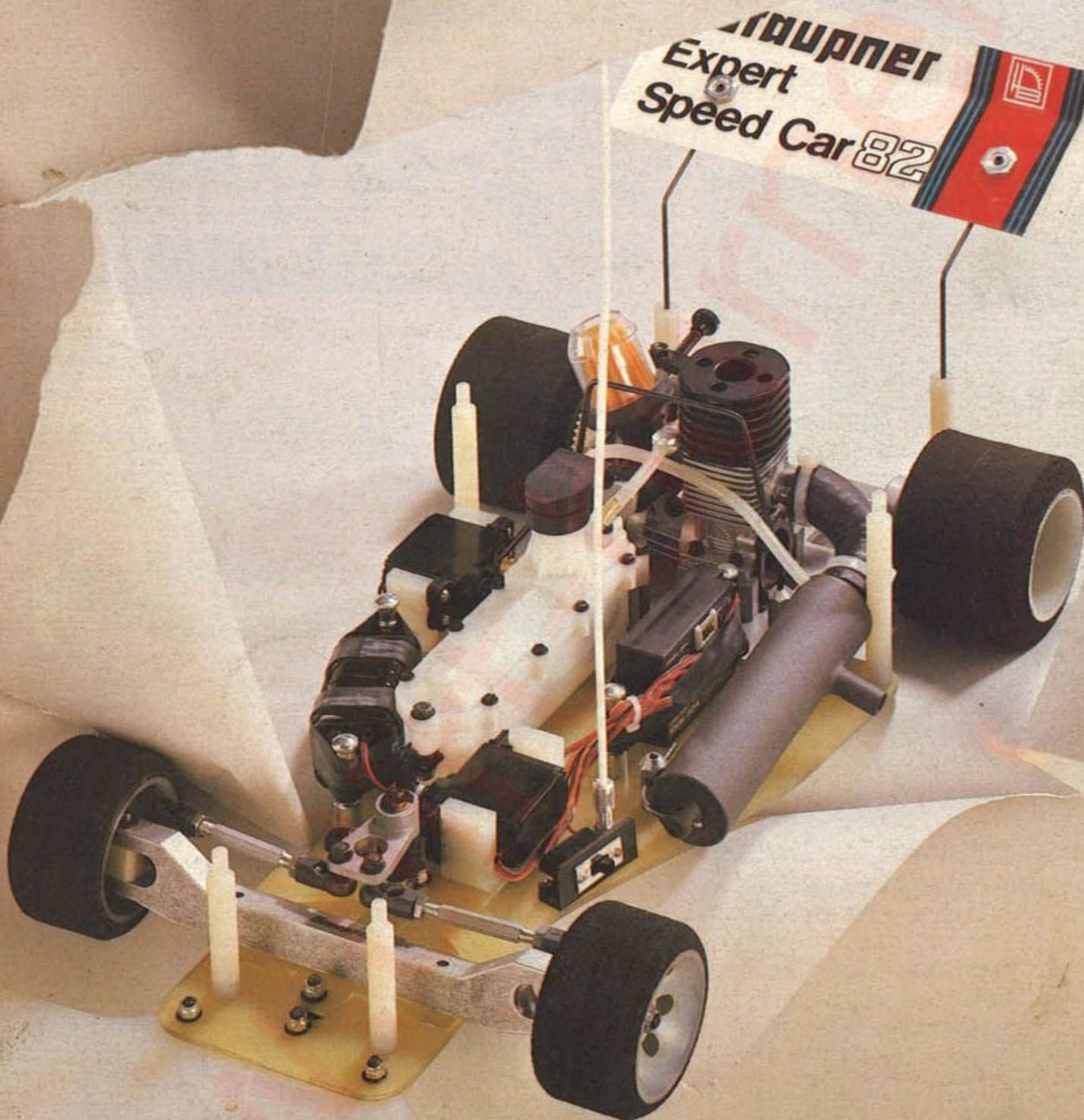


rc-car. racing

HEFT 2
Juni 1982 · 1. Jahrgang
DM 5,—

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



Rennberichte: Robbe Pokal, DM Fichtenberg und Walsum
Maurizio Casal: Neues aus Italien

**Neue Teams
im DMC**

Gruppe Nord-West
193 MSC Marsberg e.V.
Ernst Jesper
Hauptstr. 9
3538 Marsberg
Tel. 02992/2514

Gruppe Mitte
194 RT Langgöns
Dieter Martini
Rottweg 8
6306 Langgöns
Tel. 06403/5561

Gruppe Süd
195 AMC Sonthofen
Günther Huber
Entschenburgweg 2
8972 Sonthofen
Tel. 08321/5170

Gruppe Mitte
196 AMC Weinheim
Karl-Heinz Diesner
Weimarer Str. 27
6940 Weinheim
Tel. 06201/53165

Gruppe Süd
197 AMR Albstadt
Thomas Ehmann
Im Raidental 19
7470 Albstadt 1
Tel. 07431/3815

Gruppe Nord-West
198 MCC Altdorf
Hermann Schmitz
Im Baumgarten 2
5176 Inden-Altdorf
Tel. 02465/1263

Gruppe Mitte
199 MC Wieslautern
Klaus Klemm
Hauptstr. 155
6749 Wieslautern 2
Tel. 06393/5153

Gruppe Nord-West
200 MCC Essen
Jürgen Ferner
Mellinghoferstr. 188
4200 Oberhausen
Tel. 0208/877627

Gruppe Nord-West
201 RMC Rheinbach
Franz-Peter Freischem
Kettelerstr. 21
5308 Rheinbach
Tel. 02226/12473

Gruppe Süd
202 MRSC Amberg
Rudolf Maurer
Mozartstr. 4
8450 Amberg
Tel. 09621/25558

**Teamleiter-
änderungen**

Gruppe Nord-West
51 MCV Velbert e.V.
Frank Koske
An der Lantert 2
5620 Velbert 1
Tel. 02124/21253

Gruppe Nord-West
84 MRT Bochum
Manfred Sawatzki
Schulte-Hiltrop-Str. 27
4630 Bochum 4
Tel. 0234/863191

Gruppe Nord-West
164 RC RT Troisdorf e.V.
Günter Hüntten
Mackestr. 19
5300 Bonn 1
Tel. 0228/670961
oder 651313

Gruppe Nord-West
148 MCT Hohenlimburg
Eberhard Hartung
Schützenstr. 15
5800 Hagen 7
Tel. 02331/48556

Gruppe Nord-West
96 AMC Münster e.V.
Hans-Werner Jäkel
Waltrupstr. 17
4401 Altenberge
Tel. 02505/1688
oder 0251/75415

Vereinsmitteilungen

Die Adresse der Geschäftsstelle des MRT Krefeld hat sich durch den Wechsel des 1. Vorsitzenden wie folgt geändert: Charles A. Steegmans
Amsterdamer Str. 44
4000 Düsseldorf 3

Neues Team seit Januar 1982
RC RT Troisdorf e.V.
Für die Saison 1983 sind einige Freundschaftsrennen in Planung. Die jeweiligen Termine werden in rc-car-racing veröffentlicht. Teamleiter Günter Hüntten, Mackestr. 19, 5300 Bonn 1, Tel.: 0228/670961 oder 0228/651313

**MODELLBAU-FACHGESCHÄFTE
STELLEN SICH VOR**

BIELEFELD

BASTEL-OTTO
RC-CAR-HALLE BIELEFELD
4800 Bielefeld 1; Heeper Str. 251; Telefon 0521/31482

BOCHUM

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

FRIEDRICHSDORF



RC CAR'S
Friedrichsdorf
06172/78743

HERFORD

BASTEL-OTTO
RC-CAR-HALLE BIELEFELD
4900 Herford; Goebenstr. 22; Telefon 05221/55395

OFFENBACH



Chaos-Car-Laden
R/C-Cars + Zubehör
Mittelseestraße 36
6050 Offenbach am Main
Tel.: (0611) 882315

MÜNCHEN



Modellbaubedarf
Ernst Zimmermann
Telefon 089 / 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: (05225) 3414

WIESBADEN

„Speed tyre - hobby shop“
Spezial-Fachgeschäft für RC-Cars und Motoren
Am Lindenbaum 20
6200 Wiesbaden-Frauenstein; Tel. 06121/422860

Extra

A-Teams 1982. 20
 Homologationsliste 21

Rennsport

Robbe Pokal Walsum 4
 1. Lauf DM A-Fahrer Fichtenberg 10
 2. Lauf DM A-Fahrer Walsum 14
 4. Lauf TW N/W Essen 23
 Freundschaftsrennen Westfalenhalle 24
 Off Road Meisterschaftslauf Eschbach 28
 Freundschaftsrennen Heemstede NL 30

Test & Technik

Fernsteueranlagen 26
 Graupner Expert Speed Car 82 33
 OPS 3,5 Speed Car 36

Magazin

Maurizio Casal: Neues aus Italien 8

Tips

Kupplungslager 12
 Verspannungen 37

Verschiedenes

Vereinsmitteilungen 2
 Essen 17
 Türkheim-Schwabmünchen 18
 Leserbriefe 32
 Notizen 32
 Auch das noch. 37
 Vorschau. 38
 Impressum 38
 DMC Förderkreis 39

Tabellen

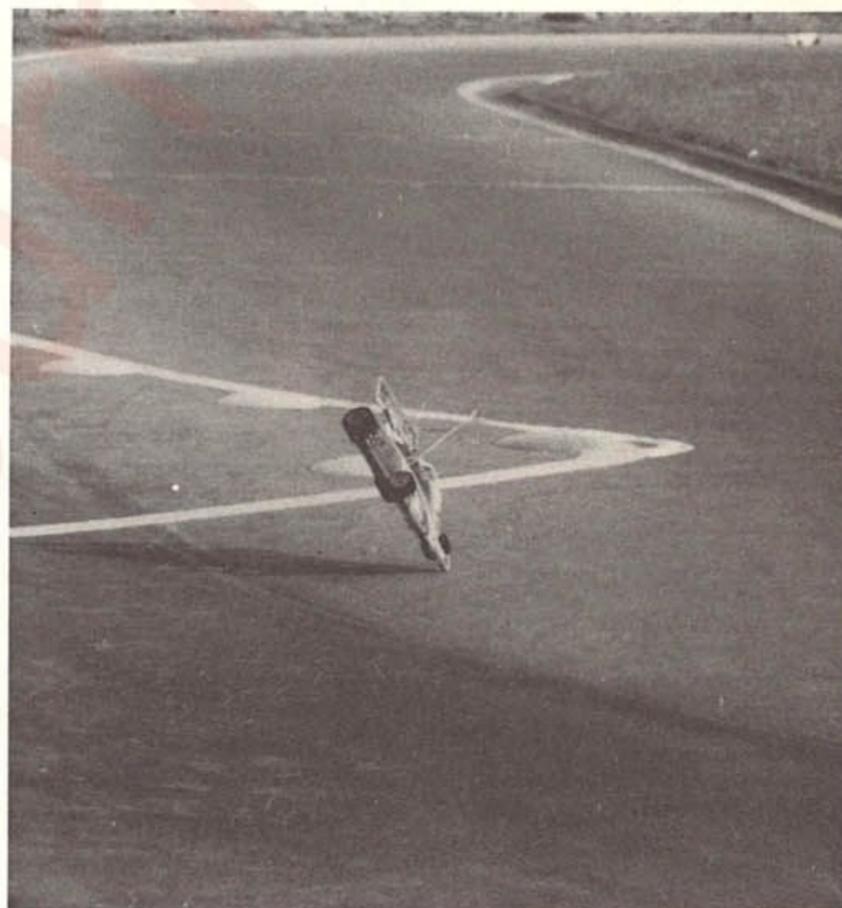
1. Lauf DM A 16
 2. Lauf DM A 16
 DM A-Fahrer, Zwischenstand 19
 TW N/W, Endstand 22

Titelbild:
Graupner Expert Speed Car 82
 Fotografiert von Klaus Dieter Nowack



Robbe Pokal Walsum

Seite 4



Es ging hoch her in Fichtenberg

Seite 10



Fernsteuerungen

Seite 26

Robbe Pokal 1982

1./2. Mai:
Internationales Freundschaftsrennen, Walsum

Zum zweiten mal wurde auf der permanenten Rennstrecke in Duisburg-Walsum um den internationalen robbe-Pokal in den Klassen Formel und Sport gefahren. Auch diesmal war die Beteiligung wieder sehr groß und international war das Feld sogar noch besser besetzt als 1981.

robbe-SG

Vom italienischen Team waren der „Chef“, Franco Sabatini, und Orazi erschienen. Da kurz zuvor auf Sizilien ein Meisterschaftslauf stattgefunden hatte, waren die anderen lieber zu Hause geblieben, um sich die Kälte in Deutschland zu ersparen. Sabatini und Orazi hatten jedenfalls sehr unter den Witterungsbedingungen zu leiden.

Des weiteren waren Teile des Holländischen und des Belgischen SG-Team's erschienen, u. a. mit dem belgischen Meister van Leeuw. Er und seine beiden Helfer gehörten mit zu den sympathischsten Erscheinungen an diesem Rennwochenende.

Das Deutsche SG-Team war vollständig anwesend. Durch diesen konzentrierten Einsatz ist es natürlich verständlich, daß SG-Fahrer immer vorne mit dabei waren.



Start



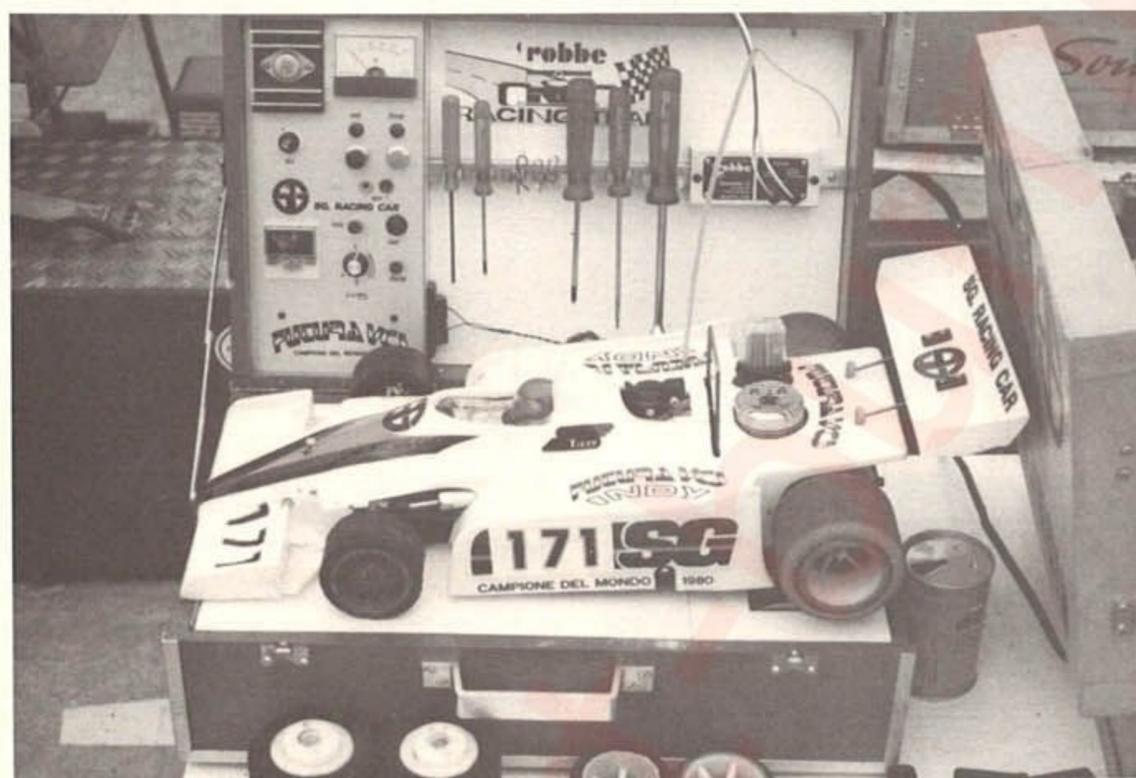
Van Leeuw und Sabatini



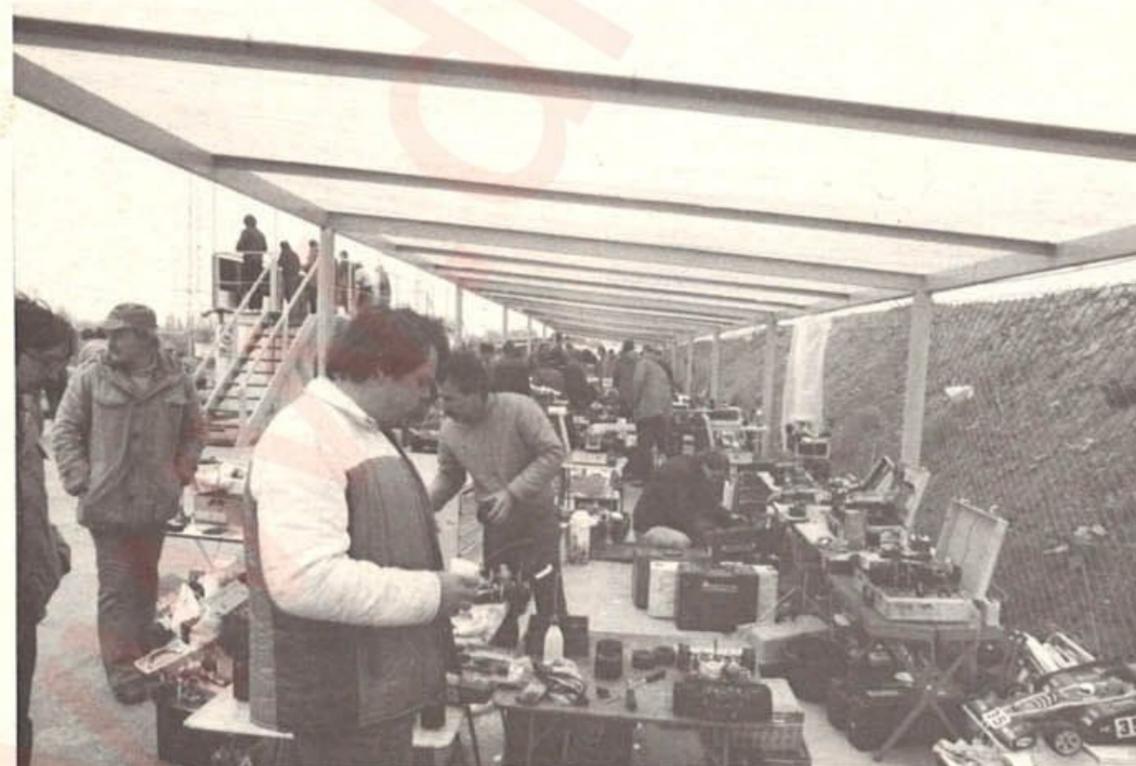
„Startbox“ von van Leeuw



Fachgespräch: Orazi, van Leeuw, Sabatini und Helfer



Startbox aus dem Bilderbuch



Fahrerlager

Serpent

Hier waren das holländische Team, unter Führung von Pieter Bervoets und Ron Ton, sowie das deutsche Team vollzählig erschienen. Auch die Serpent-Fahrer waren immer in den vorderen Positionen vertreten.

PB

Da das englische Team an einem Meisterschaftslauf teilnehmen mußte, war nur das deutsche Team anwesend, daß aber nicht entscheidend eingreifen konnte. Als bester PB-Fahrer konnte sich Norbert Brucks für 2 Zwischenläufe qualifizieren.

Graupner

Mit Franz Gröschl und Herrmann Raith waren 2 starke Fahrer dabei, wobei insbesondere Franz Gröschl die Walsumer Bahn gut kennt. So konnte sich Gröschl für beide Endläufe direkt qualifizieren, während Raith in Formel den Zwischenlauf und in Sport ebenfalls den Endlauf erreichte.

Sonstige

Es waren noch andere Werk-Teams anwesend, die aber nicht sonderlich in Erscheinung treten konnten. Lediglich H.-J. Böttcher erreichte in Sport mit seinem Carlsson einen achtbaren 9. Platz.

„Privat“-Fahrer

Es waren noch einige Private A-Fahrer und eine Menge B- und C-Fahrer erschienen, wovon allerdings nur die A-Fahrer vorne „mitmischen“ konnten. Außer den Walsumern und Rüdiger Hepp konnte sich kein B- und C-Fahrer für Zwischen- und Endläufe qualifizieren. Hepp dagegen konnte durch einen 1. Platz im Zwischenlauf sogar am Endlauf der Klasse Formel teilnehmen.

MAC-Walsum

Der Walsumer Club war mit 6 Fahrern vertreten, die aber leider einige Probleme hatten, doch kamen immerhin insgesamt 4 Walsumer in die Zwischenläufe. Außerdem gelang es Michael Salven, sich in der Klasse Sport für den Endlauf zu qualifizieren. Er hatte im Zwischenlauf, durch einen spannenden Endspurt, unter laufstarker Anteilnahme der Zuschauer, Orazi regelrecht niedergekämpft und so den 2. Platz erreicht, während sich ein entnervter Orazi mit den dritten Platz begnügen mußte.



