Thiel) apostrophiert, verlangt totale Perfektion. Der gebürtige Rumäne sei „ein sehr, sehr guter Mensch, Trainer und Psychologe“, urteilt der ehemalige Nationalspieler Erhard (Sepp) Wunderlich, allerdings auch – in Anführungszeichen – „eine Sau“. Er habe, kontert Ivanescu, noch „keinen Trainer erlebt, der Erfolg hatte, weil er beliebt war“.

Vergangene Woche beim Training in der Sportschule Kaiserau ächzten, stöhnten, schwitzten und fluchten die Cracks: zeitweilig sechs Stunden täglich.

„Spurt“, brüllte Ivanescu mit schneidender Stimme, obwohl die Spieler schon mit aller Leibeskraft liefen. „Das machen wir bis morgen abend“, drohte er, wenn Tempogegenstöße ohne Torerfolg blieben. „Ich bin unzufrieden“, murrte der Chef beim kleinsten Fehler in der Deckungsarbeit. Besonders aufschlußreich sei die Schlußphase des ermüdenden Trainings: Dann lasse sich gut feststellen, „wer besser denken kann, wenn er kaputt ist“.

Unentwegt, gesteht der Trainer, suche er nach neuen Ideen, „um Konflikte zu fabrizieren“. Das hält die Spieler unter Dampf, und an einem hochexplosiven Seelenleben seiner Profis ist dem im

Sonne im Tank

Als vorletzten Freitag um 11.30 Uhr Ortszeit im australischen Adelaide der „Sunrayer“ über die Ziellinie huschte, kämpfte die Konkurrenz noch rund 900 Kilometer zurück mit Hagel, Gewittern und dunklen Wolken. Das erste Langstreckenrennen der Welt für Solarautos war zu einem Triumph für den Sonnenstrahl des amerikanischen Automobilherstellers General Motors (GM) geworden.

Während die Amerikaner bereits mit einer PR-Offensive rund um die Welt den GM-Kunden das Gefühl suggerierten, bald an der Technologie der Zukunft teilhaben zu dürfen, scheiterten die meisten der übrigen 22 Teams am unwirtlichen Outback, der australischen Wüste. Sonntags trudelten noch das „S Modell“ von Ford und der „Spirit of Biel“ einer Gruppe von Schweizer Ingenieuren im Ziel ein, die anderen überstanden die gut 3000 Kilometer lange Strecke von Darwin nach Adelaide nicht.

Dabei sollte gerade die „World Solar Challenge“ als „volkstümlicher Höhepunkt“, so der deutsche Konstrukteur Rolf Disch, die Möglichkeiten der Sonnenenergie unter Beweis stellen. Tüftler aus sieben Nationen wollten mit dem Hätetester quer durch den fünften Kontinent gleichermaßen neue Materialien und Techniken erproben wie auch das Interesse der Öffentlichkeit wecken.

Im ersten Jahr des zweiten Auto-Jahrhunderts sollte für ein alternatives Antriebskonzept geworben werden – mit einem Abenteuer, das an die Pioniertaten von Gottlieb Daimler und Karl Benz erinnert.

Zwischen sechs und acht Tage hatten die Veranstalter für die Fahrt der Solarmobile von der Nord- zur Südküste Australiens veranschlagt. Um die Kreativität der Ingenieure nicht einzuengen, waren die Rallye-Regeln sehr locker gehalten. Lediglich die tägliche Fahrzeit war auf neun Stunden streng limitiert.

Da Hotels nicht planmäßig angefahren werden konnten, mußten die Solar-Piloten um 17 Uhr an der nächstbesten Stelle des „Stuart Highway“ stoppen und das Zeltlager für die Nacht aufschlagen. Zwei Stunden durften die Batterien noch Sonnenenergie tanken. Dann wurde das Mobil abgedeckt, von einem Kontrolleur verplombt und schließlich durch eine Wagenburg aus den Begleitfahrzeugen vor umherstreunenden Kängurus geschützt.

Die Vorsicht war durchaus angebracht. Um die eingefangene Energie optimal in Tempo umzusetzen, waren alle Solarautos leicht gebaut. Keines der Einsitzer-Mobile wog mehr als 250 Kilo, und beinahe alle hatten einen verblüffend niedrigen Luftwiderstand. Der be-



Freiburger „Lichtblick“ auf dem „Stuart Highway“



„Lichtblick“-Konstrukteur Disch

Solarmobile bei der Australien-Rallye: Abenteuer wie zu den Pionierzeiten von Gottlieb

ste c_w -Wert (vom Sunrayer) lag bei 0,18; zum Vergleich: Ein windschnittiger Audi erreicht 0,30.

So wirkte das Ford-Modell S wie ein Formel-1-Renner, der sein Garagenflachdach ständig mit sich schleppt, der Freiburger Disch montierte auf die schlanke Fahrerkabine seines „Lichtblicks“ ein nach oben gewölbtes Solarteil, das wie eine riesige Schüssel aussah. Der Sunrayer von GM erinnerte Beobachter abwechselnd an einen „gequetschten Wassertropfen“ oder einen „fliegenden Kakerlaken“.

