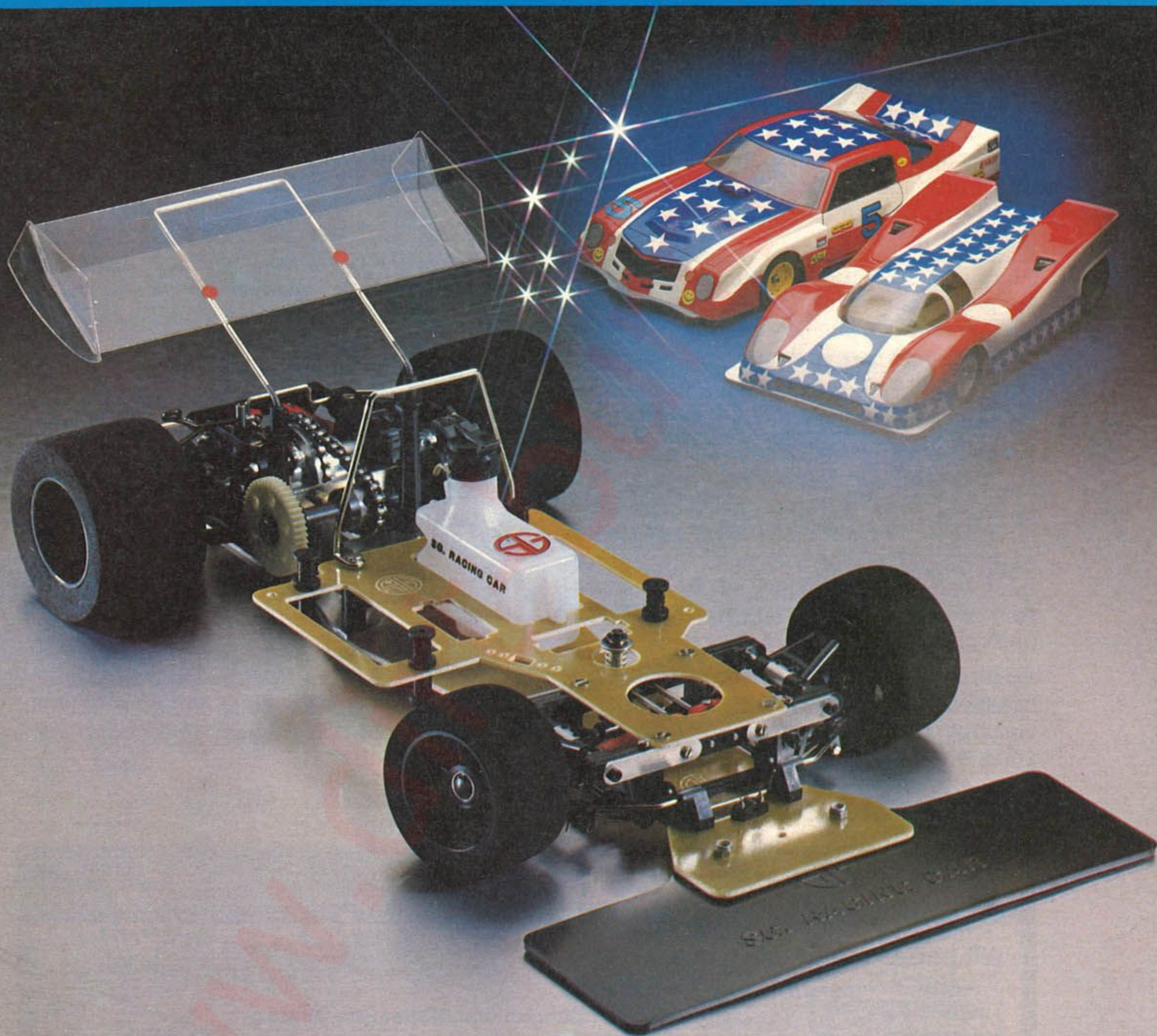


# *rc-car. racing*

HEFT 1  
April 1982 · 1. Jahrgang  
DM 5,-

*fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer*



**Serpent Mk IV Quattro/robbe SG Columbia I.S.4  
Die ersten Rennen der V. RC-CAR Saison '82**

## Ein Wort zum Anfang (oder: Aller Anfang ist schwer)

Ja, nun ist es soweit, die neue Fachzeitschrift für RC-Car-Fahrer ist da.

Wir, die wir die „Neue“ ins Leben gerufen haben, waren im November 1981 zu zweit: Dieter Niechcial, selbst RC-Car-Fahrer, und ich, Jochen Essl, ebenfalls seit einigen Jahren mit diesem Hobby verheiratet.

Es dauerte allerdings noch 5 lange Monate, um diese Idee in die Wirklichkeit umzusetzen.

Die vielen Vorbereitungen mit Druckereien und Werbeagenturen gestalteten sich äußerst langwierig und für uns beide vollkommen ungewohnt.

Aber diese ungewohnten Arbeiten werden langsam aber sicher vertraut, und so richtet sich unser Blick auf die Zukunft.

Es ist unser Bestreben, für Informationen zu sorgen. Aber Information kann vieles bedeuten, werden Sie sagen, und das mit Recht.

Diese Zeitschrift soll diejenigen ansprechen, die sich für das Renngeschehen auf internationalen und auf deutschen Rennstrecken interessieren. Wir wollen Ihnen berichten, was es dort Neues gibt, wer alles am Start war, oder wer vielleicht mitten in der Saison sein Rennpferd wechselt, und welche Motoren und Autos gefahren werden.

Außerdem sollen die Teilnehmer von Meisterschaftsläufen darüber informiert werden, auf welchem Rang sie während und nach der Saison stehen.

Diese Informationen zu bekommen, wird sicherlich nicht immer ganz leicht sein. Von vielen Rennveranstaltern haben wir schon jetzt die Zusage zur aktiven Mitarbeit bekommen, und wir hoffen, daß alle Veranstalter bereit sind, uns zu unterstützen.

Wir sind sicher, auf diesem Weg das allgemeine und das spezielle Interesse aller an diesem Sport Begeisterten zu steigern, und den RC-Car-Sport zu einem beachtlichen Ansehen zu bringen.

RC-CAR RACING erscheint 1982 alle 2 Monate. Wir wollen versuchen, durch diesen Abstand eine gute Qualität zu gewährleisten. Wenn sich allerdings bis zum Jahresende die Zusammenarbeit mit allen Clubs eingespielt hat, und sich das bis jetzt große Interesse an der Zeitschrift bestätigt hat, soll RC-CAR RACING ab 1983 jeden Monat erscheinen.

Wir wünschen allen Wettbewerbsfahrern und denen, die es noch werden wollen, viel Erfolg für die gerade beginnende Saison, und hoffen auf eine rege Teilnahme bei der Gestaltung dieser Zeitschrift, die hoffentlich für Sie alle ansprechend ist.

Und zum Schluß noch eine Bitte. Fallen Sie nicht gleich bei der ersten Ausgabe über uns her, wenn einige der Berichte, oder ein paar der vielen Fotos nicht ganz Ihren Vorstellungen entsprechen.

**prospeed** racing

Spezialversand für RC-Cars und Zubehör  
Postfach 203 · 8209 Stephanskirchen · ☎ 0 80 31/73 33

Wir haben unser Programm erweitert:



Competition, Super Competition, Super Pro, Quattro

**ASSOCIATED** RC 300, RC 12 E

Motoren von: **CIPOLLA, K&B,**



**parma** Karosserien, 1:12 Elektro-Rennwagen und Motoren



**Minicars XII**  
1/12 Scale Electric Radio Control Racing Car

**Katalog  
anfordern**

**Rennsport**

EFRA GP Spanien . . . . .	6
1. Lauf TW N/W Dortmund . . . . .	7
2. Lauf TW N/W Krefeld . . . . .	9
3. Lauf TW N/W Köln . . . . .	11
Freundschaftsrennen Kerpen . . . . .	12
Off Road Freundschaftsrennen Essen . . . . .	13
Freundschaftsrennen 4 Std. Fichtenberg . . . . .	16

**Test & Technik**

Picco P21 RC-RE . . . . .	24
Enya 21 X Racing Special . . . . .	26
Serpent Mk IV Quattro . . . . .	27
robbe SG Columbia I.S.4 . . . . .	27

**Magazin**

Entscheidungen der Sportkommission . . . . .	5
Bildbericht: Delta Super J . . . . .	34

**Tips**

SG Tank . . . . .	16
HS Lager . . . . .	35
Reifenkleben . . . . .	36
Veränderung am robbe SG VC SL . . . . .	36

**Verschiedenes**

In eigener Sache . . . . .	2
DMC Grußwort . . . . .	4
Meinung . . . . .	4
Aus der Redaktion . . . . .	4
Letzte Meldung . . . . .	16
Gerücht . . . . .	16
Fichtenberg . . . . .	17
Walsum . . . . .	18
Renntermine 1982 . . . . .	20
A-Fahrer 1982 . . . . .	23
Leserbriefe . . . . .	33
Sonderzubehör . . . . .	33
Private Kleinanzeigen . . . . .	33
Notizen . . . . .	37
Vorschau . . . . .	38
Impressum . . . . .	38
DMC-Förderkreis . . . . .	39

Titelbild:  
**robbe SG Columbia I.S.4**  
Fotografiert von Klaus-Dieter Nowack



Start frei für die Saison '82!

**MODELLBAU-FACHGESCHÄFTE  
STELLEN SICH VOR**

**BOCHUM**

+++Modellbau Sawatzki+++  
+++K/B+++Associated+++Parma+++  
+++Black Fire+++Serpent+++Versand+++  
+++4630 Bochum Werner Hellweg 522+++  
+++Tel. 0234/265787+++++++

**MÜNCHEN**



**Modellbaubedarf  
Ernst Zimmermann**  
Telefon 0 89 / 35 67 36,  
Riesenfeldstraße 16  
8000 München 40  
Das Fachgeschäft für alle RC-Cars

**SPENGE**

**UDO'S HOBBY-TREFF**  
**RC-CAR SHOP**  
4905 SPENGE  
Telefon: (0 52 25) 34 14



**WIESBADEN**

**„Speed tyre - hobby shop“**  
Spezial-Fachgeschäft für RC-Cars und Motoren  
Am Lindenbaum 20  
6200 Wiesbaden-Frauenstein; Tel. 0 61 21 / 42 28 60

Lieber Leser und

**Auto-Modell-Sport-Freund!**

Ich möchte Sie an dieser Stelle mit einem Hobby bekannt machen, welches immer wieder neue Interessenten anzieht. Mehr als 3500 Mitglieder zählt der DMC, der Dachverband für funkferngesteuerte Automodelle heute.

Interessenten werden überall gewonnen, auf Wettbewerben und Veranstaltungen des DMC und seiner fast 200 Ortsclubs.

Aber auch durch Medien, wie z.B. die Ihnen vorliegende 1. Ausgabe der Fachzeitschrift RC-CAR RACING. Wir würden uns freuen, wenn mit der Fachzeitschrift RC-CAR RACING dieses Hobby der breiten Öffentlichkeit, insbesondere technisch begabten Interessenten aller Berufsschichten zugänglich gemacht und der Auto-Modell-Sportler und Insider mit aktuellen Rennberichten des In- und Auslandes, mit Testberichten und

Neuvorstellungen eine weitere Informationsquelle finden würde.

Wir wünschen der Fachzeitschrift und der Redaktion viel Erfolg.

DMC e.V.  
1. Vorsitzender  
Hans-Ludwig Walther

## Meinung

---

Efra Lizenz? Was ist denn das? Mit wem hat denn das nun wieder etwas zu tun? Ich glaube man könnte noch viel mehr Fragen dazu stellen.

Deutsche A und B Fahrer können ab sofort beim DMC, bzw. seiner Geschäftsstelle, nach Einzahlung von DM 50,- eine internationale Fahrerlizenz beantragen. Wohlgemerkt, nur A und B Fahrer. Die Begründung der Efra ist auch recht einleuchtend hierzu.

Es soll sichergestellt werden, daß bei internationalen (Efra) Veranstaltungen durchweg gute Fahrer teilnehmen.

Aber ist der Grund nicht auch noch ein anderer? Spielt hier nicht auch die zu erwartende Geldeinnahme eine Rolle? Bei 200 internationalen Fahrern sind dies schließlich schon DM 10000,-. Und wie man hört, ist die Geldbörse der Efra nicht die Dickste.

So macht man aus der Not halt schnell einmal eine Tugend, die Efra füllt ihre Kassen und die Fahrer bekommen dafür einen hübschen Ausweis mehr. Und auf so einen schönen Ausweis kann man schließlich stolz sein.

Dabei spielt noch ein Faktor eine Rolle. Wer kontrolliert die Auswei-

### Jochen Essl

## EFRA Lizenz und Homologationsliste

se? So bleibt es wohl Sache des Veranstalters, ob er ein paar Teilnehmer mehr bei seiner Veranstaltung haben will, oder ob er lieber Lizenzen kontrolliert, und so einige Teilnehmer weniger hat.

Da stellt sich mir noch eine weitere Frage. Dürfen bei der 1982 erstmals ausgetragenen EM für Tourenwagen nun die deutschen C Fahrer nicht mehr teilnehmen, oder gibt es da schon die erste Ausnahme?

Einerseits sind C Fahrer gut genug,

um an einer Europa-Meisterschaft teilzunehmen, und andererseits sollen sie keine Lizenz bekommen, um an internationalen Rennen teilnehmen zu können. Irgendwie kann ich mich des Gefühls nicht verwehren, daß sich hier ein „kleiner“ Widerspruch bei der ganzen Lizenzgeschichte abzeichnet. Aber ich bin sicher, hierfür gibt es bald eine „Lösung“.

Zu der Homologationsliste für Modell-Autos möchte ich noch eine Anmerkung meinerseits hinzufügen. Ist es eigentlich noch ratsam, unsere Karosserien an den großen Vorbildern zu orientieren? SG hat uns doch mit der jetzt verbotenen Formel-Karosserie gezeigt, daß man auch eine solche ohne „großes“ Vorbild optisch sehr schön gestalten kann. Dabei stellt sich mir eine weitere Frage; kann der Zuschauer während eines Rennens überhaupt einen Williams von einem Lotus unterscheiden. Wäre es nicht viel mehr für die Hersteller der Karosserien eine reizvolle Aufgabe, einmal eine solche im Windkanal herzustellen, wobei natürlich einige Maximalwerte nicht überschritten werden dürfen. Ich bin überzeugt, das Resultat wäre in Hinsicht auf Windwiderstand und optischer Schönheit verblüffend.

## Aus der Redaktion

---

Nerven gekostet haben uns die beiden Fotos der Einzelteile von Quattro und Columbia.

Nachdem wir mit 4 Personen über 2 Stunden gebraucht haben, um die Einzelteile hinzulegen und Fotos davon zu machen, ist der Film durch ein Mißgeschick unbrauchbar geworden.

Glücklicherweise hatten wir noch einige Farbdias gemacht, die sich allerdings als Druckvorlage nicht besonders eignen. Da wir die beiden Aufnahmen jedoch für informativ halten, sind diese trotzdem veröffentlicht worden.

Zu den „Bildgeschädigten“ gehören leider auch die beiden Motoren. Wir bitten dafür um Entschuldigung.

Eigentlich sollten in diesem Heft auch die Ergebnisse der TW-Läufe aus Nord und Mitte stehen. Es war aber bis Redaktionsschluß nicht möglich, diese zu beschaffen. Ebenso fehlt der Zwischenstand der TW Gruppe N/W. Hier sind immerhin schon 3 Rennen durchgeführt, aber die Krefelder waren mit ihrer Auswertung nicht schnell genug.

## Entscheidungen der Sport- kommission 1/82

Wir wollen an dieser Stelle Entscheidungen von Sportkommissionen, die uns bekannt werden, veröffentlichen. Unser Ziel ist es, den Sportkommissionen eine Art Richtlinie zu geben, damit einheitliche Entscheidungen getroffen werden.

28. März 2. Lauf TW N/W Krefeld. Während des 2. Zwischenlaufes lief der Helfer eines Teilnehmers vom Fahrerlager zu der am entgegengesetzten Ende der Geraden liegenden Boxengasse und benutzte auf einer Länge von ca. 20 m die Fahrbahn. Dabei fuhr ihm ein Fahrzeug von hinten gegen die Füße. Während der besagte Helfer Glück hatte und ihm nichts passierte, wurde das

Fahrzeug so schwer beschädigt, daß es aus dem Rennen genommen werden mußte. Der Fahrer des Fahrzeuges legte sofort Protest ein, und verlangte, daß der Zwischenlauf wiederholt werden sollte. Dazu muß noch gesagt werden, daß der Helfer keinen zwingenden Grund hatte, die Fahrbahn zu benutzen, daß von ihm betreute Fahrzeug fuhr ohne Anzeichen eines Defekts normal seine Runden, sondern es handelte sich hierbei lediglich um eine Wegverkürzung.

Die Sportkommission trat nach Ende des Zwischenlaufes sofort zusammen. Sie bestand aus dem Rennleiter und den zwei Sportkommissaren (2 A-Fahrer). Nach Anhörung der Beteiligten und anschließender Beratung lehnte sie den Protest des Fahrers auf Wiederholung des Zwischenlaufes einstimmig ab, bot ihm allerdings an, den Fahrer des vom o. g. Helfer betreuten Fahrzeuges zu bestrafen. (Das Fahrzeug war übrigens im Verlauf des Rennens auch ausgefallen und kam nicht in den Endlauf).

Daran hatte der Protestführende Fahrer allerdings kein Interesse, und somit war die Angelegenheit erledigt.

Wir meinen, daß die Entscheidung der Sportkommission richtig war. Es handelte sich zwar um ein grob fahrlässiges Verhalten des Helfers, allerdings kann nicht unterstellt werden, daß er ein Fahrzeug beschädigen wollte. Und das Helfer bei der „Ausübung ihrer Tätigkeit“ Fahrzeuge behindern, kommt leider immer wieder vor, und man müßte fast alle Rennen wiederholen. Allerdings sollte in diesem Fall, und das stellen wir hier zur Diskussion, da ein wohl grob fahrlässiges Verhalten vorliegt, der Helfer mit einer Geldstrafe belegt werden. Ist dieser nicht bereit zu zahlen, müßte diese Geldstrafe an den Fahrer des von ihm betreuten Fahrzeuges weitergeleitet werden, denn nur gegen DMC-Mitglieder können vom DMC bei Nichtbezahlung andere Maßnahmen veranlaßt werden. Eine andere Möglichkeit wäre, den Helfer aus dem Fahrerlager auszuweisen.

# hobbythek-Service



## schneller als die Polizei erlaubt!

Besuchen Sie uns doch mal!

Übrigens, von der Autobahnabfahrt Krefeld-Stadtmitte fahren Sie noch ca. 10 Minuten bis zum

**hobbythek-RC-Car Shop · Dionysiusplatz 6 · 4150 Krefeld · Telefon 0 21 51/6 76 76**

*Sollte Ihnen jedoch mal die Zeit fehlen, so rufen Sie uns an und testen Sie unseren Schnelldienst. Wir helfen, wo wir können!!!*

# EFRA-GP SPANIEN

20./21. März: Fast alle Werkteams am Start

Zum Saisonauftakt in Alcira bei Valencia rollten 85 Fahrer zur Startflagge. Wie üblich meldeten zu dem ersten Lauf der Saison die bekannten Werksteams, um (Verkaufs-)Erfolge herauszufahren. Lediglich Sabbatinis SG-Mannen zogen kurzfristig ihre Nennungen zurück. Lag es an dem neuen Columbia? Um es vorweg zu nehmen: Man fuhr und siegte mit Einzelrad aufgehängten Fahrzeugen.

Beobachtungen:  
Serpent-Quattro

Das holländische Team hatte sofort seine Sache mit serienmäßiger Ausführung im Griff. Die deutschen Mannen unter Jürgen Günter dagegen mit Einstellproblemen kämpfend. Deutscher Meister Klaus Höschen konnte sich unter diesen Umständen nicht einmal ins Semifinale qualifizieren.

Delta-Eagle

Das eingeflogene Team mit Weltmeister A. Carbonell konnte auf Anhieb überzeugen. Der Delta machte einen robusten Eindruck, als wäre er für Bretterbahnen konzipiert. Lediglich eine Handvoll gefräster Teile reichen schon zur Einzelaufhängung.

SG Columbia

Nur der Italiener Diatto war angetreten und beutelte seinen Wagen in den Endlauf. Vom Eindruck her hatte das Fahrzeug die meisten Ab-

stimmprobleme und erschien sehr sprunghaft. Man muß auf Sabbatinis Auftritt warten.

PB Alpha

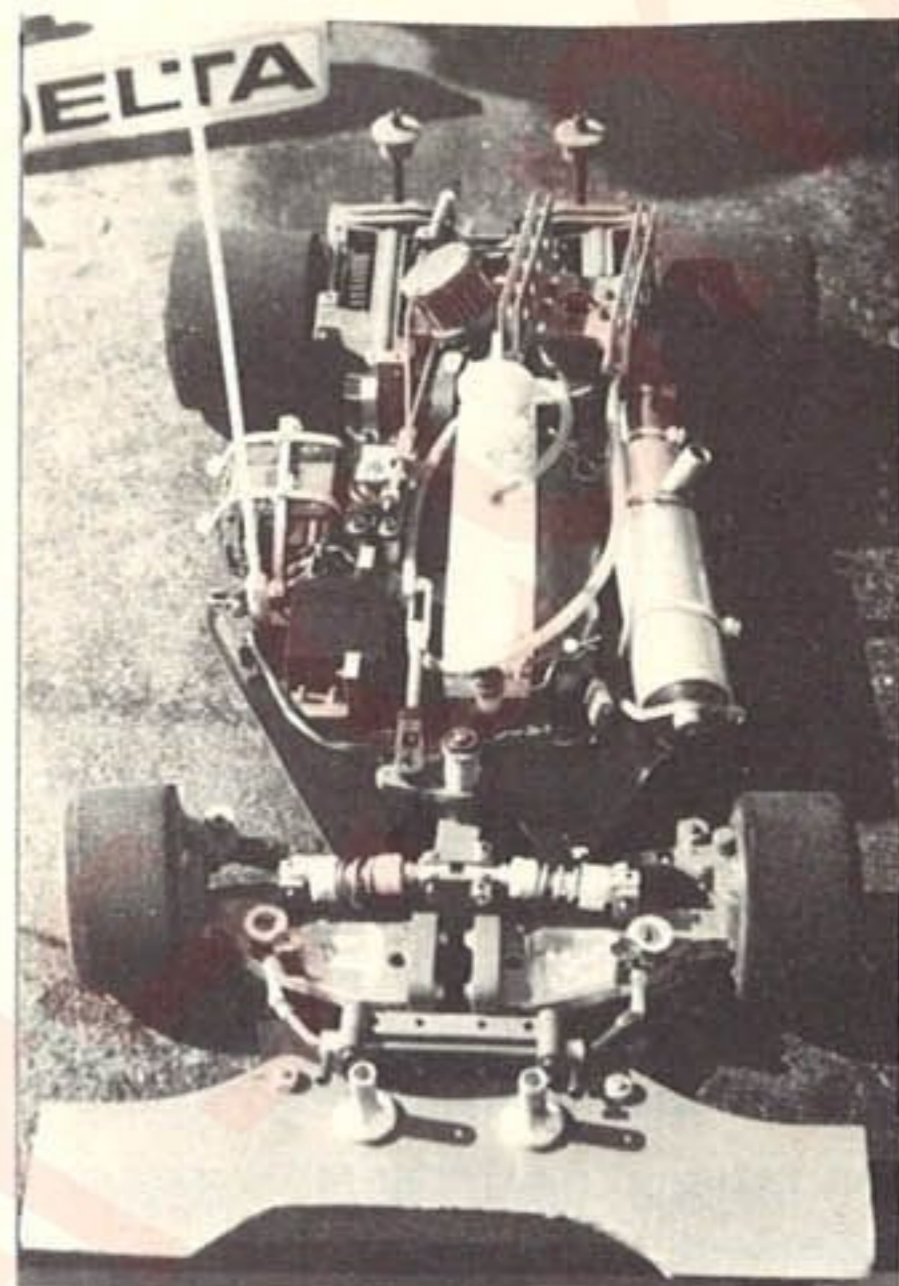
Last not least das bärenstarke englische Team um Keith Plested. Mit der Erfahrung von 1981 und problemloser Ausführung '82 konnte eigentlich nichts schiefgehen. Große Reifendurchmesser wurden eingesetzt und Picco-Motoren Serie 82 gefahren. Selbst Deutschlands „ALPHA-Papst“, Alfred Schön, konnte sich mit seinen drei Schützlingen in ein Semifinale qualifizieren.

Leistungen:

Für die 10 Deutschen A-Fahrer war es mehr als ein Frust, motorisch hinter der Spitzengruppe herzufahren. Auf der langen Gerade schienen unsere Fahrzeuge zu parken. Picco-Motoren mit solch einem Power sind fast für eine Runde mehr gut. Wann kommen die tatsächlichen neuen Piccos auf den deutschen Markt?

Rennablauf:

In Formel fuhr das englische Team mit 5 Alphas alles in Grund und Boden. Bob Errington siegte deutlich. Der Sport Endlauf war selbst für alte Hasen eine wohl seltene Delikatesse. Art Carbonell auf Delta setzte sich sofort in Führung. Gary Culver auf Alpha dahinter. Diese beiden lieferten sich über 30 Minuten ein



Das neue Auto des Weltmeisters Art Carbonell

beinhartes Duell ohne jegliche Fahrfehler. Der Abstand betrug nie mehr als eine halbe Runde. Gary Culver behielt letztlich die Nase vorn. Für die deutsche Mannschaft gab es immerhin Teilerfolge. So erreichten folgende Fahrer doch ein Semifinale: Jürgen Bähr, Klaus Junghans, Peter Knebel, Thomas Körner, Alfred Schön, Stephan Wepler und Karl-Heinz Will.

H. Wepler

## Endstand

### Klasse Formel

1. B. Errington	PB Alpha
2. G. Culver	PB Alpha
3. P. Greeno	PB Alpha
4. A. Carbonell	Delta Eagle
5. J. Chamberlain	PB Alpha
6. P. Bervoets	Serpent Quattro
7. S. White	PB Alpha
8. M. Diatto	SG Columbia

## Endstand

### Klasse Sport

1. G. Culver	PB Alpha
2. A. Carbonell	Delta Eagle
3. B. Errington	PB Alpha
4. R. Ton	Serpent Quattro
5. P. Greeno	PB Alpha
6. Vincenzo	Mantua (ungefedert)
7. P. Pagden	PB Alpha
8. K. Plested	PB Alpha



Der Gesamtsieger Gary Culver

# Start frei: 1. Lauf TW N/W

## Saisoneröffnung in der Dortmunder Westfalenhalle

Leider waren bei dem ersten TW-Lauf der Gruppe Nord / West am 20. / 21. 2. nur sehr wenige Zuschauer zugegen. Da die Gevelsberger Veranstaltung sonst immer während der Modellbauausstellung in der Dortmunder Westfalenhalle stattfindet, war die leere Halle nun ein ungewohntes Bild. Jedoch war dieser TW-Lauf ja eine zusätzliche Veranstaltung, so daß wir uns am 24. / 25. 4. noch auf das übliche Rennen um den Pokal der Westfalenhalle freuen dürfen.

Der Veranstalter konnte allerdings auf ein recht großes Fahrerlager blicken, denn es waren insgesamt über 200 Teilnehmer am Start.

Am Samstag waren es die B-Fahrer, die sich um die ersten Punkte zur Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft bemühten. Da es sich um eine Betonpiste handelt, war nach dem Training noch nicht sehr viel Griff auf der Bahn, so daß die ersten Starter noch mit sehr großen Reifenproblemen zu kämpfen hatten. So rutschig wie die Reifen waren dann auch die Nerven der B-Fahrer, die sich jedoch mit zunehmender Griffigkeit der Strecke besserten. In den letzten Vorläufen wurden dann auch schon sehr gute 13 Runden gefahren. Als sich auch die ersten Aufsteiger der vergangenen Saison auf den vorderen Plätzen einfanden, glaubte man noch an Zufall. Der Endlauf, der mit 7 Aufsteigern und einem verbliebenen B-Fahrer besetzt war, belehrte dann eines Besseren. Zu den direkt qualifizierten Soboll, Hoffmann, Bartoli und

Liening kamen aus dem ersten Zwischenlauf G. Pieper, H. Horsel und aus dem zweiten Zwischenlauf L. Brocker, R. Sokolowski dazu.

Die Spannung für den Endlauf war groß. Wer könnte siegen? Die B-Fahrer die sonst für einen Sieg gut waren, mußten sich das Rennen von draußen ansehen. Das war ein ganz neues Gefühl – ein Endlauf ohne die bekannten Favoriten.

Lothar Brocker, der sich einige Hoffnungen machte, mußte sich mit dem 3. Platz zufrieden geben, da sich seine Reifen im Laufe des Rennens immer mehr zusetzten. Dadurch konnten sich W. Soboll und G. Hoffmann auf Platz 1 und 2 vorschieben. Nach packenden Zweikämpfen, nicht nur bei den vorderen Plazierungen, ergab sich am Ende folgendes Bild: 1. Soboll, 2. Hoffmann, 3. Brocker, 4. Pieper, 5. Horsel, 6. Bartoli, 7. Liening, 8. Sokolowski. Da kann man den Aufsteigern nur wünschen, daß es so weiter geht.

Am Sonntag war großes Gedränge beim Start der C-Fahrer mit 19 Gruppen und ca. 150 Teilnehmern. Die Fahrer konnten zwischen Ihren Vorläufen in Ruhe Kaffee trinken gehen, denn es dauerte sehr lang, bis man wieder an der Reihe war.

Trotz vieler Anfänger, die offensichtlich zum ersten Mal ein Rennen bestritten, kristallisierten sich schnell einige Favoriten heraus. So legte der Sohn von Gerd Platten, Michael, als erster 13 Runden aufs 'Parkett'. Damit zeichnete sich

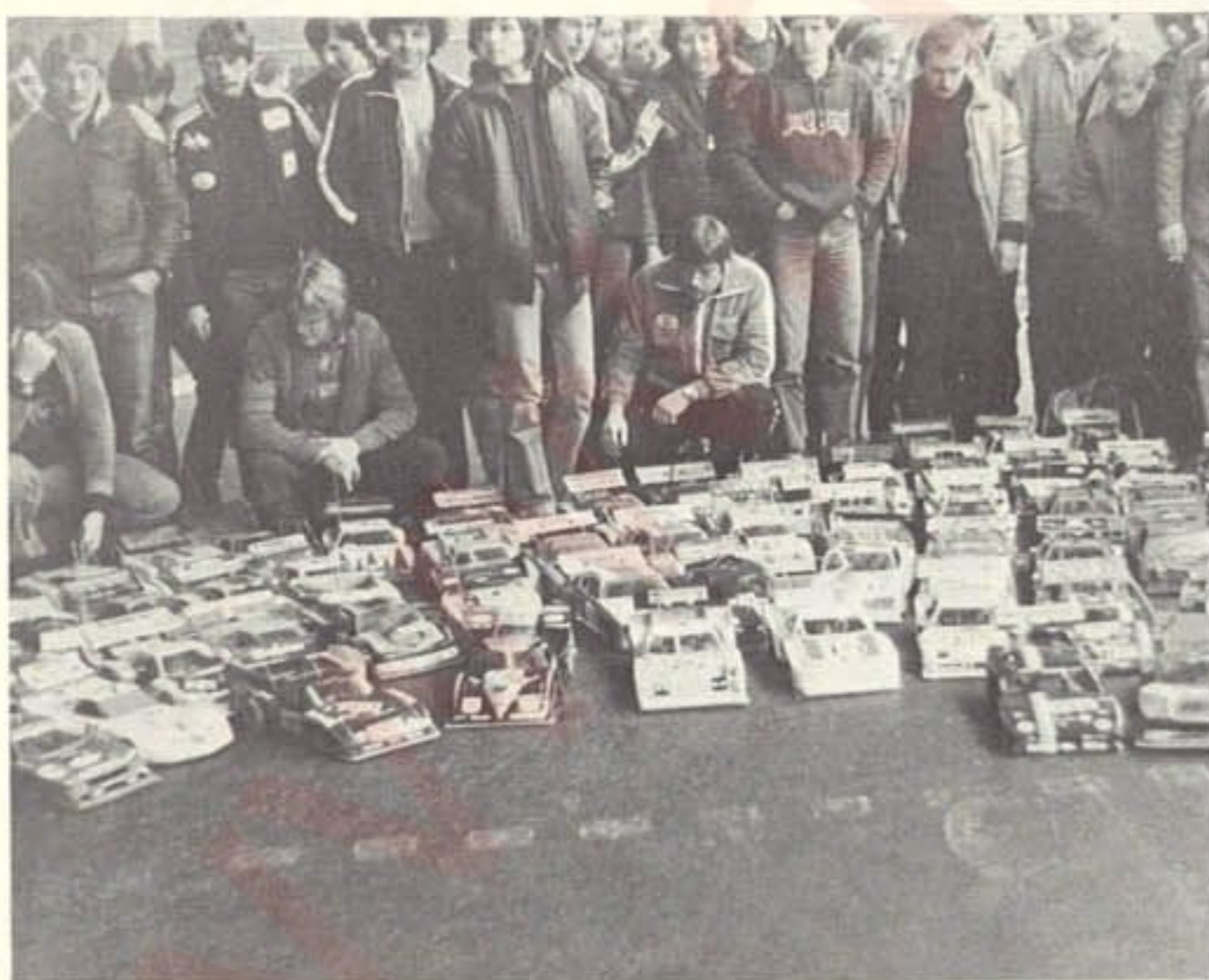
schon ab, daß die C-Fahrer auf dieser nun richtig klebenden Strecke bessere Zeiten fahren würden als die B-Fahrer.