Sonntag morgen: „Wasser räumen“



Start zum Endlauf Sport



Helfer im Einsatz



Pieter Bervoets



Sieg



A. van Leeuw

Klasse Formel

Die Zwischenläufe fanden am Samstag bei strömenden Regen statt, so daß einige Fahrer erst gar nicht starteten, u. a. Sabbatini, während andere sehr schnell Aufgaben. Da sich das Wetter nicht besserte, wurde der Endlauf auf Sonntag verschoben.

Am Start für den Endlauf waren 4 SG, 2 Serpent, 1 Graupner und 1 „Privat“-Fahrer. Van Leeuw fuhr einen souveränen Start-Ziel-Sieg für SG nach Hause, während um die weiteren Plätze hart gekämpft wurde.

Gröschl (Graupner) konnte sich schließlich knapp vor Mielke (Serpent) und Hoyer behaupten, während der Abstand von Graf (SG) und Hepp schon etwas größer war. Laufer (SG) mußte leider aufgeben, und Bervoets (Serpent) konnte erst verspätet am Rennen teilnehmen, weil ein Empfänger streikte.

Klasse Sport

Hier gab es in den Zwischenläufen „prominente“ Ausfälle u. a. den Formelsieger van Leeuw, dafür waren dann im Endlauf vier „konstrukteure“ vertreten: Sabbatini, Bervoets, Ron Ton und Gröschl.

Diesmal waren am Start: 3 SG, 2 Serpent, 2 Graupner, und ein „Privater“-Fahrer. Es kam zu einem spannenden Kampf um die ersten 3 Plätze, in dem schließlich Bervoet (Serpent) vor Ponzelar (SG) und Gröschl (Graupner) Sieger wurde.

Auch um die Positionen 4-7 wurde hart gekämpft. Hoyer (SG), Ron Ton (Serpent), Sabbatini (SG) und Raith (Graupner) hieß am Ende die Reihenfolge. Michael Salven hatte leider große Probleme mit seinem Vergaser und konnte den Verlauf des Rennens nicht beeinflussen.

H.D.N.



Alles strahlt



Ron Ton beim „Tanken“



Van Leeuw im Mittelpunkt



Na, dann Prost, Pieter!

Ergebnisliste

Klasse: Formel, Rennen: Robbe-Pokal
am 1. 5. 82 in Walsum, Rennleiter: Jochen Essl

Pl.	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	van Leeuw	20	16,0	37	7,2			109	1,5
2	Gröschl, Franz	20	5,4					105	14,1
3	Mielke, Michael	20	3,2					103	5,4
4	Hoyer, Manfred	20	14,1			40	6,0	103	13,2
5	Graf, Peter	20	9,0					96	7,4
6	Hepp, Rüdiger	18	5,4			42	20,7	94	2,1
7	Laufer, Fred	19	11,8	33	5,0			75	-
8	Bervoets, Peter	21	12,7					44	14,8
9	Böttcher, H.-J.	19	6,9			40	13,9		
10	Brucks, Norbert	19	4,7	33	12,9				
11	Raith, Hermann	19	8,3			33	19,7		
12	S. de Graaf	19	15,4	30	-				
13	Salven, Michael	19	15,4			30	19,9		
14	Kresken, H.-H.	19	7,3	27	21,9				
15	Ponzelar, Frank	20	13,7	19	-				
16	Brockner, Lothar	19	15,1			9	-		
17	Bloemink	18	3,8	9	-				
18	Mönikes, Jürgen	19	7,5	7	-				
19	Sabatini	19	2,0						
20	Reintjes, Gregor	19	7,5						
21	Orazi	18	6,7						
22	Schein	18	8,0						
23	Franke	18	8,1						
24	Mayrhofer, N.	18	9,8						
25	Tebbe	18	10,1						
26	Vogel, Werner	18	11,8						
27	Bartoli, Ro.	18	12,3						
28	Ron Ton	18	12,3						
29	Schindler, Peter	18	12,4						
30	Kessler, H.-B.	17	-						
31	Thierold	17	3,2						
32	J. de Graaf	17	4,2						
33	Schultz, Bodo	17	5,6						
34	Arbeiter, Ralph	17	12,9						
35	Sokolowski	17	13,8						
36	Roem	17	14,5						

Ergebnisliste

Klasse: Sport, Rennen: Robbe-Pokal
am 2. 5. 82 in Walsum, Rennleiter: Jochen Essl

Pl.	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Bervoets, Peter	13	3,7					130	4,3
2	Ponzelar, Frank	13	18,4	85	3,0			129	2,6
3	Gröschl, Franz	13	0,9					128	11,2
4	Hoyer, Manfred	13	6,9					112	9,5
5	Ron Ton	13	7,2			86	6,5	111	1,0
6	Sabatini, Franco	13	4,5					111	6,1
7	Raith, Hermann	13	9,7	85	7,5			110	8,4
8	Salven, Michael	12	5,6			85	6,4	89	0,7
9	Hörschen, Klaus	13	7,3	83	-				
10	Orazi	13	14,4			83	10,9		
11	Roem, Ronnie	13	11,8			81	1,7		
12	Knebel, Peter	13	13,8	77	4,3				
13	Reintjes, Gregor	12	2,8	77	14,2				
14	Brucks, Norbert	13	11,5			70	6,5		
15	Tebbe, Peter	12	5,4	54	12,0				
16	van Leeuw	12	0,9	40	-				
17	Mayrhofer, N.	12	0,7			37	-		
18	Laufer, Fred	12	1,5			37	-		
19	Thomä, Lutz	13	11,7	25	9,6				
20	Graf, Peter	12	3,5			10	-		
21	Mielke, Michael	12	6,0						
22	Mönikes, Jürgen	12	6,2						
23	Kresken, H.-H.	12	6,7						
24	Roßkothen, R.	12	9,0						
25	Wenz, Helmut	12	10,3						
26	S. de Graaf	12	10,6						
27	Kessler, H.-B.	12	10,7						
28	Vogel, Werner	12	10,8						
29	Eiling, Heinz	12	11,6						
30	Schwafertz, R.	12	12,1						
31	Hansmann, H.	12	13,8						
32	Hepp, Rüdiger	12	14,3						
33	Aubry, Henning	12	14,8						
34	Schein, Richard	12	17,4						
35	Skawran, G.	11	0,6						
36	Brockner, Lothar	11	3,1						

Ein „gefedertes“ Jahr?

Neuheiten und Notizen aus Italien von Maurizio Casal

Die Rennsaison hat wieder begonnen. Werden wir dieses Jahr einen totalen Durchbruch von Einzelfederungs-Modellen erleben?

Das Jahr 1981 war eine goldene Saison für das SG-Team von Franco Sabattini. Alle Meisterschafts-Läufe wurden gewonnen, Sport-Klasse für Vittoriano Orazi in Prato (Toscana), Formel-Klasse für Roberto „BOBO“ Bartolomasi in Rom Ende Spetember nach einem super-spannenden Regen-Rennen. Ein neuer Weltrekord auf der Distanz von 24 Stunden in Narni (I), ein überragender Doppelsieg beim klassischen 24 Stunden-Rennen von Besancon (F).

Es gab einen Tiefpunkt für das Mantua-Team, nachdem sich alle guten Fahrer von Poldi getrennt hatten. Aber darüber später.

Zuerst zu der Neuheit, von der alle noch sprechen: Columbia 4 I. S. Daß ein „Gefederter“ von SG kommen sollte, wußte ich schon vor sieben Monaten, aber von niemandem war zu erfahren, wie dieses Modell aussehen sollte. Nur eines wurde mir bestätigt, Sabattini wird, so sagte man mir, auf der Messe in Mailand ein revolutionäres Modell mit Einzelfederung vorstellen, mit der Bezeichnung: Columbia 4 I. S.! Nun, als ich „ihn“ zum erstenmal „bewundern“ konnte, war ich ein bißchen enttäuscht. Ich hatte mir „was weiß ich was“ vorgesellt, und was konnte ich sehen? Eine gelungene Kopie des PB-ALPHA!

Trotzdem machten mein Freund Romano und ich uns an die Arbeit. Nachdem Romano einen Columbia besorgt hatte, wurde er sorgfältig aufgebaut und 3 Tage später in Gradisca eingesetzt. Das „Ding“ lief nicht schlecht, aber durch einen Kettenriß erloschen all' unsere Träume auf eine gute Plazierung.

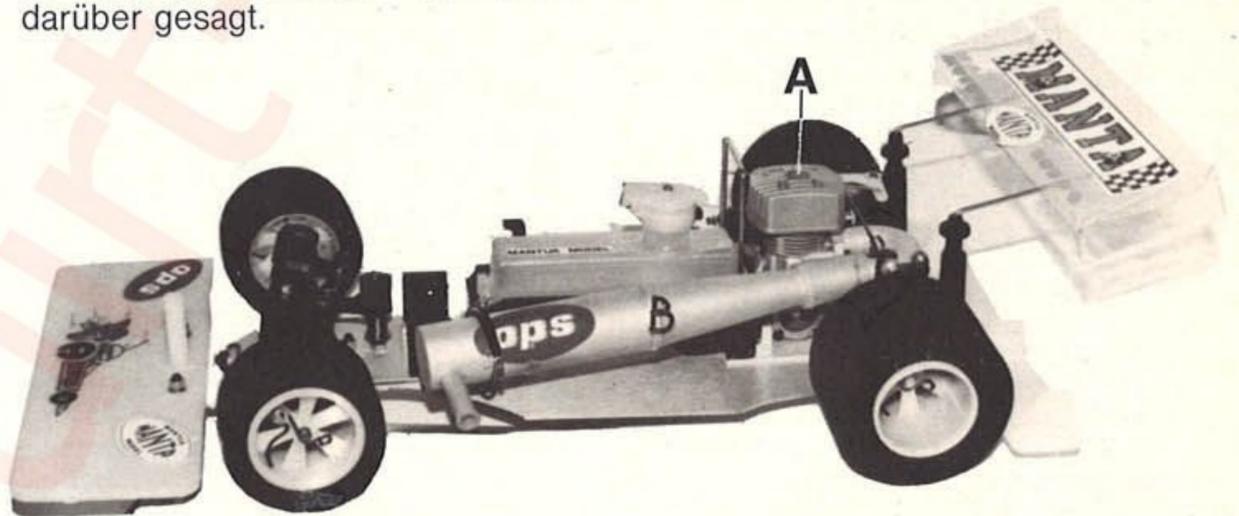
Während des Rennens kam Ermes Tadiello zu mir, nachdem er mit seinem VCS alle 5 Minuten einen neuen Rundenrekord aufgestellt hatte, und sagte mir faßt „weinend“:

„Maurizio, hast Du gesehen, wie ich gefahren bin. Kapiert Du jetzt, was wir für ein Modell an den Nagel hängen, Ich kann es nicht fassen, daß wir den VCS nicht mehr

fahren können!“

SG ist nach dem EFRA-Lauf-Italien (24. u. 25. 4. 82 in Rom) wieder auf Picco-Motoren umgestiegen, die bekanntlich mehr Kraft im unteren Bereich haben als der TST, denn der „Tigre“ konnte die Columbias nicht so richtig in Schwung bringen. Nun sind fast alle Werkteams mit Picco bestückt. Dieses ist ein Erfolg für den Mann aus Monza, der fast Tag und Nacht arbeitete, um seine Ideen und Träume zu verwirklichen. Er, Mister Picco, ist 1979 mit nur dem einen Traum gestartet, den besten RC/car-Motor zu bauen! Hat er es vielleicht nicht geschafft? Seit Anfang an fährt Giulio Ghersi für ihn. Alles von Picco (in bezug auf RC/cars) stammt von dieser Zusammenarbeit und jetzt haben die beiden wieder einen technischen Leckerbissen. Das Getriebe für RC/cars.

Der PB-ALPHA von Ghersi läuft seit Anfang der Saison mit guten Resultaten. Er fährt mit einem Zweiganggetriebe. Bei einer bestimmten Motordrehung schaltet sich der zweite Gang ein. Andere Einzelheiten konnte ich nicht erfahren, da das ganze noch als Prototyp zu sehen ist und logischerweise wird nichts darüber gesagt.



Ein neues Modell kommt auch aus dem Hause Mantua, in Deutschland unter der Bezeichnung Krick-Manta zu haben. Ein technisch und optisch sehr gelungenes Modell, aber geben Sie mir die Zeit, Ihnen alles zu erzählen:

Nach der WM verließen Orazi und Pezzino das Team, und darüber könnte ich eine Story erzählen, die sogar gut für die Bild-Zeitung wäre, aber lassen wir die diesmal zur Seite. Nun, Mantua mußte wieder von Null anfangen. Die erste Arbeit: Ein

neues Modell produzieren! Es wurden 27 Chassis aus verschiedenen Materialien ausprobiert, mit oder ohne Pendelachse. Was auf einem Kurs gut war, war für den nächsten nicht geeignet. Es wurde solange probiert, bis man dann die richtige Lösung fand: ein einteiliges Chassis aus 1,7 mm dickem Ergal, ein T-förmiges Power Pod und eine kleine Pendel-Platte, beide aus Ergal.

Dann kam das nächste Problem: Man wollte aus dem guten alten OPS noch mehr Kraft herausholen. Deswegen konzentrierte sich die Arbeit auf ein richtiges Reso-Rohr, das dann in enger Zusammenarbeit mit OPS entwickelt wurde.

Wie Sie auf den Bildern sehen können, ist ein Rohr produziert worden, das ungewöhnliche Maße für ein RC/car hat, aber der eine Superleistung bringt. Sie werden sich sicher fragen, wo das Geheimnis dieses Rohres liegt? Ganz einfach, die Distanz zwischen A, Mitte der Kerze, und B, der dickste Durchmesser des Rohres muß zwischen 20 und 21 cm sein, dann ist die Sache perfekt.

Hervorragende Details des Modells sind unter anderem die Anordnung des Tankes mit dem Regal-System, das auch den Überrollbügel erfaßt, damit kann das Chassis frei federn. Die neue Vorderachse, mit den bei-

den mittig angeordneten neuen Achsschenkeln, die eine gute Straßenlage bieten und der neue völlig dichte Achsbock, der die Scheibenbremse enthält. Öl und Dreck können die Bremse bei ihrer Arbeit nicht mehr stören, und wie immer schon bei Mantua, sein niedriges Gewicht.

Auf der Messe war auch der Techno-Racing '82 zu sehen. Der Dentry, so seine Bezeichnung, besitzt jetzt eine hintere Pendelachse, Ergal-Chassis und die bewährte vor-

dere Einzelradaufhängung, welche vielfach verstellbar ist. Dieses Modell, eine „Mischung“ aus technischen Raffinessen und Schönheit hat sich in Italien richtig durchgesetzt. Wie ich von Herrn Aubry, von der Geschäftsstelle erfahren konnte, fahren bei der diesjährigen deutschen Meisterschaft der A-Fahrer auch Werk-Teams von Techno-Racing und von Mantua. Das ist erfreulich, die Konkurrenz wird größer und man sieht nicht immer die gleichen Modelle fahren.

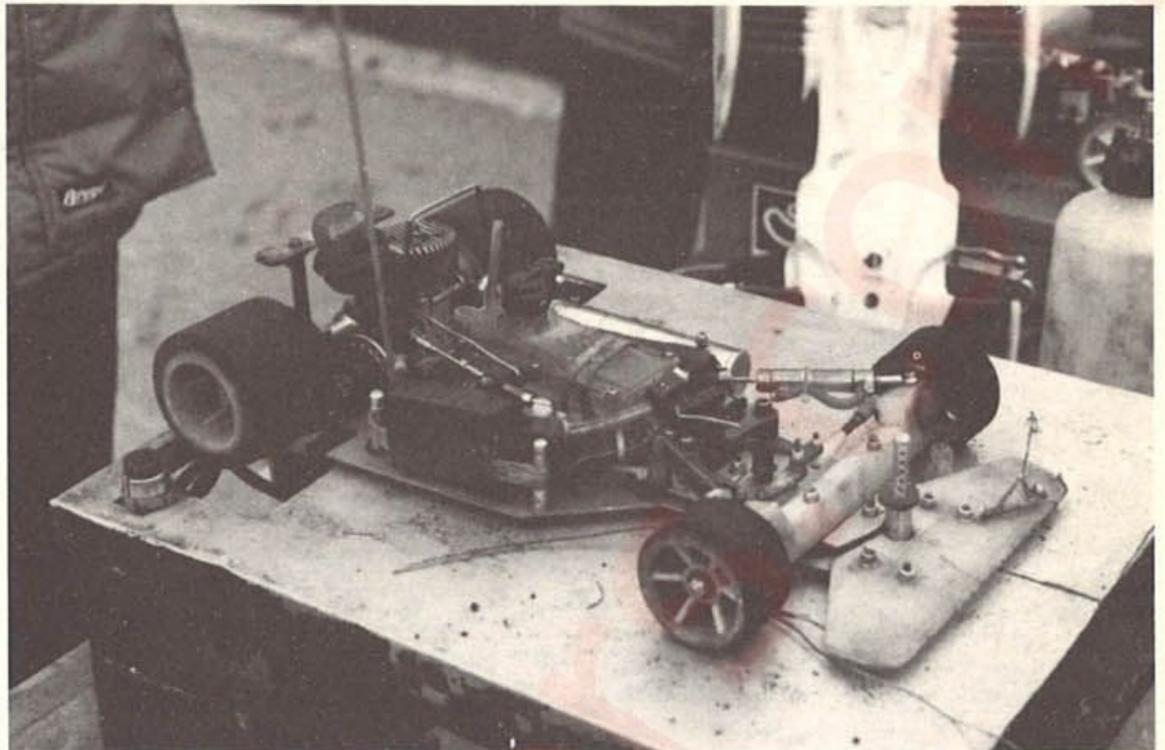
In Sachen Motoren gab es keine großen Neuheiten, ein neuer Schiebervergaser von Super-Tigre für den TST und einen neuen Schiebervergaser mit 9 mm Ø Ausgangsbohrung von Picco.

Der 1981 vorgestellte OPS mit Druckanlaß ist jetzt lieferbar, ebenso ein neuer Schiebervergaser mit 9 mm Ø Ausgangsbohrung. Als ich zu Testzwecken ein wochenende in Arzignano war, konnte ich das Pelfor-Modell sehen. Dieses RC/car ist eine Kopie des SG VCS und wird von einigen Millionärssöhnen gebaut, die sich nicht vorstellen können, in einen Modellbauladen zu gehen, um sich dort ein RC/car zu kaufen. „Den können wir uns auch selber bauen“, meinen sie! Einige Fremtteile sind Tank, Überrollbügel und Reso-Rohre, die von SG stammen.

Natürlich verkaufen diese „Jung's“ das Modell nicht, sie wollen alleine den Spaß an dem Pelfor haben, und dabei holen sie bei den Rennen immer gute Resultate heraus.

Bei einem Rennen in Valzoldana war auch das Tempest-Team angetreten, und somit hatte ich die Möglichkeit, mit dem Fahrer von H. M. I. über dieses Modell zu sprechen. Von seiner Technik her, entspricht es dem Car 2000 von Mantua. Die '82er Version wurde in einigen Details verbessert und hat ein Rad-schnellwechsel-System, das sehr gut gelungen ist. Die Fahrer waren nicht gerade von der Vorderachse begeistert, weil sie sehr anfällig sein soll, aber ansonsten ist das Modell sehr stabil.

Ich hatte mehrmals die Möglichkeit, einen Werks-VCS zu fahren, der außer den vorderen Stabilisatoren, dem Kastenbau entsprach. Der INDY wird immer mit Diff gefahren, wenn der Kurs sehr uneben ist, werden eben diese Stabilisatoren montiert, weil sonst das Chassis zu viel federt, das immer aus Ergal ist.



Der Pelfor. Kaum von einem VCS zu unterscheiden.

Es wurden zu Anfang der 81er Saison auch welche aus Kohlefasern getestet, aber im Endeffekt waren die Serien-Chassis besser. Mit dieser Kombination hat SG seine Siege herangeholt: VCS-TST-Picco 9 mm Ø – Drucktank und 25% Nitro-Sprit. Nitro wurde in jedem prozentualen Anteil getestet, dabei kam heraus, daß der Motor die beste Leistung bei 25% Nitro-Anteil abgibt. Bei Langstreckenrennen fährt SG Super-Sinterzellen, die haben aber den Nachteil, daß sie sehr teuer und etwas schwerer als normale Zellen sind, dafür haben sie aber auch den Vorteil, daß sie eine Dauer von über 12 Stunden haben.