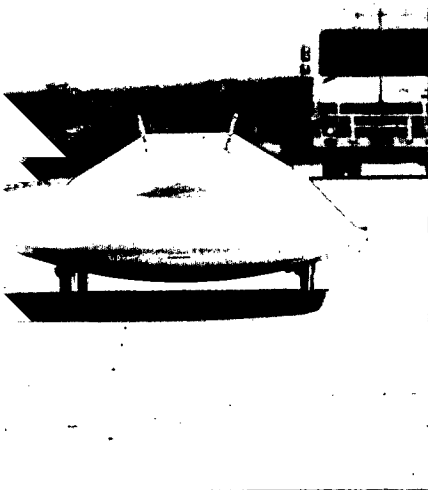
Das Auto der Zukunft, mit dem sich, wie GM-Chef Roger B. Smith glaubt, „unsere Visionen ausgezahlt haben“, erfüllte noch am ehesten den Traum von der ewigen Energie. 7200 Solarzellen auf dem Kanzeldach, insgesamt acht Quadratmeter groß, setzten die Sonnenenergie entweder direkt um oder speisten neuartige Kaliumarsenid-Batterien, die den doppelten Wirkungsgrad der bisherigen Silizium-Batterien erreichten, aber

etwa um das Zehnfache teurer sind. Zudem hatten die GM-Ingenieure in sieben Monaten einen Motor mit hoher Leistungsfähigkeit bei geringem Raumbedarf entwickelt. Bei direkter Sonneneinstrahlung produzierte der Sunrayer eine Energie von 1,6 Kilowatt, umgerechnet etwa zwei PS.

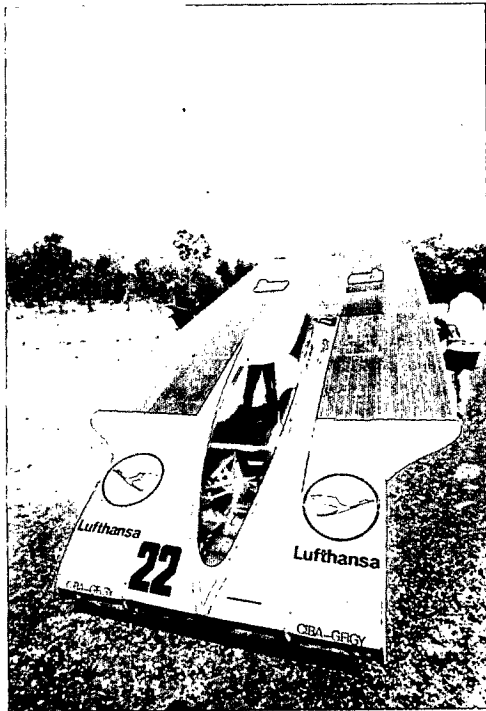
Damit erreichte das Sonnenmobil eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 66,92 Stundenkilometern, beim Prolog sogar ein Spitzentempo von 113 km/h.

Die reine Fahrzeit für die Rallyestrecke, die etwa der Distanz Moskau-Madrid entspricht, betrug knapp 45 Stunden. Der in der Rallye-Weltmeisterschaft derzeit führende Italiener Massimo Biasion wäre mit seinem allradgetriebenen Lancia Delta in etwas mehr als einem Drittel der Zeit im Ziel gewesen.

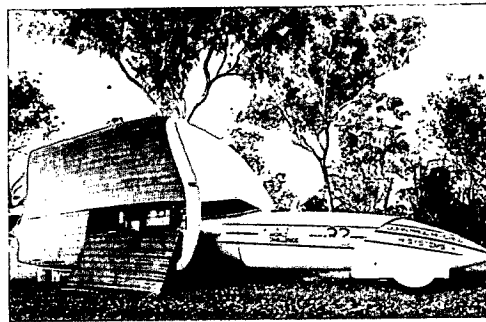
Jene, die Adelaide gar nicht erreichten, darunter das deutsche „Sofa III '87“ ebenso wie das „Mana La“ des Millionärs John Mitchell aus Hawaii, scheiterten gleichermaßen an den Unwettern wie



Siegerauto „Sunracer“



Deutsches Solarauto „Sofa III '87“



„Mana La“ aus Hawaii

Privatleben umgänglichen Ivanescu sehr gelegen. „Die Spieler müssen wütend werden.“ Denn: Wann immer es ihm an „Phantasie“ gefehlt habe, aggressive Gefühle zu wecken, „verlor ich das nächste Spiel“.