Neben M. Platten qualifizierten sich direkt für den Endlauf ebenfalls mit 13 Runden R. Kretschmer und D. Brocker. Seine gute Leistung war eigentlich zu erwarten, denn vor 2 Jahren war er schon einmal bei RC – CAR Rennen gut dabei, und wird trotz dieser Pause wohl zu den Favoriten in C gezählt werden müssen. Der vierte im Bunde war Bernd Pahlke, einer der beiden Brüder, die man auf Grund Ihrer gleichen Vornamen nie auseinanderhalten kann. Aus den Zwischenläufen kamen W. Bretz, W. Linde, D. Suhr und K. Petrat durch.

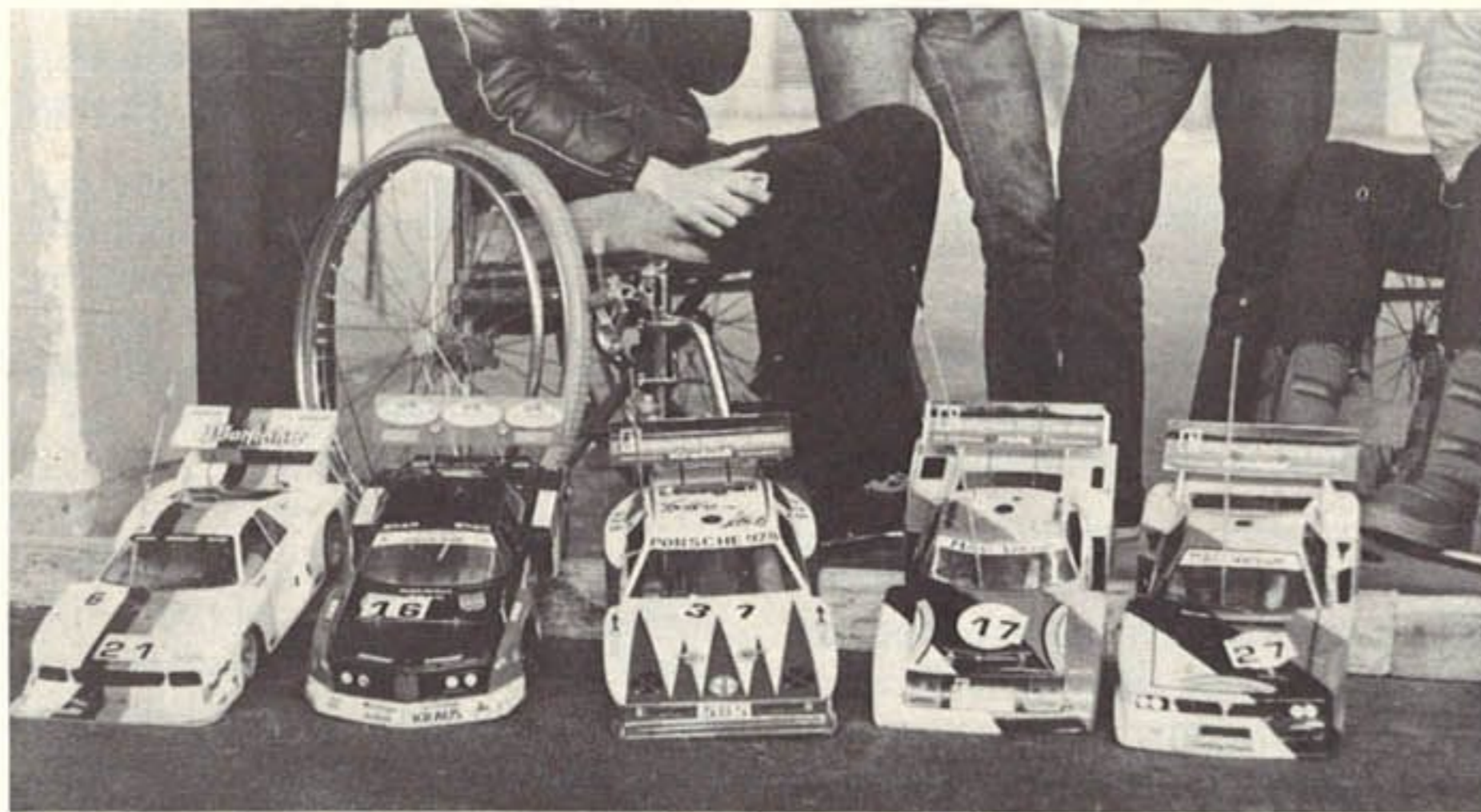
Start zum Endlauf. Er wurde um ein paar Minuten verschoben, damit auch alle dabei sein konnten. Dann, Fahne hoch, Hektik, Gedränge, das große Abschießen. Jeder wollte als Führender aus der ersten Runde kommen. Dies gelang W. Bretz. Jedoch, um die Spitze wurde hart gekämpft, und so wechselten die Positionen auch recht häufig. Nach 2/3 der Distanz dann Ausfall von Kretschmer, Bretz und Brocker. Brocker nahm das Rennen trotz großer Motorprobleme wieder auf, doch als der Motor innerhalb kurzer Zeit 3 Kerzen verblies, gab er auf.

Bei W. Bretz hatte sich am Auto das Chassis verbogen und der Motor hat dadurch das Zahnrad zerstört. Nach einem gescheiterten Versuch, das Rennen wieder aufzunehmen, sah er dann vom Streckenrand aus zu. Es gewann schließlich Suhr mit 125 Runden, vor Platten 121 Rd. und Pahlke 116 Rd. Die weitere Plazierung: 4. Petrat, 5. Linde, 6. Brocker, 7. Kretschmer, 8. Bretz.

J.E.



Ein paar der ca. 150 C-Fahrer in der Dortmunder Westfalenhalle.



### Dortmund: Randnotizen

Auch bei den B- und C-Fahrern geht der Run auf die gefederten Autos los. Viele fühlten sich versiert genug, ein solches Auto abzustimmen und damit ein Rennen heil über die Bühne zu bringen. Es bleibt also abzuwarten, wann die ersten Erfolge mit gefederten Autos gefahren werden.

Trotz des recht frühen Saisonstart bei B und C in Nord/West gab es eine Menge gut vorbereiteter Fahrer zu sehen, was sich in den Endläufen schließlich bewiesen hat. So wenig Ausfälle waren bisher selten.

Diesmal gab es auch ganz toll lackierte Karosserien zu sehen, wovon die schönsten in B und C mit je einem Pokal prämiert wurden, die RC-CAR RACING gestiftet hatte. B-Fahrer H. Aubry und C-Fahrer F. Koch waren die Gewinner der Pokale. Hoffentlich waren diese schönen Karosserien nicht nur das Ergebnis des langen Winters. Zum Ansporn beim Lackieren neuer Karosserien: RC-CAR RACING wird mit Sicherheit wieder Pokale für die schönsten Karosserien zur Verfügung stellen.

Zu den Reifen.

Wie es sich zeigte, ist es auf dem Dortmunder Betonboden gar nicht so einfach, das Auto abzustimmen. So lange noch kein Schmierfilm aus Gummi und Öl auf der Fahrbahn ist, geht fast nichts. Dann ändert sich das Problem, indem die Reifen zwar haften, aber den ganzen Schmier aufnehmen und sich damit zusetzen. Die meist gefahrenen Reifen waren die Gevelsberger Grauen RPS und die sog. Slix. Vorne wurden viel Moulded Reifen von Ufra und Asso gefahren.

Bei einigen Fahrern war offensichtlich noch nicht bekannt, welche Karosserien nicht mehr in der Homologationsliste standen. Dabei handelte es sich meist um die stabilen Strotmann-Karosserien. Zum Glück konnten sich alle mit einer geliehenen Karosserie, oder mit einer zweiten, die Sie mitgebracht hatten, helfen.

Den meistgefahrenen Motor gab es eigentlich nicht. Dies spricht für die Hersteller, denn es scheint doch so zu sein, daß die meisten Motoren in Ihrer Leistungsabgabe recht gleichstark sind.

*Links oben und mitte: Eine Auswahl der schönsten B-Karosserien.*

*Links unten: Die Teilnehmer des B-Endlaufes: (v.l.n.r.) Brockner, Lening, Pieper, Bartoli, Soboll, Hoffmann, Sokolowski, Horsel.*



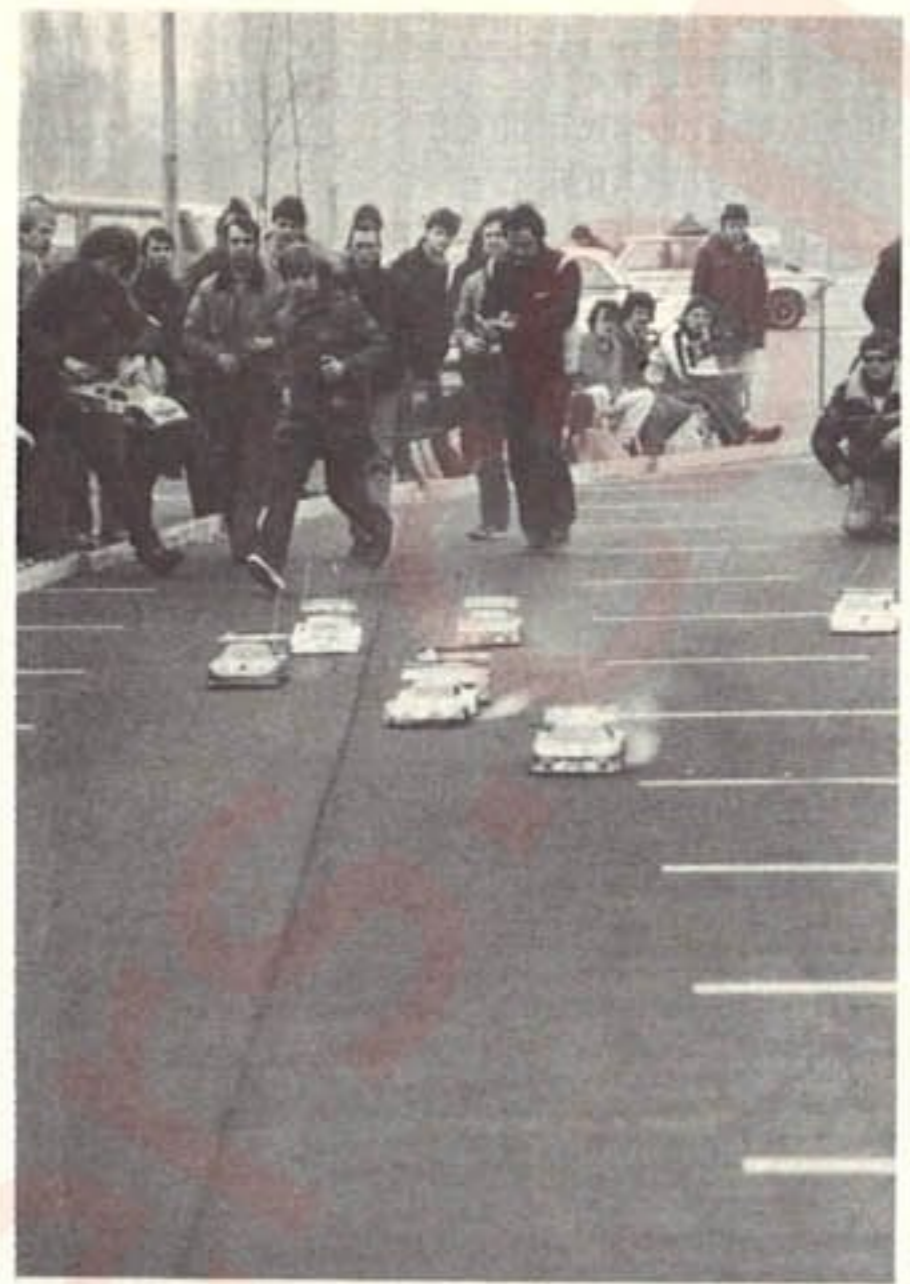
# 2. Lauf TW N/W

## Massenveranstaltung in Krefeld

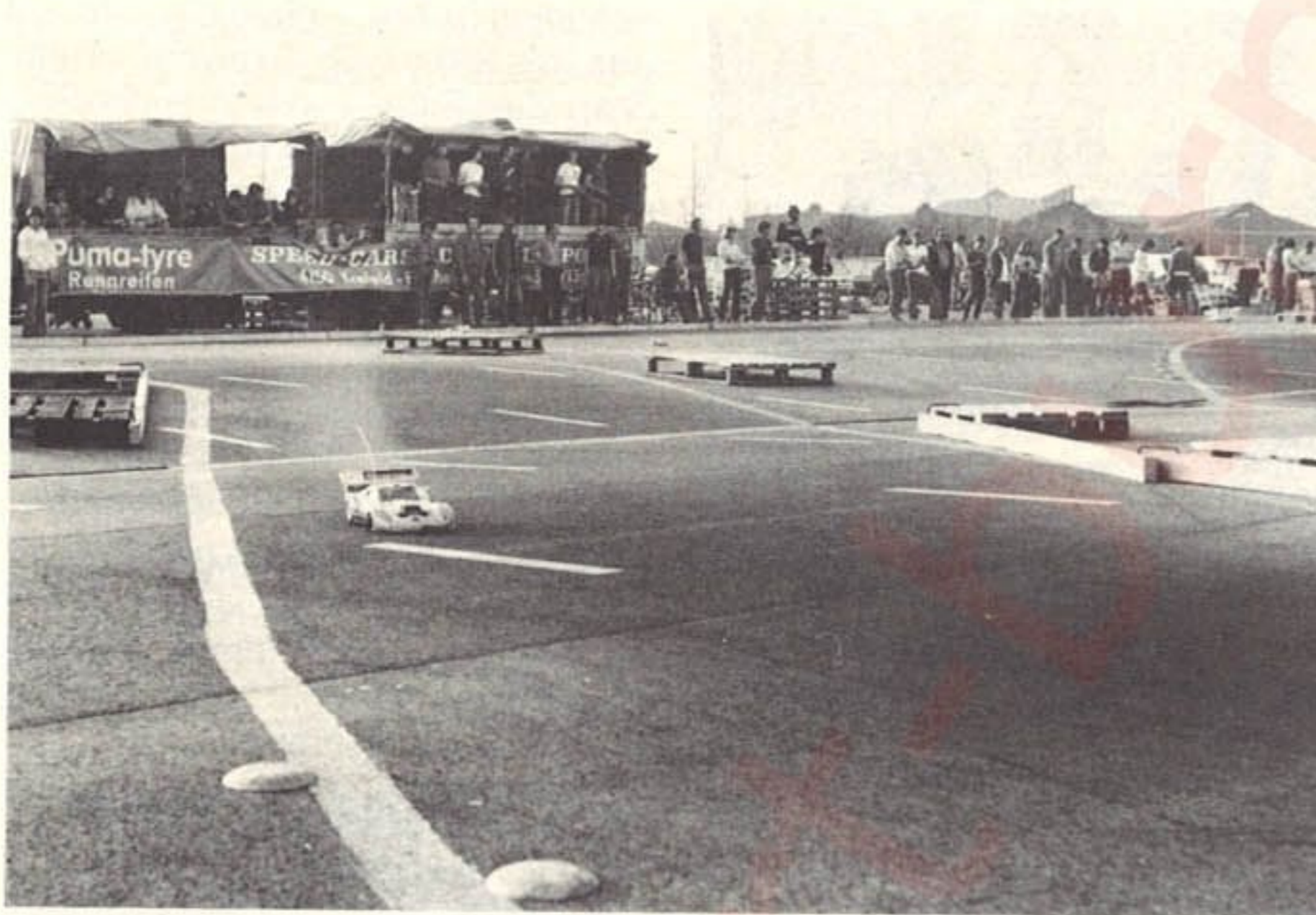
Am 27./28. März veranstaltete der MRT-Krefeld den 2. Tourenwagenlauf der Gruppe N/W. Dieses Rennen erhielt mit 181 (!) C-Fahrern viel Zuspruch. Von den B-Fahrern erschienen leider nur 56.

Bei strahlendem Sonnenschein begann am Samstag um 9.00 Uhr das Training für alle Fahrer. Schauplatz des Ganzen war der Parkplatz der Thyssen-Edelstahlwerke, auf dem der MRT eine feste Bahn aufgemalt hat, die zusätzlich noch mit Stahlteilern und Holzplanken begrenzt wurde.

Nachdem sich die 29 Gruppen zweimal 5 Min. lang auf den Kurs eingestellt hatten, konnte um 14.00 Uhr der erste Vorlauf gestartet werden. Beim Rennen zeigten sich dann schnell die Favouriten: G. Pieper legte im ersten Vorlauf mit 20 Runden eine gute Rundenzahl vor. Diese wurde auch nur von ihm und R. Hepp auf 21 erhöht. Schließlich qualifizierten sich G. Pieper, R. Hepp, H. Horsel und W. Vogel direkt für den Endlauf. Über die Zwischenläufe kamen noch P. Huber, L. Brocker, B. Haemmerling und O. Backtrog dazu. Nach Rücksprache



Hektik und Spannung beim Start



Strecke, Zeitnahme und Fahrerstand



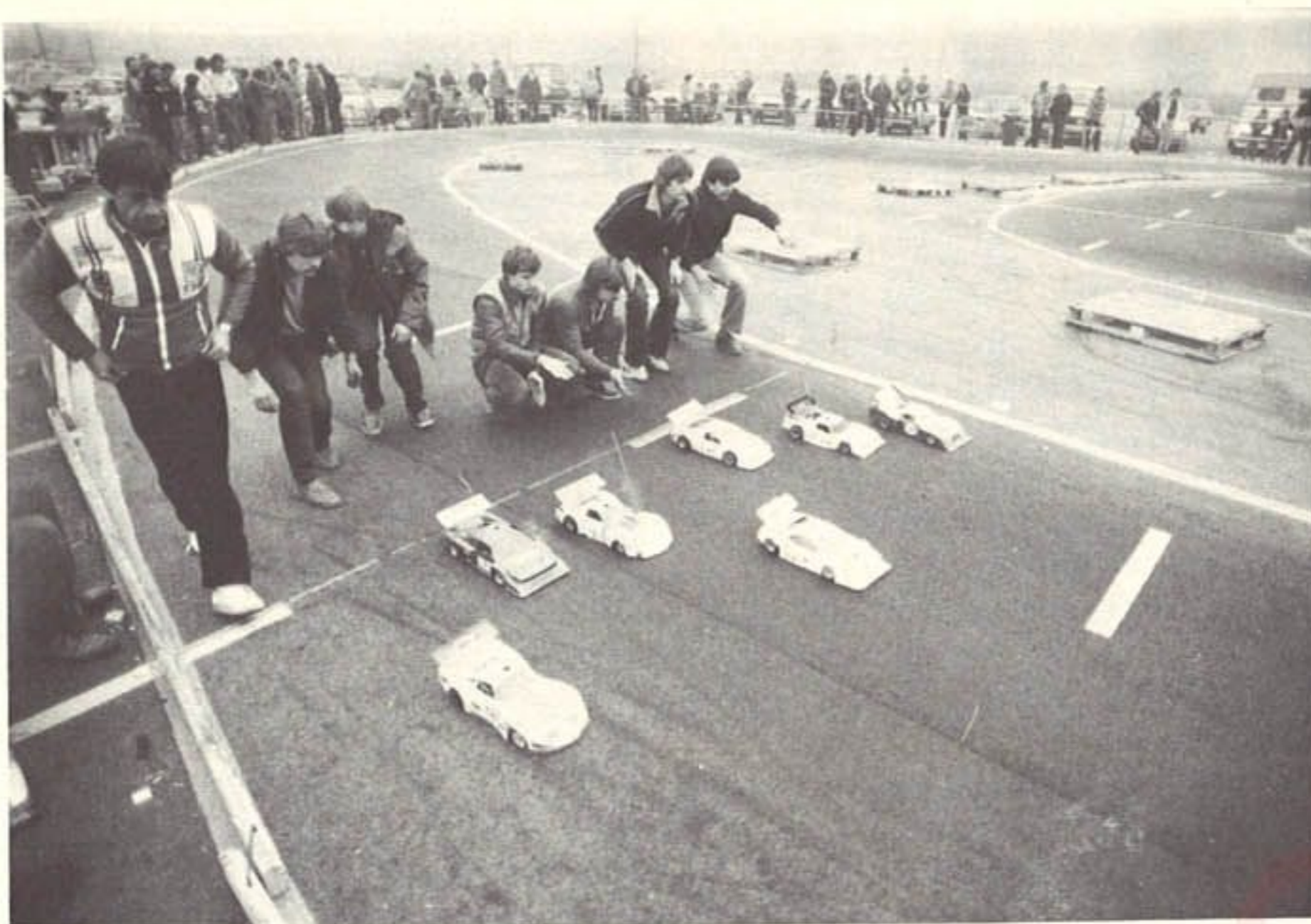
Der Starter mag nicht mehr hinsehen. Man beachte die Deutschlandfahne

mit den Endlaufteilnehmern wurde der ursprünglich für Sonntagmorgen angesetzte Endlauf noch am gleichen Tage durchgeführt.

Nachdem der Endlauf gestartet war, bildete sich ein Führungstrio, bestehend aus Pieper, Vogel und Hepp, die sich spannende Positionskämpfe lieferten. 10 Min. vor Schluß fiel Pieper dann mit defektem Ritzel aus, sodaß sich Hepp an die Spitze setzen konnte. Nachdem dann auch noch Vogel für kurze Zeit ausfiel, konnte Hepp seine Führung immer mehr ausbauen. Inzwischen hatte sich Pieper wieder auf den 2. Rang vorgearbeitet, lag aber so weit zurück, daß er den sauber und kontinuierlich fahrenden Hepp nur hätte einholen können, wenn dieser ausfallen würde. Diesen Gefallen tat Hepp seinen Konkurrenten aber erst kurz vor Schluß, als sein Motor wegen Überhitzung ausging. Sein Vorsprung war aber noch groß genug, sodaß es für einen klaren Sieg reichte.

### C-Fahrer

Am Sonntag standen dann die Läufe der C-Fahrer auf dem Programm. Bei diesigem aber trockenem Wetter wurden die Vorläufe um 8.00 Uhr gestartet. Obwohl die Dauer eines Vorlaufes nur 3 Min. betrug, dauerte es trotzdem fast 7 (!) Stunden um die 3 Vorläufe der 22 Vorlaufgruppen über die Bühne zu bringen. Es fiel auf, daß die Leistungsdichte unter den C-Fahrern insgesamt ziemlich breit war, unter den Spitzenfahrern aber äußerst eng. So fuhren alle der 4 Fahrer, die sich direkt für den Endlauf qualifizieren konnten, 12 Runden, wobei sie



Ein Start aus der Hubschrauberperspektive



Startboxen – Ausstellung



Fotos: Nowack

Helfergesichter beim Start. Rechts: Gerd „Django“ Platten

nur 10tel-Sekunden Abstände voneinander trennten.

Direkt für den Endlauf qualifizierten sich D. Suhr, G. Quente, A. Grumme und R. Kasper. Im ersten Zwischenlauf überragte G. Skawran. Er konnte sich schnell vom Feld absetzen und gewann am Ende mit 4 Runden Vorsprung vor B. Pahlke. Der zweite Zwischenlauf brachte einige Überraschungen. Zunächst setzte sich W. Bretz an die Spitze, und dann geschah es. Nach etwa 15 Min. Fahrzeit waren er und K. Petrat alleine auf der Bahn. Die restlichen 5 Min. waren nur noch eine Sonderanlage für die Zuschauer. Zwischenläufe von 20 Min. sind wohl doch etwas zu lang.

Der 30 Min. dauernde Endlauf wurde auch durch die vielen Ausfälle gekennzeichnet. Einzig R. Kasper konnte sich einigermaßen schadlos halten. Anfangs sah es so aus, als würde G. Skawran einem Start-Ziel-Sieg entgegenfahren. Doch nach ca. 10 Min. waren alle Hoffnungen vorbei. Ein gebrochener Kurbelwellenadapter zwang ihn zu einer Unterbrechung von fast 9 Min. Auch W. Bretz, der inzwischen die Führung übernommen hatte, fiel nach einem Crash mit Störungen aus. So konnte R. Kasper in Ruhe seinem Sieg entgegenfahren.

Abschließend ist dem MRT-Krefeld sicherlich ein Lob auszusprechen, der dieses nicht immer leichte Mammutprogramm reibungslos über die Bühne brachte. D.K.

Krefeld – Randnotizen  
Negativ aufgefallen ist das Fehlen von Toiletten an beiden Renntagen.

Positiv aufgefallen sind, ebenso wie in Dortmund, die stattlichen Pokale für alle Endlaufteilnehmer.

#### Endstand Gruppe B

	Auto/Motor	Rd.	Zeit
1. R. Hepp	PB/Picco	117	2,3
2. G. Pieper	SG/OS	114	12,8
3. P. Hubert	SG/Picco	112	14,5
4. W. Vogel	SG/Picco	103	4,0
5. L. Brocker	SG/Picco	99	6,5
6. B. Haemmerling	PB/OS	96	6,3
7. H. Horsel	SG/Picco	40	–
8. O. Backtrog	Serpent/OS	2	–

#### Endstand Gruppe C

	Auto/Motor	Td.	Zeit
1. R. Kasper	SG/Enya	89	1,3
2. G. Quente	Asso/K&B	81	20,0
3. K. Petrat	SG/Picco	79	4,9
4. A. Grumme	SG/K&B	78	15,8
5. G. Skawran	PB/Picco	70	3,3
6. B. Pahlke	SG/ST	52	–
7. W. Bretz	SG/ST	48	–
8. D. Suhr	SG/Picco	31	–

# 3. Lauf TW N/W

## Verregnete Ostern in Köln

Am 10./11.4. veranstaltete der MC Köln e.V. den 3. Lauf zur Tourenwagenmeisterschaft N/W. Austragungsort war der Parkplatz des Rhein C+C Großmarktes, der einen besonderen „Luxus“ bot, denn ein Teil dieses Parkplatzes war überdacht. Außerdem hatte der Großmarkt an beiden Tagen seine Cafeteria geöffnet.

Unter dem überdachten Teil des Parkplatzes wurde das Fahrerlager eingerichtet, Zeitnahme und Fahrerstand befanden sich in den üblichen LKW's, die Strecke war mit Transportbandstreifen begrenzt.

Am Samstag fuhren bei trockenem Wetter, aber starkem Wind, die B-Fahrer. Dazu muß man sagen daß das Interesse der B-Fahrer an der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft wohl nicht sehr groß ist, denn es hatten nur 38 (!) B-Fahrer genannt.

Direkt für den Endlauf qualifizierten sich Pieper, Gierling, Hansmann und Salven. Aus dem 1. Zwischenlauf kamen noch Liening und Sokolowski, und aus dem 2. ZW noch Vogel und Hepp dazu. Entgegen der Ankündigung im Programm wurde auch in Köln – vernünftigerweise – der Endlauf der B-Fahrer noch am gleichen Tag gefahren.

### Entstand Gruppe B

1. W. Vogel
2. G. Pieper
3. U. Liening
4. H. Gierling
5. H. Hansmann

6. M. Salven
7. R. Sokolowski
8. R. Hepp

Bei den C-Fahrern war die Beteiligung mit 128 Teilnehmern auch nicht besonders hoch. Die Veranstalter von Rennen sollten wirklich einmal überlegen, ob in Zukunft noch Rennen an sogenannten „Familienfeiertagen“ durchgeführt werden sollten.

Die Teilnehmerzahl reduzierte sich dann nochmals, als es kurz vor Rennbeginn anfang zu regnen, und einige Fahrer es vorzogen ihr Auto unter dem schützenden Parkplatzdach stehen zu lassen. Und wenn dieses Dach nicht gewesen wäre, hätten wohl noch mehr Fahrer „eingepackt“, denn neben Regen in unterschiedlichen Mengen fiel zwischendurch auch Schnee (!). So mußten zwischen den Rennen kurze Pausen eingelegt werden, um Fahrerstand und Zeitnahme zu „enteisen“.

Der Renntag begann mit der Suche nach den geeigneten Reifen und bei einigen Fahrern mit der Überprüfung der Wasserabdichtung ihres Fahrzeuges. Bei den Reifen bewährten sich u. a. Micro Racing für vorne und hinten, für die das Motto gilt: je mehr Wasser, desto besser. Schwieriger gestaltete sich die Sache mit der Abdichtung des Fahrzeuges. Einige Fahrer fielen mit Elektrik-Wasserproblemen aus, und bei vielen „versoff“ das Auto im Wahrsten Sinne des Wortes. Es ist

zwar kaum zu glauben, aber selbst Regenluftfilter konnten bei den zeitweise vorh. Wassermassen nicht verhindern, daß Wasser in den Vergaser gelangte. So gab es Vorläufe, bei denen kein einziges Auto nach 3 Min. die Ziellinie erreichte.

Trotz allem sorgte die Rennleitung stets für eine ordnungsgemäße Durchführung des Rennens, soweit dies möglich war. Und so konnten sich schließlich Christians, Rennert, Quente und Hepp direkt für den Endlauf qualifizieren. Aus dem 1. ZW kamen noch Brocker und Moll, und aus dem 2.ZW noch Thomä und Grumme dazu.

Im Endlauf, der 20 Min. dauerte, kam es über die gesamte Distanz zu einem Zweikampf um die Führung zwischen Christians und Brocker, den am Ende Christians für sich entscheiden konnte. HDN

### Endstand Gruppe C

1. N. Christians
2. D. Brocker
3. L. Thomä
4. U. Rennert
5. F. Moll
6. G. Quente
7. A. Grumme
8. D. Hepp

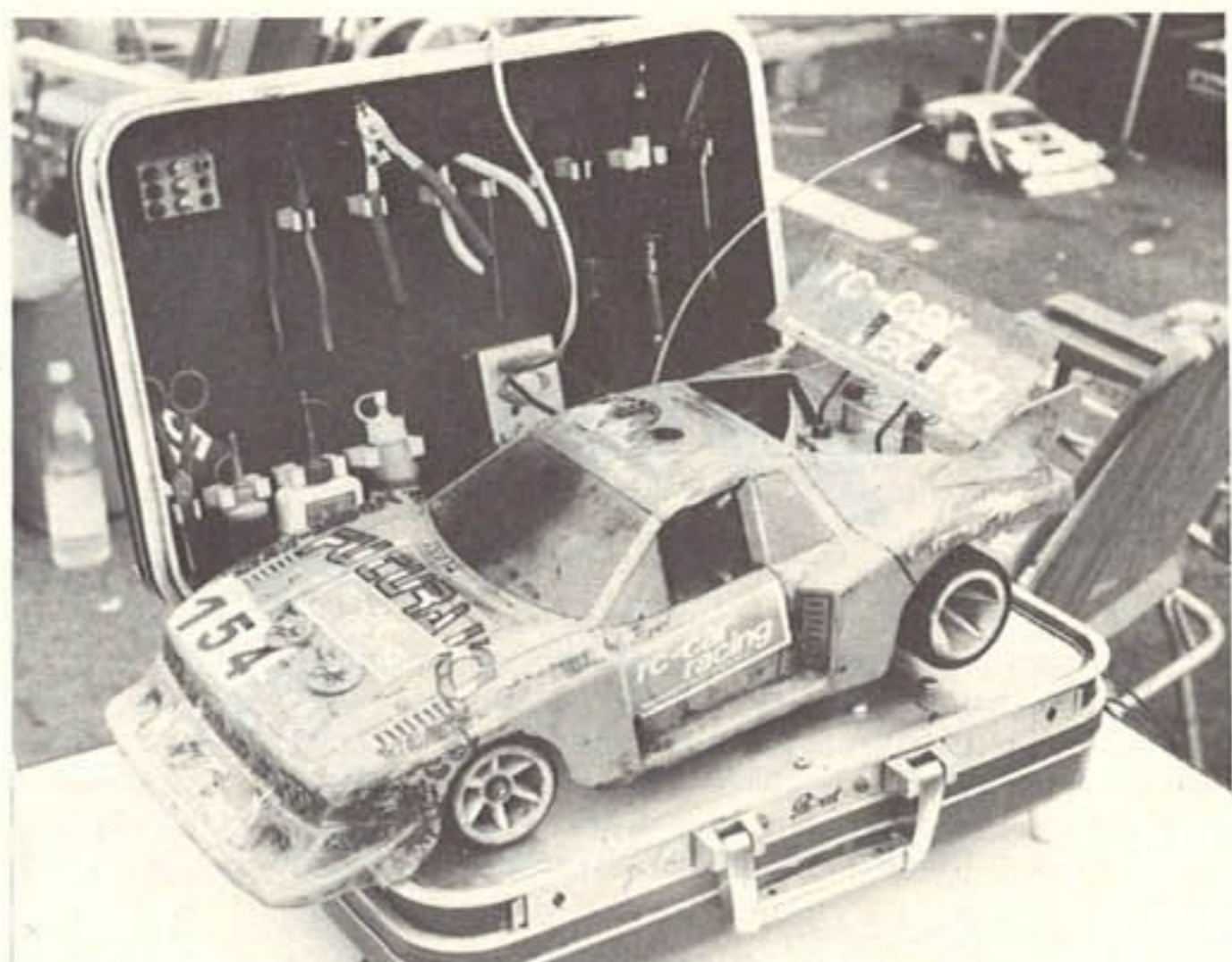
### Köln – Randnotizen

Negativ aufgefallen ist, daß laut Programm, am Sonntag schon um 8.00 Uhr die Senderabgabe sein sollte, um diese Zeit aber die Zufahrt zur Strecke noch verschlossen war.