So sieht es für dieses Jahr in Italien aus, weitere Neuheiten sind im Moment noch nicht zu erwarten, nur Änderungen an dem Columbia werden sicherlich kommen. Letztes Wochenende war ich bei dem Robbe-Pokal in Walsum und konnte dort die Modelle von Orazi und Sabbatini sehen. Diese Modelle haben schon die neuen Torsion-Federn, neue Stabilisatoren hinten, Chassis und eine Radio-Platte aus Kohlefasern. Franco fuhr ein neues Modell mit

Ergal-Radio-Platte und schien mir damit sehr zufrieden zu sein. Die schnellste Vorlaufzeit kann das durchaus bestätigen, im Endlauf hatte er leider Pech, da ihm ein Servo ausfiel. Was ich noch sehen konnte, SG benutzt jetzt eine Simprop-Fernsteuerung mit Sanwa-Servos, das ist wie er mir sagte, eine Top-Kombination.

Orazi entwickelt im Moment ein Zweiganggetriebe für den Columbia. Wie er mir berichtete, hat er es mehrmals getestet, mit guten Resultaten. Weiter sagte er mir, daß SG dieses Getriebe im späten Sommer auf den Markt bringen wird, jedoch nicht serienmäßig im Columbia eingebaut. Orazi sagte mir auch, daß die Kohlenfaser-Prototypen, die in Walsum gefahren wurden, eine Zukunft haben werden, denn Sabbatini verhandelt im Moment mit einem französischen Hersteller über dieses teure Material, weil er gerne auch Chassis aus Kohlenfaser zu einem günstigen Preis anbieten möchte!

Warten wir nun ab, ob es wirklich zu einem „gefederten“ Jahr kommen wird, denn außer Graupner und Mantua fahren alle mit Aufhängung. Dabei hat die PB-Armada, wegen der großen Erfahrung, eine Favoritenrolle zu tragen.



1. Lauf DM A-Fahrer

9. Mai: Saisonauftakt in Fichtenberg



Rennstrecke und Umgebung

Auf der ehemaligen Kart-Bahn in Fichtenberg trafen sich 62 von 80 A-Fahrern. Diese Beteiligung war eigentlich sehr mager, wenn man sich überlegt, daß dies doch das erste und nicht das letzte Rennen dieser Saison war. Die Spitze der letztjährigen Saison war jedoch komplett am Start, so daß doch ein sehr spannendes Rennen zu erwarten war.

Gespannt durfte man auch auf das Debüt des Jugendmeister Stiegelbauer aus der Gruppe Süd, auf Hermann Raith Gruppe Mitte sowie Michael Mielke Gruppe N. W. sein. Alle drei versprachen durch ihre letztjährigen Leistungen viel; ob sie es auch halten werden, wird uns diese Rennsaison 1982 zeigen. Der Freitag vor dem Rennwochenende war wie die vorangegangene Woche total verregnet; sollte das erste Rennen denn schon ein Regenrennen werden?

Nein, der Samstag zum offiziellen Training empfing alle mit gutem Wetter. So wurde dann auch den ganzen Samstag wie wild trainiert, denn jeder wollte ja kurz vor Rennbeginn noch einmal testen, ob er wirklich den „schnellsten“ Motor hat.

Alle Fahrer, die für ein Herstellerwerk von gefederten Autos fahren, hatten natürlich sehr viel zu tun. Nicht nur 2 Autos (eins starr, eins gefedert) mußten vorbereitet wer-

den, sondern jeder mußte sich ja im Training entscheiden, ob er nun mit dem gefederten oder mit dem starren Auto fahren wollte.

Nach befragen dieser Fahrer, wird es Ihnen vom Werk freigestellt, mit welchem Wagen sie die Saison bestreiten. Nach einigen Versuchen entschieden sich dann auch Mielke und Knebel (Serpent) für den Super Pro. Bei SG war es ähnlich, nur Mayrhofer und Laufer fuhren den Gefederten. Mayer, Ponzelar, Graf und Kresken entschieden sich für das Vorjahresmodell, den VCSL.

Bis zum Trainingsabend hatte dann noch ein weiterer Fahrer auf sich Aufmerksam gemacht. Jürgen Bähr aus Hockenheim (Serpent Quattro). Er war eine Woche vor dem Rennen schon Gast auf der Fichtenberger Strecke, und hatte sich schon gut eingeschossen. Seine Zeiten für die Trainingsrunden zeigten dann auch seine gute Form.

Das Wetter am Sonntag war dann recht durchschnittlich.

Der erste Vorlauf wurde um 10 Uhr gestartet. Direkt in den ersten Vorläufen bewiesen dann auch die Aufsteiger, wie gut sie in Form waren. Michael Mielke fuhr 11 Runden 10,0 Sek. und Jürgen Bähr fuhr 11 Runden 14,0 Sek. Beide Aufsteiger konnten sich mit dieser Leistung direkt für den Endlauf qualifizieren. Die anderen beiden direkt plazier-

ten waren Franz Gröschl 11 Runden 12,0 und Frank Ponzelar 11 Runden 9,5.

Ebenfalls eine überzeugende Leistung zeigten Rainer Dosch und Fred Knettenbrech. Beide fahren ja das neue Auto aus dem Hause Associated. Dieses gefederte Fahrzeug brachten beide zum 4 Std.-Rennen, ebenfalls in Fichtenberg, vor einiger Zeit zum ersten Male zum Einsatz. Damals hatten beide das Auto aber erst kurz vor dem Rennen bekommen und hatten noch keine Gelegenheit, sich auf den Wagen richtig einzustellen. Diesmal jedoch war der Einsatz dieses Wagens ein Erfolg.

In Klasse Formel mußten beide durch ein bißchen Pech mit einem 20. Platz (Knettenbrech) und einem 15. Platz (Dosch) zufrieden sein, dafür war es bei Fred Knettenbrech der 2. Platz und Reiner Dosch der 9. Platz in der Klasse Sport. Beide waren sichtlich zufrieden. Da kann man nur sagen: schade, daß dieses Auto in Deutschland so wenig vertrieben wird.

Nun wieder zum Rennen.

Der dritte Neuling, den ich zu Anfang erwähnte, Hermann Raith (Graupner), setzte sich im 2. Zwischenlauf durch und zog mit Peter Graf (SG) ebenfalls in den Endlauf ein. Aus dem anderen Zwischenlauf gesellten sich Peter Knebel (Serpent) und Alfred Schön (PB) hinzu. Für Franz Gröschl, der vom Start des 30 Min.-Endlauf am besten weg kam, endete der Endlauf auch sogleich wieder. Bei 3 Runden schied er mit Störungen an der Anlage aus. Vom Start an belegte Michael Mielke die Position 2 und Hermann Raith die Position 3. Durch Gröschl's vorzeitiges Ende übernahm der 15jährige Mielke dann die Führung und Raith Platz 2. Diese zwei Fahrer lieferten sich nun fortwährend spannende Zweikämpfe. Bei Min. 13 fielen Alfred Schön und Frank Ponzelar kurz aus und hinkten von nun an hinterher.

In der 15. Minute war die Plazierung Mielke – Raith – Graf – Bähr, also 3 der hocheingestufteten Neulinge, unter den ersten vieren.

Nach 20 gefahrenen Minuten fiel Alfred Schön dann ganz aus. Zwei Minuten später war es Jürgen Bähr, der für 2 Minuten draußen war. Die Spitze konzentrierte sich 5 Minuten vor Ende auf Mielke 88 Runden – Raith 87 Runden – Graf 85.

Hermann Raith blies nun zum Angriff. Er schraubte das Tempo dermaßen hoch, daß es eine Freude war, zuzusehen.



Siegerehrung Klasse Formel



Siegerehrung Klasse Sport

Er machte von Runde zu Runde mehr Boden auf den führenden Mielke gut. Aber nicht nur hier war es spannend. Peter Knebel bisher auf Pos. 4, attackierte den 3. platzierten Peter Graf und schaffte es auch, diesen noch zu überholen und den 3. Platz bis ins Ziel zu halten. Zwischen Mielke und Raith wurde es inzwischen jedoch immer enger. 30 Sekunden vor Schluß – beide in der selben Runde. Mielke hatte noch einen kleinen Ausrutscher, dadurch kam Hermann Raith bis auf ca. 5 Meter heran. Beide kamen nun gleichzeitig in die Zielkurve, rutschten beide raus, wurden beide wieder gleichzeitig eingesetzt. Mielke hatte etwas Dreck an den Reifen, Raith kam besser weg und überquerte die Ziellinie ca. 5 m vor Mielke. Spannender ging es kaum. Beim Endlauf der Klasse Sport ging es nicht weniger spannend zu. Zu den direktplatzierten Raith, Junghans, Gröschl und Bähr kamen aus dem ersten Zwischenlauf Reintjes und Höschen, sowie aus dem

zweiten Zwischenlauf Knettenbrech und Mayrhofer hinzu. Nach gutem Start übernahm auch hier Franz Gröschl die Führung. Diesmal ist Klaus Höschen der Pechvogel. Nach 2 Min. riß ihm das Pleul und das Rennen ist war für ihn zu Ende. Der nächste Ausfall ließ nicht lange auf sich warten. Von Mayrhofer's SG Columbia riß eine Antriebswelle ab, so daß der Motor hochdrehte und ebenfalls das Pleul abriß. Nach 5 Min. beruhigte sich die Situation. Die ersten 3 waren zu diesem Zeitpunkt: Gröschl – Raith – Junghans. Nun kamen die großen 5 Minuten des Franz Gröschl. Er überrannte das ganze Feld und es war faszinierend zu sehen, was man mit einem Minicar machen kann. Doch riskierte er dabei immer mehr und wie es kommen mußte, einmal war es dann doch zu eng. Sein Wagen geriet über die Randbegrenzung, überschlug sich mehrmals, so daß der Tankdeckel abbrach und der

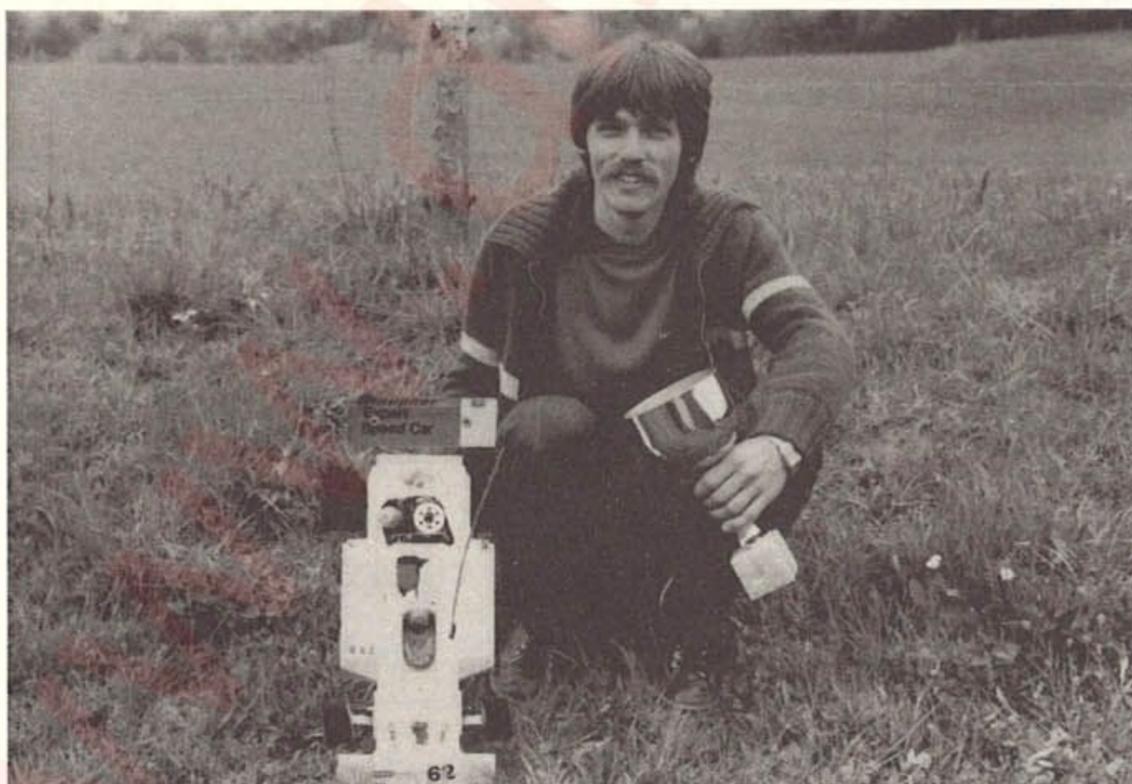
Auspuff abriß. Durch dieses Ausfall fiel er ca. 20 Runden zurück und konnte nicht mehr in die Spitze eingreifen. Sein Teamkollege Raith, der die Führung übernommen hatte, verteidigte diese nun eisern. Er zeigte auch diesmal seine Nervenstärke und brachte seinen zweiten Sieg sicher nach Hause. Um die weiteren Plätze gab es jedoch noch heftige Gefechte. Ab Mitte des Rennens startete Fred Knettenbrech eine fantastische Aufholjagd und schaffte es auch, die bis dahin auf Platz 2 und 3 liegenden, Junghans und Reintjes auf die weiteren Plätze zu verweisen. Platz fünf wurde dann noch von Franz Gröschl erreicht, weil Jürgen Bähr ebenfalls mit Motorschaden bei Runde 62 ausfiel. J. E.

Fichtenberg – Randnotizen

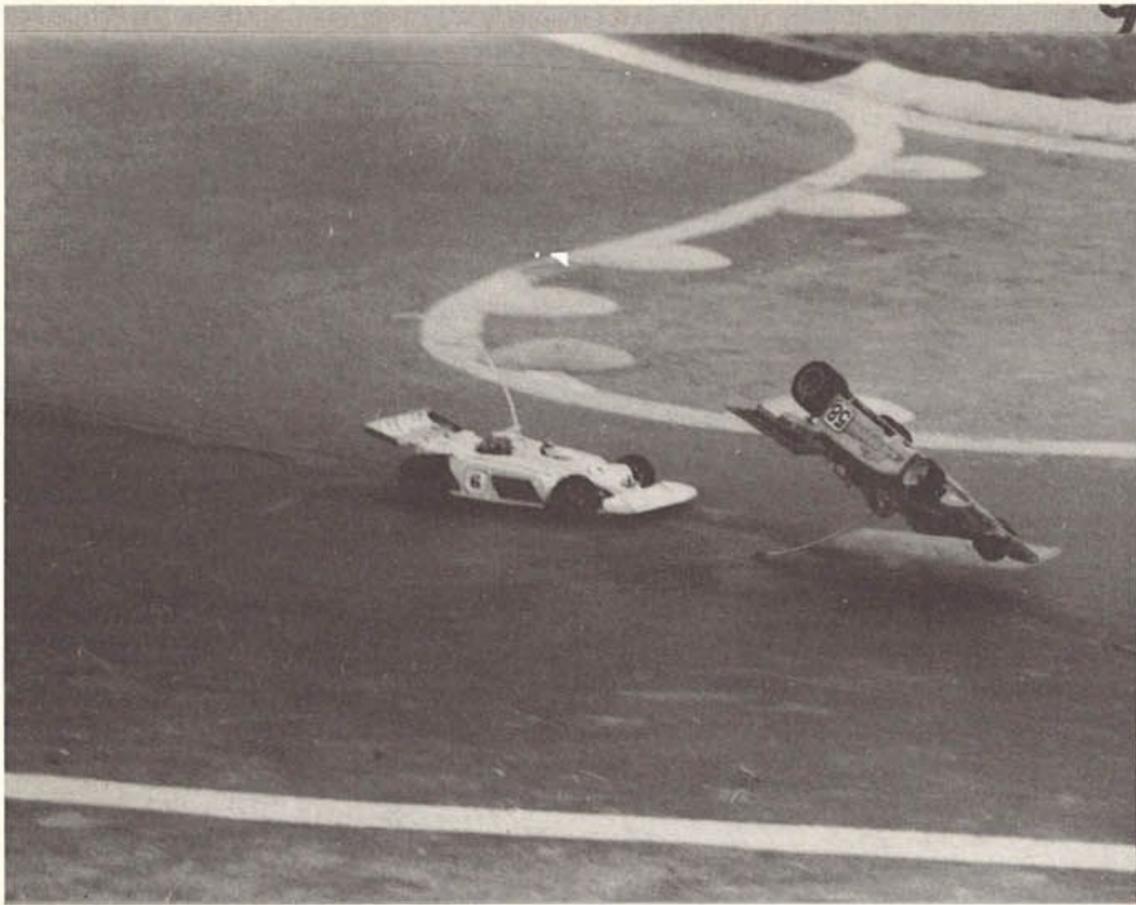
Uneinigkeit bei den Fahrern gab es über eine „Schikane“ auf der Strecke, die, mit 2,8 m Breite und „Tellern“ als Begrenzung, ihre Bezeichnung verdiente. Einige verlangten die sofortige Beseitigung, während andere erst einmal versuchen wollten zu fahren. Da man sich nicht einig werden konnte, blieb die Schikane, und als Ergebnis sah man die „Fetzen fliegen“!

Organisatorisch wurde das Rennen im großen und ganzen zwar gut durchgezogen, allerdings wirkten Rennleitung und Zeitnahme etwas unerfahren, was zu einigen Verzögerungen und Meinungsverschiedenheiten mit den Fahrern führte.

Auf die Frage, was er zu seinem Sieg in der Klasse Formel sagt, meinte Hermann Raith: „Na ja, war ganz gut.“ Da hat er allerdings recht, und durch seinen Sieg in der Klasse Sport wurde es sogar noch besser.



Doppelsieger Hermann Raith



Fotos: HDN

2 Flugeinlagen in der Schikane von Fichtenberg

TIP

Kupplungslager

Wie oft ist es bei Verwendung von 4 Lagern in der Kupplungsglocke schon passiert, daß man zum Kupplungswechsel die Glocke nicht mehr von der Kurbelwelle herunterbekommt. Kantet man die Glocke ein paar mal hin und her, sind die Lager sofort kaputt. Was also machen? Zunächst einmal probiert man bei einer neuen Kupplungsglocke, ob die einzelnen Lager ohne Gewalt durchzuschieben sind. Falls die Lager zu stramm sitzen, schmirgelt oder schleift man die Glocke etwas aus. Wenn die Lager nun gut sitzen, nimmt man sie zunächst wieder heraus und streicht die Glocke an den Lagerstellen dünn mit einem Schraubenkleber z. B. Lob oder Loctite ein. Nun schiebt man die einzelnen Kugellager vorsichtig hinein und achtet darauf, daß kein Kleber ins Lager hineinfließt.

Die Kupplungsglocke mit den nun eingeklebten Lagern sollte jetzt einige Stunden trocknen und nicht sofort benutzt werden, da die Lager sonst in ihrem Sitz sofort verändert würden.

Wenn der Kleber abgebunden bzw. ausgehärtet ist, können die Lager während des Betriebes nicht mehr hin und her wandern und sich somit nicht zwischen Welle und Glocke verkanten.

Dieses ist zwar keine Garantie für ewig lebende Kupplungslager, jedoch ist die Wahrscheinlichkeit, daß die Kugellager länger halten viel größer. J. E.