Kritikern derart rabiater Methodik hält der zur Zeit freigestellte Gymnasial-Sportlehrer entgegen: „Nicht ich, der Leistungssport ist brutal und hart.“

Ivanescu, der 1967 auf legalem Wege in die Bundesrepublik kam, gilt seit Jahren als anerkannte Autorität im deutschen Vereinshandball. Acht nationale und internationale Titel holte er mit dem VfL Gummersbach. Danach führte er den TuSEM Essen zur ersten Deutschen Meisterschaft, ehe er anschließend mit einer imponierenden Siegesserie den Zweitliga-Klub Bayer Dormagen in die Eliteklasse hievte.

Jeweils zwei Jahre, so Ivanescu, habe er gebraucht, um eine Topmannschaft zu formen. In dieser Zeit, so Ivanescu, „wurde oft verloren, viel gelitten und geschuftet, bis fast Blut geflossen ist“. Die harte Tour steht nun den unter Ivanescu-Vorgänger Simon Schobel gehätschelten Stars bevor.

Vor allem „mentale Beweglichkeit und psychische Stabilität in Stressituationen“ gilt es zu entwickeln, denn Ivanescu plant langfristig. Gewiß könne sein Team Weltmeister Jugoslawien in Freundschaftsspielen schlagen. Siegen aber müsse es vor allem in entscheidenden Begegnungen. Da die bundesdeutschen Stars bislang gerade unter Druck zusammenbrachen, „müssen sie so erzogen werden, daß sie nicht so schnell weinen“.

Gemäß seiner Logik legt Ivanescu neuerdings Spieler auf ein gemeinsames Zimmer, die sich nicht besonders leiden können.

Respekt vor großen Namen kennt der Rumäne mit dem deutschen Paß nicht. Spielmacher Martin Schwalb vom TV Großwallstadt fand sich nach einer Länderspielpleite auf der Tribüne wieder. Mannschaftsführer Uli Roth gehörte zunächst gar nicht mehr zum Kader. Und als die Mannschaft beim Vier-Länder-Turnier in Dänemark nicht so spurte, wie Ivanescu wollte, drohte er: „Ich hole Sepp Wunderlich zurück.“

Der wurfgewaltige Milbertshofener Rückraumschütze, immerhin bald schon 31 Jahre alt, ist die Reizfigur schlechthin für die sensiblen Handballstars. Denn der 2,04-Meter-Mann, den der Handball reich machte, ist ihnen noch immer beim Weizenbiertrinken und auf dem Spielfeld überlegen. Zwar ist der unangepaßte Wunderlich für Ivanescu nicht mehr „der Mann der Zukunft“, aber „wenn wir in Not sind, hole ich ihn“.

Auch Wunderlich signalisierte Einverständnis, doch womöglich spielte Ivanescu wieder ein abgekartetes Spiel. Die Mannschaft war wütend, die gewünschte Hochspannung garantiert. ◆

an der zuvor herrschenden Hitze und den schlechten Straßen. Solarzellen verbogen sich bei 32 Grad im Schatten, Batterien brannten durch, die kleinen Elektromotoren blieben schlicht stehen.

Rolf Disch suchten während der Wüstenortur drei Achsenbrüche heim. Beinahe alle zehn Kilometer verursachte die Schotterstrecke einen Plattfuß.

Der Deutsche, der für „Sonne im Tank“ kämpft, weil er erkannt hat, daß die Autofahrer von heute „wie ein Kriegsherr Tod und Zerstörung hinterlassen“, investierte in seine „Hoffnung auf ein neues Vehikel“ rund eine halbe Million Mark. Der Architekt suchte nach neuen Wegen, weil er die Versuche, die Städte autogerecht zu gestalten, „für gescheitert“ hält. Nachdem seine Hoffnungen in der australischen Wüste auf der Strecke blieben, muß er, so befürchten Freunde, jetzt sein Haus verkaufen.

General Motors investierte in das Sonnenprojekt rund 15 Millionen Dollar, Ford immerhin noch eine Million. GM-

Präsident Robert C. Stempel sah das Geld angesichts der „Entwicklungen für das 21. Jahrhundert gut angelegt“ und „in nicht allzu ferner Zukunft“ sogar gute Einsatzmöglichkeiten für „leichte Stadt- und Einkaufswagen mit Elektroantrieb“.

Mercedes war in Australien nicht am Start. Das Stuttgarter Unternehmen bewertet das GM-Engagement ähnlich wie den eigenen Sieg zwei Jahre zuvor bei der „Tour de Sol“ vom Bodensee nach Genf: als „gigantischen PR-Coup“. Die Schwaben können sich nicht vorstellen, daß die Solarenergie „jemals als direkte Energiequelle in Alltagsautos eingesetzt“ werden könne.

Bei Opel und Mercedes wird der Solarenergie in nächster Zeit allenfalls auf dem Zubehörmarkt eine Chance eingeräumt. Solarzellen auf dem Schiebedach könnten beispielsweise im Sommer einen Lüfter auch in parkenden Autos betreiben und im Winter die strapazierte Batterie entlasten.