Positiv aufgefallen ist die nette Geste des Veranstalters, am Ostersonntag an alle Teilnehmer ein Osterei zu verschenken.



Der Käfer von K.-D. Nowack und sein Startgestell



Der Lancia von Willi Bretz und sein Startkoffer

**KERPEN: A-Fahrer in Form**

Sonntag 21. März, der MRC Kerpen rief zu seinem 1. Freundschaftsrennen auf. Der Termin war sehr günstig, letzte Gelegenheit für C und B Fahrer ihr Material vor dem Saisonbeginn zu testen. Doch nicht nur B und C Fahrer waren am Start, man höre und staune: 8 A Fahrer meldeten sich ebenfalls an. Die äußeren Umstände waren am Sonntag für diese frühe Jahreszeit nicht übel. Obwohl es tagelang zuvor geregnet hatte, blieb es am Sonntag trocken. Abgelaufen ist das ganze auf dem Parkplatz der Kaufhalle in Kerpen. Der Kurs war wie auf Parkplätzen üblich, mit Brettern und Transportbändern abgesteckt, wobei die Streckenführung flüssig aber nicht anspruchslos war. Die A Fahrer zeigten, obwohl kein Training möglich war, von Anfang an wo's lang ging. Vormittags Klasse Formel war es Reinhold Mertens (MAC-Walsum) der mit 15 Runden die Spitze bildete. Leider war er Nachmittags wegen eines Totalschadens im Endlauf Formel nicht mehr am Start. Nach diesem kapitalen Schaden belegte er auch nur den 8. Platz.

**Endstand Klasse Formel**

1. F. Ponzelar
2. L. Brocker
3. J. Essl
4. U. Klaas
5. J. Mönikes
6. R. Vits
7. G. Piper
8. R. Mertens

Nach dem ersten Durchgang der Klasse Sport, stand auch hier der Spitzenfahrer fest. Frank Ponzelar platzierte sich mit 18 Rd., somit 1. Runde mehr als der Nächstplatzierte, auf Position 1. Diese gute Form stellte Frank dann auch im Endlauf unter Beweis, indem er mit 6 Rd. Vorsprung das Rennen für sich entschied.

**Endstand Klasse Sport**

1. F. Ponzelar
2. L. Thomä
- 3.
4. M. Platten
- 5.
- 6.
7. J. Mönikes
8. R. Vits

**Randnotizen**

**Autos:** Außer dem im letzten Jahr schon gefahrenen PB sah man nur einen einzigen, von einem C-Fahrer gefahrenen, Einzelrad aufgehängten Serpent, von dem jedoch im Laufe des Rennens nichts bemerkenswertes zu sehen war. Auf die Frage von RC-CAR RACING an Frank Ponzelar (SG Werksfahrer) warum er noch nicht mit dem neuen Columbia angetreten sei, antwortete dieser: Die Werksfahrer haben ganz einfach noch keine gefederten Autos geliefert bekommen.

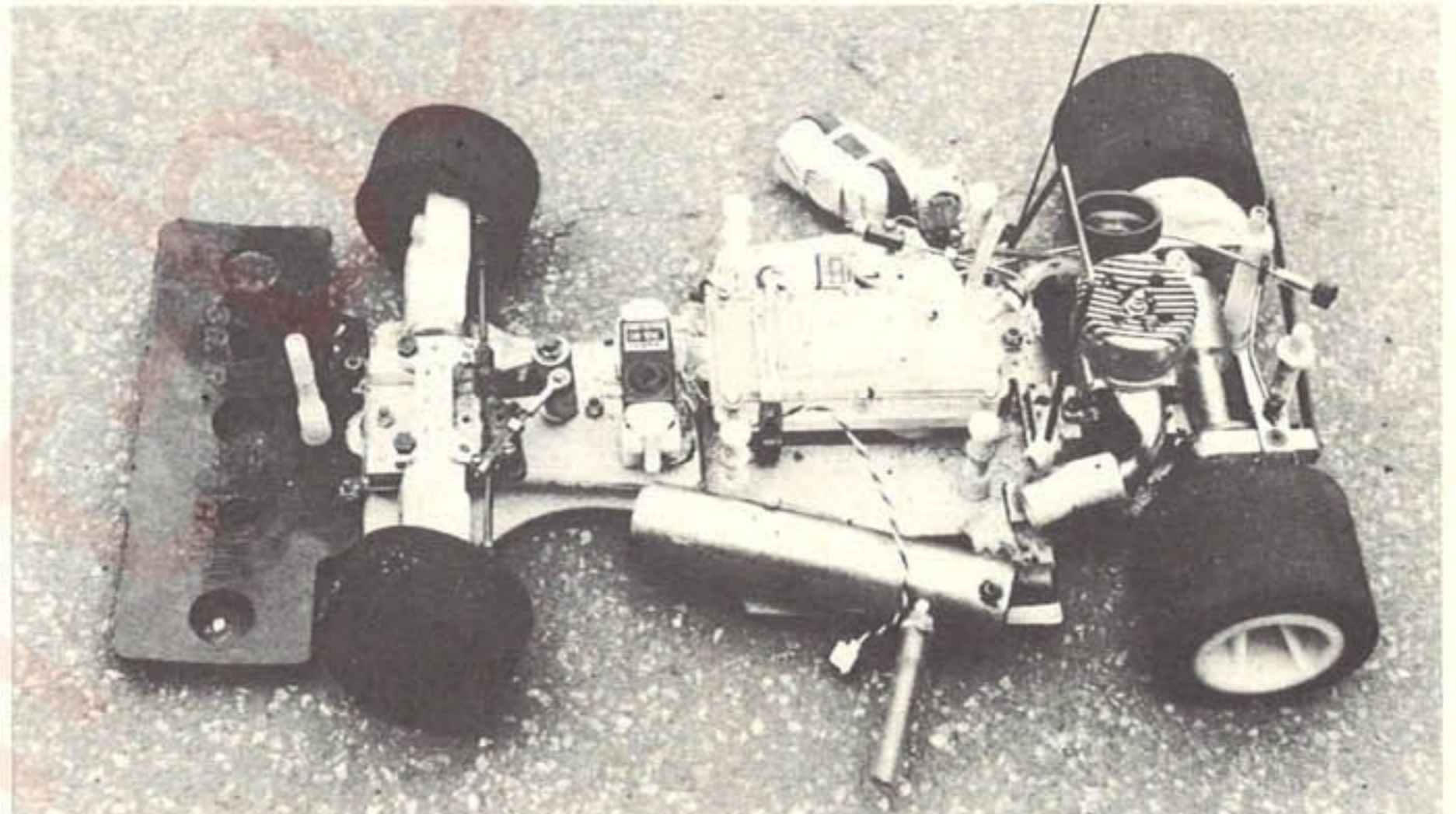
**Reifen:** Am Vormittag, als die Bahn noch kalt und nicht griffig war, fuhr man hinten fast durchweg RPS grau, und vorne etwas festeres, z.B. Vulkolan. Am Nachmittag kamen auf trockener, sehr griffiger Bahn hinten Puma tyre 733, Ufra fest sowie u.a.

Black Fire zum Einsatz. Vorne waren es bei fast allen Fahrern die bekannten Moulded Reifen.

**Organisation:** Da es sich um das erste Rennen des Kerpener Clubs handelte, war die Organisation unter diesen Umständen nicht schlecht. Von den Toiletten bis zum überdachten Stand für Fahrer und Zeitnehmer war an alles gedacht. Der einzige Minuspunkt zeigte sich bei der Auswertung der Vorläufe, denn hier mußte man sich ca. 20 min. gedulden, bis bekannt gegeben wurde, wer den Zwischenlauf erreicht hatte.

Im Großen und Ganzen war es jedoch ein gelungenes Rennen. J.E. Anm. der Red.:

Wie wir nachträglich erfahren haben, soll dem MRC Kerpen bei den nächsten Rennen eine elektronische Auswertung zur Verfügung stehen. Das nächste Freundschaftsrennen soll am 12./13.6. stattfinden. Ausschreibungen sollen noch verschickt werden. Nähere Auskünfte erteilt: Frank Dietrich, 5014 Kerpen, Kölner Str. 6. Diese Rennen dürfte auch für einige Fahrer aus der Gruppe Mitte noch in „erreichbarer Entfernung“ liegen.



Das Auto von R. Mertens nach seinem „Unfall“.

Telefon  
030/  
6 21 74 93

# GRUNOW'S R.C. MODELLE

## Racing-Car Tuningteile

Wir bieten Ihnen unsere Tuningteile in solider Präzisionsarbeit aus hochwertigem Material zu soliden Preisen an ● Unsere Tuningteile passen für alle RC-Cars ● Aus dem Programm einige Teile ● Komplette Pendelachse aus Dural-Aluminium, 8fach kugelgelagert, Sturz und Breite einstellbar, dazu 2 Pendellager, Federung und Pendelplatte ● Hinterachslager mit integrierter kugelgelagerter Bremse ● Differential (Schumacher) Serpentaufnahme, Rcc-Achse, Bronzelagerkäfig, für einfache und Doppelscheibenbremse ● Motorhalterungen passend für alle Motoren, verschiebbar ● Servo-Saver aus Alu gefräst, superleicht ● Überrollbügel mit abziehbarem Schnellverschluß ● Resonanzrohr einstellbar ● Kühlkopf U-Form, extreme Kühlung, Schrägkerze ● Power-Pod superleicht oder mit Kühlrippen ● Karosseriehalter, höhenverstellbar und viele, viele andere Tuningteile ● Unser eigenes RC-Car, ein wahrer Genuß an Präzision, nur aus hochwertigem Material, komplett mit allen erdenklichen Tuningteilen für DM 550,- ● Oder mit wahlweise Picco-Motor oder Cipolla-Motor

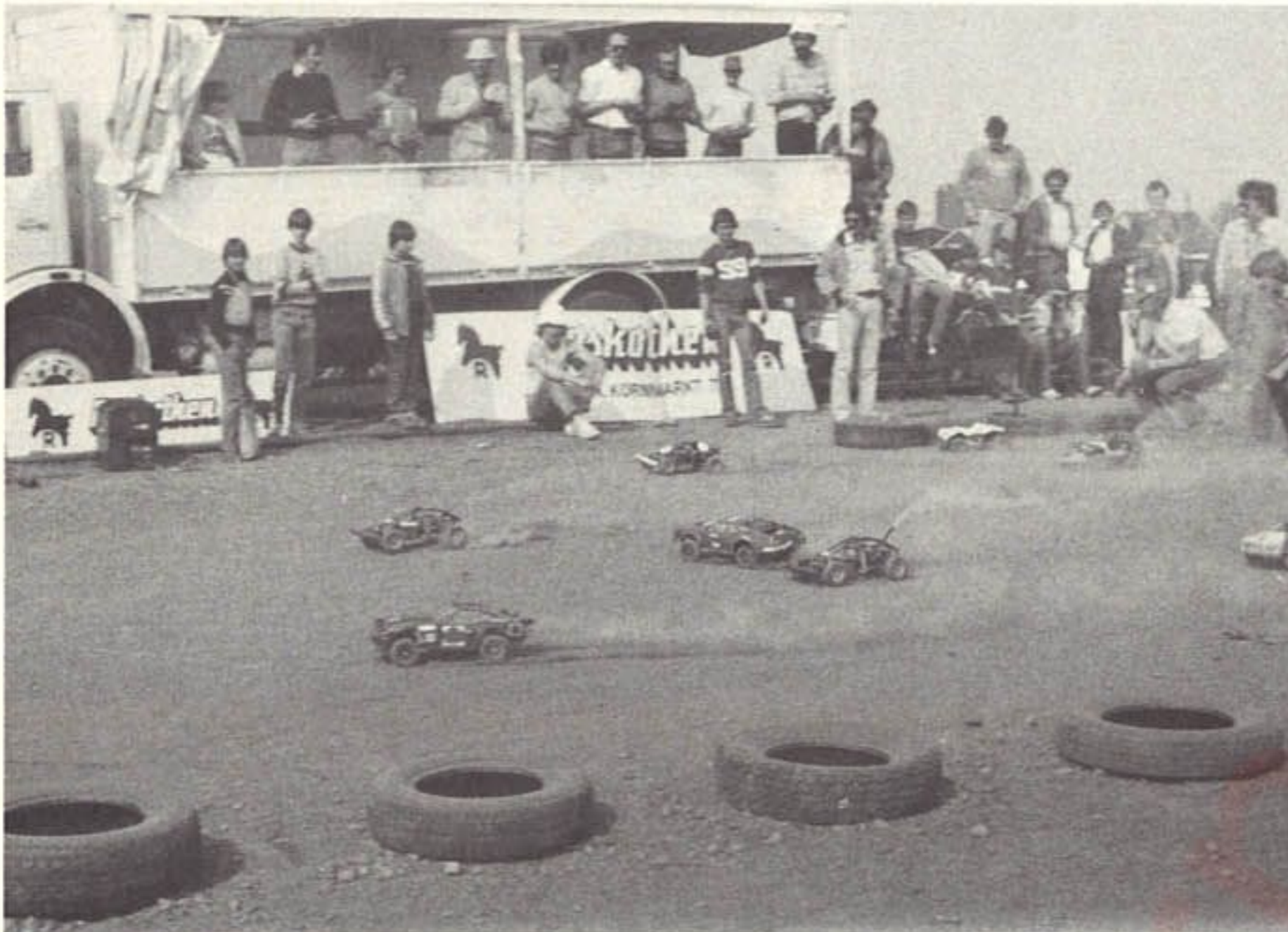
Änderungen vorbehalten

**Inh. Ruth Grunow, Weisestraße 55, 1000 Berlin 44**

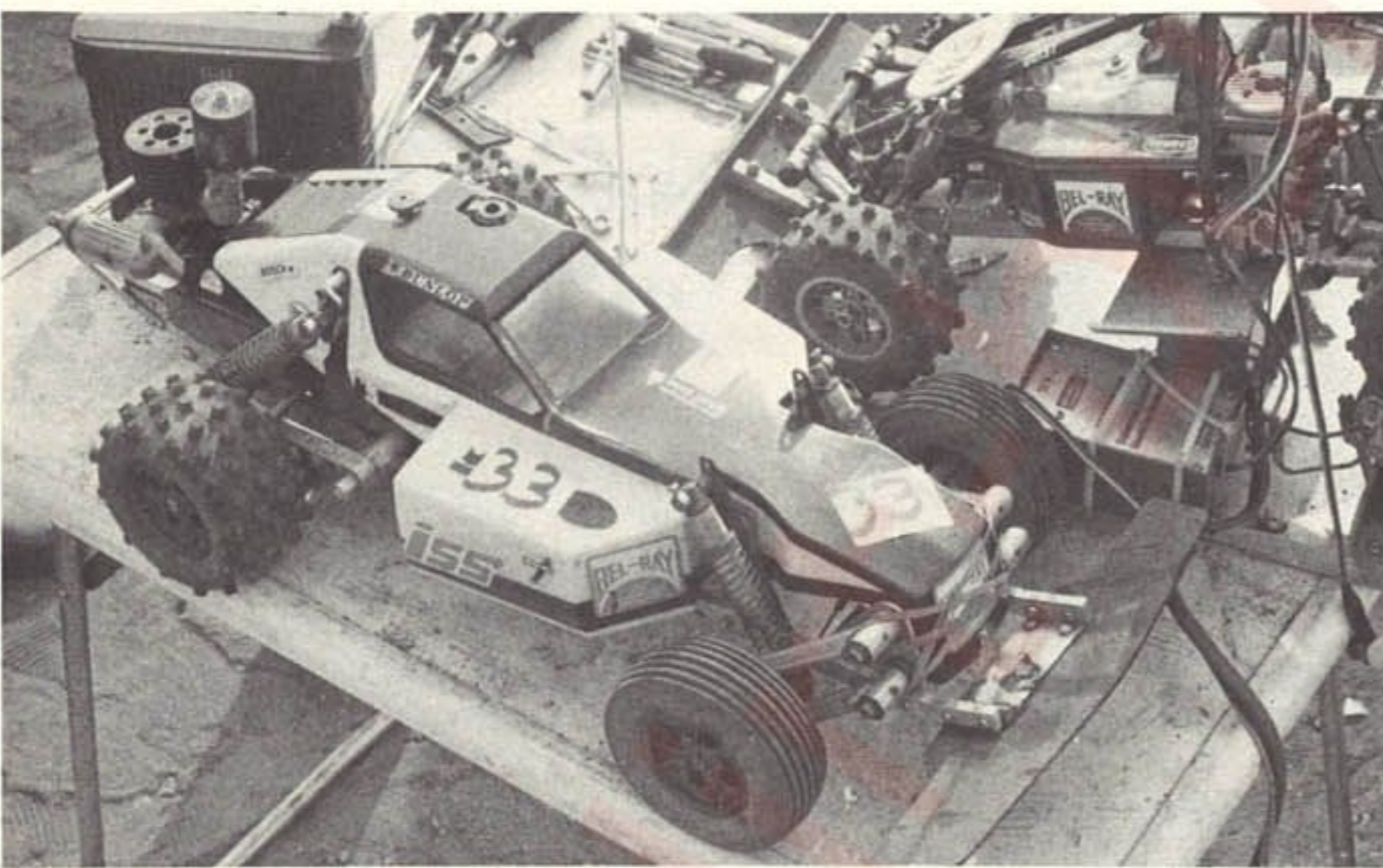
Fordern Sie unser farbiges Informationsposter mit Preiskatalog zu einer Schutzgebühr von DM 10,- an. Bei Kauf erfolgt Verrechnung.

# Modell-Cross-Car-Rennen

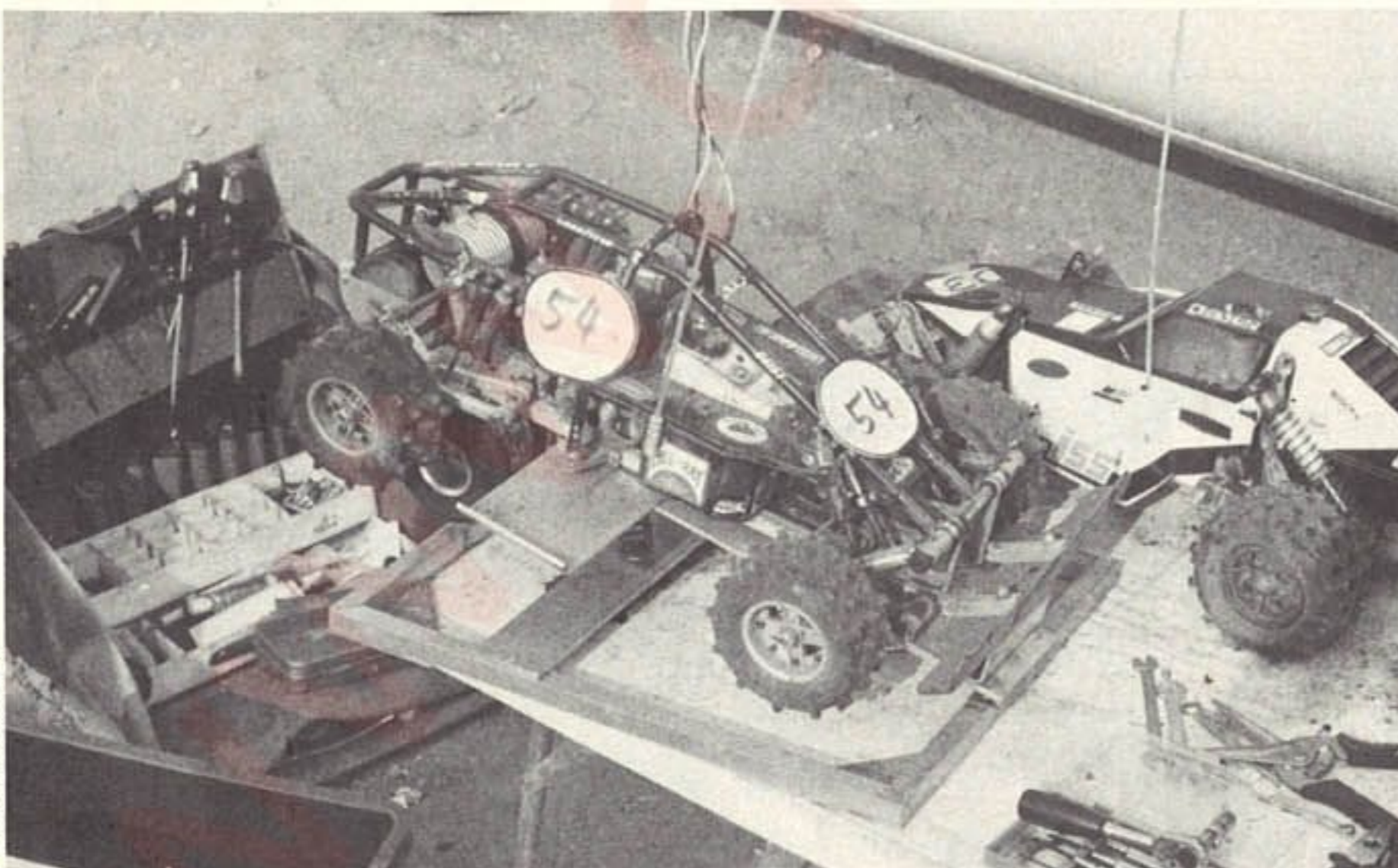
## 1. Freundschaftsrennen 1982 in Essen



Starterfeld der Verbrennerklasse



Rusher 8 Racing – Buggy



Allradangetriebener Land Jump

Am 4. April 1982 wurde in Essen-Borbeck, Gelände Zinkstraße unter Mitwirkung des ECIE e. V. und der Fa. Roskoth das erste Buggyrennen veranstaltet. Jeder konnte an den Start gehen und das Interesse war groß. Es kamen Fahrer aus Herne, Wanne, Dorsten, Essen, Bergisch Gladbach und Dortmund. Insgesamt gingen 65 Nennungen ein. Vielerlei Wagentypen waren vertreten: in der Verbrennerklasse Land Jump 4WD Micro-Racing, Datsun Fair lady, BMW M-1-Coupe, Rusher 8, Texas Wild Baja, Robbe Romax und bei den Elektrofahrzeugen Micro-Racing, Elack Penuts, Sand Scorcher, Rought Rider, Sand Rover, 566 B Super Trail, Graupner Mercedes Jeep, Raunault Alpine und Datsun 240 Z.

Es starteten zwei Gruppen:

1. Klasse: Verbrennerfahrzeuge bis max. 4,0 ccm.
2. Klasse: Elektrofahrzeuge mit 6 Zellen (7,2 V, 1,2 Ampere)

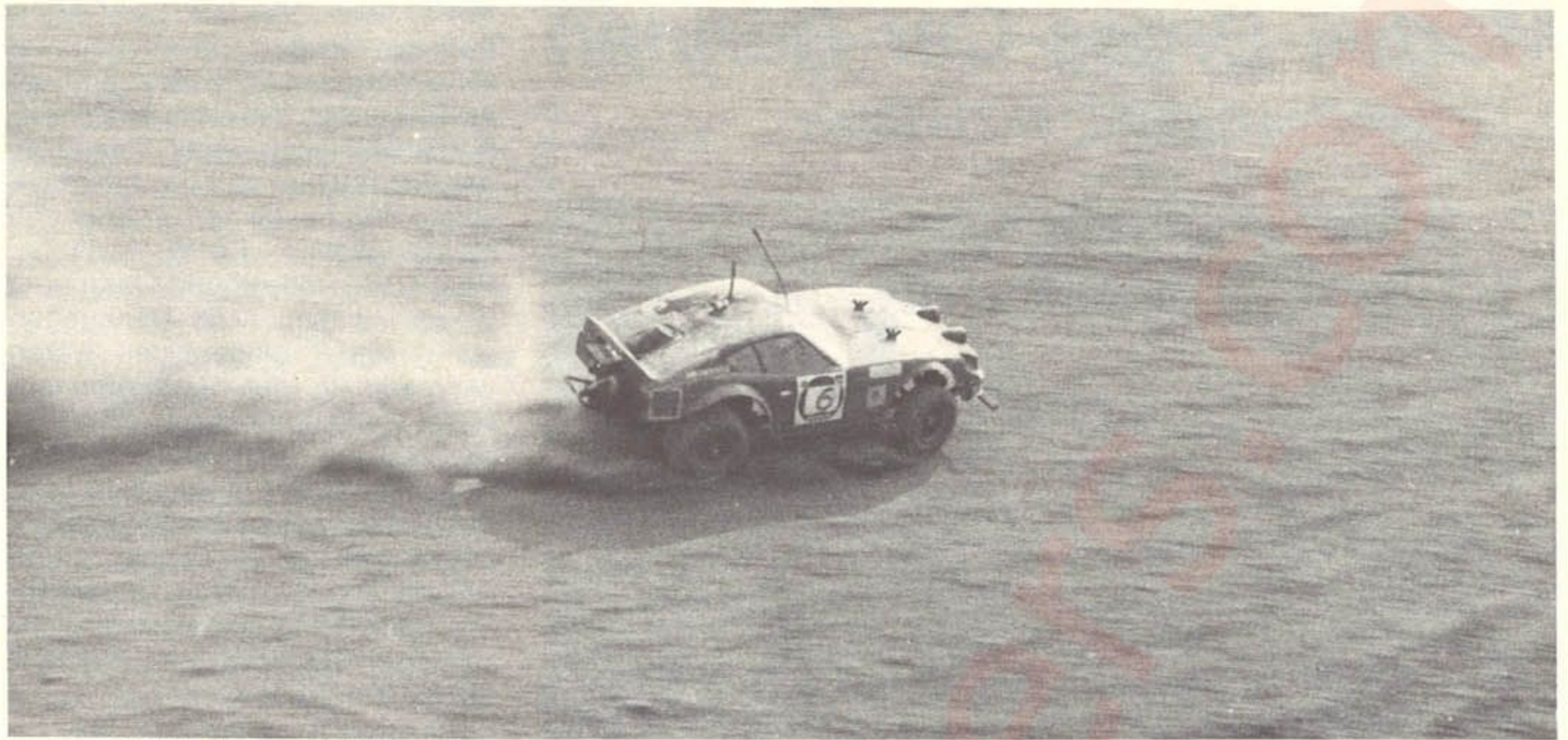
Insgesamt gingen 8 Gruppen (a 8 Fahrer) an den Start. Die vier Zeitschnellsten jeder Klasse qualifizierten sich im Vorlauf direkt für den Endlauf. Die nächsten 16 Fahrer jeder Klasse nahmen an den Zwischenläufen teil (zwei Gruppen a 8 Fahrer). Die jeweils zwei schnellsten kamen in den Endlauf.

Zum Renngeschehen: Die Fahrweise der Buggys war atemberaubend, Überschlüge waren keine Seltenheit. Trotz Hohlkammerreifen mit Noppenprofil waren die Fahrzeuge nur schwer zu beherrschen. Sie brachen beim Beschleunigen aus. Die Kurven wurden dennoch im Drift genommen. Zwei Sprunghügel forderten den Fahrern großes Können ab. Schon in den Vorläufen zeigten sich die allradangetriebenen Fahrzeuge von ihrer besten Seite; sie ließen den anderen Wagen kaum eine Chance. Das gleiche zeigte sich bei den Elektrobuggys: Sand Scorder und Rought Rider von Tamiya waren den anderen Fahrzeugen technisch so überlegen, daß diese nur schwerlich mithalten konnten.

Folgende Fahrer konnten sich direkt für den Endlauf qualifizieren:

- V.-Klasse: H. Strumpfen, F. Kraus, R. Kraus, U. Klaas;  
 E.-Klasse: A. Busch, K. Hartmann, K.-D. Nowack, W. Menne.

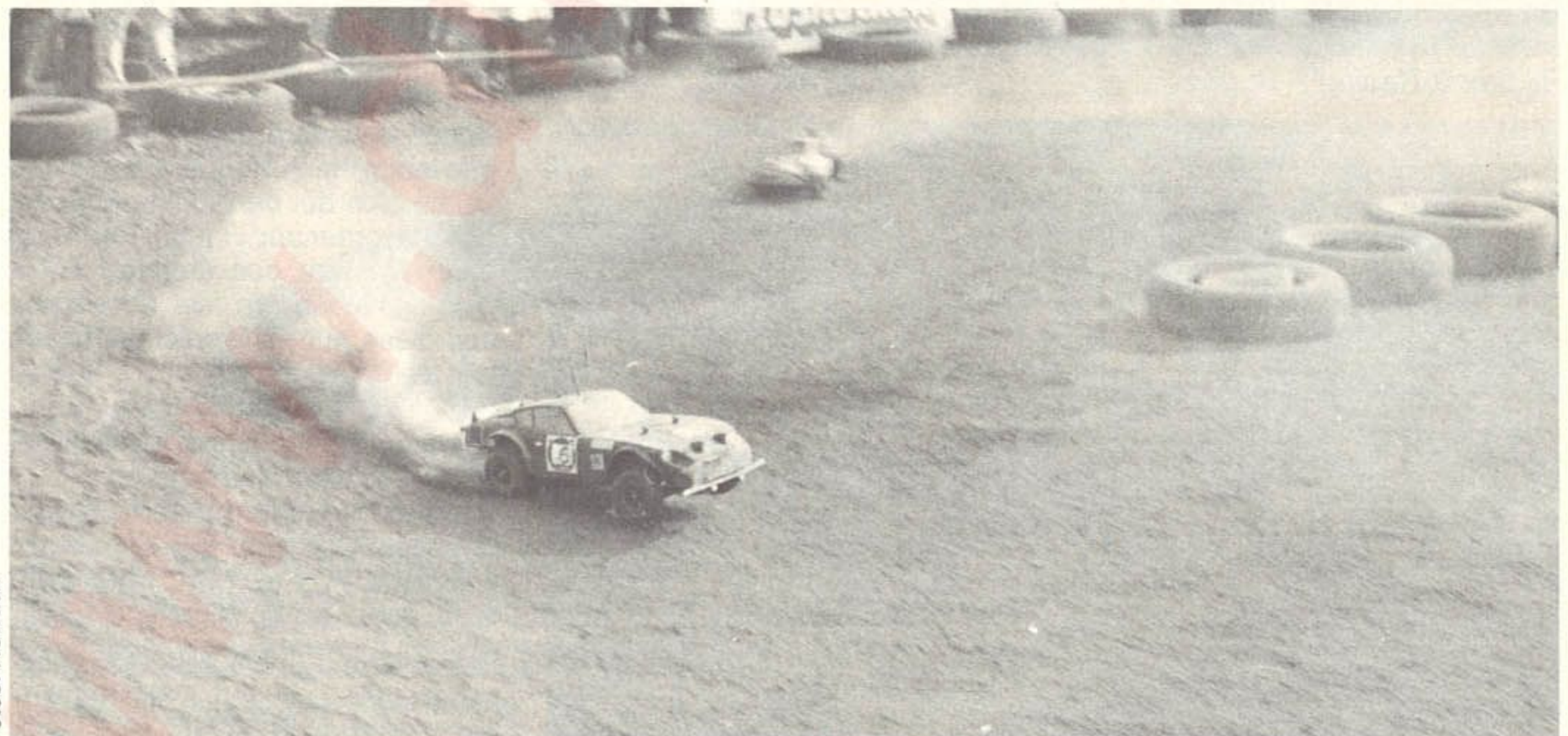
Die weiteren Endlaufteilnehmer ergaben sich aus den Zwischenläufen: V. Klasse: W. Schulz, O. Kriwat, R. Hermann, H. Weier;



*Datsun Fairlady von H. Weier*



*Land Jump 4 WD*



Fotos: Nowack

*Datsun Fairlady*



War sehr stark vertreten: MCB Sandwölfe Berg. Gladbach



Ein Land Jump 4 WD und die Helfer in voller Aktion



Optisch sehr reizvoll: robbe Romax



Sand Scorcher von A. Busch, Sieger in der E-Klasse



H. Weier mit seinem Datsun Fairlady. Er wurde für sein fahrerisches Können mit einem Sonderpokal ausgezeichnet.

Rechts: H. Strumpfen, der Sieger der Verbrenner-Klasse

E.-Klasse: M. Feustel, P. Schimanski, H. Bartholomäus, S. Vieweg.