Telefon
030/
6 21 74 93

Grunis' 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 ● Kühkopf U-Form, extreme Kühlung, Schrägkerze ● Power-Pod superleicht oder mit Kühlrippen ● Karosseriehälter, 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

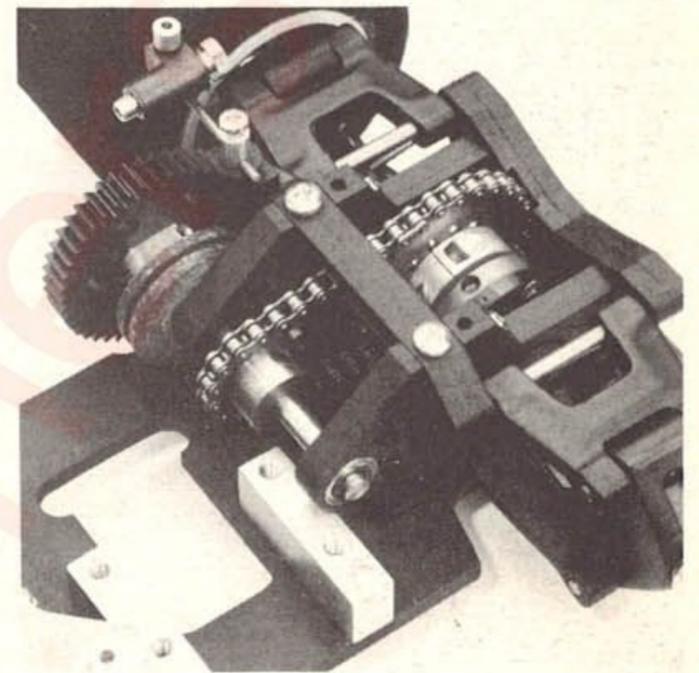
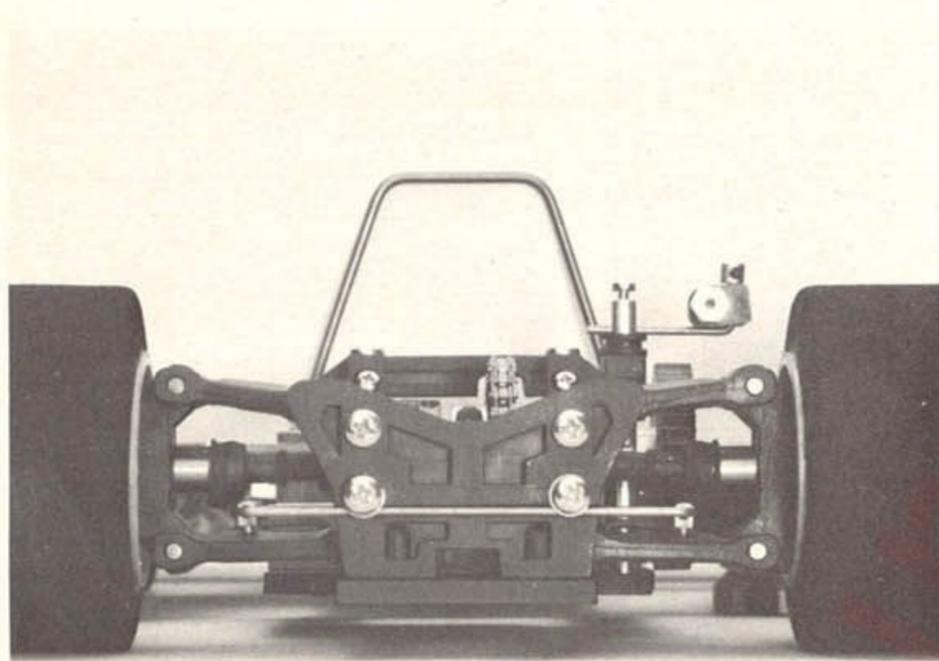
Inh. Ruth Grunow, Weisestraße 55, 1000 Berlin 44

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

**Wir vertreten nur 1 Programm und das richtig:
Das Serpent-Programm!
Spitzentechnik aus Holland zu vernünftigen Preisen!**

Auf vielfachen Wunsch:

Serpent-Komplettprogramm:



- | | | |
|-----------------|--|-----------------|
| Best.-Nr. 13000 | Serpent Baukasten MK III „Alfa“ mit Kupplung, kugellagerte Hinterachse | DM 249.- |
| Best.-Nr. 23000 | Serpent Baukasten MK III „Competition“ mit Epoxy-Chassis, kugellagerte Kupplung, Auspufftopf | DM 324.- |
| Best.-Nr. 33000 | Serpent Baukasten MK III „Super Competition“ wie Competition, nur mit Differential | DM 469.- |
| Best.-Nr. 43000 | Serpent Baukasten MK III „Super Pro“ wie Super Competition nur mit Reso-Rohr, kugellagerte Vorderfelgen, kugellagerte Scheibenbremse, Epoxy Radioplatte mit neuer Anordnung.
Dieser Wagen wurde 1981 Deutscher Meister in Formel + Sport mit Klaus Höschen aus Essen. | DM 589.- |
| | UND | |
| Best.-Nr. 63000 | Unser Neuer Spitzenreiter, Sieger beim Robbe Pokal, Klasse Sport, Pieter Bervoets der Konstrukteur des | |



Allradgefederter Wettbewerbswagen der Spitzenklasse zum empf. Preis von **789,- DM**.
Solide einfache Technik, saubere Verarbeitung mit hochwertigen Werkstoffen!
Bereits 6 Teamfahrer fahren den „Quattro“ serienmäßig in der Deutschen Meisterschaft!

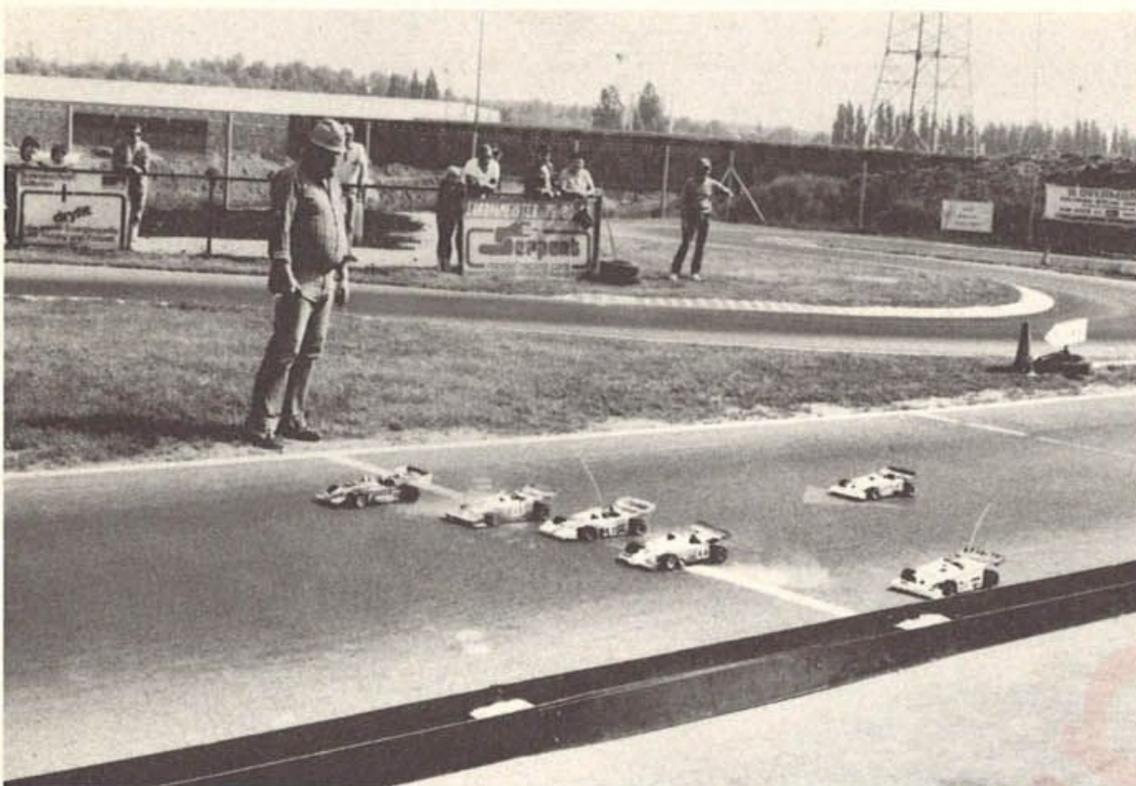
Fordern Sie gegen 2,- DM in Briefmarken (Porto) den neuen Farb-Prospekt mit Preisliste an!

Ihr Serpent-Modell-Import Deutschland

Am Lindenbaum 20 · 6200 Wiesbaden-Frauenstein · Telefon: 06121/422864

2. Lauf DM A-Fahrer

30. Mai: Heißes Rennen in Walsum



Start mit „Hupe“

Man konnte glauben, der vorausgesagte Jahrhundertssommer begann genau am Pfingstwochenende in Duisburg-Walsum. Temperaturen von 30° ließen hervorragende Bedingungen aufkommen, und so mancher Teilnehmer holte sich einen Sonnenbrand. (Wenn das mal immer so wäre.)

Viele Fahrer nutzten das Wetter und kamen schon einen Tag früher, nämlich am Freitag, um so einen Trainingstag mehr zu haben. Leider waren die sonst im Walsum immer zahlreich erschienenen Zuschauer diesmal etwas weggeblieben. Denen war es vielleicht zu warm für ein Mini-Car Rennen, und viele sind Pfingsten ja auch nicht zu Hause.

Auch in Walsum war die Teilnehmerzahl nicht höher als in Fichtenberg, 59 Fahrer waren am Start. Damit haben die Befürworter der A-Klasse Aufstockung von 64 auf 80 Recht behalten, daß nun wenigstens 60 Fahrer am Start sind.

Am Samstag fanden sich die meisten Fahrer schon bis 9 Uhr am Platz ein, so daß vormittags der Andrang auf den Fahrerpodest sehr groß war. Ab Mittags wurde deshalb von der Rennleitung zum kontrollierten Training aufgerufen. Zuvor standen zeitweise 18 Fahrer auf dem Fahrerpodest.

Auch diesmal waren sich die Fahrer von SG und Serpent nicht einig, ob

man den Gefederten oder den starren Wagen einsetzen sollte. So kam es denn auch, daß diese Fahrer wieder die meist beschäftigten waren. Alle trainierten den ganzen Samstag abwechselnd mit beiden Variationen. Manfred Hoyer war dann der erste, der den Columbia in die Ecke stellte. Mayrhofer glaubte zu diesem Zeitpunkt wohl noch an eine Chance für den Gefederten, gegen Abend als sich das Trainingslager lichtete, sah man dann auch ihn nur noch mit dem VCSI trainieren.

Ähnlich verlief es auch im Hause Serpent. Michael Mielke, wohl „der“ Newcomer des Jahres, stellte den Quattro als erstes beiseite. Er war mit dem Super Pro einfach pro Runde eine knappe Sekunde schneller. Klaus Höschen der Vorjahresmeister tat dann auch schnell dasselbe. Einige Serpent Fahrer, so Christian Sterr, Thomas Körner, Ludger Styra, Jürgen Bähr, und Gerd Baumgartner, haben sich hingegen offensichtlich für diese Saison auf den Quattro festgelegt, denn sie haben kein starres Auto mehr im Koffer.

Diese Fragen, ob nun das starre oder das gefederte Auto, gibt es bei PB und bei Associated nicht. PB hat im vergangenen Jahr schon genug Erfahrungen gesammelt, so daß man den einjährigen Vorsprung vor SG und Serpent doch merkt. Woran

liegt es, daß der Asso so gut läuft? Vielleicht hat dieses gefederte Auto einfach weniger Kinderkrankheiten.

Hinsichtlich der Autowahl gab es bei Graupner keine Probleme, der neue Expert Speed Car wird ausnahmslos von allem Team-Fahrern ohne Veränderungen eingesetzt. Bei Mantua wurde von Korf und Kuonath der für 1982 entwickelte Mantua gefahren. Beide Fahrer hatten jedoch mit Problemen am Fahrzeug zu kämpfen, was die Platzierung dann letztendlich auch zeigte.

Zwei sehr schöne Eigenbauten gab es in Walsum zu sehen. Zum einen gefahren von Robert Stieglbauer und zum anderen von Sabine Wiebe, übrigens der einzigen weiblichen Teilnehmerin in der A-Klasse. Bei beiden Wagen handelt es sich um selbstentwickelte RC-Cars der Väter.

Am Sonntag, dem eigentlichen Renntag, lachte die Sonne noch schöner als am Tag zuvor. Die Sportkommissare, H. L. Walther und Hartwig Aubry, ließen sich zur Begrüßung etwas besonderes einfallen. Um 8.30 Uhr zur Senderabgabe riefen Sie zur Fahrzeugabnahme auf. Hierbei wurden dann alle Chassis mit Farbe gekennzeichnet, um einen Fahrzeugwechsel während der Vorläufe bzw. Zwischenläufe und Endläufe zu unterbinden. Da diese Abnahme aber nur für die Klasse Formel gemacht wurde, war das Ganze doch nur eine Halbherzige Angelegenheit, denn wenn so etwas schon nötig ist, sollte es auch ganz durchgeführt werden.

Gestartet wurden die ersten Vorläufe dann kurz nach 9.00 Uhr. Das schöne Wetter spiegelte sich nun auch in den Leistungen der Fahrer wieder. Mayrhofer und Junghans fuhren beide 23 Runden und überboten damit die Letztjährige Bestzeit um eine Runde.

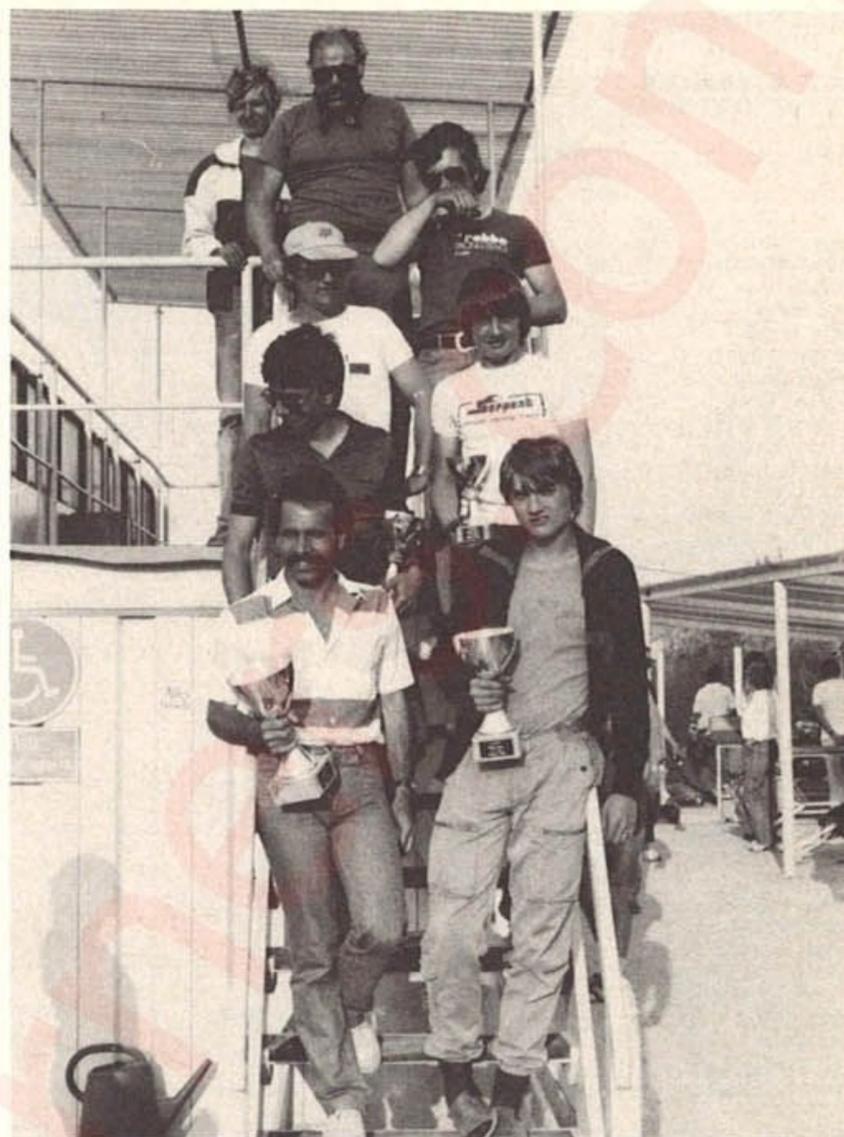
Der Dritte für den Endlauf platzierte war Peter Knebel und der vierte Franz Gröschl. Gröschl hatte mit dieser Leistung im 3. Vorlauf seinen Teamkollegen Hermann Raith um 9zehntel Sek. in den Zwischenlauf verwiesen.

Aus den beiden Semiläufen konnten sich dann noch Hornischer und Stieglbauer sowie Mielke und Graf für den Finallauf qualifizieren.

Start zum Endlauf Formel. Nach gutem Start übernahm Gröschl vor Mielke die Führung. Einer fehlte



Siegerehrung Klasse Formel



Siegerehrung Klasse Sport

aber am Start, Mayrhofer, sein Motor sprang schlecht an. Erst 1 Min. nach dem Start konnte er das Rennen aufnehmen. Gröschl und Mielke zogen, beide noch in derselben Runde, inzwischen davon.

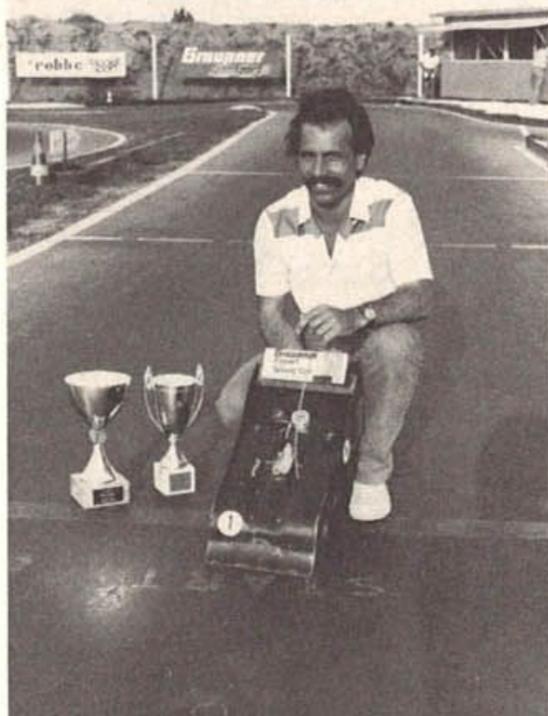
Nach 4 Min. die erste Aufgabe. Stieglbauer hat fortwährend Störungen und verläßt das Fahrerpodest. Nach fünfzehn Minuten an der Spitze folgendes Bild: Gröschl 64 R, Mielke 62 R. Gröschl war es also gelungen, sich etwas von seinem Verfolgern abzusetzen. Die weiteren Plätze waren zu diesem Zeitpunkt 3. Knebel, 4. Graf, 5. Mayrhofer 6. Hornischer, 7. Junghans.

Mayrhofer, der so gut aufgeholt hatte, sollte nun schon wieder Pech haben. Sein linker Hinterreifen löste sich von der Felge und er verlor durch den folgenden Radwechsel einige Runden. Inzwischen baute Gröschl seinen Vorsprung auf 4 Runden vor Mielke aus. Graf war nun 3. und hatte seinen Platz mit Knebel getauscht.

In der 23. Min. fällt der auf Platz 7 liegende Junghans aus. Eine Min. später ist es Mielke, dem auf dem griffigen Asphalt ein Reifen fliegen geht. Dabei verliert er weitere Runden auf Gröschl und hatte nun, 5 Min. vor Schluß, keine Chance mehr, Gröschl einzuholen.

Nach 30. Min. hatte Gröschl dann auch seinen ersten Saisonsieg eingefahren. 1. Gröschl 133, 2. Mielke 125, 3. Graf 118, 4. Mayrhofer 117, 5. Hornischer 115, 6. Knebel 107, 7. Junghans 84, 8. Stieglbauer.

In der Klasse Sport wurden in 3 Min. Vorläufen gleich 5 Mal 14 Runden erreicht, was bis dahin auch noch nicht auf der Walsumer Bahn geschafft wurde. So mußte Peter Graf, der 5. mit 14 Runden, sich wegen fehlender 0,3 Sek durch den Zwischenlauf arbeiten. Die direkt platzierten mit 14 Runden waren:



Doppelsieger Franz Gröschl

Gröschl mit Bestzeit (wie so oft), Laufer, Bär, Höschen.

Die weiteren 20 Fahrer fuhren alle 13 Runden, so daß man sich denken kann, wie eng die Plazierungen beieinander lagen. So lagen alle Zwischenlaufteilnehmer nur ca. 6 Sek. auseinander. Reintjes und Knettenbrech kamen aus den ersten Zwischenlauf weiter, im zweiten Zwischenlauf waren es Mielke und Böttcher.

Der Sportwagen-Endlauf brachte dann ein für Spannung sorgendes Kopf an Kopfrennen zwischen Gröschl und Höschen. In der 20. Min. der erste Ausfall. Jürgen Bähr's Picco verabschiedete sich durch ein Pleuelabriß.

In der 23. Min. hat Gröschl nur 1/2 R. Vorsprung vor Höschen. Doch jetzt zeigte Höschen etwas Nerven und hatte auch dadurch, daß er immer 2 Min. früher als Gröschl tanken mußte, einen Nachteil. 3. Min vor Schluß war der Vorsprung dann auf 1 1/2 Runden angewachsen.

Nach 30 Min. waren es dann 2 Runden und Gröschl's Doppelsieg an diesem Tag war perfekt. 1. Gröschl 132, 2. Höschen 129, 3. Reintjes 124, 4. Mielke 119, 5. Knettenbrech 119, 6. Böttcher 115, 7. Laufer 111, 8. Bähr 86. J.E.

Tabellen: 1. u. 2. Lauf DM A-Fahrer

ERGEBNISLISTE

Rennen: 1. A-Lauf zur DM
am 9. 5. 1982 in Fichtenberg

Klasse: Formel

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Raith, Hermann	10	3,0			51	12,8	103	1,0
2	Mielke, Michael	11	10,0					103	18,3
3	Knebel, Peter	10	5,0	47	7,1			97	7,6
4	Graf, Peter	10	5,0			50	7,0	96	9,0
5	Bähr, Jürgen	11	14,0					92	16,1
6	Ponzelar, Frank	11	9,5					86	8,1
7	Schön, Alfred	10	4,4	45	11,2			53	-
8	Gröschl, Franz	11	12,0					3	-
9	Junghans, Klaus	10	5,2			50	8,8		
10	Hoyer, Manfred	10	13,9			46	13,5		
11	Kresken, Hans-H.	10	9,4			45	17,7		
12	Sterr, Christian	10	16,6			44	1,0		
13	Mayrhofer, Norbert	11	14,0	43	1,1				
14	Zimmer, Rainer	10	13,0	43	23,0				
15	Dosch, Reiner	10	3,0	42	3,2				
16	Mertens, Reinhold	10	7,5	39	9,5				
17	Laufer, Fred	10	3,2			37	1,3		
18	Naser, Jochen	10	16,2	35	3,2				
19	Schmidt, Friedhold	10	15,7			33	-		
20	Knettenbrecht, Fred	10	15,0	26	-				
21	Gleich, Werner	10	16,7						
22	Thomä, Lutz	10	16,7						
23	Stückel, Dieter	10	16,8						
24	Lachmann, Uwe	10	17,0						
25	Tröger, Klaus	10	17,1						
26	Knöth, Klaus	10	17,2						
27	Schwinn, Gerhard	10	18,4						
28	Reintjes, Gregor	10	25,2						
29	Styra, Ludger	9	1,1						
30	Keßler, Hans-B.	9	1,5						
31	Wenz, Helmut	9	1,5						
32	Schein, Richard	9	1,8						
33	Lechner, Werner	9	3,0						
34	Weppler, Stephan	9	3,7						
35	Weyer, Horst	9	4,5	51	Hornischer, Dieter			9	11,2
36	Ewig, Dieter	9	5,6	52	Gleich, Klaus			9	12,2
37	Baumgartner, G.	9	5,8	53	Seitz, Roland			9	15,2
38	Böttcher, Hansjörg	9	6,1	54	Hutsch, Dieter			9	18,1
39	Jülich, Karl-H.	9	6,2	55	Keller, Heinz			9	19,1
40	Stieglbauer, Robert	9	6,5	56	Frers, Klaus-D.			9	19,3
41	Taskin, Ulas	9	6,6	57	Essl, Jochen			8	1,0
42	Will, Karl-Heinz	9	7,0	58	Eiling, Heinz			8	5,5
43	Habel, Ralf	9	7,0	59	Hofmann, Dieter			8	7,2
44	Bruchs, Norbert	9	8,0	60	Flockenhaus, G.			8	15,5
45	Mönikes, Jürgen	9	8,5	61	Hörschen, Klaus			7	7,0
46	Körner, Thomas	9	9,5	62	Korf, Uwe			7	17,4
47	Klitzka, Bernd	9	9,6	63	Bruchmann, Klaus			-	-
48	Kempenich, M.	9	10,0	64	Fengler, Werner			-	-
49	Roßkottchen, R.	9	10,7	65	Petruch, Walter			-	-
50	Weppler, Heinz	9	11,0	66	Scheyer, Hans			-	-

ERGEBNISLISTE

Rennen: 1. A-Lauf zur DM
am 9. 5. 1982 in Fichtenberg

Klasse: Sport

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Raith, Hermann	11	1,0					106	7,6
2	Knettenbrecht, Fred	11	13,0			52	14,4	104	5,0
3	Junghans, Klaus	11	4,4					103	16,8
4	Reintjes, Gregor	11	5,0	51	6,2			87	-
5	Gröschl, Franz	12	14,0					80	3,0
6	Bähr, Jürgen	11	4,0					62	-
7	Mayrhofer, Norbert	11	12,0			52	12,6	7	-
8	Hörschen, Klaus	11	4,9	51	5,8			4	-
9	Dosch, Rainer	11	15,5	50	16,0				
10	Sterr, Christian	11	8,6	49	14,1				
11	Zimmer, Reiner	11	7,0			47	2,9		
12	Hornischer, Dieter	11	17,0			47	5,5		
13	Graf, Peter	11	5,0			44	1,0		
14	Naser, Jochen	11	16,2			44	15,0		
15	Ponzelar, Frank	11	12,0	40	-				
16	Thomä, Lutz	11	13,0	40	11,9				
17	Mielke, Michael	11	15,0			39	9,5		
18	Kuonath, Klaus	11	14,2	22	-				
19	Hoyer, Manfred	11	8,8			7	-		
20	Laufer, Fred	11	16,8	6	-				
21	Schein, Richard	10	1,0						
22	Lachmann, Uwe	10	2,0						
23	Körner, Thomas	10	2,0						
24	Schön, Alfred	10	3,7						
25	Ulitzka, Bernd	10	4,0						
26	Stieglbauer, Robert	10	4,3						
27	Böttcher, Hansjörg	10	4,3						
28	Knebel, Peter	10	4,4						
29	Gleich, Werner	10	4,4						
30	Kresken, Hans-H.	10	5,3						
31	Habel, Ralf	10	6,2						
32	Schwinn, Gerhard	10	6,5						
33	Keßler, Hans-B.	10	7,5						
34	Brucks, Norbert	10	8,5						
35	Korf, Uwe	10	8,5	51	Will, Karl-Heinz			9	1,0
36	Seitz, Roland	10	8,6	52	Taskin, Kias			9	2,3
37	Tröger, Klaus	10	9,2	53	Wenz, Helmut			9	2,4
38	Kempenich, M.	10	10,0	54	Flockenhaus, G.			9	3,0
39	Eiling, Heinz	10	11,0	55	Hofmann, Dieter			9	4,8
40	Baumgartner, G.	10	11,0	56	Weppler, Heinz			9	5,7
41	Mönikes, Jürgen	10	11,5	57	Stückel, Dieter			9	8,0
42	Mertens, Reinhold	10	13,0	58	Essl, Jochen			9	9,0
43	Schmidt, Friedhold	10	13,2	59	Keller, Heinz			9	12,2
44	Ewig, Dieter	10	13,4	60	Styra, Ludger			9	15,9
45	Hutsch, Dieter	10	15,3	61	Lechner, Werner			8	11,5
46	Frers, Klaus-D.	10	17,0	62	Weyer, Horst			5	8,6
47	Weppler, Stephan	10	17,5	63	Bruchmann, K.			-	-
48	Jülich, Karl-Heinz	10	24,0	64	Fengler, Werner			-	-
49	Roßkoth, R.	10	24,9	65	Petruch, Walter			-	-
50	Gleich, Klaus	9	-	66	Scheyer, Hans			-	-

ERGEBNISLISTE

Rennen: 2. A-Lauf zur DM
am 30. 5. 1982 in Walsum

Klasse: Formel

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	F. Gröschl/Stuttgart	22	2,6					133	7,7
2	M. Mielke/Schwerte	21	1,6			65	5,4	125	16,9
3	P. Graf/Türkheim	22	12,0			63	7,4	118	5,3
4	N. Mayrhofer/Türkheim	23	7,5					117	5,9
5	D. Hornischer/Frankfurt	21	1,0	61	3,6			115	4,2
6	P. Knebel/Berlin	22	0,6					107	-
7	K. Junghans/Frankfurt	23	11,0					84	-
8	R. Stieglbauer/Würmsee	21	4,1	61	10,8			9	-
9	A. Schön	21	4,3			61	7,8		
10	C. Sterr	21	0,6			61	8,6		
11	L. Styra	22	12,7	60	10,5				
12	R. Dosch	22	6,9			59	2,1		
13	G. Reintjes	21	4,6	55	-				
14	H. Raith	22	3,3	52	-				
15	F. Knettenbrech	22	12,3	42	-				
16	H. Böttcher	21	1,0			42	6,9		
17	F. Ponzelar	22	5,6			39	-		
18	N. Brucks	22	7,2	38	0,4				
19	K. Hörschen	22	8,9			30	-		
20	J. Bähr	22	6,5	5	-				
21	M. Kempenich	21	5,3						
22	T. Körner	21	5,9						
23	U. Lachmann	21	6,1						
24	M. Hoyer	21	7,8						
25	R. Roßkoth	21	9,5						
26	F. Laufer	21	11,2	43	U. Taskin			19	5,9
27	J. Mönikes	21	11,5	44	D. Ewig			19	6,4
28	H.-H. Kresken	20	1,5	45	G. Flockenhaus			19	11,9
29	K.-D. Frers	20	2,8	46	H. Weppler			19	12,3
30	D. Stückel	20	2,9	47	K. Gleich			19	12,4
31	R. Mertens	20	4,9	48	H. Eiling			19	12,8
32	U. Korf	20	7,9	49	K. Kuonath			18	1,7
33	S. Weppler	20	8,1	50	B. Ulitzka			18	6,9
34	J. Essl	20	8,3	51	G. Leiter			18	7,8
35	R. Seitz	20	9,9	52	G. Schwimm			18	8,2
36	H. Wenz	20	12,0	53	H. Weyer			18	8,8
37	F. Schmidt	19	-	54	G. Baumgartner			17	-
38	S. Wiebe	19	0,1	55	W. Petruch			16	-
39	H. Keller	19	0,3	56	R. Habel			16	0,9
40	L. Gebauer	19	1,8	57	L. Thomä			6	-
41	D. Hutsch	19	2,3	58	D. Hofmann			-	-
42	W. Gleich	19	4,9	59	R. Krause			-	-

ERGEBNISLISTE

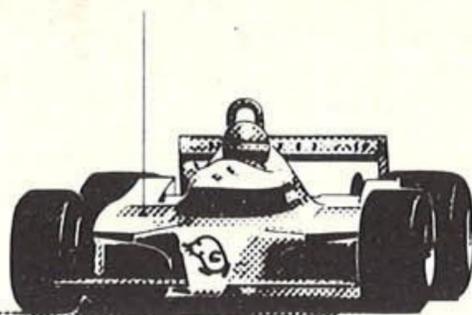
Rennen: 2. A-Lauf zur DM
am 30. 5. 1982 in Walsum

Klasse: Sport

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	F. Gröschl/Stuttgart	14	6,2					132	12,2
2	K. Hörschen/Essen	14	10,0					129	12,7
3	G. Reintjes/Krefeld	13	6,8	63	11,4			124	10,6
4	M. Mielke/Schwerte	13	6,8			63	10,9	119	0,1
5	F. Knettenbrech/Wiesb.	13	2,4	64	5,3			119	0,2
6	H. Böttcher/Allgäu	13	4,1			61	4,8	115	15,3
7	F. Laufer/Essen	14	8,3					111	1,7
8	J. Bähr/Hockenheim	14	9,8					86	-
9	P. Graf	14	10,3	63	12,4				
10	C. Sterr	13	5,7	62	7,1				
11	M. Hoyer	13	5,4			61	11,4		
12	K. Junghans	13	0,8			61	13,9		
13	H. Raith	13	0,4	60	8,9				
14	T. Körner	13	5,1	58	8,3				
15	N. Mayrhofer	14	10,4			58	9,6		
16	L. Styra	13	1,6			56	-		
17	R. Mertens	13	8,5			53	3,6		
18	H. Wenz	13	5,8			33	-		

Auto
Modell
Racing
Team

ESSEN e.v.



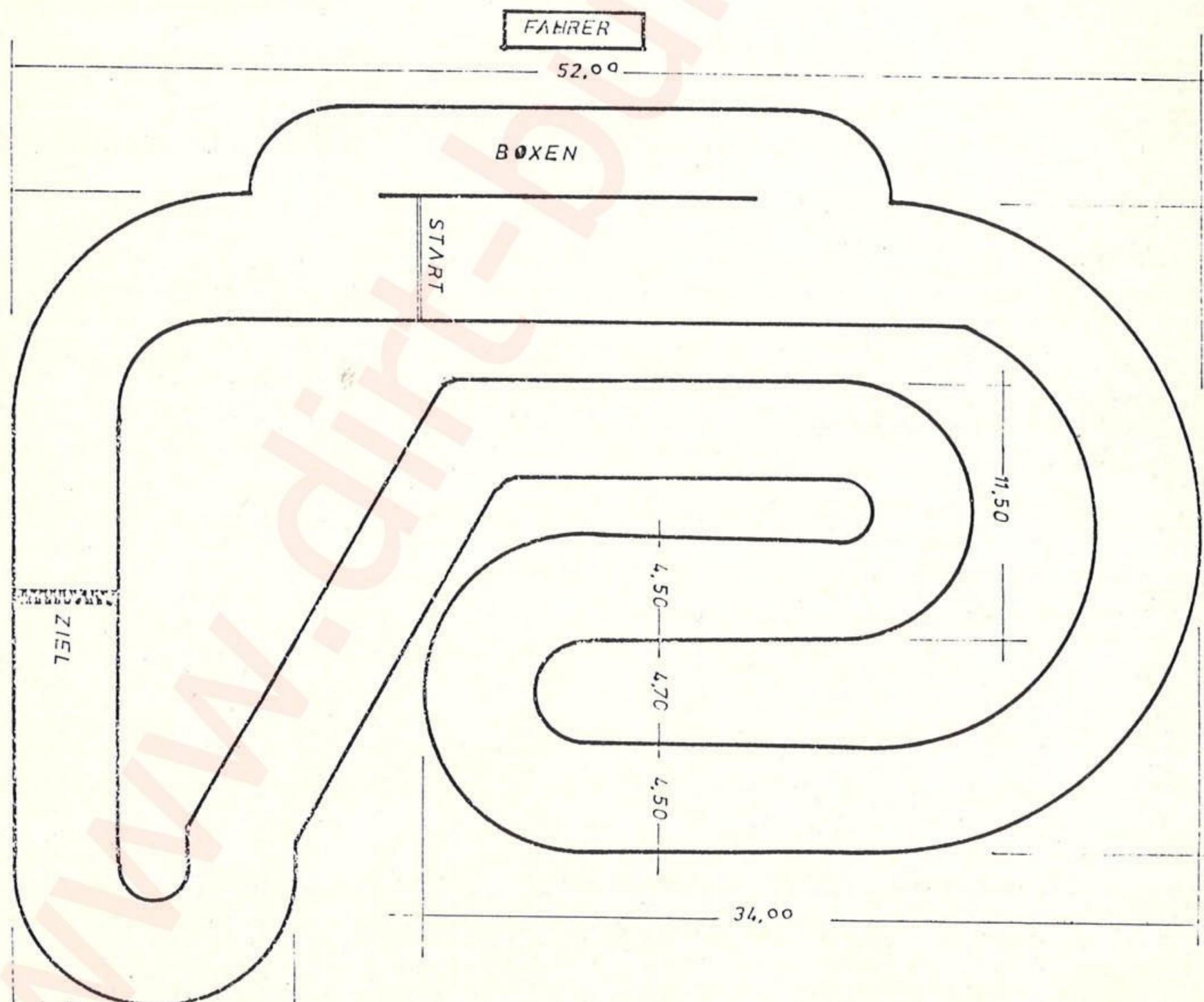
Mitglied im Deutschen Minicar Club e. V. (DMC)