Der Endlauf der Verbrennerklasse ging über 30 Minuten. Das Starterfeld bestand aus sechs Land Jump 4WD, einem Datsun Fairlady und einem Rusher 8. Nach dem Start blieb das Feld dicht zusammen und hüllte den Platz in eine einzige Staubwolke. Dann aber setzte sich H. Strumpfen vom Feld ab und entschied das Rennen für sich; gefolgt von Herrn Weier, der durch seine Fahrweise die Zuschauer in Atem hielt.

Der Endlauf der Elektrokategorie lief über 6 Minuten. Das Feld blieb eng beisammen, da fast alle Teilnehmer die gleichen Wagentypen fuhren. Einziger Pechvogel war W. Menne, der Vorlaufschleunigster war, dann aber im Endlauf durch Getriebeschaden ausfiel.

Abschließend bekamen alle Endlaufteilnehmer einen Pokal, überreicht von A. Bauer als Vertreter der Fa. Roskothen, Herr Weier wurde für sein fahrerisches Können mit einem Sonderpokal ausgezeichnet.

Ergebnisliste: E. Car

	RD	Zeit
1. A. Busch	21	0,90
2. S. Vieweg	19	13.77
3. K. Hartmann	18	0.19
4. K.-D. Nowack	17	1.76
5. Bartholomäus	17	14.03
6. P. Schimanski	16	13.22
7. M. Feustel	15	14.42
8. W. Menne	2	—

Ergebnisliste: Verbrenner

	Rd.	Zeit
1. H. Strumpfen	71	13.20
2. H. Weier	67	3.99
3. R. Herrmann	64	6.43
4. F. Kraus	63	8.75
5. O. Kriwat	63	23.72
6. U. Klaas	60	13.70
7. R. Kraus	18	—
8. W. Schulze	12	—

K.-D. Nowack



## 4 Stunden Fichtenberg 11. 4. Freundschaftsrennen

Nachdem vor Ostern 14 Tage lang schönes Wetter war, zog sich pünktlich zum Osterwochenende der Himmel zu, und die Temperaturen sanken fast bis 0°.

Bei diesem denkbar ungünstigen Aussichten hatte der Fichtenberger Club zu seinem 4 Std. Rennen eingeladen. Angesagt hatten sich 8 Teams, die aus je 2 A-Fahrern bestanden.

Am Start waren 2 Serpent, 2 Graupner, 1 robbe SG, 1 Mantua, 1 Black Fire und 1 Associated Team.

Am Freitag war die Bahn um die Mittagszeit trocken und somit das Training möglich. F. Gröschl und H. Raith zeigten sich in ausgezeichneter Form mit ihren Graupner Expert Speed Car. Alle anderen am Freitag anwesenden Teams, hatten doch sichtliche Probleme, auf dem sehr kalten Asphalt die richtigen Reifen zu finden.

Samstag, als das offizielle Training absolviert werden sollte, schneite es – also kein Training.

Sonntag hatte Petrus dann ein Einsehen und schloß vorübergehend die himmlischen Schleusen.

Gestartet wurde um 13.00 Uhr, nachdem alle Teams noch einmal auf trockener Strecke ihre Fahrzeuge abgestimmt hatten. Nach anfänglicher Führung von Gröschl/Raith änderte sich die Reihenfolge in der 20. Runde. Gröschl verlor eine Schraube am Lenkservo und somit das Lenkgestänge – ca. 5 Runden Verlust.

Mielke/Körner auf Serpent setzten sich nun an die Spitze und bauten ihren Vorsprung zeitweise bis auf 15 Runden aus. Diese Führung konnten sie, um es vorweg zu nehmen, bis ins Ziel behaupten. Gröschl/Raith starteten zwar noch eine gewaltige Aufholjagd in der letzten Stunde, kamen auch bis auf 3 Runden an die Führenden heran und mußten sich dann doch wegen

des einsetzenden Regens, mit dem die Serpent Fahrer besser zurecht kamen, mit dem zweiten Platz zufrieden geben.

Diese beiden Teams waren es auch nur, die um die Spitze kämpften. Alle anderen Fahrer hatten während der langen Distanz doch mit mehr oder weniger großen Problemen zu kämpfen.

### Mantua

Mantua ist in diesem Jahr erstmals mit einem Team in der A-Klasse vertreten. Die Fahrer Korf/Kuonath hatten jedoch keine Chance auf einen vorderen Platz.

### Serpent

Das Team Mielke/Körner – unter Jürgen Günthers Regie fahrend – war das Beständigste; ohne einen einzigen Ausfall während der gesamten vier Stunden. Mielke fuhr allerdings noch den Super Pro. Zu diesen guten Fahrern kann man Serpent nur gratulieren.

### Graupner

Mit H. Raith hat Franz Gröschl einen fantastisch fahrenden Teamkollegen gefunden. Vom fahrerischen Können hätten diese Beiden eigentlich gewinnen müssen. Graupner ist übrigens eines der wenigen Teams, die in diesem Jahr noch kein gefedertes Auto einsetzen.

### Black Fire

Mit Zimmer/Balg war Black Fire gut vertreten. Das Auto war erstmalig mit einer Pendelplatte zu sehen. Jedoch scheiterte es auch hier an der langen Distanz, wobei das Material nicht mitspielte.

### robbe – SG

Zu den Qualitäten von Mayrhofer und Graf braucht man nicht viel zu sagen. Mayrhofer fuhr das neue gefederte Auto, von dem er, nach eigener Auskunft, begeistert sei. Peter Graf griff unterdessen zum gewohnten Vorjahresauto. Durch Motorschaden und einige andere Kleinigkeiten, kamen auch sie nicht auf die vorderen Plätze.

### Associated

Die beiden Werksfahrer Knetten-

brech/Dosch hatten ihre Autos erst wenige Tage vor dem Rennen aus England bekommen, und so waren die Schwierigkeiten doch noch zu groß, um einen vorderen Platz zu belegen. J.E.

### Tip: SG Tank

Ist Ihnen auch schon einmal der Motor mangels Sprit ausgegangen, obwohl der Tank noch ca. 1/4 voll war?

Nach dem Aufschrauben des Tanks stellten Sie fest, daß der Spritschlauch vom Sumpfanschluß abgerutscht ist. Nun aber nicht den Schlauch wieder drauf stecken, damit das gleiche wieder passiert, sondern erst einmal die Sumpfabdeckung abschrauben. Dann trennt man die Durchführrohrchen oberhalb und unterhalb der Durchführung ab. Die nun verbliebene Öffnung wird so weit vergrößert, daß der Spritschlauch stramm durchzuschieben ist. Den Schlauch schneidet man unten schräg an, damit ein Ansaugen des Gemisches immer gewährleistet ist. Jetzt kann die Sumpfabdeckung wieder aufgeschraubt werden. Der Spritschlauch wird so abgeschnitten, daß er oben am Außenanschluß gut anzuschließen ist und unten bis auf den Boden des Sumpfes reicht. Der Tank kann jetzt wieder zugeschraubt und eingebaut werden.

### Letzte Meldung vom SG Columbia

Der SG Columbia wird in der endgültigen Ausführung nicht wie das Auto in unserem Testbericht mit Epoxychassis und -radioplatte ausgeliefert.

Anstelle des Epoxy wird das von SG bekannte Ergal Aluminium treten. Die nach Deutschland ausgelieferte Version wird ein 3 mm goldeloxiertes durchgehendes Chassis, so wie eine 2 mm goldeloxierte Radioplatte haben.

### Gerücht

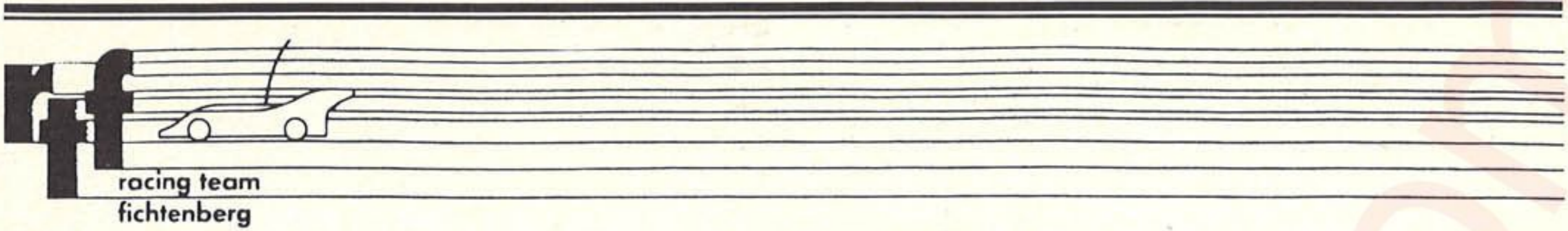
Hans Ludwig Walther, 1. Vorsitzender des DMC soll Beschwerdebriefe von Clubmitgliedern angeblich folgendermaßen beantworten: Ich danke Ihnen für das Papier, daß Sie mir zugeschickt haben. Es war von guter Qualität, doch leider beschrieben.

### Endstand Pl. Fahrer

1. Mielke/Körner
2. Gröschl/Raith
3. Petruch/Seiler
4. Sterr/Baumgartner
5. Zimmer/Balg
6. Graf/Mayrhofer
7. Korf/Kuonath
8. Dosch/Knettenbrech

Auto	Rd.
Serpent	718
Graupner	702
Graupner	647
Serpent	628
Black Fire	619
robbe SG	618
Mantua	595
Associated	382





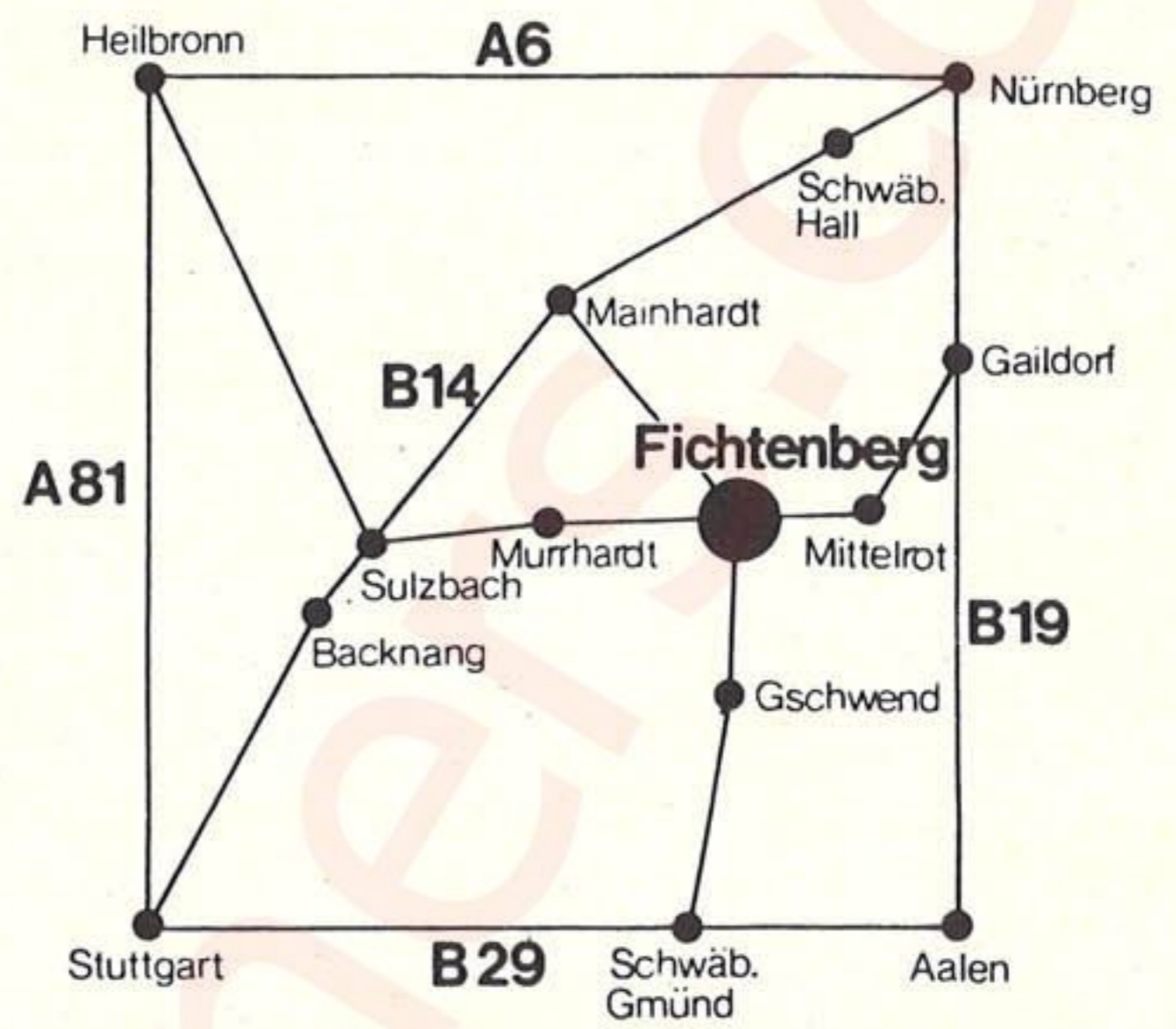
# F I C H T E N B E R G

1. LAUF ZUR DEUTSCHEN MEISTERSCHAFT DER A-FAHRER

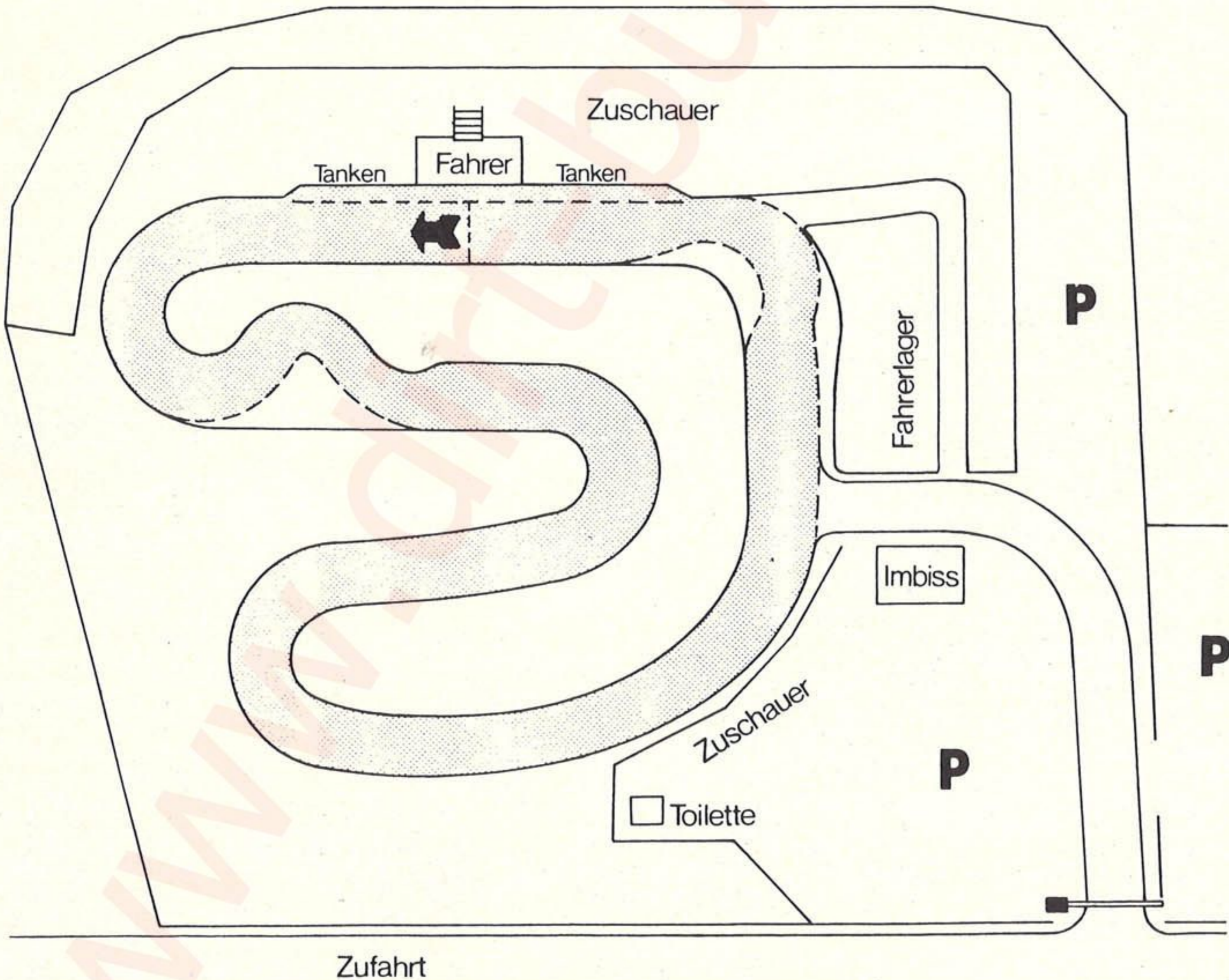
8. / 9. MAI 1982

SAMSTAG : TRAINING

SONNTAG : 10<sup>00</sup> UHR, START



Rennstrecke des RTF Länge 245m Breite 3,5bis5m





## INTERNATIONALER ROBBE POKAL

1. MAI : KLASSE FORMEL

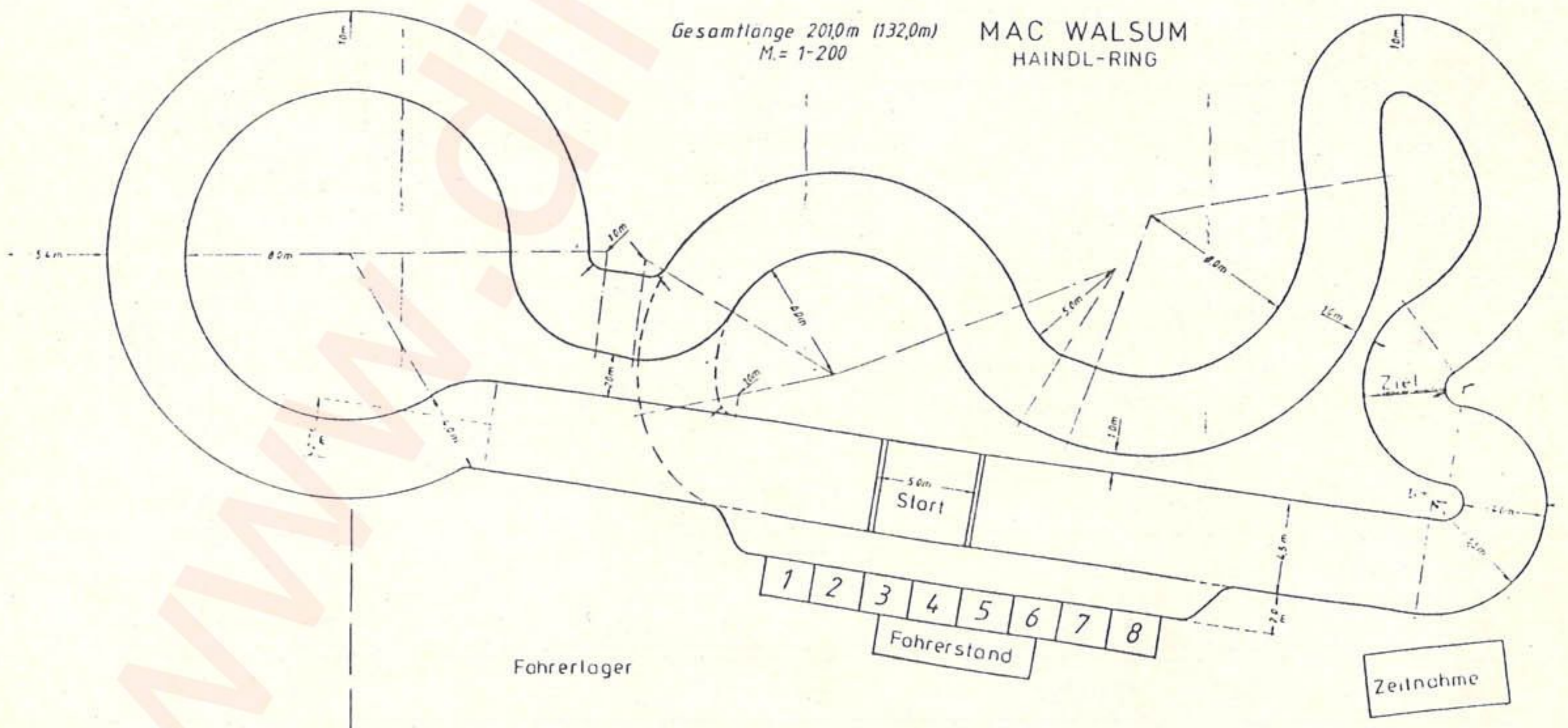
2. MAI : KLASSE SPORT

2. LAUF ZUR DEUTSCHEN MEISTERSCHAFT DER A - FAHRER

29. MAI : TRAINING

30. MAI : 10° UHR , START

WALSUM , HAINDL - RING GRAFENSTR .





# rc-car racing

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer

# Renntermine 1982

Datum	International	National	Nord		Nord/West	
20/21. 2.					B/C Dortmund (TW)	
6/ 7. 3.				C4 Berlin		
13/14. 3.						
20/21. 3.	EFRA GP Madrid (E)					
27/28. 3.				C4 Bielefeld	B/C Krefeld (TW)	
3/ 4. 4.			B/C Bielefeld (TW)			C2 Heinsberg
10/11. 4.	Race of Champion Hongkong (J)			C4 Wolfsburg	B/C Köln (TW)	
17/18. 4.					B Mönchengladbach	C3 Oberhausen
24/25. 4.			B/C Wolfsburg (TW)			
1/ 2. 5.	ROBBE-Pokal DU-Walsum (D)		B Berlin			
8/ 9. 5.	EFRA GP Brugg (CH)	A 1. Lauf DM Fichtenberg		C4 Spenge		C1 Solingen
15/16. 5.			B/C Hamburg (TW)		B/C Essen (TW)	
22/23. 5.	EFRA GP Corsica (F)			C4 Bremen	B Gevelsberg	
29/30. 5.		A 2. Lauf DM DU-Walsum	B/C Ibbenbüren (TW)			
5/ 6. 6.	EFRA GP Utrecht (NL)			31. 5. C3 Ibbenbüren C2 Lübeck		C3 Gevelsberg C2 Köln
12/13. 6.	EFRA GP Vienna-Baden (A)	A 3. Lauf DM Essen	B Hannover			
19/20. 6.			B/C Lohne (TW)		B Schwerte	
26/27. 6.	EFRA GP (S)				C3 Lippstadt	C2 Aachen C1 Gelsenkirchen
3/ 4. 7.	EM Off-Road (F)	A 4. Lauf DM Türkheim-Schwabm.				
10/11. 7.	EFRA GP Mendip (GB)					C2 Essen
17/18. 7.					B DU-Walsum	
24/25. 7.					C3 Haltern	C2 Heinsberg C1 Krefeld
31/ 1. 8.		DM Tourenwagen Hof				
7/ 8. 8.	EM Formel + Sport Igalada (E)			C3 Lohne	B Essen	
14/15. 8.		A 5. Lauf DM Hof	B Hamburg			C1 Altstadt
21/22. 8.	EM Tourenwagen DU-Walsum (D)			C4 Wolfsburg C3 Melle		
28/29. 8.	24-Std.-Rennen (I)		B Bremen			C1 Haltern
4/ 5. 9.	Carnoux (F)	A 6. Lauf DM Wiesbaden		C3 Oldenburg		C3 Lippstadt
11/12. 9.	Magadino (CH)	DM Jugend Augsburg	B Spenge			
18/19. 9.	3-Std.-Rennen Heemstede (NL)				B Krefeld	
25/26. 9.				C4 Bielefeld		C3 Dortmund C1 DU-Walsum
2/ 3. 10.	EFRA GP Monaco (MC)					C2 Erftkreis
9/10. 10.		DM Off-Road Berlin				
16/17. 10.						
23/24. 10.						
31/ 1. 11.						





# rc-car racing

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer

# A-Fahrer 1982

Stand : 13.4.82

Start-Nr.	DMC-Nr.	Name	Ortsclub	Start-Nr.	DMC-Nr.	Name	Ortsclub
1	605	Hösch, Klaus	AMRT Essen	49	1212	Körner, Thomas	WMC Wiesbaden
2	382	Gröschl, Franz	MCT Stuttgart	50	1590	Seitz, Roland	WMC Wiesbaden
3	119	Mayrhofer, Norbert	MSC Schwabm.-Türkheim	51	1568	Bähr, Jürgen	MCRT Hockenheim
4	3	Zimmer, Rainer	MAC Nürnberg	52	54	Kempenich, Manfred	WMC Wiesbaden
5	1057	Graf, Peter	MSC Schwabm.-Türkheim	53	372	Styra, Ludger	BMC Bielefeld
6	1193	Junghans, Klaus	FRAMAC Frankfurt	54	215	Taskin, Ulas	MAC Hamburg
7	584	Ponzelar, Frank	MRT Krefeld	55	841	Braudlach, Rolf	BMC Bielefeld
8	136	Hoyer, Manfred	RRD Düsseldorf	56	1693	Krause, Ralf	MAC Berlin
9	259	Sterr, Christian	MAV München	57	1630	Schein, Richard	MCT Siegen
10	229	Schön, Alfred	FRAMAC Frankfurt	58	55	Mielke, Michael	MC Schwerte
11	341	Knebel, Peter	MAC Berlin	59	501	Hutsch, Dieter	MSC Düsseldorf
12	40	Knettenbrech, Fred	WMC Wiesbaden	60	1034	Thomä, Lutz	MC Remscheid
13	569	Brucks, Norbert	MAC Berlin	61	1108	Stieglbauer, Robert	MCC Würmsee
14	398	Kressken, Hans-Heinrich	MRT Krefeld	62	1217	Raith, Herrmann	MCT Stuttgart
15	713	Stückel, Dieter	FRAMAC Frankfurt	63	556	Kuonath, Klaus	KMC Karlsruhe
16	8	Naser, Jochen	MAC Nürnberg	64	1866	Ewig, Dieter	AMSC Augsburg
17	29	Lauffer, Fred	AMRT Essen	65	1035	Weppler, Stephan	FRAMAC Frankfurt
18	30	Will, Karlheinz	WMC Wiesbaden	66	1036	Weppler, Heinz	FRAMAC Frankfurt
19	516	Reintjes, Gregor	MRT Krefeld	67	934	Schwinn, Gerhard	RT Offenbach
20	255	Ehlers, Frederik	RT Kiel	68	1241	Keller, Heinz	RT Offenbach
21	77	Dosch, Rainer	WMC Wiesbaden	69	1713	Gehrendorf, Udo	BMC Bielefeld
22	346	Riethus, Detlef	MAC Berlin	70	326	Flockenhaus, Gerd	RT Gevelsberg
23	45	Heller, Rainer	MAC Nürnberg	71	660	Essl, Jochen	MAC Walsum
24	39	Ulitzka, Bernd	MAV München	72	518	Habel, Ralf	MC Köln
25	899	Schmidt, Friedhold	MC Schwerte	73	6	Wenz, Helmut	AMRT Essen
26	18	Rosskoth, Rainer	AMRT Essen	74	994	Korf, Uwe	AMC Mistral Lahr
27	919	Leiter, Gerhard	MCC Memmingen	75	655	Gebauer, Lothar	MCC Hof
28	46	Frers, Klaus Dieter	WMC Wiesbaden	76	424	Fengler, Werner	MCC Hof
29	199	Böttcher, Hans Jörg	MCC Memmingen	77	499	Jülich, Karl-Heinz	RT Reutlingen
30	381	Petruch, Walter	MCT Stuttgart	78	102	Lechner, Werner	MCT Stuttgart
31	403	Kessler, Bertram	MCT Siegen	79	632	Tröger, Klaus	MCC Hof
32	260	Baumgartner, Gerhard	MAV München	80	423	Bruchmann, Klaus	MCC Hof
33	307	Mertens, Reinhold	MAC Walsum				
34	75	Grupe, Klaus	MAC Hamburg				
35	469	Mönikes, Jürgen	MAC Walsum				
36	1020	Eiling, Heinz	AMRT Essen				
37	232	Scheyer, Hans	MCT Stuttgart				
38	300	Hönighaus, Gerd	MSC Düsseldorf				
39	250	Endres, Hendrik	MAC Würzburg				
40	68	Hofmann, Dieter	MAC Nürnberg				
41	283	Hornischer, Dieter	FRAMAC Frankfurt				
42	425	Gleich, Klaus	MCC Hof				
43	955	Wiebe, Sabine	WMC Wiesbaden				
44	812	Pauen, Martin	MRT Krefeld				
45	397	Weyer, Horst	MRT Krefeld				
46	1268	Lachmann, Uwe	BMC Bielefeld				
47	42	Haberl, Georg	MAV München				
48	426	Gleich, Werner	MCC Hof				



Geschäftsstelle

Hartwig Aubry  
Postfach 3132  
5840 Schwerte 3  
Tel.: 02304/61580

# Picco P21 RC-RE

Mit Erfolgen konnte er bereits aufwarten, der Picco RC-Car-Motor, zuletzt auf der WM in Indianapolis, wo er Arturo Carbonell zur Weltmeisterschaft verhalf. Dennoch erfuhr er in der neuesten Version einige Detailänderungen, die das Gehäuse und den Pleuel betreffen. So wurden die ohnehin sehr kräftig dimensionierten Befestigungsflansche für die Motorblöcke, ebenso wie der Stutzen zur Vergaserbefestigung, verstärkt. Auch das kleine Kurbelwellenlager dreht sich nun in einem verstärkten Lagersitz. Der Auspuffstutzen wurde höher angesetzt, sodaß er nun mit dem Auslaßschlitz der Laufbuchse genau fluchtet.