ESSEN

3. Lauf zur Deutschen Meisterschaft
der A-Fahrer

12. Juni: Training

13. Juni: 9.30 Uhr Start





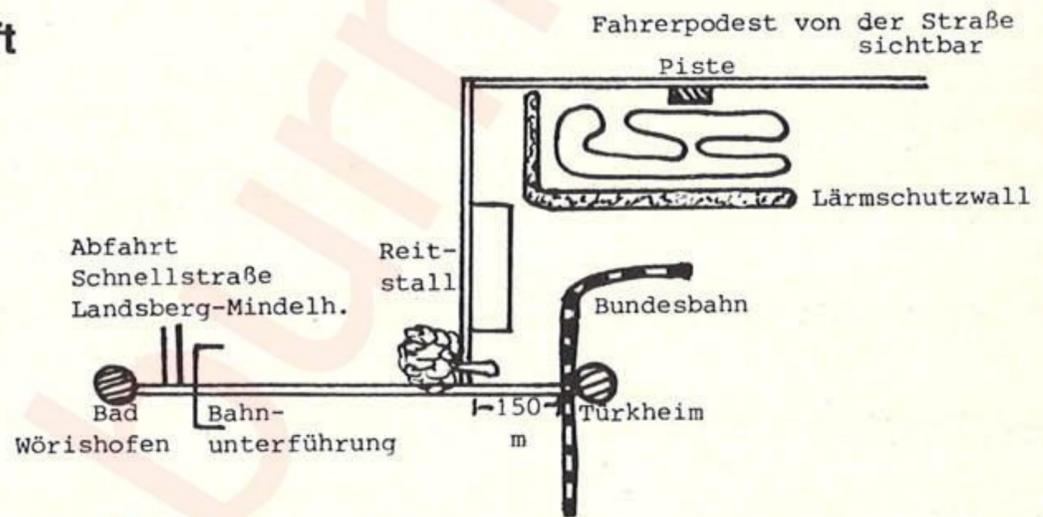
TÜRKHEIM-SCHWABMÜNCHEN

TÜRKHEIM-SCHWABMÜNCHEN

4. Lauf zur Deutschen Meisterschaft der A-Fahrer

3. Juli: Training

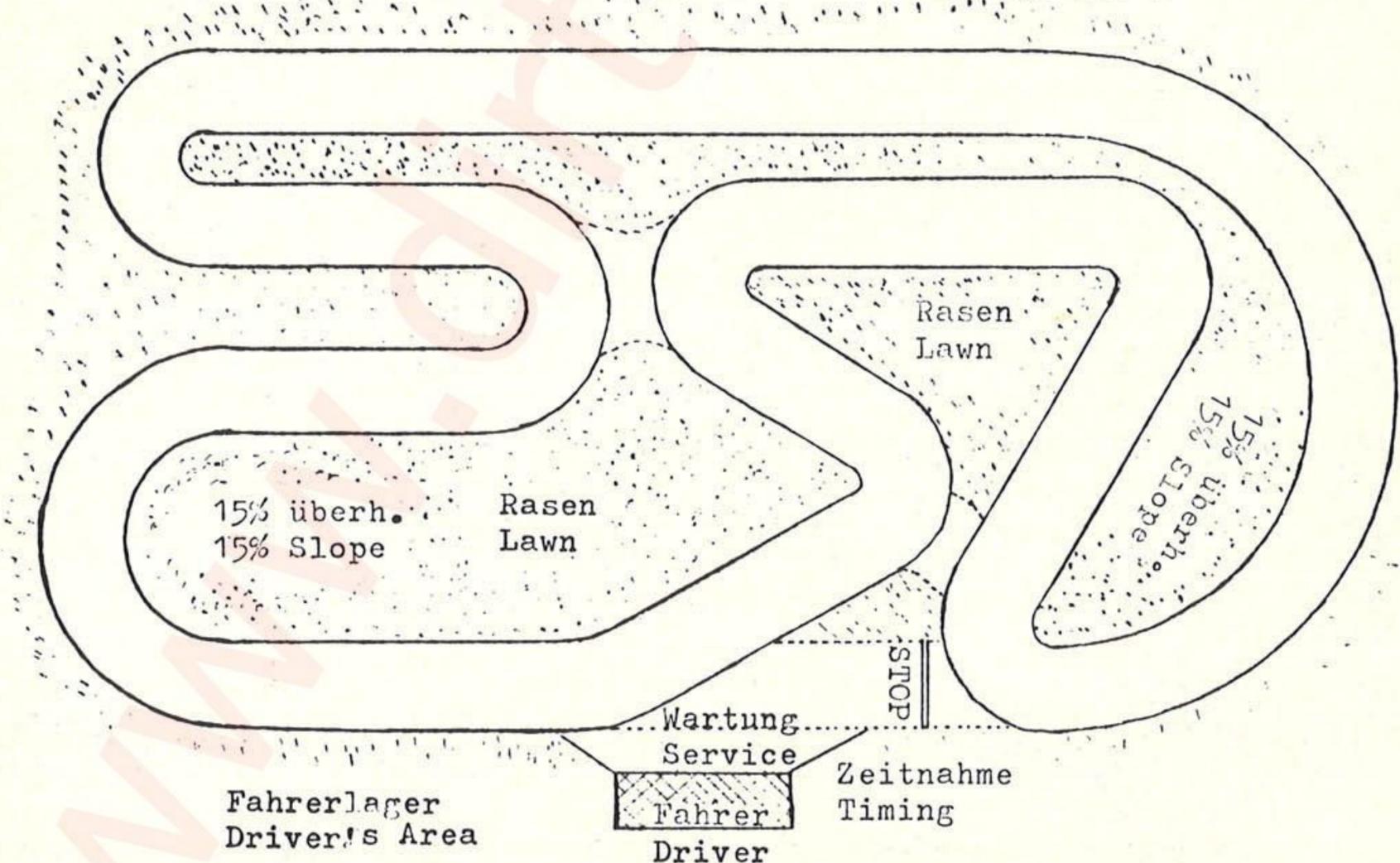
4. Juli: 9.00 Uhr Start



M 1 : 400

Bahnbreite 4.20 m

Bahnlänge 230 m



A-Fahrer		Zwischenstand		Klasse: Formel		Zwischenstand		Klasse: Sport		Zwischenstand		Gesamt	
Platz	Name	Fichtenberg	Walsum	Essen	Türkheim	Hof	Wiesbaden	Gesamt	Essen	Türkheim	Hof	Wiesbaden	Gesamt
1.	M. Mielke	259	259					518					482
2.	P. Graf	220	239					459					461
3.	F. Gröschl	154	290					434					459
4.	P. Knebel	239	185					424					413
5.	H. Raith	84	75					355					364
6.	N. Mayrhofer	84	220					304					339
7.	K. Junghans	130	169					299					333
8.	A. Schön	169	130					299					274
9.	F. Ponzelar	202	42					244					236
10.	J. Bähr	185	54					239					234
11.	C. Sterr	94	117					211					214
12.	D. Hornischer	1	1					203					211
13.	R. Stiegelbauer	11	154					203					209
14.	R. Dosch	67	94					165					160
15.	M. Hoyer	117	27					161					150
16.	H.-H. Kressken	105	23					144					117
17.	L. Styra	22	105					128					112
18.	F. Kneittenbrech	42	67					109					105
19.	G. Reintjes	23	84					107					103
20.	R. Laufer	60	20					80					75
21.	F. Laufer	54	25					79					67
22.	R. Zimmer	75						75					63
23.	H. Böttcher	13	60					73					61
24.	F. Schmidt	45	14					59					59
25.	N. Brucks	7	49					56					51
26.	U. Lachmann	27	28					55					50
27.	J. Naser	49						49					50
28.	D. Stückel	28	21					46					50
29.	K. Höschen	1	45					39					45
30.	W. Gleich	30	9					35					41
31.	S. Weppler	17	18					35					37
32.	H. Wenz	20	15					34					30
33.	T. Körner	5	29					33					28
34.	M. Kempenich	3	30					30					27
35.	J. Mönikes	6	24					30					28
36.	L. Thomä	29	1					28					26
37.	R. Rosskothen	2	26					27					25
38.	K. Kuonath	25	2					26					25
39.	K. Tröger	26						26					25
40.	G. Schwinn	24						23					24
41.	K.-D. Frers	1	1					22					24
42.	D. Ewig	15	7					22					24
43.	B. Kessler	21						21					23
44.	U. Korf	1	19					20					23
45.	R. Schein	19	8					18					22
46.	U. Taskin	10	17					18					21
47.	J. Essl	1						18					21
48.	W. Lechner	18						18					19
49.	H. Weyer	16						17					18
50.	R. Seitz	1	16					17					15
51.	G. Baumgartner	14	1					15					15
52.	S. Wiebe		13					13					14
53.	H. Keller	1	12					13					14
54.	K.-H. Jülich	12						12					12
55.	D. Hutsch	1	10					11					12
56.	L. Gebauer		11					11					10
57.	K.-H. Will							9					5
58.	R. Habel	8	1					9					4
59.	G. Flockenhaus	1	6					7					3
60.	H. Weppler	1	5					7					2
61.	B. Ulitzka	4	1					6					2
62.	K. Gleich	1	4					5					2
63.	H. Eiling	1	3					4					1
64.	G. Leiter		1					4					1
65.	W. Petruich		1					3					1
66.	D. Hofmann		1					3					1
67.	F. Ehlers							1					1
68.	D. Riethus							1					1
69.	R. Heller							1					1
70.	K. Grupe							1					1
71.	H. Scheyer							1					1
72.	G. Hönighaus							1					1
73.	H. Endres							1					1
74.	M. Pauen							1					1
75.	G. Haberl							1					1
76.	R. Brandlach							1					1
77.	R. Krause							1					1
78.	U. Gehrendorf							1					1
79.	W. Fengler							1					1
80.	K. Bruchmann							1					1

So fährt die A-Gruppe 1982

Start-Nr.	Name	Fahrzeug	Motor/Vergaser	Fernsteuerung	Team
1	K. Höschen	Serpent Quattro	Picco/Cipolla	Simprop Car	Serpent
2	F. Gröschl	Graupner Expert Speed Car	OS/PB	Graupner	Graupner
3	N. Mayrhofer	SG Columbia/VCSL	ST/Enya	robbe race	robbe
4	R. Zimmer	Black Five	OPS/OPS	Futaba	Black Fire
5	P. Graf	SG VCSL	ST/ST	robbe Eco	robbe
6	K. Junghans	PB Alpha	OS/PB	Multiplex	PB
7	F. Ponzelar	SG VCSL	ST/Cipolla	robbe mars	robbe
8	M. Hoyer	SG Columbia/VCSL	ST/Picco	robbe mars	robbe
9	C. Sterr	Serpent Quattro	Webra/PB	robbe race	Serpent
10	A. Schön	PB Alpha	OS/PB	Multiplex	PB
11	P. Knebel	Serpent Super Pro	Picco/Picco	Futaba	Serpent
12	F. Knettenbrech	Associated 500	OPS/OPS	Graupner	Associated
13	N. Brucks	PB Alpha	Picco/OPS	robbe Eco	PB
14	H.-H. Kressken	SG VCSL	ST/ST	robbe Mars	robbe
15	D. Stückel	PB Alpha	Picco/PB	robbe race	—
16	J. Naser	Associated 200	OPS/OPS	robbe race	MCV Bürstadt
17	F. Laufer	SG Columbia	Picco/Picco	robbe mars	robbe
18	K.-H. Will	PB Alpha	Picco/PB	robbe race	PB
19	G. Reintjes	SG VCSL	OS/PB	robbe race	—
20	F. Ehlers				
21	R. Dosch	Associated 500	OPS/OPS	Futaba	Associated
22	D. Riethus				
23	R. Heller				
24	B. Ulitzka	PB Omega	OS/OS	Futaba	Valerino
25	F. Schmidt	Techno	Picco/Picco	robbe	MeMo Meyer
26	R. Rosskothen	SG VCSL	OPS/OPS	robbe Terra	—
27	G. Leiter	Carlsson	Picco/Cipolla	Multiplex	—
28	K.-D. Frers	Serpent Super Pro	OPS/OPS	Multiplex EX	—
29	H. Böttcher	Carlsson 80 S	Picco/Picco	Multiplex	Carlsson
30	W. Petrush	Graupner Expert Speed Car	Picco/PB	Graupner	Hobby Ecke Rot
31	B. Kessler	Associated 300	K & B/Perry	robbe race	—
32	G. Baumgartner	Serpent Super Pro	Picco/Picco	robbe race	Serpent
33	R. Mertens	SG VCSL	ST/Picco	robbe terra	—
34	K. Grupe				
35	J. Mönikes	SG VCSL HT-Spezial	Picco/Picco	robbe Luna	Hobbythek
36	H. Eiling	Techno	Picco/Picco	Multiplex Profi	MeMo Meyer
37	H. Scheyer				
38	G. Honighaus				
39	H. Endres				
40	D. Hofmann	Black Fire	OS/PB	Futaba	Zink
41	D. Hornischer	PB Alpha	Picco/Picco	Graupner	—
42	K. Gleich	Graupner Expert	OS/PB	Multiplex Ex	—
43	S. Wiebe	WWS Eigenbau	OS/Picco	robbe	—
44	M. Pauen				
45	H. Weyer	SG VCSL HT-Spezial	Picco/Picco	robbe terra	Hobbythek
46	U. Lachmann	Serpent Quattro	OS/Picco	robbe Eco	Spatzi's
47	G. Harberl				
48	W. Gleich	Graupner Expert	OS/PB	robbe race	—
49	T. Körner	Serpent Quattro	OS/PB	robbe race	Serpent
50	R. Seitz	Serpent Super Pro	OS/OPS	robbe race	Serpent
51	J. Bähr	Serpent Quattro	Picco/PB	robbe race	Serpent
52	M. Kempenich	Serpent Super Pro	OS/PB	Futaba	—
53	L. Styra	Serpent Quattro	Picco/Cipolla	Multiplex EX	Serpent
54	U. Taskin	PB Alpha	Picco/Eigenbau	Multiplex EX	—
55	R. Braudlach				
56	R. Krause				
57	R. Schein	Associated 300	K & B/Perry	robbe race	Associated
58	M. Mielke	Serpent Super Pro	Picco/Picco	robbe race	Serpent
59	D. Hutsch	Black Five	K & B/Cipolla	Futaba	Black Fire
60	L. Thomä	Serpent Super Pro	OS/PB	robbe Eco	—
61	R. Stiegelbauer	Eigenbau	Picco/Picco	robbe race	MCV Bürstadt
62	H. Raith	Graupner Expert Speed Car	OS/PB	Graupner	Graupner
63	K. Kuonath	Mantua Manta	OPS/OPS	Multiplex MPX	Mantua
64	D. Ewig	SG VCSL	ST/Eigenbau	robbe race	—
65	S. Weppler	PB Alpha	Picco/PB	robbe race	—
66	H. Weppler	SG VCSL	Picco/PB	robbe race	—
67	G. Schwinn	Chaos Car	Picco/Picco	Multiplex EX	—
68	H. Keller	Chaos Car	Picco/Picco	Multiplex EX	—
69	U. Gehrendorf				
70	G. Flockenhaus	SG VCSL	Picco/Picco	robbe	hobbyshop
71	J. Essl	Graupner Expert Speed Car	OS/Picco	Graupner	Graupner
72	R. Habel	SG VCSL HT-Spezial	Picco/Picco	robbe race	Hobbythek
73	H. Wenz	SG VCSL	Picco/Picco	robbe	—
74	U. Korf	Mantua Manta	OPS/OPS	Sanwa	Mantua
75	L. Gebauer	SG VCSL	ST/ST	robbe race	—
76	W. Fengler				
77	K.-H. Jülich	Serpent Super Pro	OS/PB	robbe	—
78	W. Lechner	LE 2	Picco/Picco	robbe	Lechner
79	K. Tröger	Serpent Super Pro	OPS/OPS	robbe race	—
80	K. Bruchmann				

HOMOLOGATIONSLISTE

Stand: 23. Mai 1982

Die Nummer hinter der Karosse ist die laufende Nummer der kompletten Liste



FORMEL

● Associated (USA)	
Ferrari T3	4
Lotus 79 F1	10
Surtees F1	12
Wolf WR1	16
● Carlsson (Schweden)	
Brabham BT 45C	1
● Delta Plastics (Techno Racing)	
Osella FA1	2
Surtees TS 18 F1	23
● Mantua (Italien)	
Lotus 80 F1	11
Williams F1	17
● Modelltechnik Strotmann (MTS)	
Williams F1	17
● MRP (USA)	
Chapparral 2K Indy	3
Renault RS F1	8
Parnelli Indy	15
● Parma (USA)	
Brabham BT46	1
Ferrari T3	4
Gilmore Indy	5
Gurney Eagle	6
Lola F5000	7
Lotus 78 F1	9
Surtees F1	12
Talon F5000	13
March F1	14
Parnelli Indy	15
Brabham Alfa BT48	19
● PB (England)	
Ferrari T3	4
Lotus 79 F1	10
Surtees F1	12
Wolf WR1	16
Williams F1	17
● Sarik Vacform (England)	
McLaren MP4	22
● SG (Italien)	
Chapparral 2K Indy	3
Ferrari T3	4
Renault F1	8
Lotus 79 F1	10
Williams F1	17
Ferrari 126 C Turbo	20
Interscope Indy	21
● Tempest (Italien)	
Ferrari T3	4
Renault RS F1	8
Lotus 79 F1	10
Surtees F1	12
Ligier JS11/15	18

TOURENWAGEN

● Associated (USA)	
Chevrolet Corvette	103
De Tomasco Pantera	106
Datsun 260 Z	107
Trans Am Mustang	109
Ferrari 365 Boxer	115
Porsche 935 Turbo	119
● Carlsson (Schweden)	
Mercedes 450 SL	118
Porsche Carrera	121
Saab 99 Turbo	122
Volvo 244 Group 2	124
● Graupner	
BMW M1 Procar	100
● Modelltechnik Strotmann	
BMW M1 Procar	100
Chevrolet Corvette	103
Ford Capri Zakspeed	110
Toyota Celica Turbo	123
Volkswagen Beetle	126
● MRP (USA)	
Chevrolet Camaro	105
Ford Mustang Cobra2	108
Pontiac Firebird	120
Volkswagen Beetle	126
● Parma (USA)	
BMW M1 Procar	100
BMW 3,5 CSL	101
BMW 320 Turbo 2 Versionen	102
Chevrolet Monza	104
Chevrolet Camaro	105
Ford Capri Zakspeed	110
Ford Capri 3000	111
Lancia Stratos	116
Lancia Monte Carlo	117
Toyota Celia Turbo	123
Audi Quattro	125
● PB (England)	
BMW 3,5 CSL	101
Chevrolet Corvette	103
Ford Capri 3000	111
Ford Escort	112
Porsche 935 Turbo	119
Porsche Carrera	121
● SG (Italien)	
BMW 3,5 CSL	101
Chevrolet Corvette	103
Fiat Ritmo	113
Ferrari 308 GT	114
Lancia Stratos	116
Porsche 935 Turbo	119
Porsche Carrera	121
● Tempest (Italien)	
Chevrolet Corvette	103
Porsche Carrera	121
BMW 3,5 CSL	101

SPORT

● Associated (USA)	
Elfin Chevy	202
Ferrari 312P	208
Ligier Maserati	209
Porsche 917 Coupe	210
Ralt Can Am	221
McLaren M20	223
Porsche 917/30	224
Matra 690	230
VDS McLaren M8	235
Chevron B31	240

● Carlsson (Schweden)	
McLaren M20	223
Alfa Romeo 33 SC12	233
● Delta Plastics (Techno Pac.)	
Lola T333 CS	217
Sorbello Can Am	227
● Mantua (Italien)	
Porsche 917/10	211
Lola T333 CS	217
Shadow DN4	232
Tiga Can Am	238
● Modelltechnik Strotmann (MTS)	
Kroll Can Am	226
Shadow DN4	232
Porsche 917/30	224
● MRP (USA)	
Ampex Prophet	201
Budweiser Spyder	205
Dome Cosworth	207
Lola T310	216
Toy BMW	225
Alfa Romeo 33	228
Sigma Sports	231
Frisbee Can Am	236
● Parma (USA)	
Busch Hogan	203
CRC 1 Can Am	204
VOS Lola T530	206
Porsche 917/10	211
March 76 S	212
Osella Abarth	213
Cheetah Sports	214
Lola T 292	215
Lola T 310	216
Lola T 333 CS	217
Porsche 936	218
Renault Sports	219
Schkee Can Am	220
March BMW M1	222
Kroll Can Am	226
Sorbello Can Am	227
Ferrari 512 S	229
Shadow DN4	232
Riley Can Am	237
Lola T600	239
● PB (England)	
Porsche 917/10	211
Lola T310	216
Porsche 936	218
Porsche 917/30	224
● Sarik Vacform (England)	
McLaren M8A	242
Ford C100	243
● SG (Italien)	
CRC 1 Can Am	204
Porsche 917/10	211
Porsche 936	218
Ralt Can Am	221
Porsche 917/30	224
Sorbello Can Am	227
Shadow DN4	232
Lola T330 Can Am	234
Riley Can Am	237
Sakai Sports	241
● Tempest (Italien)	
Elfin Chevy	202
Porsche 917/10	211
Matra 650 S	230
Renault Sports	219
Mc Laren M20	223
Shadow DN4	232
Alfa Romeo 33 SCR	233
VDS Mc Laren M8F	235
Ligier Maserati	209

Endstand Klasse Tourenwagen, Gruppe Nord/West

C-Fahrer						B-Fahrer							
Platz	Name	Dort- mund	Kre- feld	Köln	Essen	Ge- samt	Platz	Name	Dort- mund	Kre- feld	Köln	Essen	Ge- samt
1	D. Brocker	185	(16)	259	280	724	1	Vogel, W.	-	220	280	254	754
2	D. Suhr	280	154	(1)	220	654	2	Piper, G.	220	259	259	10	738
3	N. Christians	(117)	130	280	169	579	3	Brocker, L.	239	202	105	220	661
4	G. Quente	(26)	259	185	94	538	4	Hubert, W.	23	239	75	239	535
5	K. Petrat	220	239	75	-	534	5	Liening, U.	169	130	239	44	538
6	B. Pahlke	239	185	(13)	105	529	6	Hepp, R.	19	280	154	60	494
7	W. Linder	202	(7)	130	185	517	7	Sokolowski, R.	154	9	169	169	492
8	A. Gramme	105	220	169	(10)	494	8	Gierling, H.	84	105	220	130	455
9	J. Jungwitsch	84	117	(15)	239	438	9	Hörsel, H.	202	169	49	45	420
10	G. Skawran	18	202	(16)	202	422	10	Käser, S.	-	49	60	280	389
11	M. Platten	259	67	(54)	67	393	11	Soboll, W.	280	24	67	29	371
12	W. Bretz	154	169	45	(30)	368	12	Bortoli, R.	185	20	130	49	364
13	M. Thomä	(1)	75	239	49	363	13	Hoffmann, G.	259	84	-	4	347
14	R. Kasper	22	280	(1)	17	319	14	Vits, R.	130	60	117	-	307
15	M. Huwe	(1)	20	117	154	291	15	Moll, A.	105	23	42	154	301
16	Schmitt	-	24	1	259	284	16	Hömmerling, B.	13	185	84	15	284
17	U. Rennert	(1)	4	220	14	238	17	Hansmann, H.	60	10	202	6	272
18	H. Ernstberger	(1)	105	60	60	225	18	Schulz, B.	75	117	45	75	267
19	G. Moll	(1)	1	202	21	224	19	Platten, G.	94	54	27	117	265
20	H. Winter	(2)	6	67	130	203	20	Meyer, J.	49	26	-	185	260
21	R. Kretschmer	169	(1)	21	1	191	21	Salven, M.	28	4	185	30	243
22	A. Holz	94	54	8	(1)	156	22	Becker, J.	117	45	-	67	229
23	Hepp	1	154	-	-	155	23	Eickhoff, A.	-	25	-	202	227
24	D. Niechcial	130	(1)	1	6	137	24	Backtrog, O.	17	154	-	-	171
25	G. Ufers	1	-	-	117	118	25	Aubry, H.	29	44	28	20	151
26	F. Apfelbeck	49	19	(1)	45	113	26	Engel, S.	-	75	19	54	148
27	F. Schuttler	(1)	21	84	5	110	27	Sattler, G.	22	1	94	17	133
28	Klimschka	1	94	1	-	96	28	Schindler, P.	18	-	-	105	123
29	K. Schmidt	9	84	-	-	93	29	Kulinna, D.	10	15	22	84	121
30	K. Boy	75	13	(1)	1	89	30	Schulz, E.	67	-	24	29	120
31	K. Gierse	1	1	-	84	86	31	Freund, K.	24	24	54	-	107
32	R. Zick	(16)	21	42	18	81	32	Schulze, W.	3	67	18	13	98
33	G. Jorvic	-	1	1	75	77	33	Trottenberg, P.	45	30	-	16	91
34	P. Frey	42	26	(1)	7	75	34	Schwafertz, R.	54	21	-	-	75
35	F. Dittko	45	29	(1)	1	75	35	Zerwas, A.	1	2	26	42	70
36	N. Heister	15	49	-	26	72	36	Kindler, J.	27	18	-	23	68
37	S. Habbecke	54	14	1	-	69	37	Senkowski, H.	8	16	23	25	64
38	Schutle-Schrepp.	67	-	-	1	68	38	Simon, W.	-	12	16	28	56
39	U. Naumann	1	60	-	-	61	39	Schwafertz, P.	42	56	-	-	56
40	K. Sattler	60	-	-	-	60	40	Engel, K.	-	28	25	-	53
41	W. Schneider	-	-	-	54	54	41	Schweiß, H.-J.	26	27	-	-	53
42	C. Aubry	(1)	18	22	13	53	42	Klaas, U.	12	11	14	22	48
43	J. Collierius	1	-	49	1	51	43	Fischer, W.	4	6	30	10	46
44	Ropoerius	-	1	27	22	50	44	Flotteu	-	19	-	26	45
45	D. Dittmann	-	20	-	27	47	45	Stenhorst, H.	30	8	-	6	44
46	R. Orlik	1	45	-	-	46	46	Maassen	-	42	-	-	42
47	D. Schwieger	10	25	9	-	44	47	Palund, G.	14	22	-	14	40
48	Peters	-	42	-	-	42	48	Baur, A.	16	-	21	-	39
49	Hinkelmann	-	-	-	42	42	49	Kleingang, K.-H.	9	5	20	-	34
50	H. Holstein	-	18	-	23	41	50	Hermann, R.	2	3	18	12	33
51	P. Miemitz	29	1	11	-	41	51	Weck, H.	11	17	-	5	33
52	H. Grigoleit	-	11	19	11	41	52	Paplewski, P.	25	7	-	-	32
53	J. Misch	(1)	23	17	1	41	53	Krisor, H.	-	-	29	-	29
54	D. Jerschey	13	27	-	-	40	54	Schuster	7	-	-	17	24
55	D. Walenda	27	(1)	12	1	40	55	Hellwig, A.	5	1	16	3	24
56	U. Becker	8	28	-	-	36	56	Fabri, P.	-	-	-	21	21
57	W. Scharpenack	4	(1)	1	28	33	57	Thierold, O.	21	-	-	-	21
58	D. Dillmann	1	5	-	27	33	58	Ahlke, B.	20	-	-	-	20
59	B. Huwe	(1)	30	1	1	32	59	Okroy, K.	-	-	-	19	19
60	J. Consten	30	1	-	-	31	60	Mielke, H.	6	13	-	-	19
61	Hermes	-	-	30	-	30	61	Hermann, B.	15	-	-	-	15
62	H. Faigle	1	1	28	-	30	62	Sawatzki, M.	-	-	-	11	11
63	Selumann	-	1	29	-	30	63	Fischer, W.	-	-	-	10	10
64	F. Börs	-	-	-	29	29	64	Finke, W.	-	-	-	9	9
65	J. Wieprecht	(1)	8	18	20	29	65	Ergurec, A.	-	-	-	8	8
66	U. Beelan	12	16	-	1	29	66	Baser	1	1	-	-	2
67	O. Hutter	5	(1)	23	1	29	67	Teichmann	-	1	-	-	1
68	H. Kornany	28	-	-	-	28							

Platz 1 - 10 berechtigen zur Teilnahme am Tourenwagen-Endlauf am 31.7./1.8. 1982 in Hof.

4. Lauf TW N/W

Letzter Lauf der Tourenwagen in Essen

Am 15./16. 5. veranstaltete der AMRT Essen den 4. Lauf zur Tourenwagenmeisterschaft N/W. Austragungsort war der Divi Ring.

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Rennen, fahren diesmal die C-Fahrer am Samstag und die B-Fahrer am Sonntag. Anders war auch das Wetter. Den ganzen Tag war es sehr heiß, und viele Motoren gaben ihren „Geist“ auf. Insbesondere die Picco's zeigten sich sehr anfällig gegen die Hitze, und bei ei-

nigen von ihnen konnte man das berühmt berüchtigte „Pinco“ hören; zu deutsch: Der Motor wollte ein neues Pleuel.

122 C-Fahrer versuchten noch einige TW-Punkte zu bekommen. Davon konnten sich Brocker, Huwe, Suhr und Schmitten direkt für den Endlauf qualifizieren. Aus den Zwischenläufen kamen noch Christians, Jungnitsch, Skawran und Linder dazu.



Start

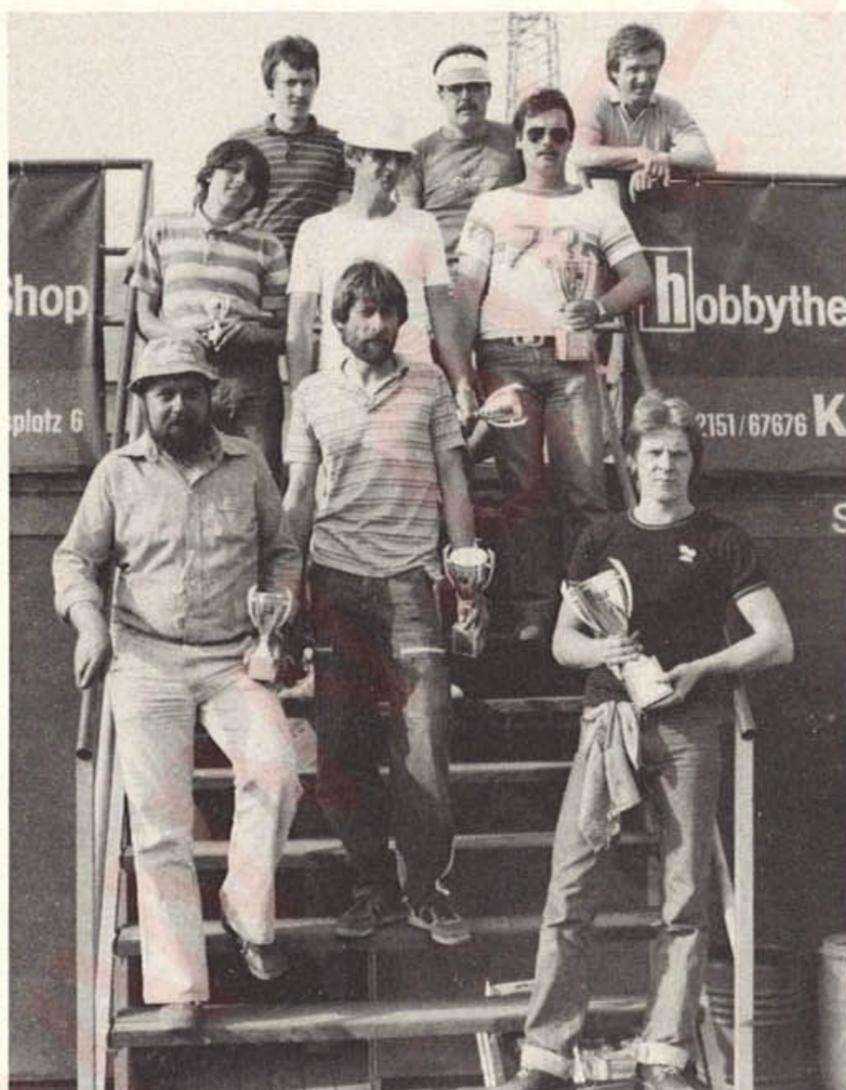
Endstand Gruppe C	
Brocker, D.	109
Schmitten, W.	103
Jungnitsch, J.	100
Suhr, D.	90
Skawran, G.	90
Linder, W.	82
Christians, N.	60
Huwe, M.	42

Bei den B-Fahrern waren es 48, die am Rennen teilnahmen. Hier konnten sich Sokolowski, Vogel, Brocker und Meyer direkt für den Endlauf qualifizieren. Aus den Zwischenläufen kamen Moll, Hubert, Eickhoff und Kaser dazu.

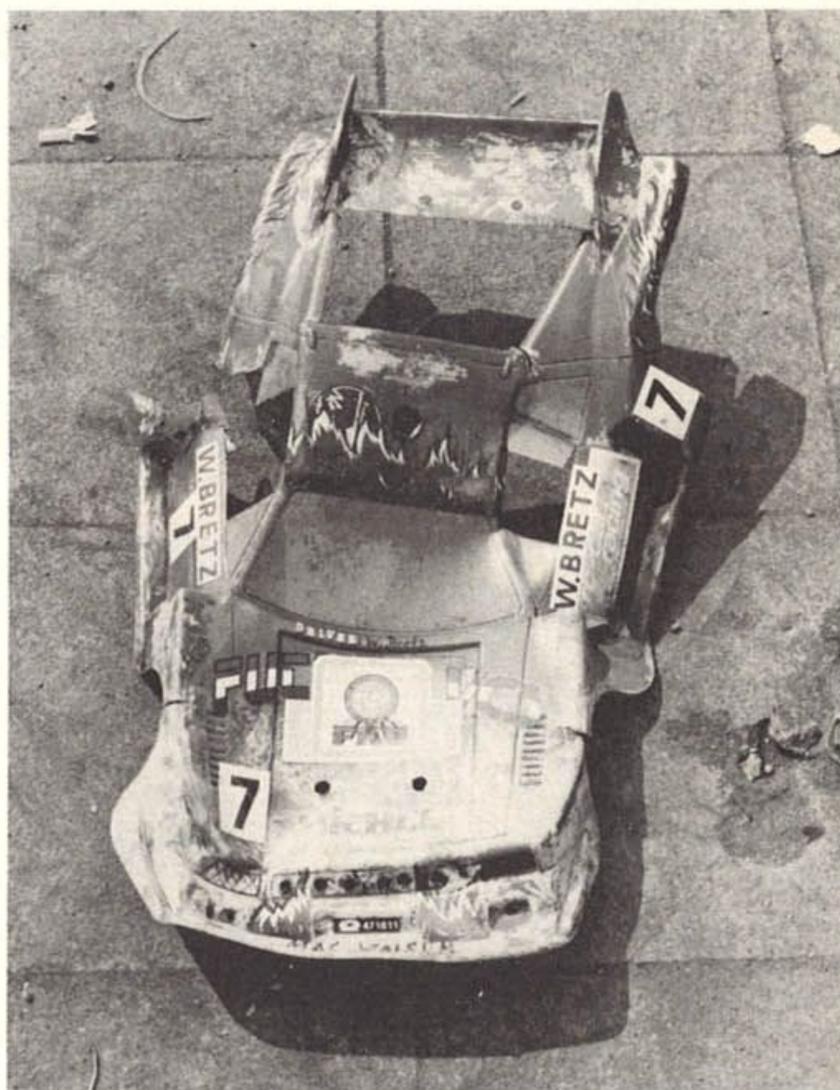
Endstand Gruppe B	
Kaser, S.	116
Vogel, W.	111
Hubert, P.	105
Brocker, L.	103
Eickhoff, A.	88
Meyer, J.	78
Sokolowski, R.	71
Moll, A.	46

Fast alle Fahrer waren froh, daß die TW-Meisterschaft damit beendet ist. Denn diese Veranstaltungen hatten nichts mehr mit Hobby oder Sport zu tun; das waren Strapazen. Erstens auf Grund der unmöglichen Terminplanung und zweitens durch das sehr große Teilnehmerfeld. Es bleibt zu hoffen, daß 1983 eine andere Regelung gefunden wird.

H.D.N.



Endlaufteilnehmer Gruppe C



Das war's

Fotos: Nowack

Westfalahallen-Pokal

Freundschaftsrennen: Modellbau '82 in Dortmund

Am 24. und 25. April wurde in diesem Jahr zum 3. Mal der Westfalahallen-Pokal ausgefahren. Man durfte gespannt sein, wie hoch die Teilnehmerzahl sein würde. Es sollten in diesem Jahr alle A Fahrer, alle B Fahrer und die besten 15 C Fahrer aus der Gruppe NW zum Start zugelassen werden. An den 87 Nennungen für die Klasse Formel und 102 Nennungen für die Klasse Sport konnte man dann auch erkennen, wie viele C Fahrer in den vergangenen Jahren zu diesem Hallenrennen genannt hatten.

Auch in diesem Jahr schafften der Veranstalter, nämlich das RT Gelvesberg, es wieder, das Rennen recht ordentlich durchzuführen. Von seitens der Westfalahallen-Leitung wurde, wie in jedem Jahr, wieder eine Zuschauertribüne errichtet. Damit war für die zu erwartenden Zuschauermengen wegen der gleichzeitig stattfindenden Modellbauausstellung, gut gesorgt. Da

die Ausstellung von Mittwoch bis Sonntag ging, war es auch schon möglich, ab Mittwoch auf der mit Brettern abgesteckten Bahn zu trainieren.

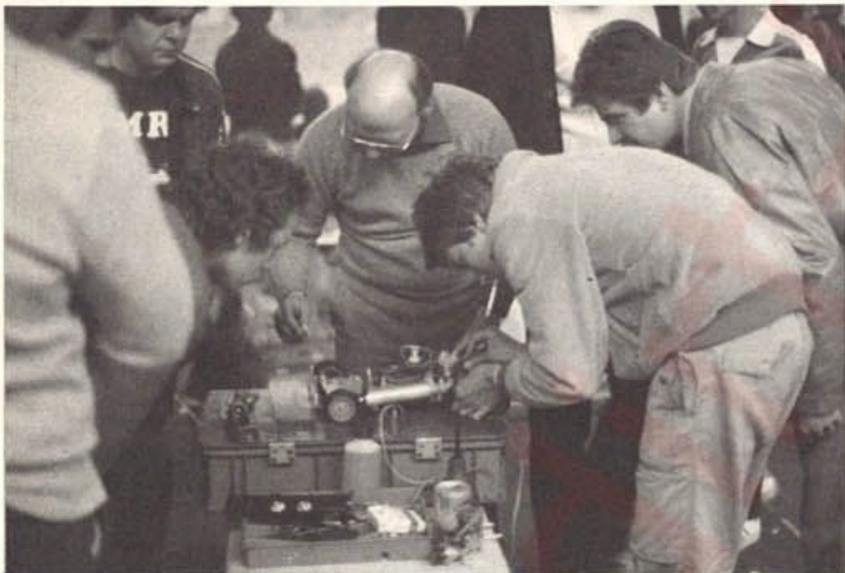
Gerade bei diesem Training entsann sich dann auch irgendein Fahrer, daß doch die Elektrofahrer auf glatten Böden, und in der Westfalahalle ist ein glatter Betonboden, am besten mit Silikonbeschichteten Reifen zurechtkommen. Er probierte dies, und da normalerweise erst nach 2 – 3 Tagen die Haftung auf dem Betonboden akzeptabel wird, war er natürlich am ersten Trainingstag erheblich schneller als seine Mitkonkurrenten.

Von nun an war es dann gelaufen, kein Fahrer kam mehr zum Rennen der nicht die Silikon-Reifen im Koffer hatte. Infolge des leichten Silikonbelages, der sich langsam auf der Strecke bemerkbar machte, und durch das nichtverbrannte Oil, was dazu auf die Strecke gepustet wur-

de, ergab sich ein noch nie gesehener Belag auf der Bahn. Es war also zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich, mit „normalen“ Reifen zu fahren. Alle Fahrer waren zwar am schimpfen, aber alle fuhren auch die Silikonreifen. So einigte man sich dann, diese Silikonreifen nur noch am Samstag in der Klasse Formel zuzulassen.

Drei Fahrer fuhren am Samstag in der Klasse Formel dann auch 24 Runden. Höschen 24/8,0 Schmidt 24/10,4, Hoyer 24/11,0. Die besten 23 Runden und somit den 4. Platz unter den für den Endlauf direktplatzierten fuhr Mielke 23/5,4. Den ersten Zwischenlauf konnten Keßler und Kindler durch ihre ruhige Fahrweise für sich entscheiden. Im zweiten Zwischenlauf waren es dann zwei Fahrer dessen Fahrstil nicht mit dem der beiden Sieger des Zwischenlaufes 1 verglichen werden kann. Vogel und Platten M. waren die Glücklichen, die sich sehenswerte Zweikämpfe mit Frank Ponzelar lieferten. Ponzelar mußte sich mit 2 Runden Rückstand im Ziel dann auch mit dem 3. Platz zufriedengeben.

H. Kresken der Vorjahressieger schaffte es dieses Jahr nicht, in einem Endlauf vertreten zu sein. Er



Bei Höschen wird geschraubt



Start zum Endlauf



Endlaufteilnehmer Klasse Sport



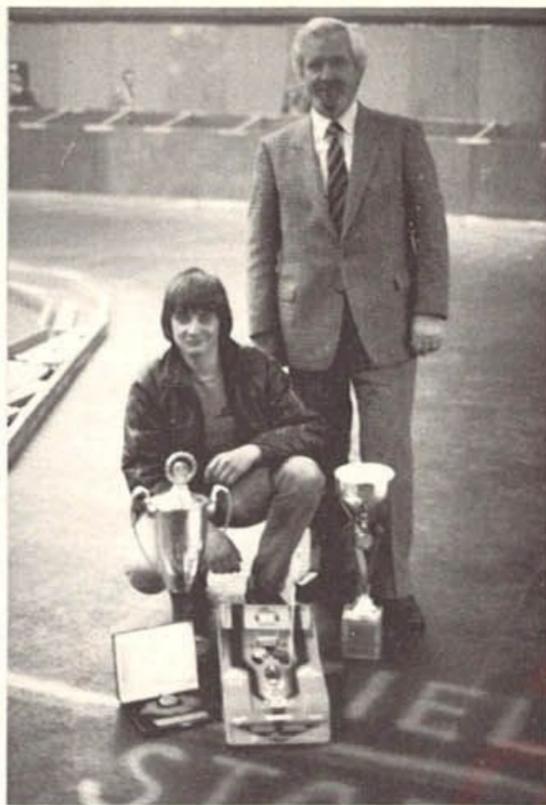
Der DMC-Stand auf der Modellbau '82

schied damit zur Verteidigung des Wanderpokals aus. Es mußte also in diesem Jahr auf jeden Fall einen neuen Gesamtsieger geben.

Nach dem Start des Endlaufes Formel war nun alles gespannt, wer es schaffen sollte, sich an der Spitze zu behaupten. Keßler war es, der seine Führungsposition sogar ausbauen konnte und bis ins Ziel 5 Runden Vorsprung herausgefahren hatte. Auch im vorigen Jahr war er schon recht erfolgreich als er Kresken den Gesamtsieg so schwer machte.

Klaus Höschen unser Doppel-Meister der so gut gestartet war mußte in der 60. Runde mit einem Motordefekt aufgeben. Alles schaute nun auf Mielke, der im letzten Jahr auch schon den 2. Platz belegte. Er schaffte es aber nicht. Erster blieb Keßler 136/12,0. Zweiter Vogel 131/1,0, dritter Schmidt 124/4,0, vierter Platten 121/3,2, fünfter Mielke 118/2,8 sechster Hoyer 114/3,4, siebter Höschen 60/00 achter Kindler 28,

In der Klasse Sport gab es jetzt das große Rutschen, ohne Silikon auf den Rädern hatten doch so einige Fahrer Schwierigkeiten. Trotzdem



Gesamtsieger Michael Mielke aus Schwerte und der Chef der Westfalenhalle

war Mielke es diesmal, der in nur 3 Min. Vorläufen als beste Zeit 15/4,0 fuhr. Die anderen Direktplazierten waren Höschen 15/4,6, Ponzelar 15/9,4, Hoyer 15/10,5.

Dann die Zwischenläufe; hier gings heiß her. Im ersten Zwischenlauf waren die ersten vier alle noch in derselben Runde. Wenz und Papelewski schafften es dann mit 68/04 und 68/1.0. Im zweiten Zwischenlauf war es ähnlich, Thomä und Meyer, beide 69 Runden, mußten um ihren Sieg hart kämpfen.

Im nun folgenden Sport Endlauf ließ Mielke dann keine Zweifel an seinem Können. Mit drei Runden vor Ponzelar siegte er in diesem Endlauf und gleichzeitig holte er sich mit dieser Leistung den Gesamtsieg und somit den großen Westfalenhallenpokal. Ponzelar bemühte sich zwar redlich, konnte Mielkes Sieg aber nicht stoppen. Trotz aller Anstrengungen, schaffte Hoyer es leider nur, auf den dritten Platz zu kommen. 1. Mielke 147/12,6, 2. Ponzelar 144/6,0, 3. Hoyer 142/11,5, 4. Wenz 134/6,2, 5. Papelewski 132/4,4, 6. Meyer 122/12,2, 7. Höschen 22–8. Thomä 14–. J.E.

h

obbythek-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

obbythek-RC-Car Shop · Dionysiusplatz 6 · 4150 Krefeld · Telefon 021 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!!!

Fernsteueranlagen

Untere Preisklasse

Einleitung

Zu einer Fernsteueranlage für RC-Cars benötigt man grundsätzlich einen Sender, einen Empfänger, 2 Rudermaschinen (Servo's genannt) und die Stromversorgung in Form von Trockenbatterien oder wiederaufladbaren Akkuzellen.

Der Sender strahlt die über die Steuerknüppel gegebenen Befehle durch Modulation der Hochfrequenz aus. Diese Befehle werden vom Empfänger im Modell aufgenommen, ausgewertet und an das entsprechende Servo weitergegeben, welches die elektronisch übermittelten Signale in mechanische Steuerbewegungen umsetzt.

Für ein RC-Car wird ein Servo für die Lenkung und ein Servo für die Kombination Gas/Bremse benötigt. Leider hat sich die Industrie noch nicht auf eine einheitliche Bezeichnung für Fernsteueranlagen einigen können, denn bei den meisten wird eine Anlage mit 4 Funktionen als 2-Kanal-Anlage bezeichnet, während andere von einer 4-Kanal-Anlage sprechen.

Da auch bei der Bezeichnung ‚Funktion‘ keine Einigkeit besteht, wird an dieser Stelle, um Mißverständnisse zu vermeiden, folgen-

des festgelegt:

1 RC-Car benötigt 4 (vier) Funktionen, und zwar Lenkung links, Lenkung rechts, Gas, Bremse.

Die Deutsche Bundespost hat für die Fernsteuerung von Modellen mehrere Frequenzbänder freigegeben. Dem RC-Car-Fahrer steht das 27 MHz Band mit 18 Frequenz-Kanälen und das 40 MHz-Band mit 4 Frequenz-Kanälen zur Verfügung. Der jeweilige Frequenz-Kanal wird durch die Quarze bestimmt, die heute bei fast allen Fernsteuerungen ausgewechselt werden können, so daß man nicht auf einen bestimmten Frequenz-Kanal festgelegt ist.