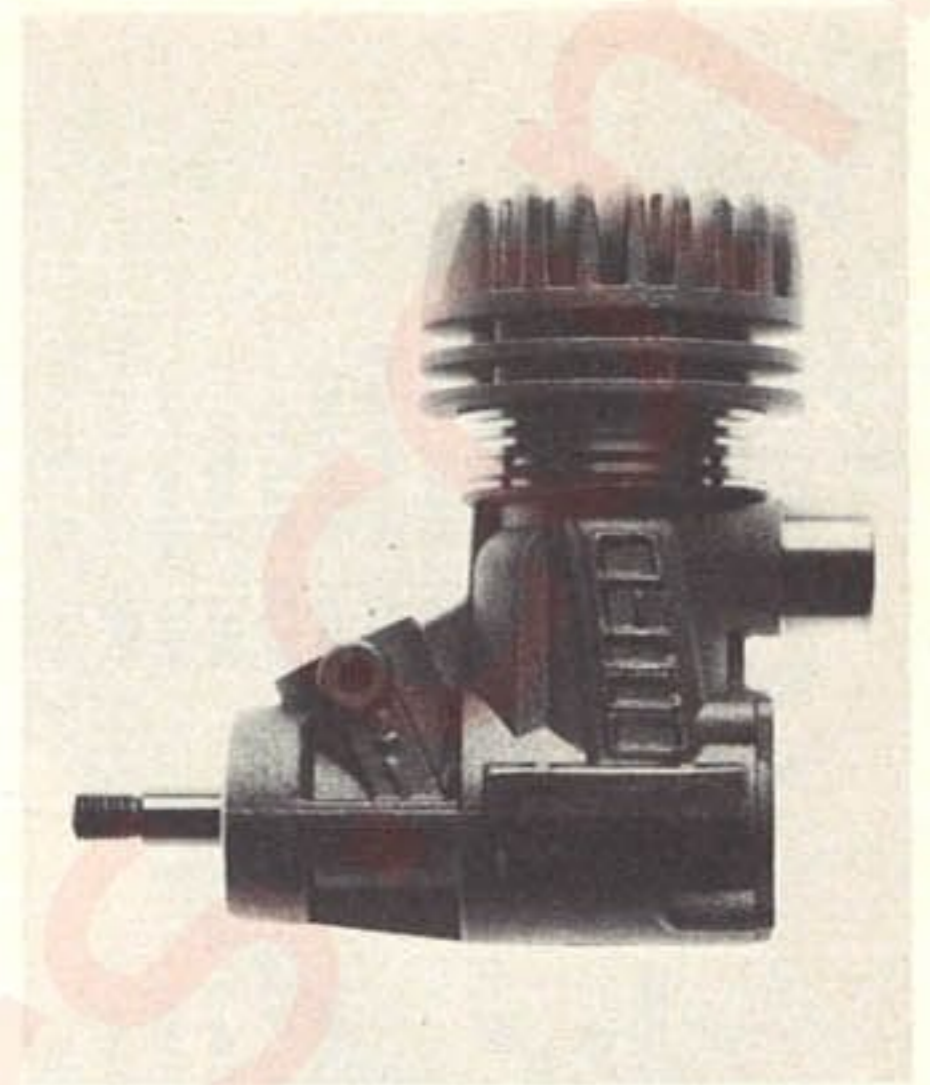
Vergeblich sucht man leider auch im neuen Gehäuse nach einer Ölrückführnut, doch wird diese der einigermaßen versierte Bastler mittels einer Drei- oder Vierkantschlüsselfeile selbst einarbeiten. Angesetzt wird sie in der Mitte des Steuerfensters im vorderen Kurbelwellengehäuseteil. Sie muß in einem leichten Winkel entgegen der Drehrichtung des Motors eingefeilt werden. Wer

sich diese Arbeit nicht zutraut, der sollte lieber in Kauf nehmen, daß der Picco etwas Öl zum, einseitig abgedeckten, vorderen Lager hinausdrückt.

Der Kurbelwellengehäusedeckel ist nun ebenso wie der neue Kühlkopf ein Gußteil mit derselben rauhen Oberfläche wie das Gehäuse, was die Hitzeabstrahlung begünstigt. Außerdem stehen beim Kühlkopf die Rippen soweit auseinander, daß kein Luftstau zwischen den Rippen zustande kommt, der die Kühlwirkung beeinträchtigt.

Das Pleuel besitzt gegenüber dem der älteren Ausführung ein verdicktes unteres Pleuelauge (9,5 mm gegenüber 8,5 mm). Dies machte eine entsprechende Ausfräsung im Kurbelgehäuse erforderlich. Ansonsten ist das sehr sauber gefräste, einfach ausgebuchste, Pleuel mit dem alten Pleuel identisch. Interessant ist das Schmierungsprinzip für das untere Pleuellager.

Im Kurbelzapfen der Welle ist eine schräge Bohrung angesetzt, die durch die Kurbelwange bis in die

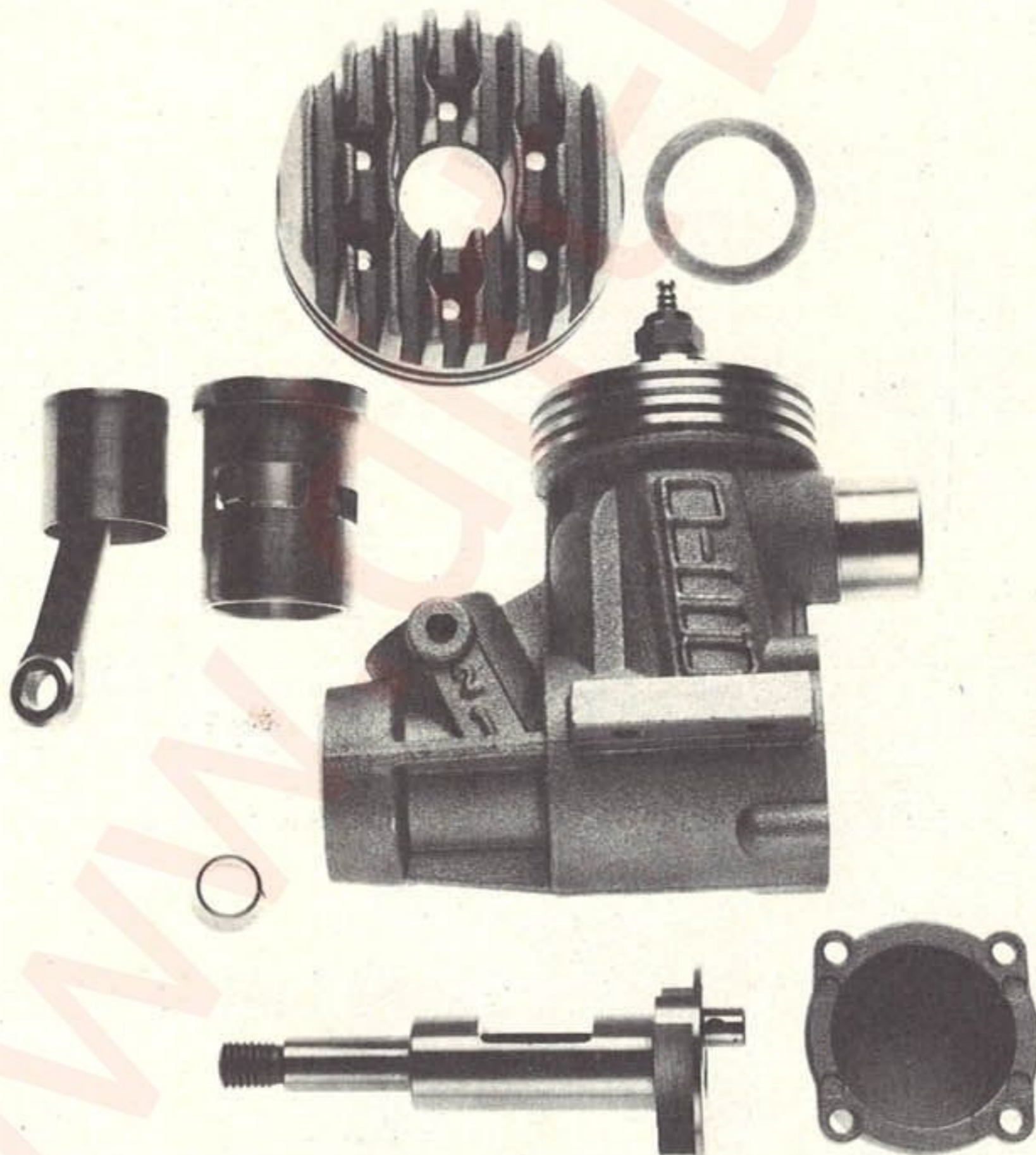


Ansaugbohrung reicht. Eine entsprechende Verlängerung der Bohrung befindet sich im Pleuelauge, die sich dort etwa mittig ansetzt und im Pleuelschaft oberhalb des Pleuellauges endet. Im oberen Totpunkt des Kolbens decken sich die Bohrungen der Welle und des Pleuels, sodaß frisches Gemisch durch diese Bohrung angesaugt wird und die Schmierung sicherstellt.

Die Kurbelwelle ist mit der der Vorserie identisch, sie besitzt zum Kurbelraum hin eine geschlossene Wange, zum 10-kugelligen Lager hin ist die Wange zu Massenausgleich rechts und links des Kurbelzapfens ausgefräst.

Auch die Laufgarnitur wurde übernommen, jedoch scheint Picco die Fertigung verbessert zu haben. Während bei älteren Buchsen in den gefrästen Schlitzten oftmals Späne von der Hartverchromung saßen, die natürlich mit einem scharfen Bastlermesser o. ä. herausgeschabt werden müssen, fanden sich in der Buchse des neuen Motors fast keine Späne. Dennoch lohnt hier eine Kontrolle, denn die Späne können sich im Fahrbetrieb lösen und zwischen Buchse und Kolben geraten, was meist einen Kolbenklemmer zur Folge hat, der dann einen Pleuelabriß nach sich zieht.

Der Kolben läuft bis zur oberen Kante der Laufbuchse, auf die der Brennraumeinsatz des Kühlkopfes aufgesetzt wird. Mittlerweile wird der Picco serienmäßig mit einer 0,2 mm starken Distanzscheibe zwischen Buchse und Brennraumeinsatz ausgeliefert (früher 0,1 mm). Dies erscheint mir bis max. 20% Nitro ausreichend, einen nicht zu spitz eingestellten Motor vorausgesetzt. Verwendet man mehr Nitro, so kann man durchaus noch





eine 0,1 mm starke Distanzscheibe beilegen.

Insgesamt macht die neue Version des Picco-Motors einen nachhaltigeren Eindruck als seine Vorgänger. Man sieht daß dieser Motor für das RC-Car konzipiert wurde.

Der Vergaser besitzt eine Ansaugbohrung von 7 mm, klein genug, um ihn ohne Drucktankanschluß zu fahren. Leistungsmäßig kann er dennoch überzeugen, da in dem massiven Alugußgehäuse ein großer Einlauftrichter eingedreht ist. Der Schieber ist aus Messing gefertigt, die Düsenadel aus Stahl sitzt fest in ihm. Zur Verstellung des Teillastgemisches wird der Düsenstock verdreht. Im RC-Car eingebaut ist diese gut zu erreichen. Die Vollastdüsenadel sitzt fast senkrecht und ist ohne Werkzeug einzustellen, da sie gerändelt ist. Abgedichtet wird sie mittels eines O-Ringes, die Teillastnadel mittels zweier O-Ringe. Ein Faltenbalg übernimmt die staubdichte Abdichtung des Schiebers, sodaß die Funktion des Vergasers durch Schmutz nicht beeinträchtigt wird.

Auf die Sichtung der Einzelteile

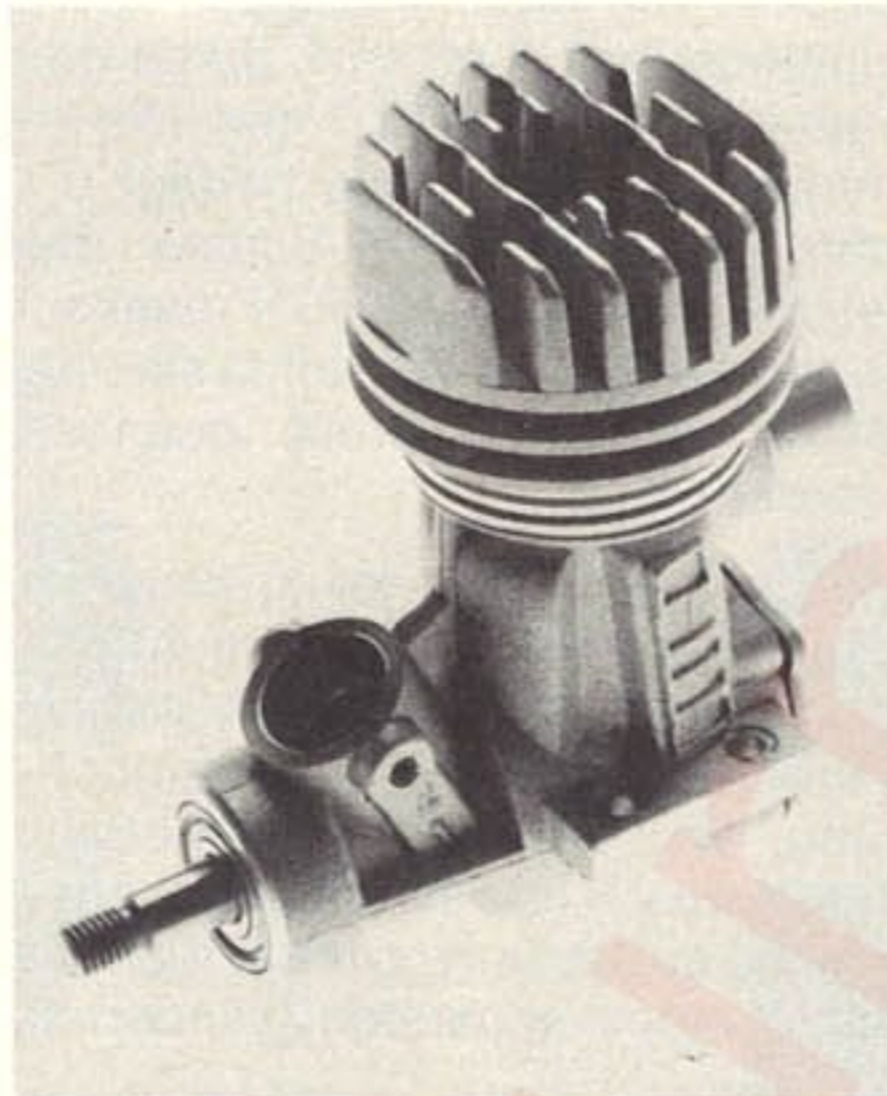
folgte der Einsatz des Motors im Modell. Da die Laufgarnitur stark klemmt, wurde der Motor sorgfältig eingelaufen, wozu etwa 5-6 Tankfüllungen bei zunächst sehr fetter Einstellung des Vergasers notwen-

dig sind. Der Motor sollte unter Last laufen, also nicht auf der Startbox, und höhere Drehzahlen sollten vermieden werden. Gelegentlich sollte man aus dem erkaltetem Motor die Kerze herausdrehen und kontrollieren, wie stark der Motor im OT noch klemmt. Läßt das klemmen nach so kann der Vergaser magerer eingestellt und dem Motor höhere Drehzahlen zugemutet werden.

Hier noch ein Hinweis: Mit der mitgelieferten Kerze läuft der Motor während der Einlaufzeit gut, danach muß der Motor meines Erachtens, um einwandfreien Motorlauf zu erreichen (stotterfreie Übergänge etc.), zu mager eingestellt werden, sodaß sich die Verwendung einer Stegkerze empfiehlt.

Leistungsmäßig konnte der Picco voll überzeugen. Sein Laufverhalten ist trotz hoher Maximalleistung das eines Gebrauchsmotors – er zieht auch aus niedriger Drehzahl sauber hoch. Zudem wird der Motor mit Vergaser zu erstaunlich günstigen Preis geliefert. Marktüblich sind hier etwa DM 225,-.

Ein durchaus empfehlenswerter Motor. K.-P. Tebbe



CARS, MOTOREN, REIFEN, VERGASER  
 FERNSTEUERUNGEN  
 SPEZIAL-TUNNING-TEILE  
 SÄMTLICHE ERSATZTEILE  
 FÜR ALLE MODELLE

# Sommer

Modellbau-Center · Lindenstrasse 216 · 4000 Düsseldorf · 0211/676677

# Enya 21 X Racing Spezial

Äußerlich ist er kaum von seinem Vorgänger, dem 21 X Car RC, zu unterscheiden. Die auffälligste Änderung besteht wohl in dem neuen Schiebervergaser, mit dem der Motor ausgeliefert wird. Durch Verwendung dieses Vergasers ist auch eine weitere Änderung bedingt; da ein Schiebervergaser möglichst gerade angelenkt werden soll, wird er im Vergaserstutzen mit 12 mm  $\varnothing$  durch zwei Imbusmatten gehalten, sodaß er in einem weiten Bereich geschwenkt werden kann. Dennoch bleiben die Einstellschrauben für das Standgas sowie den Teillast- und Vollastbereich gut einstellbar.

Die Kurbelwelle besitzt nun eine angedrehte Aufnahme für die Kuppelung, die sog. „SG-Welle“. Jedoch wird die Verwendungsmöglichkeit für andere Fahrzeug-Modelle dadurch nicht beeinträchtigt; nach kürzen der Welle um diese angedrehten Adapter steht ein Gewinde in 1/4 Zoll 28 zur Befestigung des sonst üblichen Adapters zur Verfügung.

Dies sind die rein äußerlichen Änderungen des neuen Enya. Innerlich basiert der Enya auf bewährten Bauteilen, wie dem geschmiedeten Pleuel, daß mit dem des 21 X Car RC identisch ist. Die Laufgarnitur ist, oberflächlich betrachtet, von der alten Ausführung nicht zu unterscheiden. Jedoch wurde der Öffnungswinkel des Auslaßschlitzes vergrößert, wodurch der Motor „resonanztauglicher“ wurde. Die seitlichen Ausfräsungen des Kolbens unterhalb des Kolbenbolzens sind niedriger gehalten. Diese dienen dem besseren Einströmen des Gasgemisches in die seitlichen Überströmkanäle, wobei man davon ausgehen kann, daß die jetzige Version die Bessere ist. In gleicher Höhe ist das Kolbenhemd leicht abgedreht, um die Reibung des Kolbens zu verringern. Da sowohl die Buchse, wie auch der Kolben, aus Aluminium gefertigt sind (AAC-Garnitur), ergibt sich ein günstiges Laufspiel des Motors durch gleichmäßigere Ausdehnung bei Erwärmung. Außerdem verkürzt das die Einlaufzeit des Motors, die werksseitig mit ca. 10 Min. angegeben wird.

Der Kolben läuft im OT 3,9 mm unter den Rand der Laufbuchse, der Brennraum des hoch verrippten Zylinderkopfes ragt 3,5 mm in die

Buchse hinein, sodaß bei Betrieb ohne Distanzscheibe ein Luftspalt zwischen Kolbenboden und Brennraum von 0,4 mm und bei Verwendung der 0,3 mm starken Distanzscheibe ein solcher von 0,7 mm entsteht. In dieser Version verträgt der Enya ohne weiteres auch höhere Nitromethananteile.

Zusammen mit der Bohrung der Buchse von 16,6 mm ergibt sich ein Hubraum von 3,46 cm<sup>3</sup>, durch den Hub der Welle von 16,1 mm. Die Innenbohrung der Welle beträgt 8,1 mm, diese ist durch Anfasen des letzten mm mit einem 45° Fräser auf 9,1 mm erweitert. Weiterhin sind die Steuerzeiten der Welle geändert worden.

Das hintere Kugellager ist 10-kugelig ausgeführt, das vordere ist einseitig abgedeckt, wodurch sich in Verbindung mit der Ölabsaugbohrung ein öldichter Motor ergibt. Nach wie vor ist das Kurbelgehäuse 2-teilig ausgeführt, die Laufbuchse sitzt in einem separaten Zylinderteil.

Wer seinen älteren Enya durch Verwendung der Laufbuchse und der Kurbelwelle des 21 X Racing Spezial umbauen will, der sollte beachten, daß die Abdichtung zwischen Kurbelgehäuse Ober- und Unterteil nun mittels einer 0,2 mm starken Aluminiumdichtung geschieht. Das ergibt neben einer besseren Wärmeleitfähigkeit gegenüber einer Papierdichtung eine Verschärfung der Steuerzeiten, da die Buchse nun höher sitzt.

Doch nun zur wohl auffälligsten Neuerung, dem Enya-Schiebervergaser. Dieser besitzt eine Ansaugbohrung von 8,5 mm weshalb er nur mit Druckanschluß gefahren werden sollte. Der Schieber ähnelt konstruktiv dem OPS-Schieber, er ist hohlgebohrt, wodurch sich in Vollgasstellung ein nahezu kantenfreier Venturi ergibt, da er dann vollständig verschwindet.

Der Stahlschieber ist in Kunststoff geführt, was eine konstruktive Neuheit ist. Ebenso befinden sich die Zwischengas- und Vollastschrauben in dem Kunststoffeinsatz des Alugehäuses. Durch die schlechte Wärmeleitfähigkeit des Kunststoffes gegenüber den üblicherweise verwendeten Metallen Aluminium und Messing ist es nicht möglich, daß bei hohen Temperaturen der Treibstoff bereits im Vergaserkör-



per vergast, was zu schlechtem Laufverhalten, bzw. totalem Motorausfall führen kann. Der Stahlschieber wird über einen Kunststoffadapter angelenkt, was eine fernsteuermäßig unbedenkliche Kunststoff-Metall-Anlenkung ermöglicht. (Metall-Metall-Anlenkungen können zu Störungen der Empfangsanlage führen). Der Schieber ist durch eine der mittlerweile üblichen Gummimanschetten staubdicht abgedichtet und durch die günstige Anordnung der Einstellschrauben besonders an die harten Anforderungen und platzmäßigen Gegebenheiten im RC-Car angepaßt.

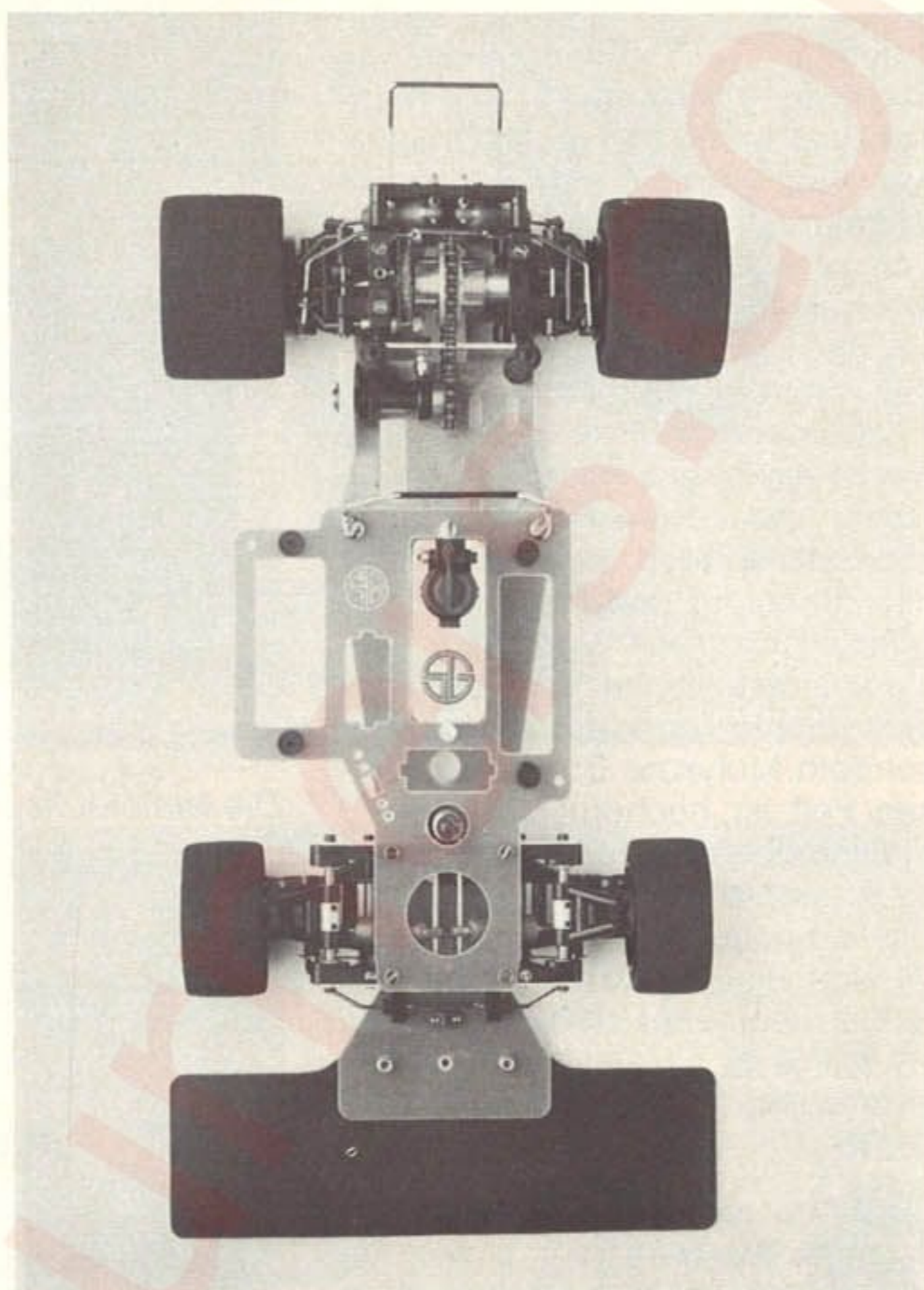
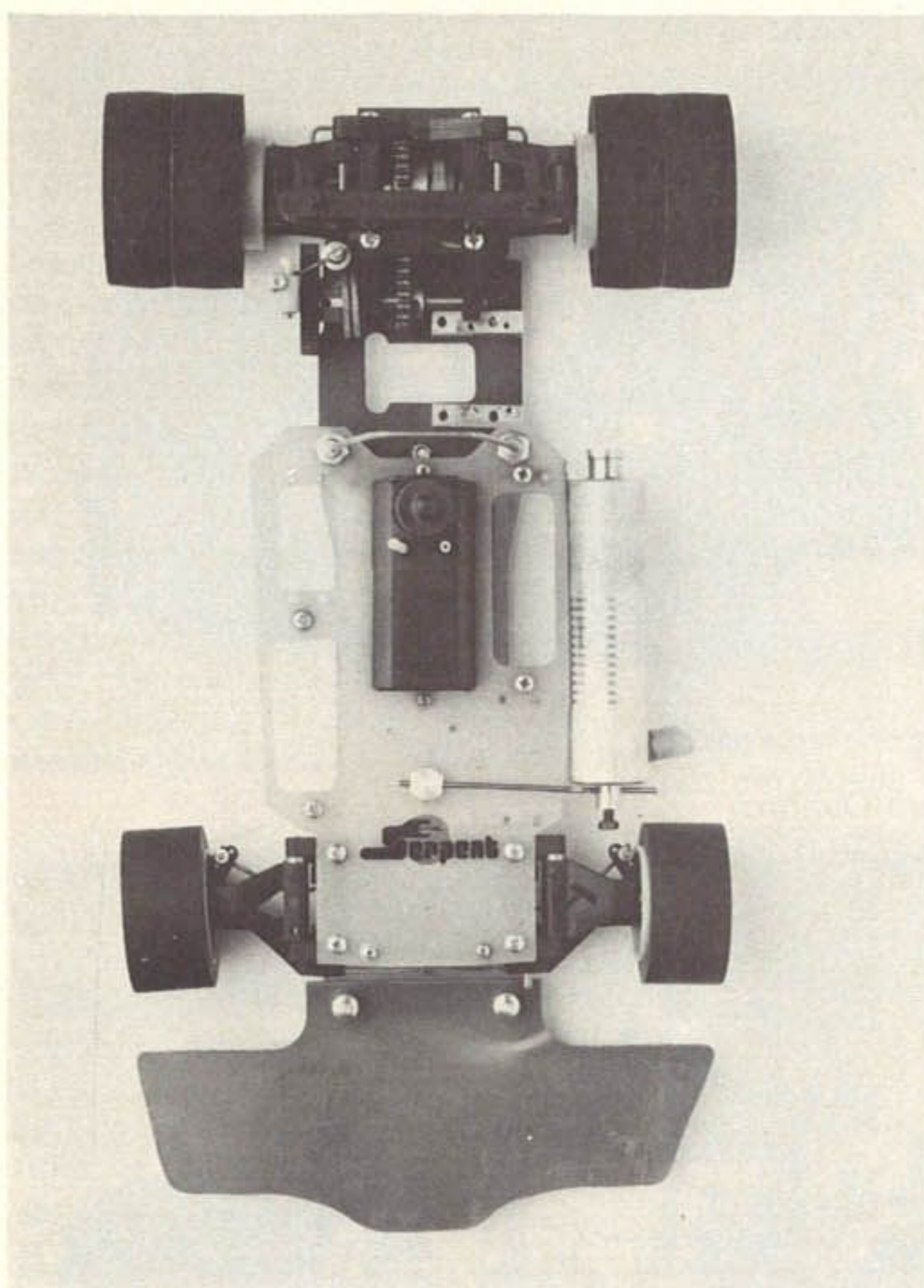
Nach diesen positiven Eindrücken des neuen Enya, mußte er seine Tauglichkeit im RC-Car unter Beweis stellen. Wie bereits erwähnt, ist die Einlaufzeit sehr kurz, sodaß der Motor bereits nach kurzer Zeit voll belastet werden kann. Jedoch sollte man die Anforderungen an den Motor nach den angegebenen 10 Min. nicht schlagartig, sondern kontinuierlich steigern.

Dank der Änderung der Steuerzeiten hat der Enya an Drehfreudigkeit gewonnen, woran sicherlich auch der Vergaser beteiligt ist. Durch die 8,5 mm große Bohrung ist dieser aber nicht mehr ganz so unproblematisch, wie der alte Walzenvergaser mit 7 mm Ansaugbohrung, jedoch halten sich die erhöhten Anforderungen an den RC-Car Fahrer in Grenzen.

Dadurch wird dieser unkomplizierte Motor, der keinerlei Nacharbeit erfordert, neben dem Wettbewerbsfahrer auch den „Hobbypiloten“ ansprechen. Der Listenpreis für den Enya 21 X Racing Spezial beträgt DM 299,50. K.-P. Tebbe

Anm. der Red.: Die Fotos vom Enya gehörten leider auch zu denen, die unbrauchbar wurden. Wir werden aber versuchen, neue Fotos in der nächsten Ausgabe zu veröffentlichen.

# Serpent Mk IV Quattro/robbe SG Columbia I.S.4



Fotos: Nowack

## Serpent Mk IV Quattro

Der Serpent Quattro wird im gleichen Karton ausgeliefert wie alle anderen Serpent-Modelle auch. Wer aber nun annimmt, dieser sei bis zum Rand gefüllt, der wird enttäuscht. Bei oberflächlicher Sichtung der Einzelteile könnte man den Eindruck gewinnen – und dieses Gefühl ist allen Serpent-Fahrern sicherlich bekannt – daß nur die Hälfte aller Teile geliefert wurden.

Dennoch, daß Modell besteht tatsächlich nur aus diesen Teilen. Zuerst interessierte mich, welche Teile von den Konventionellen Modellen übernommen wurden. Mit Erleichterung stellte ich fest, daß sowohl die vorderen als auch die hinteren Felgen identisch waren. Weiterhin können die Lager der Vorderräder, sowie die der Kupplungsglocke verwendet werden. Die Schwungscheibe und die Kupplungsbacken fanden auch Verwendung im neuen Modell, die Kupplungsglocken verständlicherweise nicht, da, bedingt durch die doppelte Untersetzung, die Glocken nun 15 bis 18 Zähne aufweisen.

Den Erfordernissen im vierradgederten Serpent angepasst, konnten

die alten Radaufnahmen keine Verwendung mehr finden, die neuen besitzen eine 6 mm Bohrung für die Achswelle und sind kürzer und schlanker ausgeführt. Die Achschenkel der Vorderachse sind ebenfalls neu gestaltet. Dadurch wird in Verbindung mit den Pendellagern, die in die Dreieckslenker der Vorderachse eingepreßt sind, und je zwei konischen Aluminiumbüchsen eine spielfreie und leichtgängige Lagerung der Schenkel erreicht.

Ebenfalls vom alten Fahrzeug übernommen wurden der Servo-Saver und die Spurstangenkugelhöpfe und -pfannen. Hierzu gleich ein Hinweis: Jede Spurstange besteht aus einem vorgebogenen Draht, einer hohlgebohrten M 5 – Messingschraube, sowie den bekannten Kunststoffkugelhöpfpfannen und Kugelhöpfen. Der Draht muß in die Messingschraube eingelötet werden; diesen Hinweis vermißte ich in der leider nur englischen Bauanleitung. (Sicherlich wäre hier eine international verständliche Bauanleitung – sprich Exploitationszeichnungen der einzelnen Baugruppen – sinnvoller gewesen). Das Maß für die richtige Länge der Spurstange:

der Draht muß die Schraube gänzlich ausfüllen, er darf aber auch nicht überstehen. Die Kugelhöpfe des Testmodells gingen zum Teil recht stramm, zu stramm, um eine leichtgängige Lenkung und eine einwandfreie Rückstellung auf Geradeauslauf zu erreichen. Abhilfe schafft das Abziehen der Kugelhöpfe mit feinem Schmiergelpapier (400er). Ansonsten sind die Kugelhöpfe und -pfannen sehr schlagzäh und spielfrei.

Nun zum Servo-Saver. Dieser ist mit einer so strammen Feder ausgestattet, daß ich mich frage, ob er seiner Funktion gerecht wird. Zusammengebaut wies er leichtes Spiel auf, daß sich aber beheben läßt, indem man die beiden abgewinkelten Enden der Feder aufeinanderzubiegt, bis sie parallel oder ggf. leicht einanderzugeneigt stehen.

Bekannt ist auch der Tank des Quattro und mit ihm ein Problem. Der Tankverschluß schließt nicht absolut dicht, jedoch schafft hier sicherlich der bei Serpent als Zubehör erhältliche Alutankverschluß mit O-Ring Abhilfe.

Das Differential des Quattro kann man als durchaus bewährt bezeich-

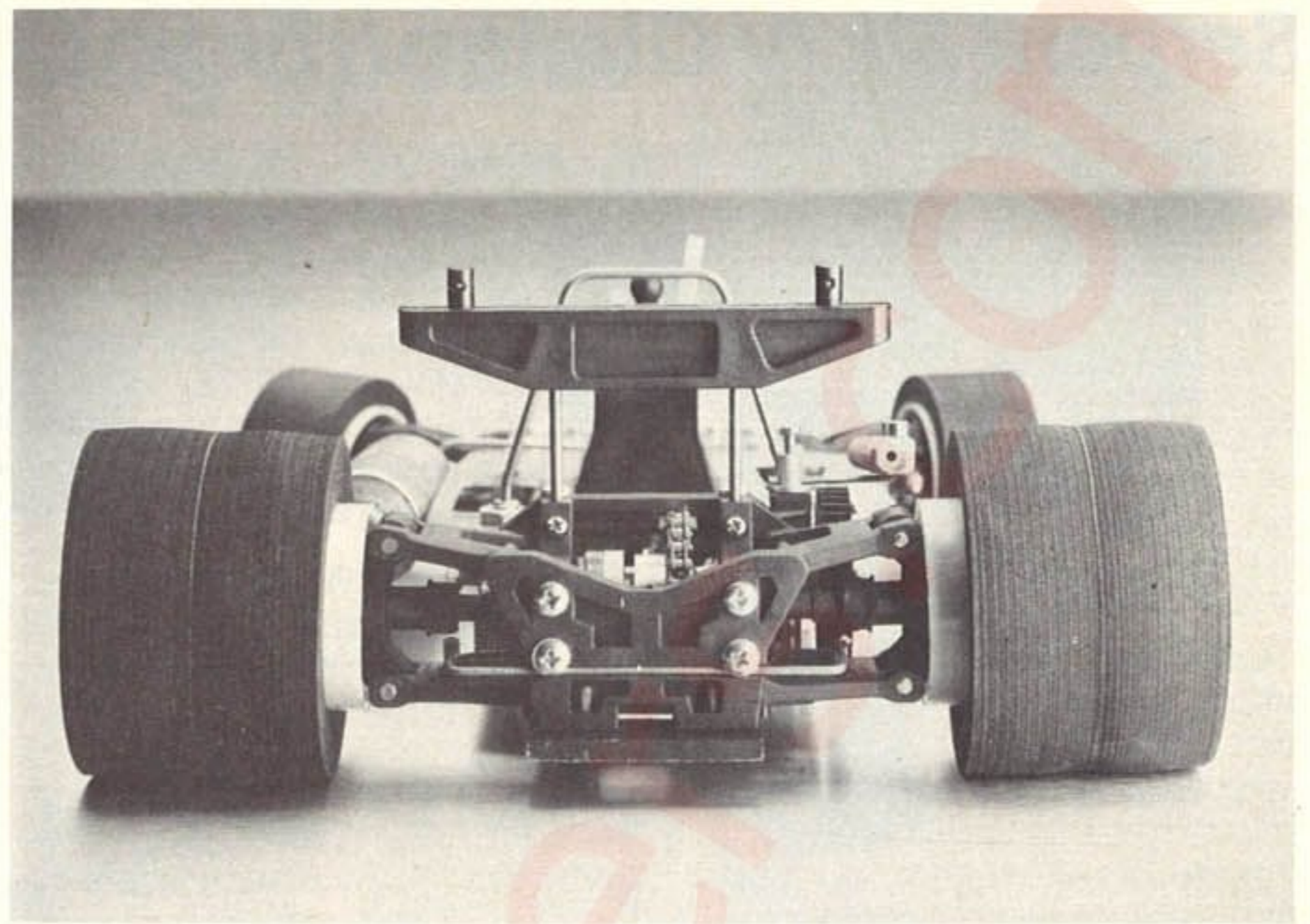
nen. Vom Aufbau her das Alte geblieben, sind zwei Aufnahmen für die Achswellen hinzugekommen, außerdem erfüllt nun das große Zahnrad der Kettenübertragung gleichzeitig die Aufgabe des Differentialkäfigs für das große Drucklager. Anfängliche Bedenken, da die Kugeln nur zur Hälfte abgedeckt und somit vermeintlich der Verschmutzung ausgesetzt sind, kann ich nach einem 2-stündigen Fahrttest zerstreuen. Schmutz und Staub machen dem drehenden Differential nichts aus, jedoch sollte es nicht im „Ruhezustand“ verschmutzt werden, denn dies zöge die Zerlegung und Reinigung des Differentials nach sich. Beim Zusammenbau verwendete ich nicht das empfohlene SKF LGTM-3, sondern Molykote BR 2 plus. Dieses Fett ist hochdruckfest bis zu Temperaturen von 130°C, kurzzeitig sogar bis 150°C, und somit den Beanspruchungen voll gewachsen. Im Normalfall sollte sich das Differential überhaupt nicht erwärmen, da dies ja eine Umsetzung der Antriebsenergie in Wärmeenergie bedeutet.

Erfreulich ist, daß der Baukasten auch ein Resonanzrohr, sowie den Spoilerdraht mit zwei Spoilerhaltern und einen Karosseriehalter beinhaltet. Aufgrund der Gegebenheiten der Hinterachseinheit ist jedoch die gleichzeitige Verwendung von Spoiler- und Karosseriehalter nicht möglich, da nur zwei Bohrungen nebst Schrauben zur Sicherung vorhanden sind. Hier kann man sicherlich auf die Lösung des Problems durch das Serpent-Werksteam, daß den Quattro im Serienzustand fahren soll gespannt sein.

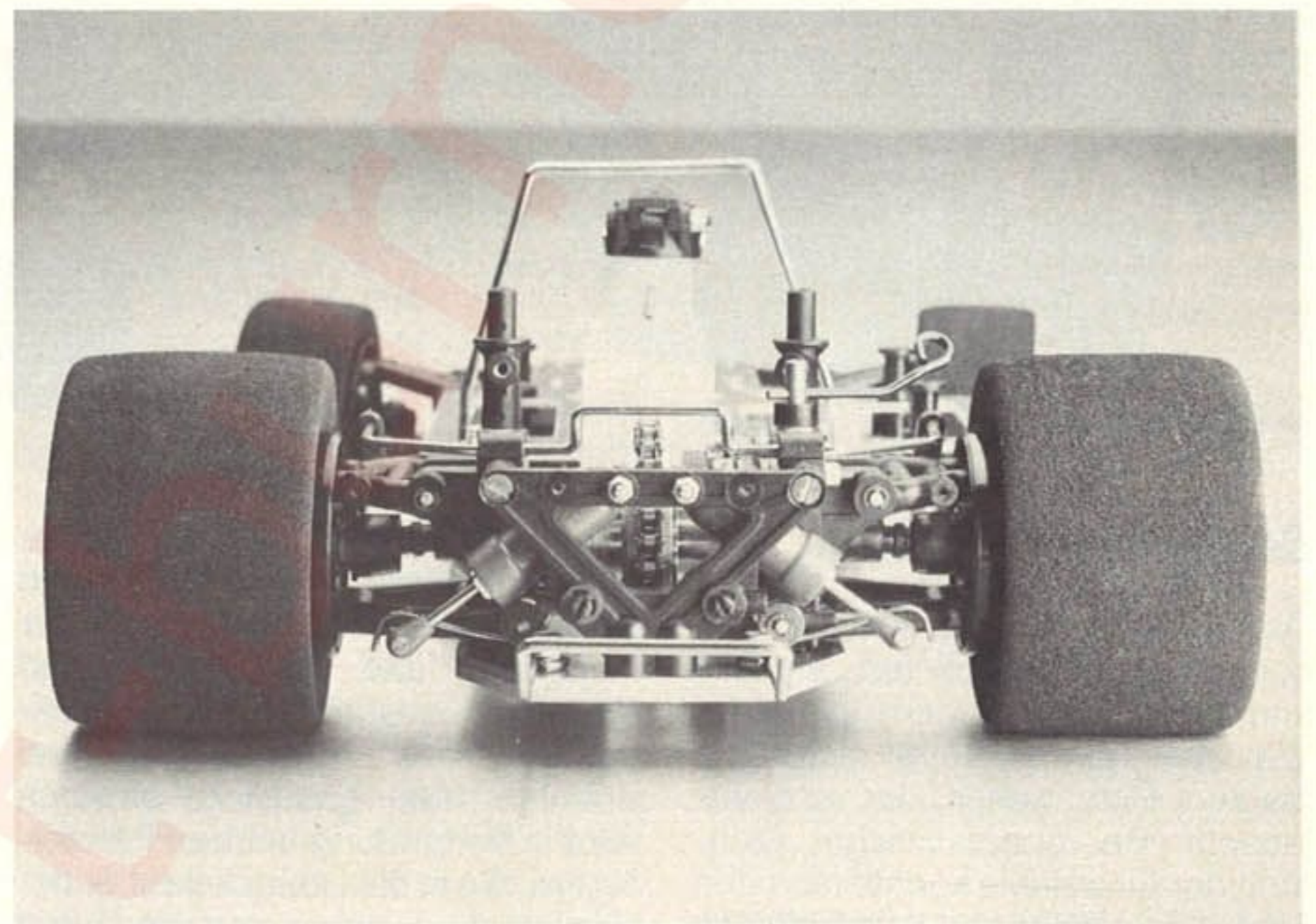
Nach dieser Beschreibung einzelner Bauteile nun zum fahrfertigen Modell. Beim Fahrttest verwendete ich einen Picco-Motor mit Picco-Schiebevergaser. Der Einbau war problemlos und mit Sicherheit ist auch dieser Serpent wieder ein Auto, in dem viele verschiedene Motorenfabrikate eingesetzt werden können.

Die Kettenübertragung ist sehr leichtgängig, da vollständig kugellagert, zudem fluchten die Wellen der Antriebseinheit allesamt ausgezeichnet in den Lagern. Powerverluste gegenüber den herkömmlichen Modellen dürften sich in Grenzen halten.

Die Bremse zieht sehr stark, da die Bremswirkung über die Kettenübertragung untersetzt wird, sich



Die Hinterachse vom Quattro



Die Hinterachse vom Columbia

also verstärkt, worunter die Dosierbarkeit leidet. Daher ist hier die Anlenkung über eine Feder erforderlich. Die Bremsscheiben sind zu dick, und es ist ratsam, diese auf Schmiegepapier, daß auf eine Glasplatte oder einen Spiegel gelegt wird, abzuziehen.

Sowohl die vorderen als auch die hinteren Federn können mittels Imbusmatten abgestimmt werden. Für die vorderen Felgen geschieht dies durch die nicht versenkten Bohrungen im Chassisvorderteil, durch die die Imbusmatten in den Vorderachsträger geschraubt werden, dadurch das abgewinkelte Ende der Feder nach oben drücken und somit die Feder spannen.

Zur Abstimmung der hinteren Federung befinden sich im hinteren unteren Dreieckslenker zwei Bohrungen. Die hintere dient der Aufnahme der Stabilisatorhalterung, in die vordere ragt von oben das abgewinkelte Ende der Feder und von unten wird diese mittels Imbusmatten gespannt.

Weiterhin besteht die Möglichkeit das Fahrzeug durch Veränderung des Nachlaufwinkels der Vorderachse abzustimmen. Hierzu müssen die vier Unterlegscheiben pro Dreieckslenker, die gemeinsam mit den oberen Dreieckslenkern auf die Lagerstifte geschoben werden, vor oder hinter, oder vor und hinter, je nach gewünschtem Nachlaufwin-

kel, plaziert werden. Dadurch werden Nachlaufwinkel von 8-12° ermöglicht. Durch dieses System ist stets ein gleicher Nachlaufwinkel der linken und rechten Radaufhängung gewährleistet. Noch ein Hinweis: Die Dreieckslenker gehen recht stramm auf die Haltestifte. Dies sollte bei den verstellbaren Dreieckslenkern nicht der Fall sein, da es den Fahrer, falls eine Nachlaufverstellung gewünscht ist, vor erhebliche Probleme stellt. Ist hingegen für Leichtgängigkeit gesorgt, z. B. durch behutsames Aufweiten der Bohrung des Dreieckslenkers mit einer runden Schlüsselfeile, so kann man nach Lösen der den Dreieckslenker fixierenden Imbusmutter den Haltestift herausdrücken und die Unterlegscheiben wie gewünscht plazieren.

Bei der Fahrerprobung betrug der Nachlaufwinkel der Vorderachse 8°. Damit war das Fahrzeug anfangs gut beherrschbar, nachdem jedoch die Federung leichtgängiger wurde, und somit der Griff der Vorderachse stärker, ergab sich ein hektisches Fahrverhalten. Besser ist, man fährt Anfangs mit einem Nachlaufwinkel von 10-12°.

Ein unangenehmer Effekt der Einzelradaufhängung zeigte sich sehr deutlich. Beim Beschleunigen knickt die hintere Federung des Serpent ein, während das Chassisvorderteil „aus den Federn“ geht. Dadurch entsteht ein positiver Anstellwinkel, wodurch einerseits durch die Gewichtsverlagerung und andererseits durch den Luftdruck unter dem Chassis die Vorderachse stark entlastet wird. Lenkt man nun nach einer langen Geraden in eine schnell zu fahrende Kurve ein, so muß das Fahrzeug erst stark heruntergebremst werden, um wieder genügend „Griff“ zu haben. Jedoch ließe sich dieses Manko recht einfach beseitigen. Über den vorderen Stabilisator könnte man mittels einer an der Radioplatte montierten Halterung eine Schraube befestigen, die über den Stabilisator das „Ausfedern“ der Vorderachse begrenzt.

Insgesamt kann man die Fahrleistungen des gefederten Serpent als gut bezeichnen. Wie bei jedem Fahrzeug wird letztendlich der Fahrer durch Abstimmung auf seinen persönlichen Fahrstil maßgeblichen Anteil an möglichen Erfolgen haben. Aber trotz Allradfederung ist das Fahrverhalten „Markentypisch“ geblieben.

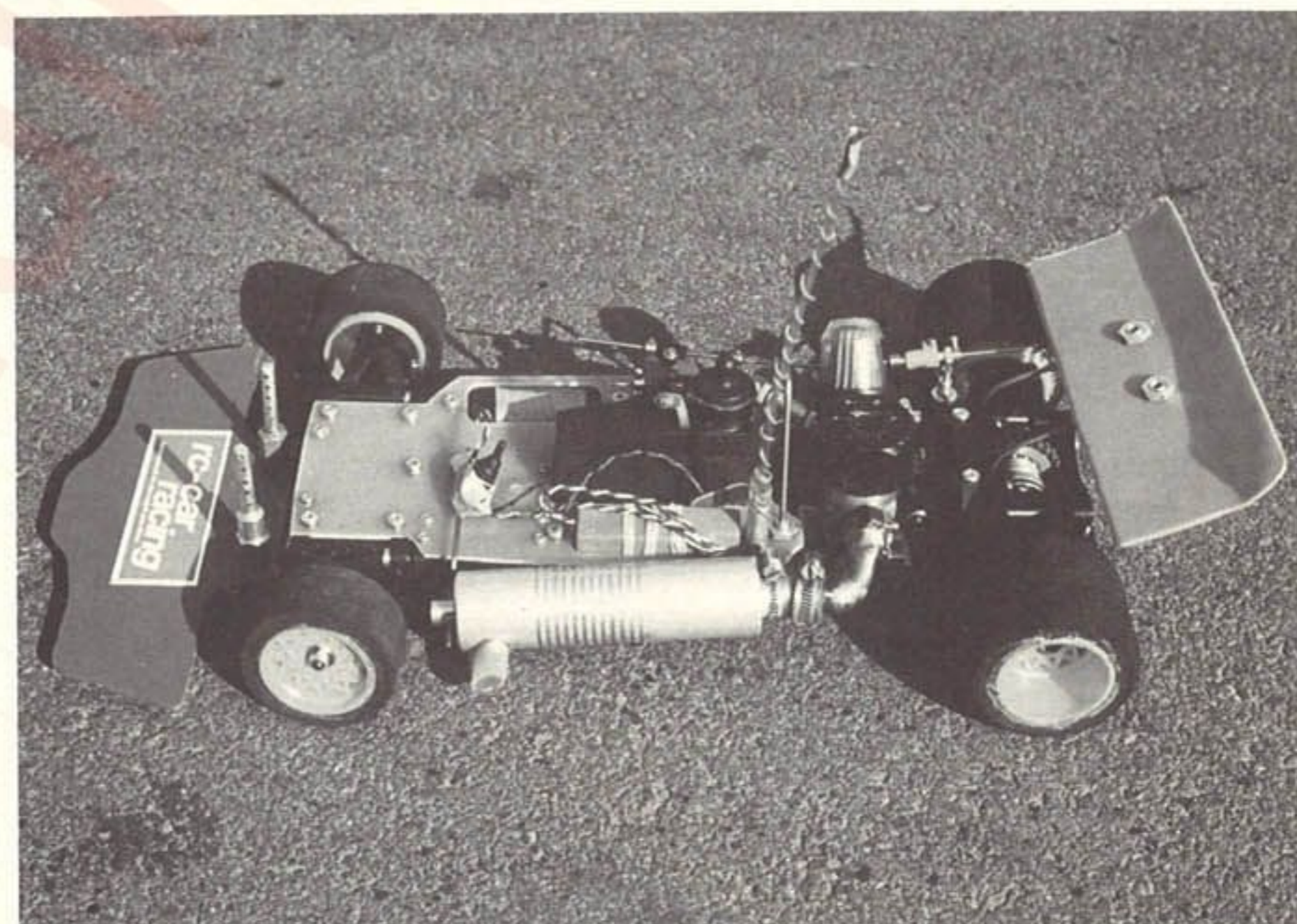
K.-P. Tebbe



Die Einzelteile vom Quattro

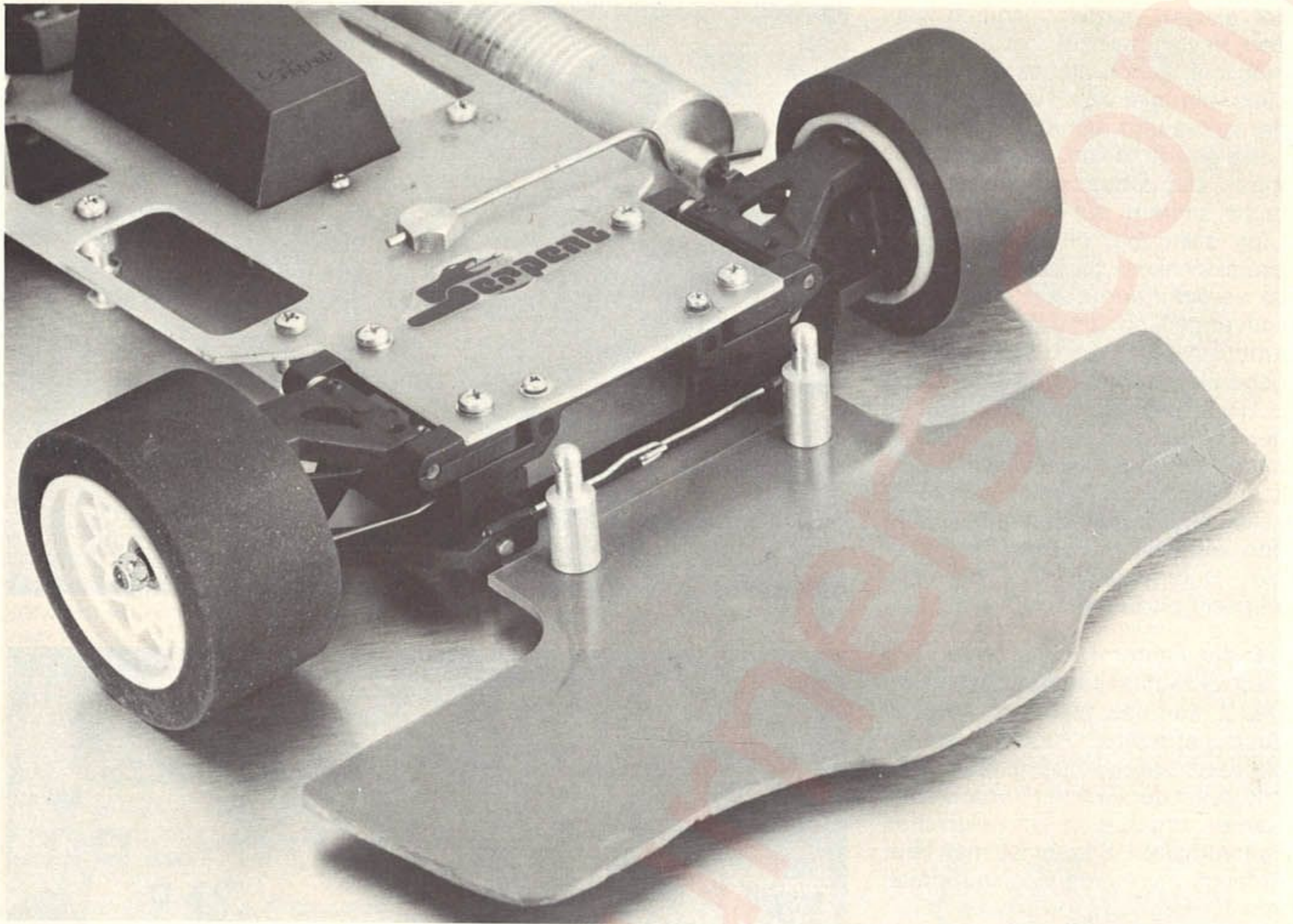


Die Einzelteile vom Columbia

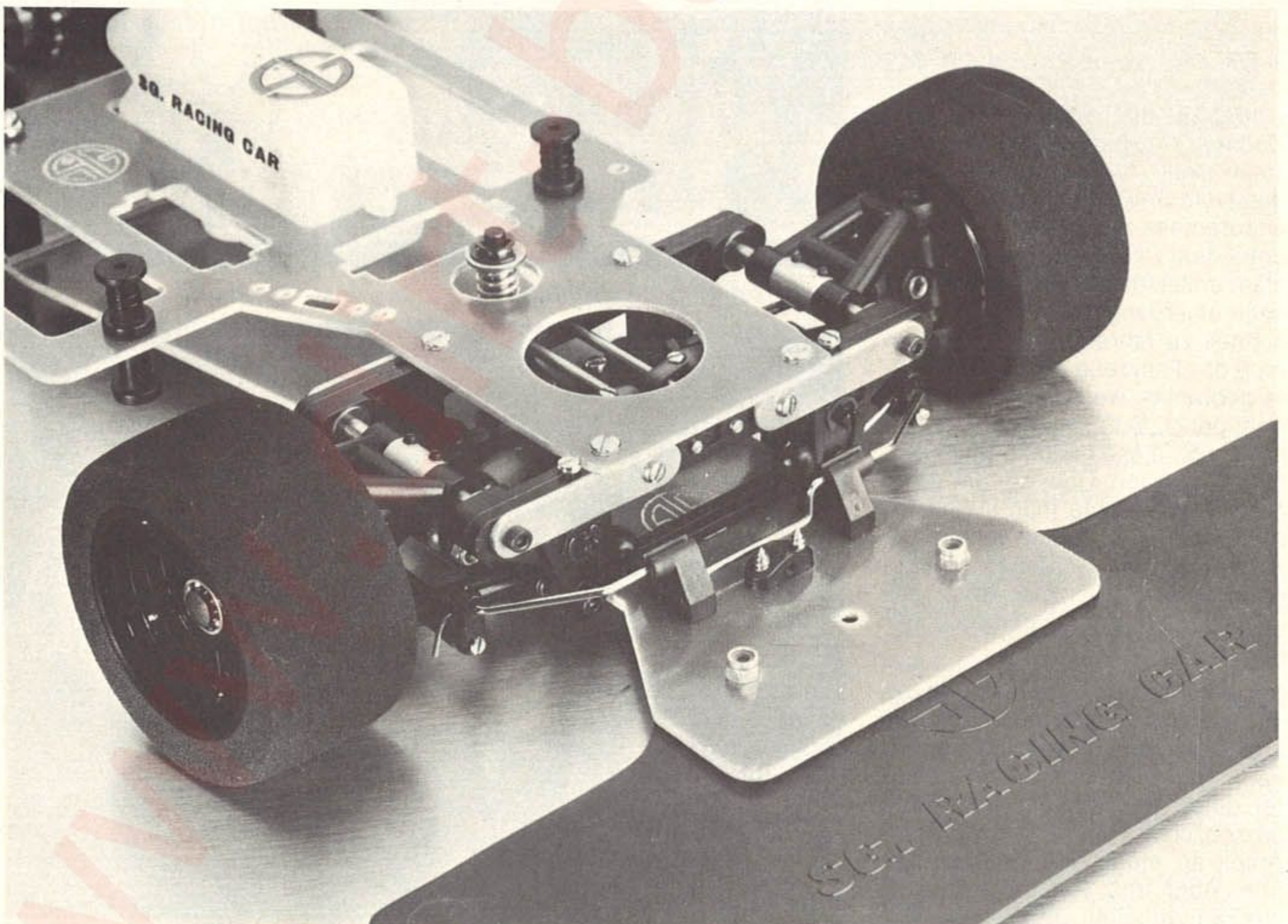


Der fahrfertige Quattro

Fotos: rc-car racing

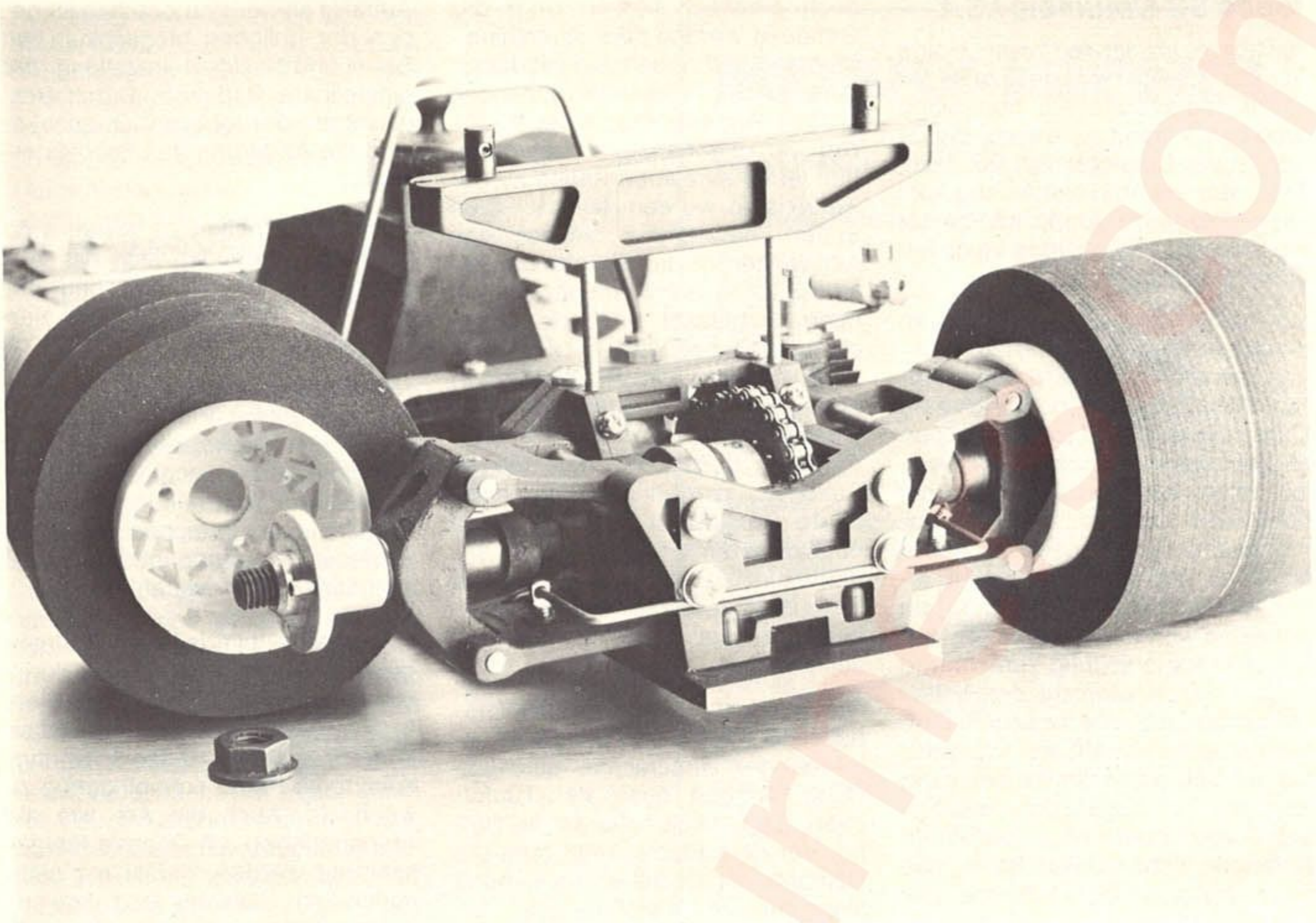


Die Vorderachse vom Quattro

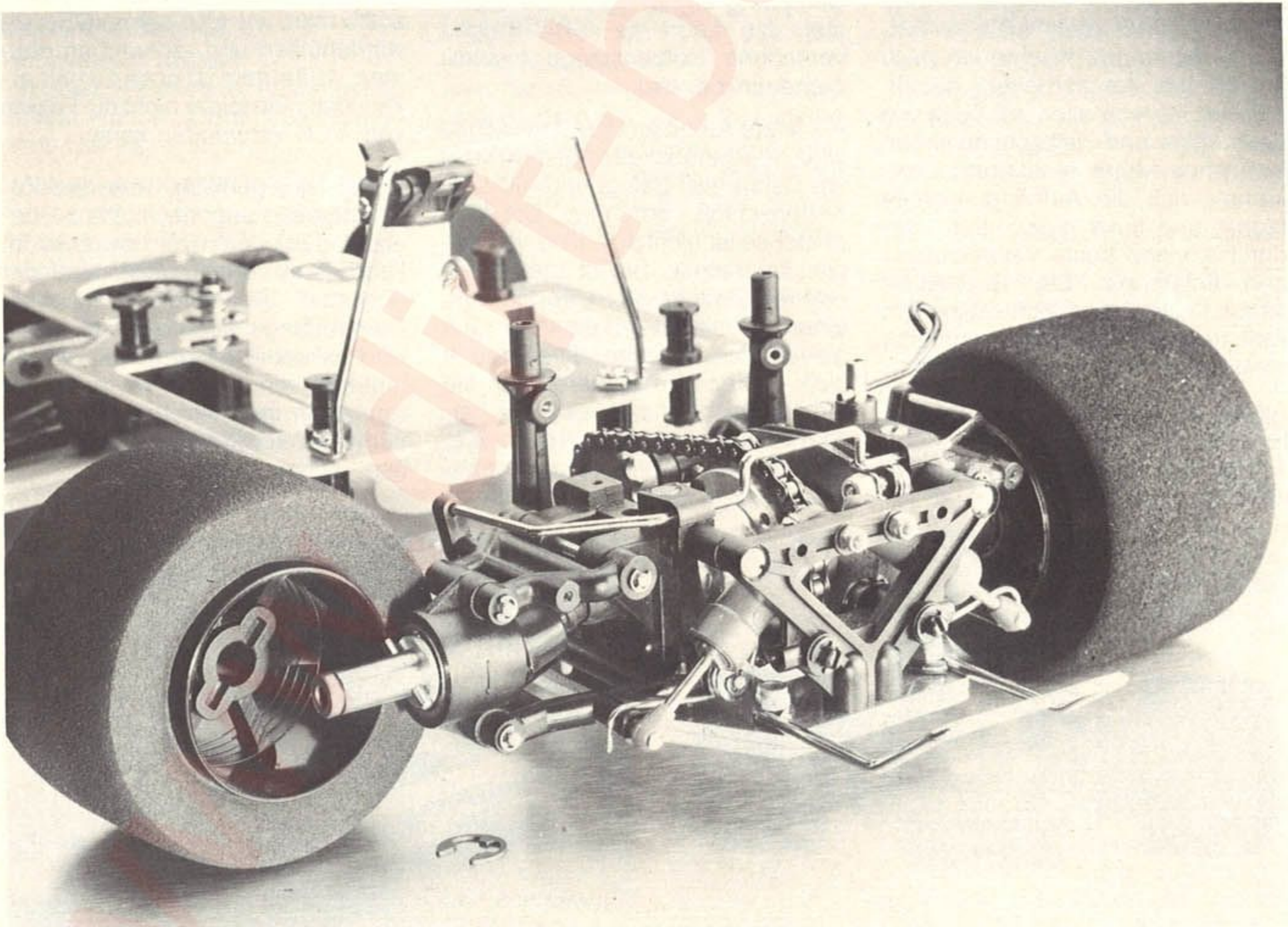


Die Vorderachse vom Columbia

Fotos: Nowack



Quattro



Columbia

### robbe SG Columbia I.S.4

Nachdem im letzten Jahr einige RC-Car Hersteller einzelradaufgehängte Fahrzeuge auf den Markt brachten, kommt zu Anfang dieser Saison der Columbia von SG dazu. Trotzdem das Auto erst Anfang April ausgeliefert wird, konnte ich von der Fa. Sonnen in Düsseldorf vorab ein Exemplar bekommen.

Ich machte mich auch sogleich an die Arbeit. Das erste was ich zu sehen bekam, war eine größere Anzahl Plastiktüten, in denen sich eine Unmenge an Teilen und Schrauben zu befinden schien. Im Geiste sah ich mich schon Nächtelang mit hochrotem Kopf das Auto zusammenbauen. Aber nach näherem Hinsehen stellte ich fest, daß in jeder Tüte eine komplette Baugruppe enthalten war. Ich legte mir die beiliegende Bauanleitung zurecht und begann mit der Montage der Hinterradaufhängung. Wie sich am Schluß herausstellte, benötigte ich dafür die meiste Zeit. In der Bauanleitung ist jedes Teil abgebildet. Aus diesem Grund dürfte es selbst einem Anfänger nicht schwer fallen, das Auto ohne große Probleme zusammenzubauen.

Die Aufhängungsteile sind aus gespritzten Kunststoff hergestellt und machen einen recht stabilen Eindruck. Allerdings machte ich mich auf einige Nacharbeiten gefaßt. Aber nichts von alledem. Teile wie Querlenker und Halbachsen ließen sich ohne Mühe montieren. Dazu kommt, daß die Aufhängungsteile rechts und links gleich sind. Dadurch können keine Verwechslungen entstehen. Die Querlenker werden durch Federstahlstäbe am Aufhängungsbock befestigt und mit zwei Sprengringen gesichert.

Als nächstes nahm ich mir das Differential vor. Das Gehäuse mit den 4 Kegelrädern besteht wie beim Futura VCS aus einem Stück, ist je-

doch erheblich kürzer. Über das Gehäuse werden zwei Aluminiumbüchsen geschoben und mit dem in der Mitte des Differentials sitzenden großen Antriebsritzel verschraubt. Um die unabhängigen Bewegungen jedes einzelnen Rades zu gewährleisten, werden zwei nach allen Seiten bewegliche sechseckige Achswellen in das Differential gesteckt, die in ihrer Form etwa einem Fahrradschlüssel, auch als „Knochen“ bekannt, ähneln. Zur Radseite münden die Achswellen in zwei kurze runde Stahlwellen, die gleichzeitig als Antrieb und Radbefestigung dienen. Für den nötigen Rundlauf sorgen großdimensionierte Kugellager. Danach wird noch die Bremsscheibe auf den angefrästen Vierkant am Differential geschoben, und die komplette Einheit auf das Epoxychassis geschraubt.

Nun werden die aus Federstahl gebogenen Federn und der Stabilisator an der Hinterachse befestigt. Dann kommen, quasi als i-Tüpfelchen, die Stoßdämpfer an die Reihe. Vor dem Einbau muß man die Dämpfer mit Öl füllen. Es handelt sich um Einrohrstoßdämpfer, jedoch sind sie nicht mit Gasdruckstoßdämpfern zu verwechseln. Die Dämpfung erfolgt durch ein Ölpolster, das durch die mit O-Ringen versehene Kolbenstange zusammengedrückt wird.

Als letzte Arbeit an der Hinterachse wird die Antriebskette auf das Ritzel am Differential gelegt und mit dem Kettenschloß verbunden. Die Vorderachse ist nicht so aufwendig wie die Hinterachse. Sie ist aber ebenfalls mit Stoßdämpfern, Federn und einem Stabilisator versehen. Ich glaube, ich brauche darauf auch nicht näher einzugehen. Wer die hintere Aufhängung geschafft hat, ist mit Sicherheit auch in der Lage, die vordere Aufhängung zu montieren.

Auffällig an der Vorderachse ist neben der üblichen Möglichkeit von Spur- und NachlaufEinstellung, der einstellbare Radsturz. Durch Verschieben der oberen Querlenker wird die Änderung des Sturzes erreicht.

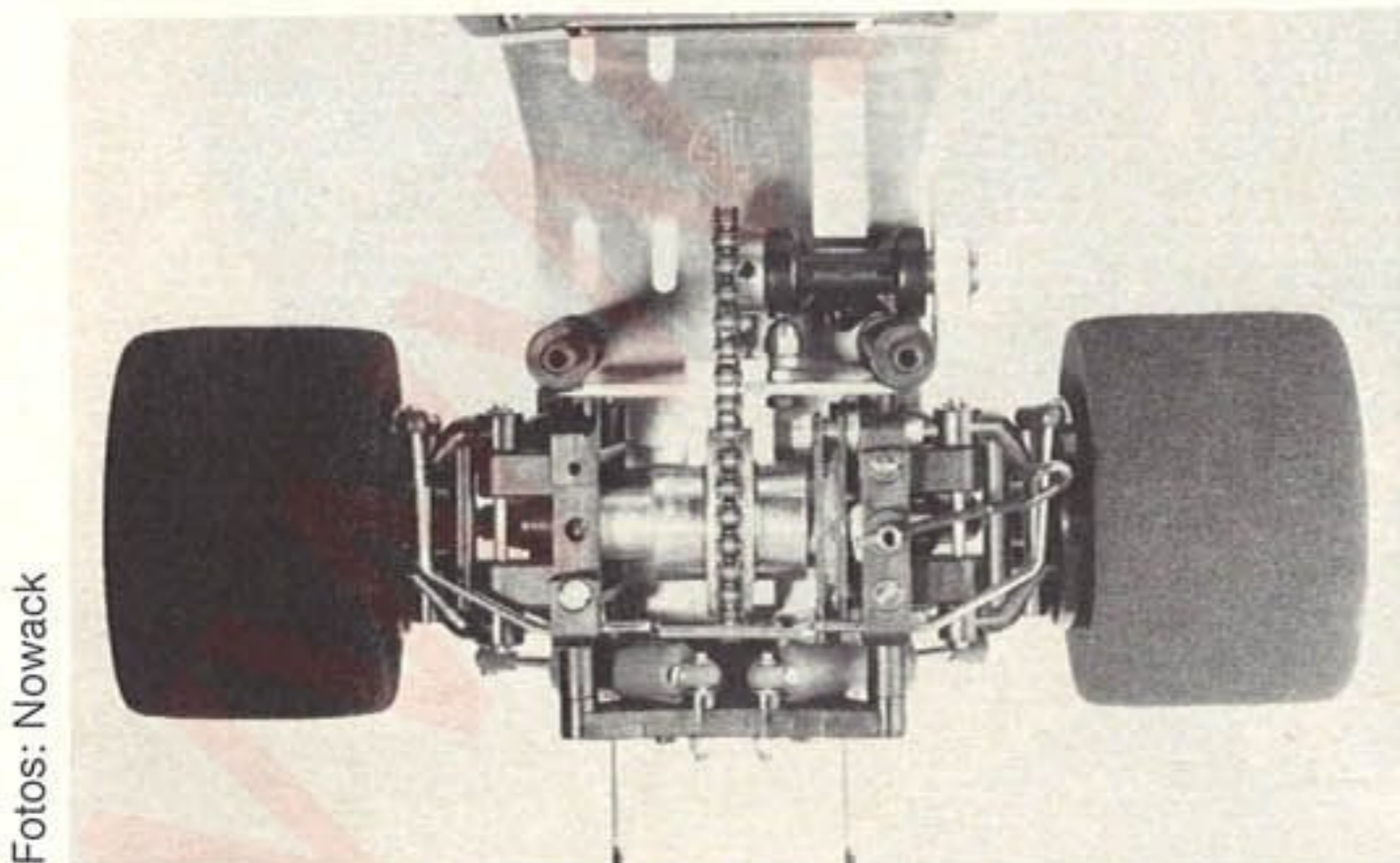
Nach den Arbeiten an Vorder- und Hinterachse erledigt sich das Anbringen der Radioplatte und der sonstigen Teile wie Spoilerhalter etc. fast von selbst.

Der Vollständigkeit halber möchte ich noch einige Punkte aufzählen, die mir besonders aufgefallen sind. Angenehm überrascht war ich über die saubere Verarbeitung des doch ziemlich umfangreichen Materials. In dieser Beziehung ist das bei SG allerdings nichts Neues.

Nicht sehr gut finde ich die Befestigung der Hinterräder, die nur durch einen Sprengring gehalten werden. In der Hektik eines Rennens hat sicherlich mancher Helfer Schwierigkeiten, die Räder schnell genug zu wechseln. Auch die Art, wie die Aufhängungen am Chassis festgeschraubt werden, gefällt mir nicht sonderlich. Statt der jetzt verwendeten Blechschrauben, die nach mehrmaligen Festziehen durch größere ersetzt werden müssen, sollte man, wie z.B. beim VCS, Gewindehülsen und -schrauben nehmen. Außerdem ist noch zu bemerken, daß man leider nicht die Felgen vom VCS verwenden kann.

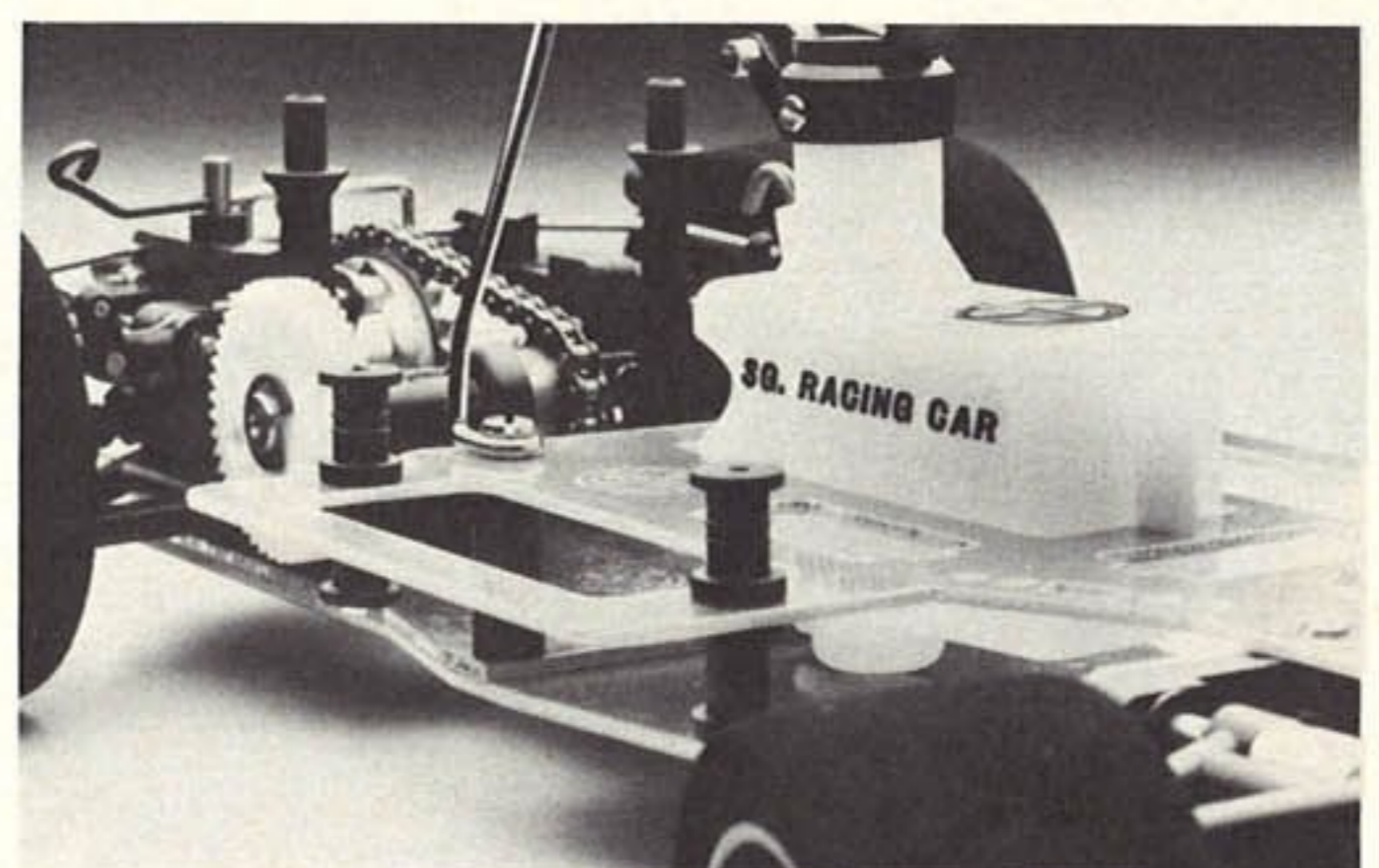
Sonst ist eigentlich, was den Zusammenbau angeht, nichts zu beanstanden. Wie sich das Auto im Fahrbetrieb verhält, wird in einer der nächsten Ausgaben behandelt. Dem Anfänger als auch dem „Profi“ wird es sicherlich sehr viel Freude bereiten, ein solches Auto zu fahren, denn im Einstellen und Fahrverhalten kommt es einem „Großen“ schon ziemlich nahe.

R. Mertens



Fotos: Nowack

Die Hinterachse vom Columbia



Ausbuchtung am Tank für das Gasgestänge



Auf dieser Seite befinden sich nun allerlei kleine Anzeigen und Berichte, die später, wenn RC-CAR RACING richtig angelaufen ist, natürlich getrennt werden.

So wird eine Informationsseite für Team-Änderungen und Neue Teams eingeführt werden. Auch die Privaten Kleinanzeigen erhalten eine eigene Seite, ebenso die Leserbriefe, von denen wir hoffentlich eine ganze Menge bekommen. Und das hoffen wir nicht nur im Hinblick auf positive oder negative Meinung über unsere Zeitschrift, sondern auch, um Anregungen für alle und Diskussionsgrundlagen zu bekommen.

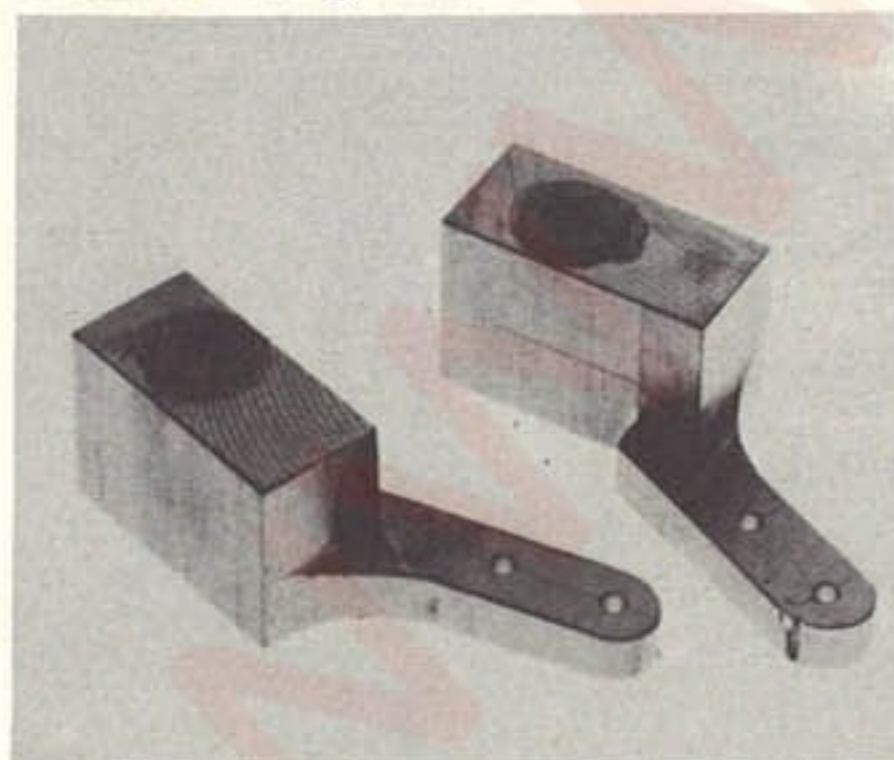
Beim Sonderzubehör werden Spezialteile von Händlern vorgestellt. Diese Rubrik steht allen Händlern offen, allerdings sollte es sich bei den vorgestellten Teilen wirklich nur um, in begrenzten Stückzahlen hergestellte, Sonderzubehöerteile handeln, die es nicht überall zu kaufen gibt. RC-CAR RACING übernimmt dabei für die Richtigkeit der in den Artikeln aufgeführten Information keine Garantie, und enthält sich auch jeglicher Stellungnahme. Wir behalten uns allerdings vor, in bestimmten Fällen eine Veröffentlichung abzulehnen.

### Sonderzubehör

Hobbythek / Krefeld  
Variabler Karosserie Abstandhalter aus Alu mit „Gummifuß“ Stückpreis DM 12,-

Hobbythek / Krefeld  
ht 5 extra, der absolute Modellrennwagentreibstoff. Als Basis dient hier der altbewährte, bekanntermaßen qualitativ sehr hochwertige ht 5. Durch leistungsfördernde Zusätze befähigt ht 5 extra Ihren Motor zu enormen Drehzahlen. Preis für die 5-ltr-kanne dieser „Teufelsbrühe“ DM 89,90

Modellbau Sawatzki / Bochum  
Achsschenkel aus Dural für Serpent Vorderachse 10° und 15°, in den Ausführungen 3 mm und 0 mm. Lieferbar Anfang Mai.



rc-car racing 1/82

## HOBBY-MICHEL

4100 DUISBURG 18 - WALSUM  
Friedrich-Ebert-Str. 383/385 (B8) · Telefon 02 03/47 16 11

### Beispiele unserer Leistungsfähigkeit:

Motore	DM	Kugellager	DM
Cipolla-Car .....	188,00	Lagerset f. SG-Kuppl. (4 Miniaturlager) .....	29,90
HP Gold Cup .....	160,00	Bundlager Serpent/PB .....	8,85
Super Tigre X21 SL .....	230,00	Normallager Serpent/PB .....	7,60
K + B Spezial .....	269,60	V-Achslager 5 mm für SG .....	7,40
<b>Fahrzeuge</b>		V-Achslager 4 mm für SG .....	7,40
PB - Alpha .....	699,00	V-Achslager 6 mm für Serp. ....	6,95
AMPS-Rapier m. Resorohr .....	480,00	Hinterachse SG groß geschl. ....	19,80
Robbe VCS/L .....	425,00	Hinterachse SG klein geschl. ....	11,90
Robbe Futura V .....	249,00	<b>Hinterradreifen</b>	
<b>Treibstoffe</b>		Grip 121 .....	19,90
Blue-Mix, spez. Automodelltreibstoff für Höchstleistungen mit 5%, 15% und 25% Nitromethan		Grip 151 .....	19,90
Kanne, 1 Ltr. ....	ab 9,80	Robbe-Kontakt .....	23,00
Blue-Mix Extra; noch mehr Leistung durch hochwertiges Esther-Öl, Additive und PO		Jamara 486 .....	19,50
15%, 20%, 30%, 40% Nitromethan		Jamara 489 .....	24,50
Kanne, 1 Ltr. ....	ab 9,95	Jamara 486 -Regen- .....	28,80
<b>Reso-Rohre</b>		Jaco A 20 .....	21,90
Pico-Reso-Rohr .....	39,95	Indy „H“ .....	26,00
Super Sound - Auslaß		3-Punkt .....	16,90
hinten - mit Halter .....	90,00	Spezial .....	14,00
Sabattini-Reso-Rohr .....	53,00	Spezial-Regen- .....	21,00
		<b>Vorderreifen</b>	
		Jaco-Moldet .....	18,90
		Vulkolan .....	26,40
		HI-Bite .....	19,90
		Super-Bite .....	19,90

Angebote freibleibend!

### Leserbrief

Meine Meinung!  
Alle Fahrer freuen sich auf das nächste Rennen. Ja selbst meine Frau, der Sohn und Bekannte kommen gerne. Die Rennen werden gut organisiert bis auf ein Übel, daß oft das menschliche Bedürfnis vergessen wird.

Sollte nicht jedem Veranstalter zur Auflage gemacht werden, für eine Toiletteneinrichtung zu sorgen? Am Beispiel Solingen sieht man, daß mit einer ca. 1m<sup>2</sup> kleinen Hütte große Wirkung preiswert erzielt werden kann.

Friedhelm Schüttler/Düsseldorf

### Vereinsmitteilungen

Neues Team N/W  
MSC Marsberg e.V.  
Ernst Jesper  
Hauptstr. 9  
3538 Marsberg  
Tel 02992/25 14

Neues Team N/W  
Modellbau-Cross-Car-Club  
Essen  
Armin Bauer  
Nordschleswigstr. 54  
4300 Essen  
Tel. 0201/225096

### Private Kleinanzeigen

Verkaufe Serpent Pro mit K&B, Cipolla-Schieber, Black-Fire Reso, div. Ersatzteile, nur kompl. VB 380,- DM, Tel. 02135/81351 ab 19.00 Uhr, 41 DU 14, Oberfeld 20, R. Renz.

Verkaufe Serpent Quattro mit OS MAX, Krümmer, HS-Lager, neu aufgebaut, Picco-Schieber, Testfahrzeug, VB 720,- DM, Tel. 02134/51902 ab 17.00 Uhr, K.-P. Tebbe, Fr.-Hebbel-Str. 27, 4220 Dinslaken.

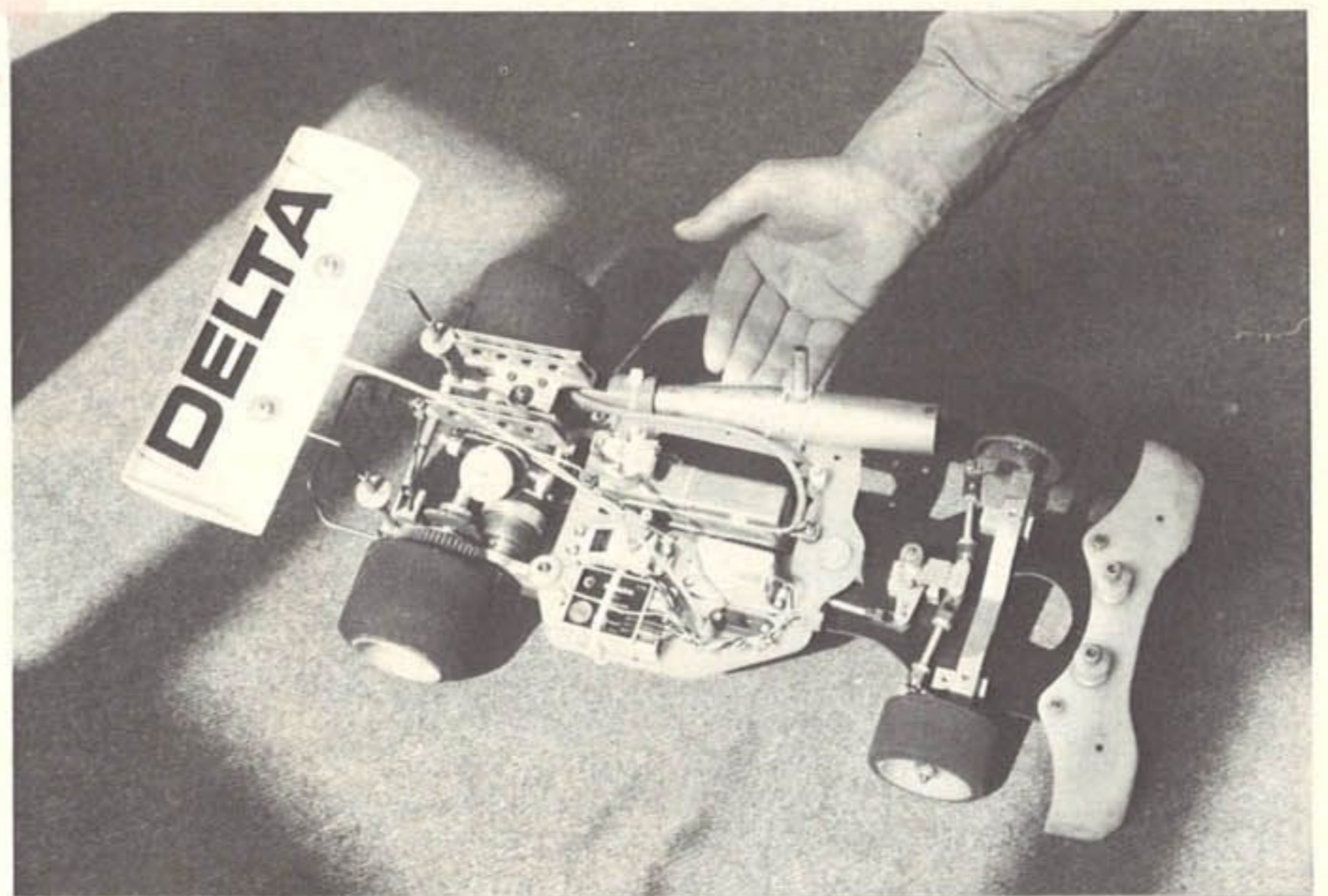
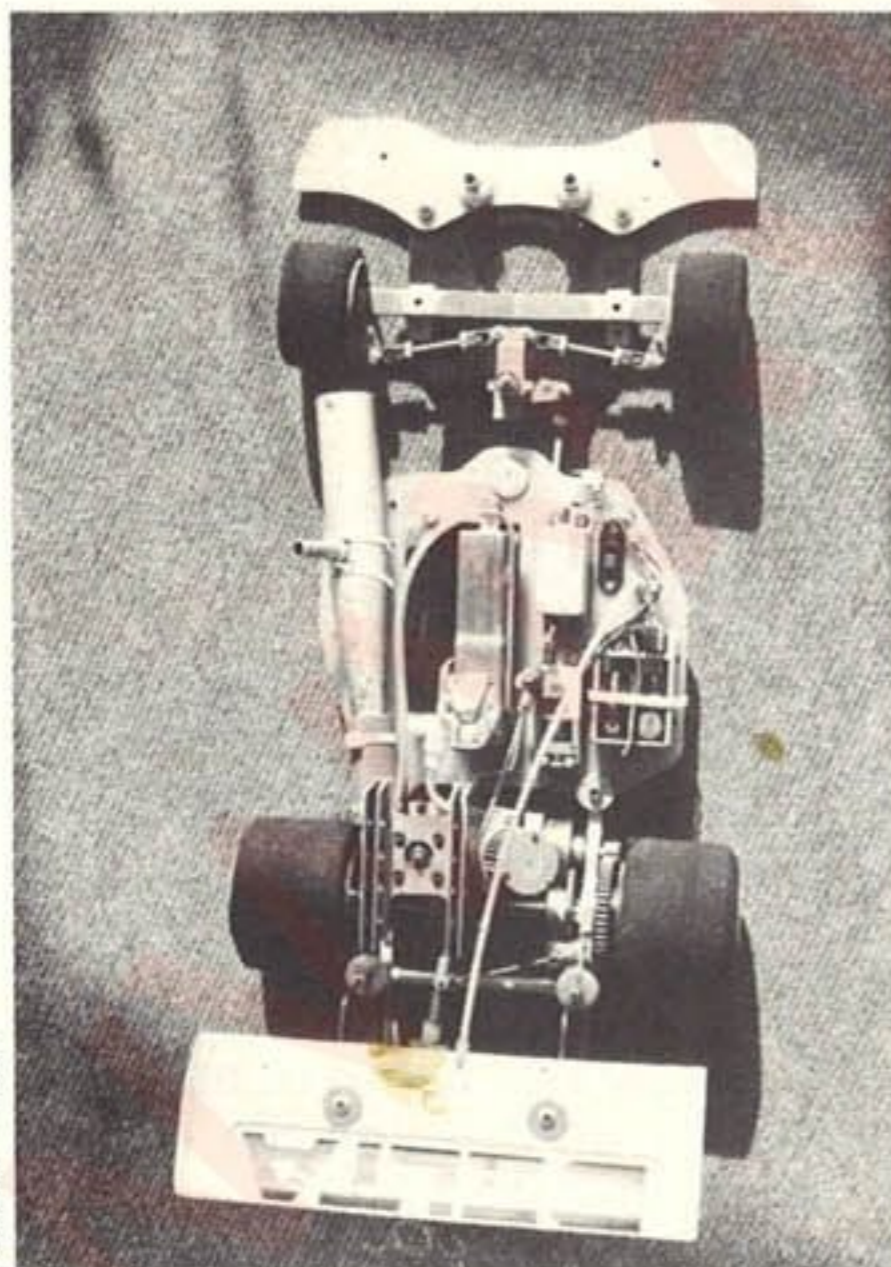
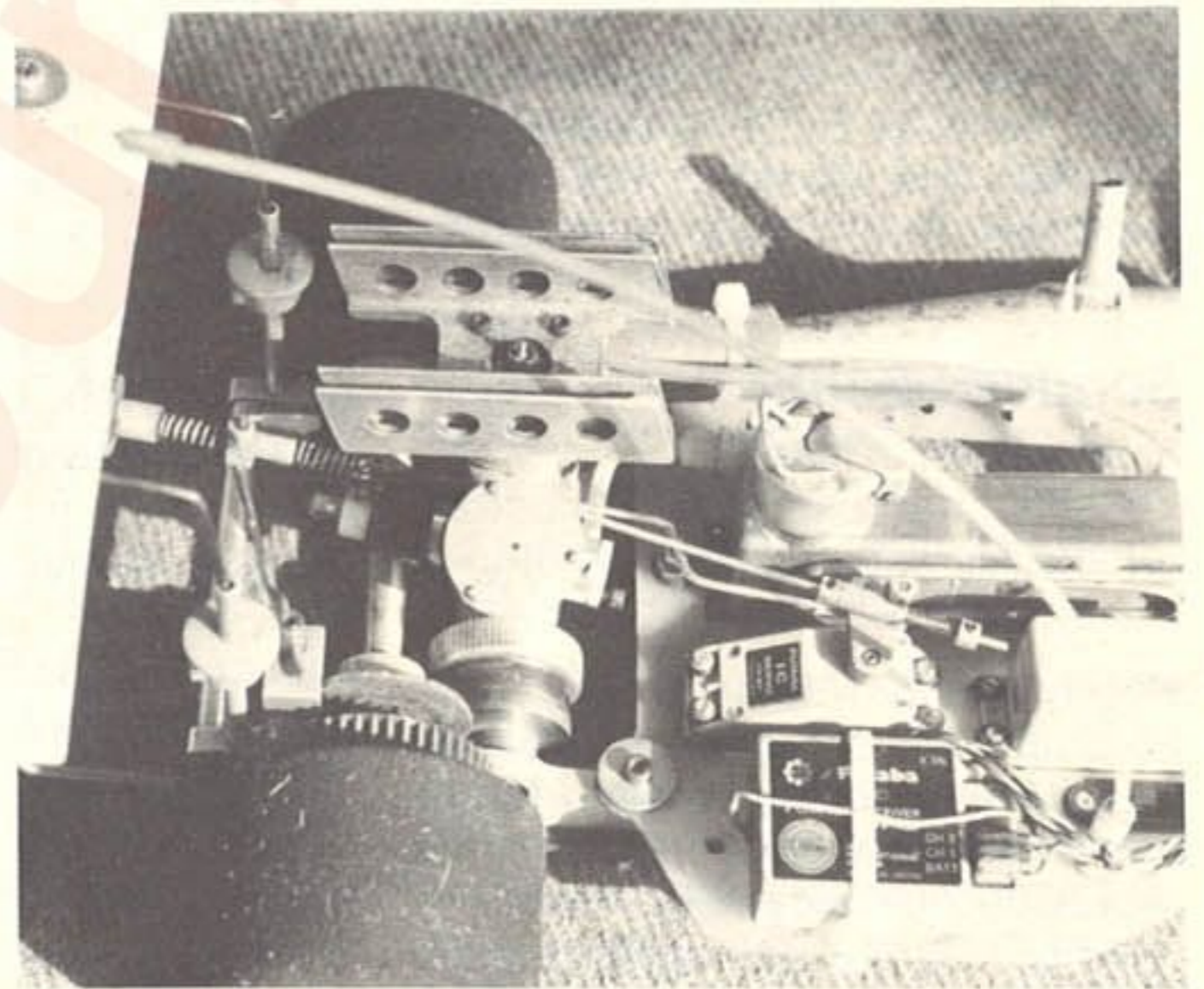
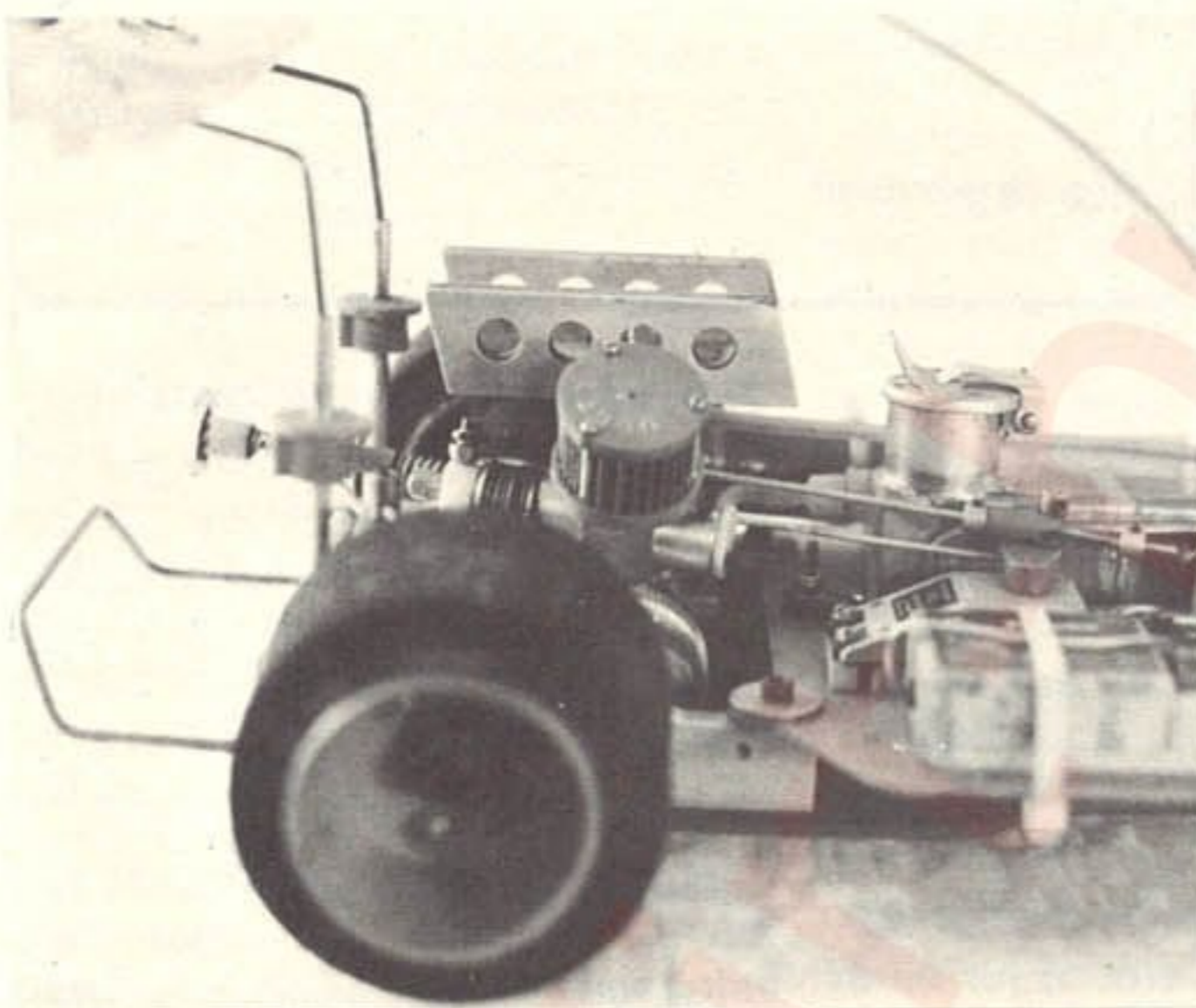
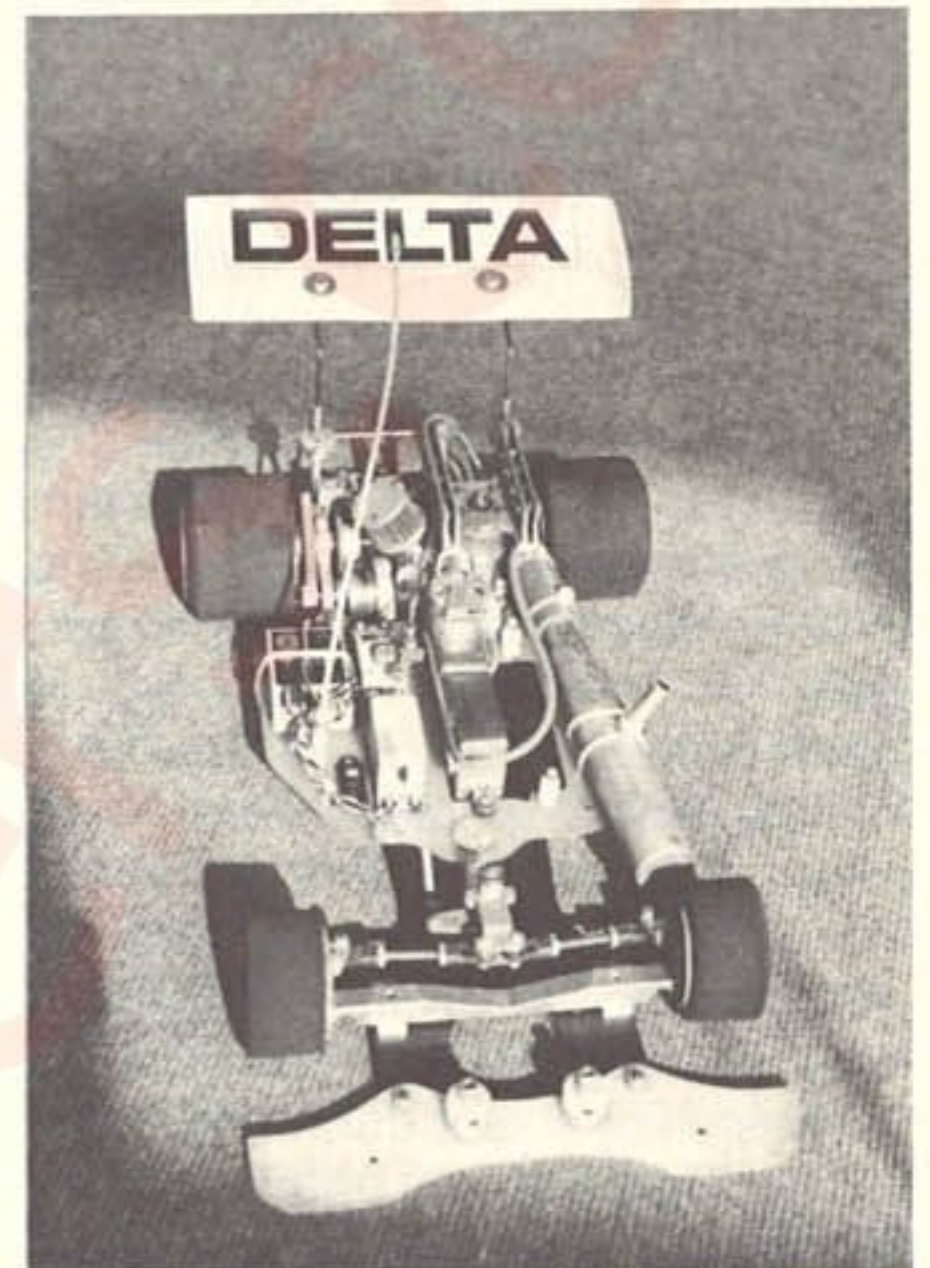
Verkaufe kompl. Rennstall PB 9 mit Enya 21, robbe race 3, Startbox, Zubehör, DM 850,-, J. Weber, Hagbuttenweg 134, 4000 Düsseldorf 1, Tel. 0211/7331305.

### Gewerbliche Anzeige

Zur Zeit wieder einige gebrauchte Super-Pros preisgünstig zu verkaufen, da viele Fahrer auf Quattro umgestiegen sind! Rufen Sie uns an unter Tel. 06121/422864. Serpent Modell Import 62 Wiesbaden.

# Weltmeister 1981: Delta Super J

Bildbericht über das Originalauto von Weltmeister Arturo Carbonell/USA



Fotos: HDN



**Aufkleben von Reifen**

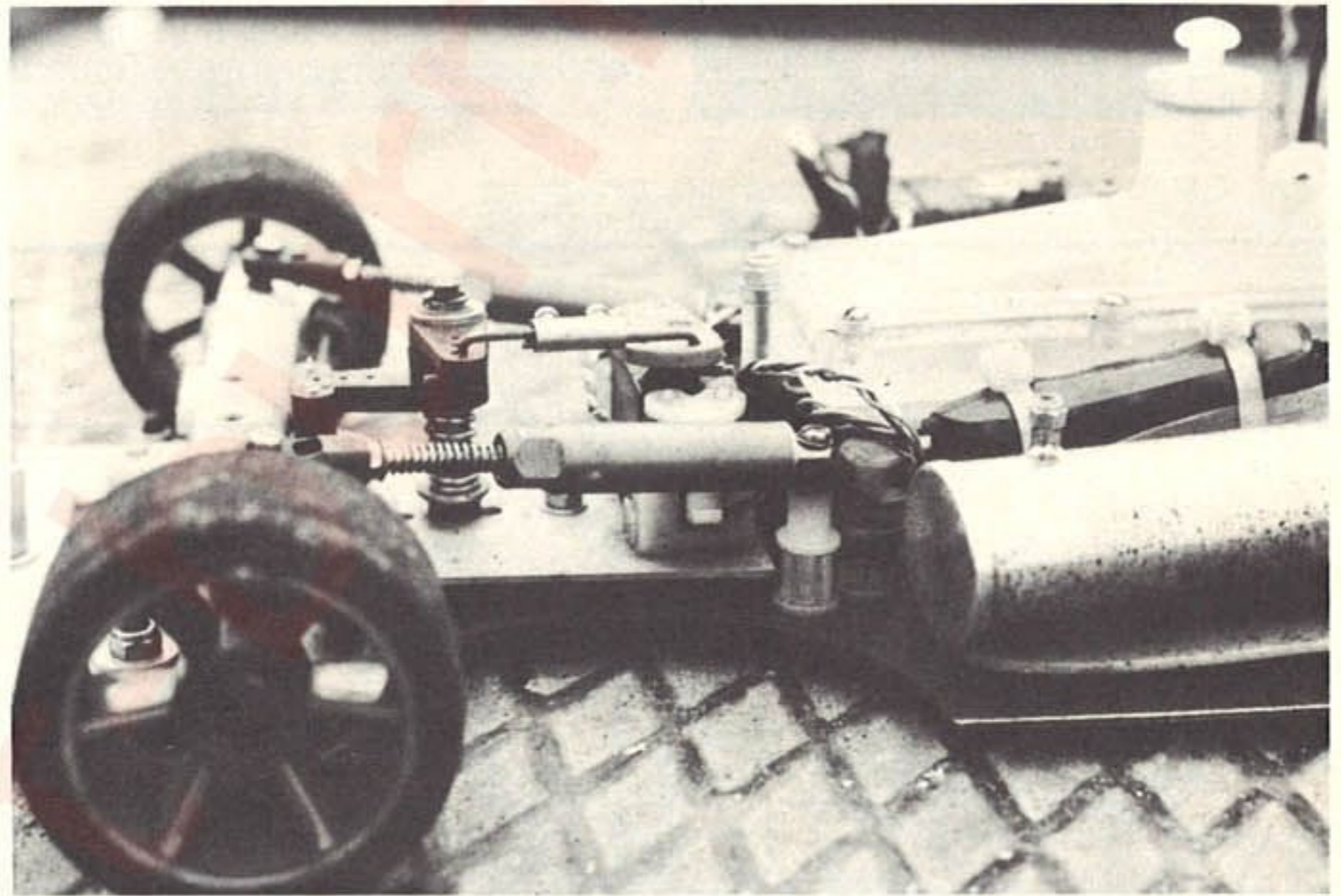
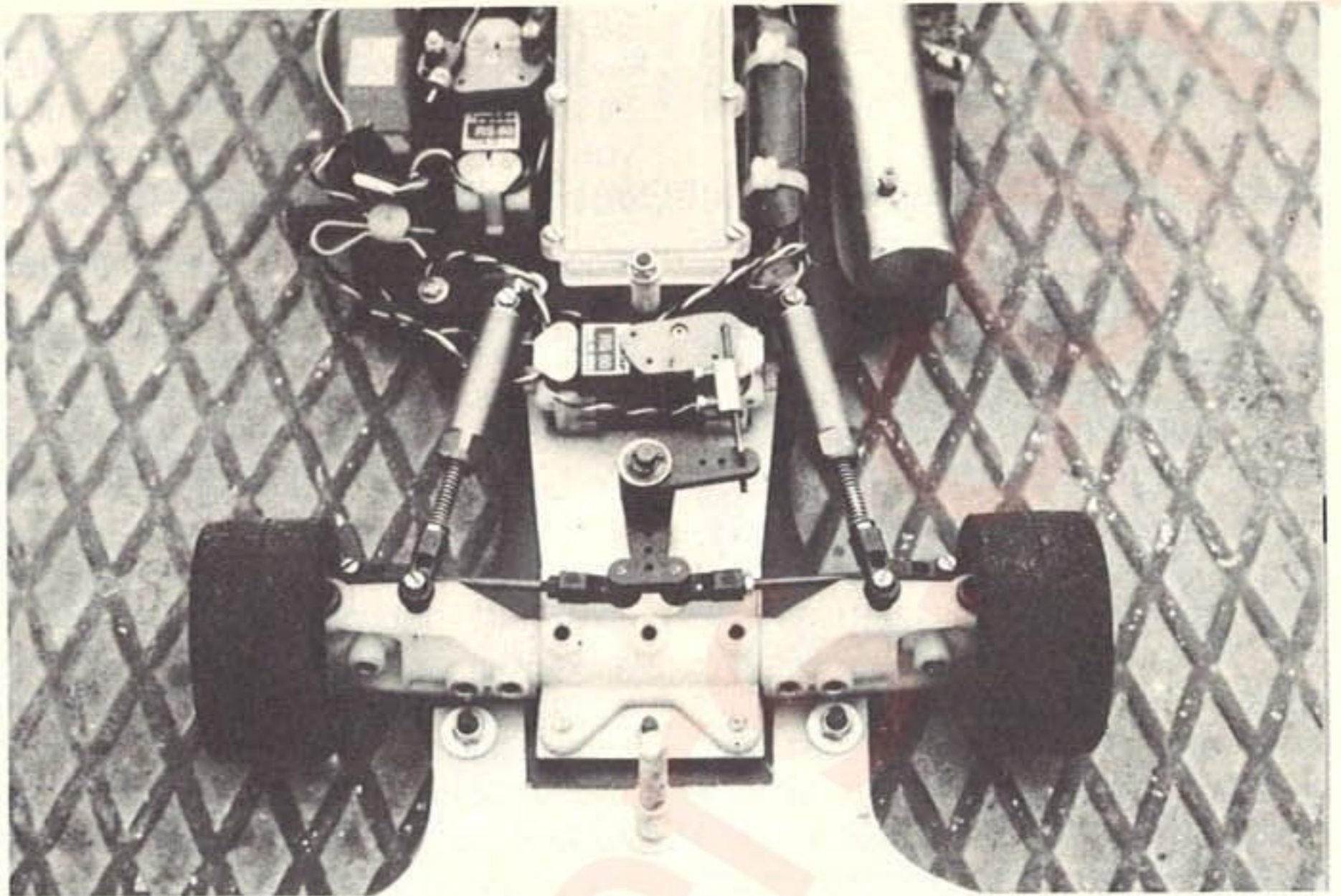
Ob mit Pattex, Uhu, Sekundenkleber, Profilmummikleber oder sonstigen Klebern Reifen geklebt werden, über diese „Drecksarbeit“ wird immer wieder und immer noch geschimpft. Leider gibt es bis heute keine Patentlösung die Pneus ohne Mühe und vor allem ohne verklebte Finger aufzukleben. Sieht man sich jedoch alle in den Fachgeschäften angebotenen Hilfsmittel an, so kann man sich doch die Arbeit erleichtern.

Fangen wir bei den Felgen an. Entweder man rauht sie an der Oberfläche gut an, oder klebt sie mit einem Gewebepband ab. Bei der letzteren Möglichkeit sollten zum sicheren Verkleben der Ränder jedoch 4-5 mm freigelassen werden. Dazu später noch ein paar Worte.

Zum nun folgenden eigentlichen Verkleben der Räder eignet sich Terokal Profilmummikleber 2440 ganz besonders. Sie streichen die angeraute, oder mit Gewebepband abgeklebte Felge gut mit Kleber ein. Diese Felge sollte nun ca. 2 Tage stehenbleiben, damit der Kleber gut abtrocknet. Wenn nun der gewünschte Reifen geklebt werden soll, feuchtet man dessen Innenseite mit dem zum Kleber passenden Verdünner „R“ an und schiebt den Reifen über die Felge. Ein nochmaliges Einstreichen mit Kleber entfällt, da der Verdünner den auf der Felge befindlichen Kleber genügend anlost, um eine gute Verbindung zwischen Reifen und Felge herzustellen.

Bei Reifen, die zu eng sind, um sie ohne Mühe über die Felgen zu schieben, empfiehlt sich hierzu der zu den verschiedenen Felgentypen passende Kunststoffkegel, der vorher auf die Felge gesteckt wird und über den der Reifen recht einfach auf die Felge geschoben werden kann.

Nun noch einmal zu dem Gewebepband. Dieses Gewebepband auf der Felge wird Ihnen später zum Wiederverwenden der Felge große Dienste leisten. Sie brauchen dann den abgefahrenen Reifen nur durchzuschneiden, mit einem stumpfen Gegenstand das Klebepband an einer Stelle von der Felge lösen, und nun den Reifen mit Klebepband von der Felge abziehen. Es bleibt nur ein Rest Kleber auf der Felge, mit dem der Reifen an den Rändern verklebt wurde.

**Veränderung am robbe SG VCSL**

Wer einen Futura VCSL fährt, hat bestimmt schon einmal bemerkt, daß sein Chassis, sofern es das original Alu Chassis ist, im vorderen schmalen Bereich durchhängt. Dagegen kann man etwas machen.

Einige Werksfahrer haben dazu Dämpfer, die auf Druck und Zug arbeiten, montiert. Diese Dämpfer sind auf der einen Seite auf den Vorderachshälften aufgeschraubt und auf der anderen Seite auf kleinen Kunststoffböcken rechts und links neben dem Tank befestigt.

Somit wird zum einen das Durchhängen und zum anderen die Eigenschwingungen des Chassis verringert. Es gibt aber noch einen weiteren Grund, diese Dämpfer zu montieren.

Gerade der Leichtbau-SG, der ja bekanntlich keine Pendellager mehr unter der Pendelplatte montiert hat, neigt schnell zu einem versetzen der Vorderachse. Durch diese Eigenbewegung der Vorderachse wird der Geradeauslauf des Wagens beeinträchtigt. Nach Aussage von ROBBE-SG Werksfahrer Frank Ponzelar, stabilisiert sich das Auto, nach Einbau der Dämpfer, sofort nachdem die Lenkung geradeaus steht.

Noch ein Tip, falls Sie nicht wissen, wo diese Druck und Zug Dämpfer zu beschaffen sind: Schauen Sie doch mal in den Baukasten eines Off-Road Fahrzeuges. Dort werden solche Dämpfer verwendet, und man bekommt diese auch einzeln zu kaufen.

## Ausstellung in Wesel

Am 3. und 4. April 1982 veranstaltete die Modell-Flug-Gemeinschaft, der Schiffs-Modell-Club und der Auto-Modell-Club Wesel e.V. eine Modellbauausstellung im städtischen Bühnenhaus. Ziel dieser Ausstellung war, die Öffentlichkeit auf die Platzprobleme aufmerksam zu machen, da bisher keiner der 3 Vereine die Genehmigung erhalten hat, ihren Sport innerhalb der Stadtgrenzen von Wesel zu betreiben.

Neben Flug- und Schiffsmodellen waren auch viele RC-Car Modelle zu sehen, u. a. der Original Delta von Weltmeister Art Carbonell.

Außerdem war durch Gespräche, Prospekte, Filmvorführungen und eine Tombola für gute Information und Unterhaltung der Besucher gesorgt, von denen immerhin 1500 kamen. Dies verdanken die Veranstalter nicht zuletzt der örtlichen Presse, die in positiven Berichten auf die Ausstellung aufmerksam gemacht hatten.

Anm. der Red.: Dieser Bericht sollte eine Anregung für alle Vereine sein, die ähnliche Probleme haben. Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, daß wir gerne bereit sind, Veranstaltungshinweise kostenlos zu veröffentlichen. Gleichzeitig bitten wir Vereine, die ähnliche Ausstellungen veranstaltet haben, uns Ihre Erfahrungen mitzuteilen, damit wir diese gegebenenfalls an andere Vereine weiterleiten können.

### robbe SG Columbia I.S.4

Wie auf den abgebildeten Fotos zu sehen ist, haben einige Werksfahrer eine Federwegbegrenzung installiert. Um beim Beschleunigen des Wagens im vorderen Teil ein zu starkes Abheben vom Boden, also ein zu starkes „Ausfedern“ zu vermeiden, ist am vorderen unteren Dreieckslenker ein Kugelkopf montiert, der durch ein verstellbares Gestänge mit der Radioplatte verbunden ist. An der Radioplatte ist hierzu ein angewinkeltes Alu-Flachstück montiert, wo das Gestänge durchgeführt wird. Mit einem Stück Silikonschlauch und einem Stellring wird das Gestänge des Alu-Stückes flexibel befestigt. Versucht man den Wagen vorn anzuheben, so zeigt sich, das bei richtiger und auf beiden Seiten gleichmäßiger Einstellung der Stellringe nur noch bis zu einem gewissen Teil möglich ist. Diese Einstellung kann je nach Bedarf verändert werden.



**Das bringt RC-CAR RACING im nächsten Heft:**  
(Heft 2/82 erscheint Mitte Juni)

### **Rennsport:**

Dortmund, 24./25. April:  
Westfalenhallenpokal

Walsum, 1./2. Mai:  
Internationaler robbe-Pokal

Fichtenberg, 8./9. Mai:  
1. A-Lauf zur Deutschen Meisterschaft

Walsum, 30./31. Mai:  
2. A-Lauf zur Deutschen Meisterschaft

Regionale Gruppenmeisterschaften

### **Test & Technik:**

Autos mit Pendelachse

Fernsteuerungen

**Anzeigenschluß für Heft 2/82: 28. Mai 1982**

**rc-car.  
racing**

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer

**Taubenstraße 65 · 4130 Moers 1**

**Herausgeber:**

Hans-Dieter Niechcial  
Jochen Essl

**Chefredakteur:**

Jochen Essl

**Redaktionsanschrift:**

Lehnackerstraße 72  
4100 Duisburg 18  
Telefon: 02 03/48 22 00

**Ständige Mitarbeiter:**

Klaus-Peter Tebbe  
Reinhold Mertens  
Horst Weyer  
M. H., H. L. W., D. K., I. E., M. N.

**Fotos:**

Klaus-Dieter Nowack

**Anzeigenleitung:**

Hans-Dieter Niechcial  
Taubenstraße 65  
4130 Moers 1  
Telefon: 0 28 41/50 42 15

Anzeigenpreisliste Nr. 1

Gültig ab 1. März 1982

**Druck:**

K. Ruhl, Weidenweg 10, 4100 Duisburg 1

**Bankverbindung:**

Deutsche Bank Moers  
Konto Nr.: 0 516 880

rc-car racing erscheint alle 2 Monate und kostet im Fachhandel DM 5,00 (einschl. 6,5% MwSt.)

Abonnementbezugspreis für 6 Hefte DM 30,00 (einschl. Versandkosten und 6,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements bis 6 Wochen vor Bezugsende möglich. In allen Fällen höherer Gewalt besteht kein Anspruch auf Lieferung oder Rückzahlung des Bezugspreises.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Rücksendung nur bei Rückporto. Manuskript-Änderungen und -Kürzungen behält sich die Redaktion ausdrücklich vor. Artikel, die von Nichtredaktionsmitgliedern oder ohne Namenszeile veröffentlicht werden, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Sämtliche Angaben (Technische und sonstige Daten, Preise, Namen, Termine u. ä.) ohne Gewähr.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion und unter voller Quellenangabe.



# „Aktiv

## Förderkreis

„Aktiv für die Interessen der Aktiven“

informiert . . .

Der DMC-Förderkreis ermöglicht eine Firmen-Mitgliedschaft verbunden mit einer Image-Werbung im DMC. Mit der Bildung des Förderkreises, stellt sich der DMC die Aufgabe, allen Firmen ein gleiches Maß an Werbung bei Großveranstaltungen zu ermöglichen. Auf allen Publikations-Drucken, wie Plakaten, Handzetteln, Informationen etc. des DMC erscheinen die Mitglieds-Firmen des Förderkreises mit Ihrer Firmenbezeichnung (Emblem).

Nachstehend aufgeführte Punkte gehören zum Programm, welche durch finanzielle Mittel aus dem Förderkreis mitfinanziert werden:

- Förderung des Breitensports
- Förderung von Großveranstaltungen und internationaler Rennen 1)
- Permanente Rennstrecken
- Zeitmeßeinrichtungen
- Intensive Öffentlichkeitsarbeit
- Druck von Werbemitteln

Im Namen aller Mitglieder im DMC e. V. danke ich Ihnen für die Mitgliedschaft im Förderkreis „Aktiv für die Interessen der Aktiven“.

Deutscher Minicar Club e. V.

Präsident

Hans-Ludwig Walther

1) Tourenwagen-Europa-Meisterschaft  
Duisburg-Walsum 1982

1) Saloon-Cars European-Championship  
Germany 1982 Duisburg-Walsum

## Promoting set

„Aktive for the interests of the aktives“

informs . . .

The DMC promoting set renders a membership of firms combined with image publicity in the DMC. With the formation of the promoting set the DMC sets himself the problem to render all firms the same promotion at great events.

On all published prints of the DMC like bills, handbills, informations etc. the membership-firms of the promoting set with their emblems appear.

The following points belong to the program which is financed by financial means of the promoting set:

- Promotion of the broad sport r/c
- Promotion of great events and international races 1)
- Permanent race tracks
- Time-keeping measurements
- Intensive public work
- Means for the print of publicity

Vicarious for all members of the DMC I want to thank all members of the promoting set „Aktiv for the Interest of the Actives“.

# für die Interessen der Aktiven“

<b>GRAUPNER</b>	
	<b>HESIDRUCK</b> Fabrik für Siebdruckartikel
	<b>rc-car racing</b> fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



# Was macht den Quattro so unwiderstehlich?

## Es gibt viele Gründe!

### Sein Preis!

Baukasten mit Differential-Sperre und Reso-Rohr,  
Best.-Nr. 63000 **789,- DM**

### Sein Gewicht!

Fahrfertig 2,5 kg mit Karrosserie!

### Sein einfacher Aufbau!

Er besteht aus ca. 70 Teilen!

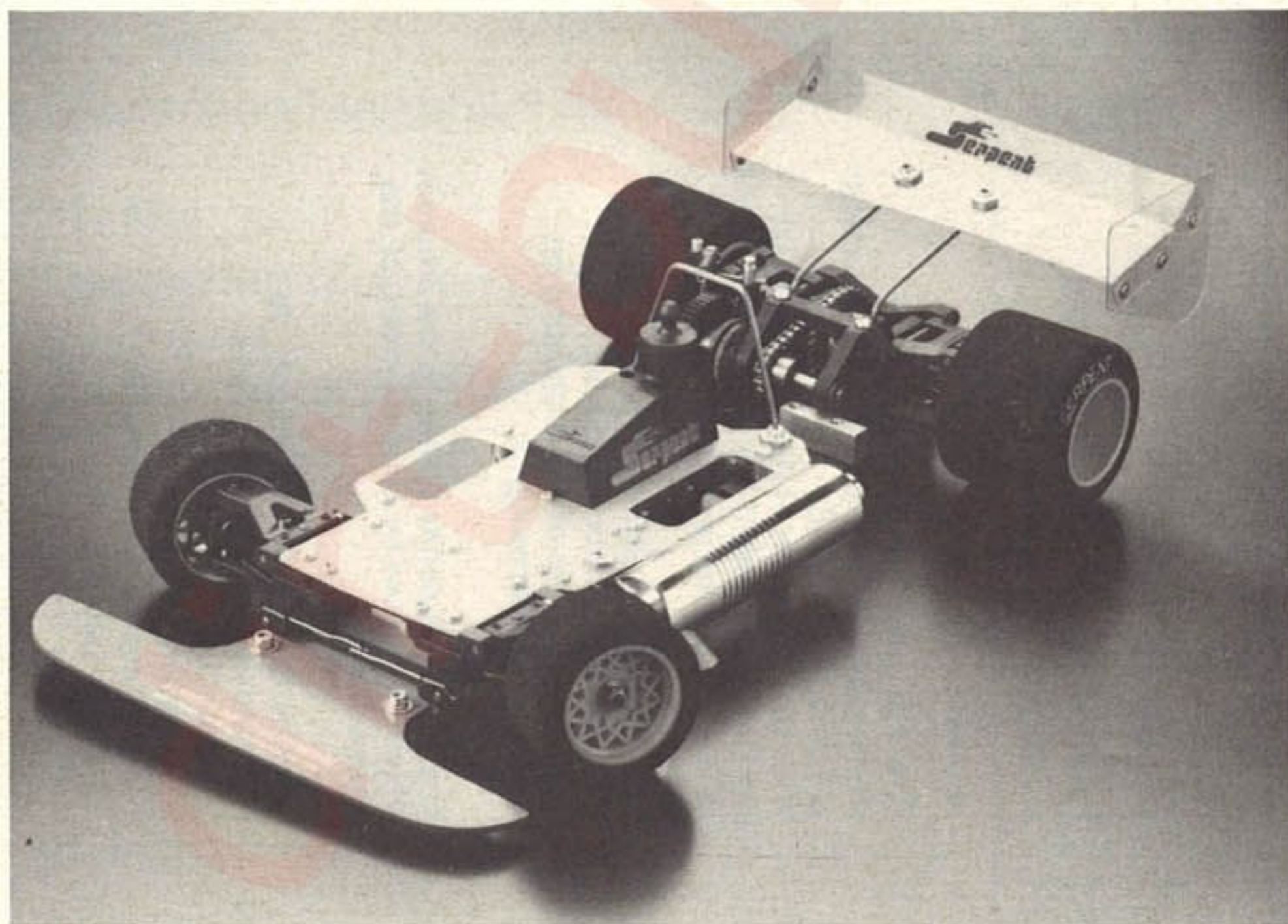
### Seine Super-Ersatzteilversorgung!

Innerhalb 24 Stunden ausgeliefert!

### Seine bestechlich-einfache Technik!

### Seine Vergangenheit!

Sein Vorgänger Super-Pro, Best.-Nr. 43000, hat schon beachtliche Erfolge zu verzeichnen! Z. B.:  
**Deutscher Meister Sport 1981**  
**Deutscher Meister Formel 1981**  
**Europameister Sport 1981**



Zudem wurde der Quattro über 1 Jahr als Prototyp getestet, verbessert und erst jetzt produziert! Seine Nachfrage ist enorm! Die nächste Lieferung wird ab 20. April bei Ihrem Fachhändler erwartet! Fragen Sie uns, wo es welche gibt!

Folgende A-Team-Fahrer werden „IHN“ 1982 zur Deutschen Meisterschaft einsetzen:  
Klaus Höschen, Essen; Jürgen Bähr, Hockenheim; Peter Knebel, Berlin; Christian Sterr, München; Thomas Körner, Wiesbaden; Michael Mielke, Altena und Ludger Styra, Bielefeld.

## Ihr Serpent-Modell-Import Deutschland

Am Lindenbaum 20 · 6200 Wiesbaden-Frauenstein · Telefon: 061 21/42 28 64