Man unterscheidet bei der Übertragungsart der Anlagen zwischen AM (Amplituden-Modulation) dem sog. Breitband und FM (Frequenz-Modulation) dem sog. Schmalband. AM-Anlagen werden im 20 kHz-Raster und FM-Anlagen im 10 kHz-Raster betrieben, d. h., beim Betrieb von AM-Anlagen muß der Nachbarfrequenzkanal freigehalten werden, um Störungen zu vermeiden, während bei FM-Anlagen der Nachbarfrequenzkanal belegt werden kann.

Mit der Servoreverse wird die Mög-

lichkeit bezeichnet, die Drehrichtung der Servos umzukehren, was besonders für RC-Car-Fahrer von großem Vorteil sein kann, da oft die Anlenkung für die Funktionen vom Fahrzeugtyp vorgegeben sind.

Allgemeines

Es handelt sich hier um eine Vorstellung bzw. Gegenüberstellung von Fernsteueranlagen der unteren Preisklasse. Die Auswahl beschränkt sich auf die z. Z. noch bekanntesten Firmen wie robbe, Graupner, Simprop und Multiplex. Dafür wurden aber alle Anlagen dieser Firmen bis zur Preisgrenze von 390,— DM berücksichtigt.

Bei den Anlagen handelt es sich um sogenannte Komplett-Sets, bei denen jeweils nur das 2. Servo und die Stromversorgung fehlt. Die Servos werden nicht näher behandelt, da diese in einer der nächsten Ausgaben gesondert vorgestellt werden.

Einzelheiten

Insgesamt handelt es sich um 22 Anlagen, die sich allerdings manchmal nur durch das Frequenzband oder die Anzahl der Funktionen unterscheiden.

Die Eco FMS 2+2/4/1 unterscheidet sich von der Eco FMS 2/4/1 lediglich dadurch, daß die Servoreverse hat und ausbaubar ist.

Um diese Servoumkehr durchzuführen, werden die Stecker der Signalanschlüsse umgesteckt. Allerdings muß hierzu der Gehäusedek-

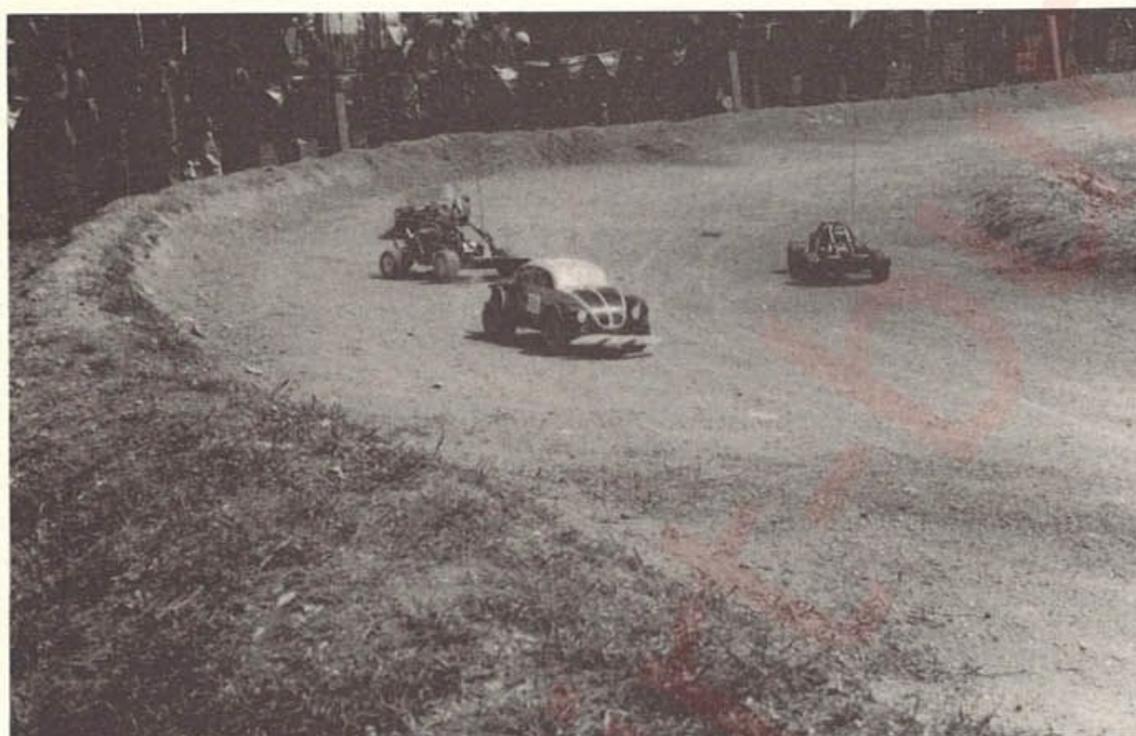


Off-Road Rennen

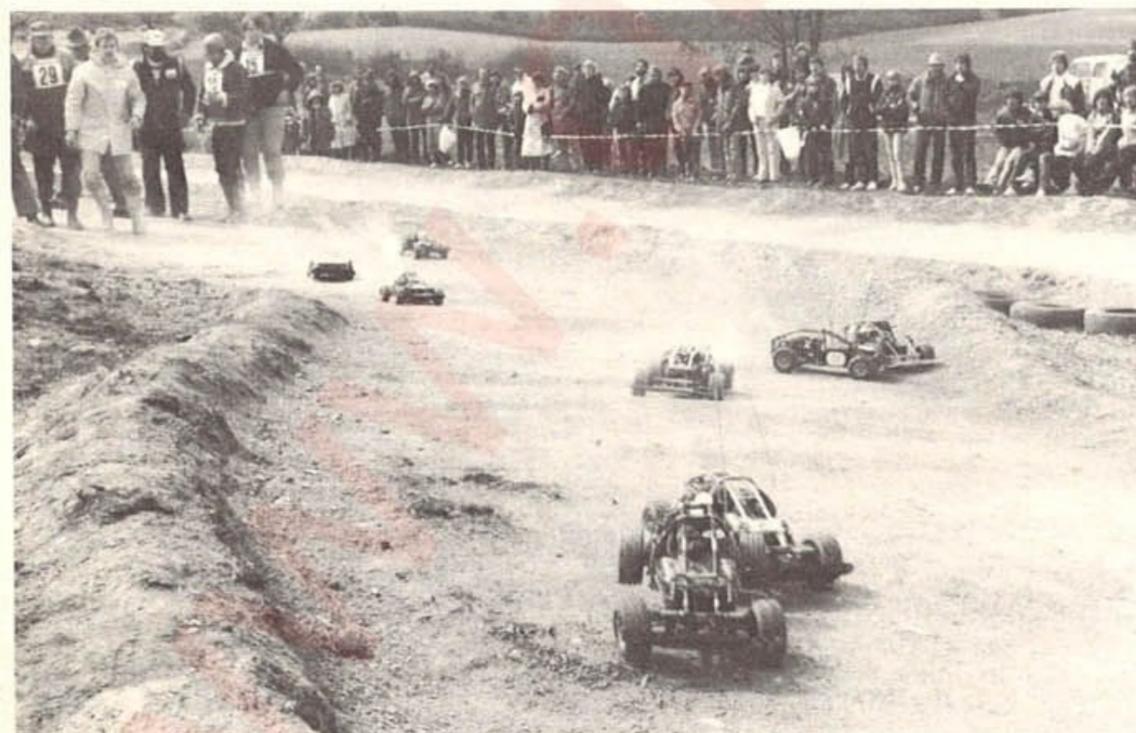
Meisterschaftslauf in Eschbach



Start



Kurvenfahrt



Kampf um die Führung

Am 1.-2. Mai 1982 lud der MSC-Eschbach zu einem Buggyrennen. Ausgeschrieben als EM-Qualifikation und als Gruppenmeisterschaft Mitte. Überrascht hat mich, daß schon weit vor Eschbach der Weg zum Bachfinkenring ausgeschildert war. Es konnte also niemand die Entschuldigung vorbringen, er hätte die Strecke nicht gefunden. OFF Road ist im DMC bzw. in Deutschland noch ein Kleinkind, wenn man den alten Hasen der Flachbahnfahrer glauben darf.

Meine Meinung dazu: Auch wenn Buggy-Off Road Rennen noch in den Kinderschuhen stecken, glaube ich das für Veranstalter und Teilnehmer in den nächsten Jahren die Sonne höher am Himmel stehen wird. Wenn ich mich recht erinnere, waren beim Beginn der RC-Car Ära für TW-FO-SP Rennen auch einige Unstimmigkeiten auszuräumen.

Doch zum Rennen.

Die Vorläufe bestitten 49. Teilnehmer. Manche Teilnehmer und auch Interessierte Zuschauer waren etwas erstaunt, das der Gemeldete K. H. Will, bei den Flachbahnfahrern gut bekannt, nicht dabei war. Man ging davon aus, das K. H. Will den Buggy von PB hier im Rennen fahren würde. Von den schnellsten 8 der Vorläufe, sah man nur zwei im Finale wieder. Die Schnellsten der Vorläufe: 1. Rudi Blum, 2. Lorenz Hendrik, 3. Ronald Kling, 4. Helmut Strumpeu, 5. Bernd Ziegler, 6. Uwe Schaub, 7. Bernd Ruppenthal, 8. Peter Heinz.

Der Austragungsmodus der Deutschen Meisterschaft sieht vor, das die 32 schnellsten der Vorläufe über Viertel und Halbfinale auf 8 Fahrer für das Finale reduziert werden. Auch in Eschbach wurde so gefahren. Dabei wird von Fahrer und Material einiges Durchhaltevermögen verlangt. Für die beiden Halbfinalläufe Qualifizierten sich: Halbfinale A: Dirk Martin, Harald Müller, Heiner Spiekermann, Gerd Gypkeus, Michael Peters, Manfred Weis, Rudi Blum, Bernd Ziegler.

Halbfinale B: K. H. May, Peter Heitz, Frank Kraus, Uwe Schaub, Werner Kraft, Werner Gronau, Rolf Mühlbichler, Helmut Strumpen. Im Finale standen dann 6 Graupner 4 D und 2 Robbe Romax an der Startlinie. Waren die Graupner 4 D mit den Wagen, die im Handel zu kaufen sind fest identisch, so war der eine Romax ein Vorprototyp mit ungeteilter



Fahrerpodest und Zeitnahme



Die Endlaufteilnehmer

Endstand:

Fahrer	Rd.	Zeit	Fahrzeug	Motor
1. Bernd Ziegler	146	7,9 sek.	Graupner 4D	OS
2. Werner Kraft	137	2,3 sek.	Graupner 4D	OS
3. Karl Heinz May	132	13,2 sek.	Graupner 4D	OS
4. Frank Kraus	123	11,2 sek.	Graupner 4D	OS
5. Uwe Schaub	117	12,6 sek.	Romax Eigenbau	Enja
6. Heiner Spiekermann	106	—	Romax Vorserie	Enja
7. Manfred Weis	106	21,2 sek.	Graupner 4D	OS
8. Ralf Mühlbichler	79	8,7 sek.	Graupner 4D	OS
9. Harald Müller			13. Helmut Strumpfen	
10. Michael Peters			14. Dieter Martin	
11. Rudi Blum			15. Gerd Gypkens	
12. Werner Gronau			16. Peter Heitz	

Kette und einem U-förmigen Chassis und der Romax von Uwe Schaub ein Eigenbau mit Allradantrieb.

Im Finale war Hektik Trumpf.

Nach leichtem schieben, drücken und drängeln verteilte sich das Feld der Finalisten schnell. Durch Ausrutscher, Tankstops und Reparaturen an dem arg gebeuteltem Material, war es für die Fahrer und die zahlreich erschienenen Zuschauer nicht mehr möglich, den 1. vom 8. Platz zu unterscheiden.

Da Streckensprecher und Rundenzähler relativ weit auseinander standen, war es auch dem Veranstalter nicht möglich Zwischenergebnisse über den Lautsprecher zu verkünden.

Nach 30 Min. löste sich dann die Spannung. Bernd Ziegler hatte mit 146 Runden 7,9 Sek. gewonnen.

Für so manchen Fahrer war nach der Veranstaltung Weihnachten: Der Tisch mit Sachpreisen war gefüllt mit Motoren, Karosserien, Treibstoff usw. um nur die größten Teile zu nennen. Man kann dem MSC-Eschbach nur gratulieren. Für 49 Fahrer so viele Preise!

Aufgefallen ist:

... Unter den ersten 16. kein Hecktriebler

... Das Erdwälle, als Streckenbegrenzung Materialfreundlicher als Bretter oder Reifen sind!

... Das trotz Schnee mitte des 1. Vorlaufs die Rundenzeiten unwesentlich langsamer waren!

... Das tote Fliegen auf der Seitenscheibe ein attraktiver Fahrstil für die Zuschauer ist, aber damit keine Rennen gewonnen werden können!

... Das wenn ein Motor in den Händen des Helfers gut geht, er auf der Strecke noch lange nicht laufen muß!

... Das es auch Off-Roadfahrer gibt, die den Quartz + 52 melden, aber den 51er einbauen!

... Das viele 4D Fahrer nicht wissen, das vordere Halbwelle nicht gleich hintere ist.

... Das einige Fahrer Fähnchen an die Empfängerantenne kleben, um Ihre Autos zu erkennen.

In diesem Sinne:
— Saubermann —

Bahneröffnung in Heemstede/NL

15./16. 5.:

Internationales Freundschaftsrennen

Auf kleinem Gelände zeigte der MACH wie man trotzdem eine schöne RC-Car-Rennstrecke unterbringen kann. 280 m ist sie lang und wie üblich 4 m breit. Die Boxengasse befindet sich am langsamsten Teil der Strecke und somit entspricht die Bahn den Efra Anforderungen.

Das Rennen, welches der MACH zur Eröffnung ausgeschrieben hatte, lief unter dem Namen Race of Champs. Es sollten also die Meister aller europäischen Länder eingeladen werden. Doch leider glänzten das englische PB-Team und das italienische SG-Team durch Abwesenheit.

Durch die sehr interessante Streckenführung durfte man einige interessante Läufe erwarten. Da die Strecke dem Serpent Werk zu Füßen liegt, konnte man wohl ohne weiteres von einem Heimvorteil des holländischen Serpent-Teams sprechen.

Am Samstag wurden im strömenden Regen die Vorläufe gefahren. Nach diesen Vorläufen brauchte jedoch niemand Angst haben, daß er Samstagabend schon heim fahren durfte, denn das Reglement nach dem gefahren wurde, weicht stark vom Deutschen System ab.

Durch dieses System bekommen Fahrer, welche in 3 Minuten sehr schnell fahren können, die Chance sich schon für einen der ersten vier Plätze des Endlaufes zu qualifizieren.

Bis hier ist noch alles wie beim deutschen System, doch das weitere ist nicht mehr vergleichbar.

Alle weiteren Teilnehmer werden nach Reihenfolge der gefahrenen Zeiten in Hoffnungsläufe eingeteilt. Lediglich der letzte Hoffnungslauf,

welcher mit den schlechtesten Zeiten besetzt ist, wird mit 8 Fahrern voll besetzt; alle weiteren Semiläufe werden nur mit 6 Fahrern belegt. Es werden nun jeweils die zwei Schnellsten eines Semilaufes für den nächst höheren Hoffnungslauf gesetzt.

Nun, wie schon erwähnt, regnete es am Samstag ununterbrochen. Einige Fahrer packten deshalb auch gar nicht erst aus, und vertrauten ganz auf die am Sonntag zu fahrenden Semifinalläufe.

Trotzdem möchte ich dem einzig direktplatzierten Deutschen Michael Mielke auf Serpent Quattro (A-Aufsteiger) aus Altena meine Anerkennung aussprechen. Ihn konnten selbst Regen und Wind nicht davon abhalten das Fahrerpodest zu besteigen.

Die weiteren deutschen Fahrer Hoyer, Laufer, Roßkothen und Bähr konnten sich für die nachfolgenden Hoffnungsläufe qualifizieren.

Einer startete am Samstag nicht. Es war Reiner Dosch auf Asso, der dann am Sonntag alle ins Staunen versetzte.

Er war der Einzige, der es schaffte, von der letzten Hoffnungslaufgruppe einen „Durchmarsch“ durch alle vier Semiläufe bis in den Endlauf zu schaffen.

Als dritter deutscher Fahrer gesellte sich Jürgen Bähr zu den Endlaufteilnehmern.

Allein diese Tatsache zeigt wohl, daß die deutschen Fahrer auch international stark im Kommen sind. Die acht Endlaufteilnehmer hießen also:

Roem NL Serpent Quattro
Mielke D Serpent Quattro
Burger NL Serpent Quattro
Ton NL Serpent Quattro

Bähr D Serpent Quattro
Bervoets NL Serpent Quattro
Manaske CH Serpent Quattro
Dosch D Asso

Ja so sah es aus, sieben Serpent Quattro und ein Asso bestritten den Endlauf.

Übrigens der erste Endlauf in diesem Jahr, der nur mit gefederten Autos besetzt war.

Gezeichnet war dieser 60-Minuten Endlauf durch viele Ausfälle.

Vom Start weg übernahm Peter Bervoets die Spitze und führte vor Mielke und Roem lange Zeit das Feld an. Doch dann, 30 Minuten waren gefahren, wurde Peter's Wagen zunehmend unbeherrschbarer und fiel schließlich nach 79 Runden mit aufhängungsschaden ganz aus.

30 Runden länger konnte sich der Holländer Burger im Rennen halten, bis er mit defekter Antriebswelle ebenfalls ausschied.

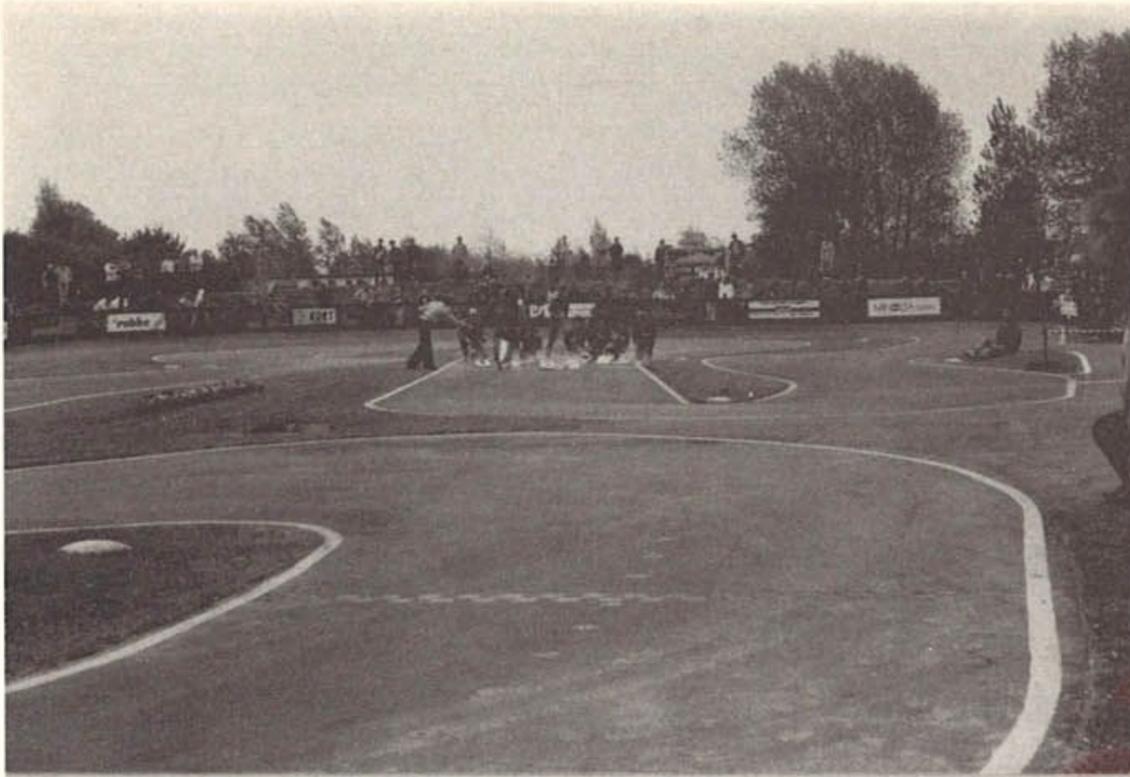
Der dritte Pechvogel war dann Reiner Dosch, dem nach halber Distanz die rechte Vorderradaufhängung brach und er so nur noch mit dem linken Vorderrad lenken konnte.

Wenn man jedoch überlegt, daß dieses Auto durch alle Hoffnungsläufe gejagt wurde, so kann man den Asso als durchaus stabil ansehen.

Nach diesen ersten Ausfällen übernahm zunächst der Schweizer Manaske die Führung vor Roem, Mielke und Bähr. Mielke und Bähr machten sich nun an die Verfolgung der zwei Führenden und beide konnten zusehens Boden gutmachen. Zehn Minuten vor Schluß machte der führende Manaske seinen Verfolgern durch kurzzeitige Ausfälle Platz und fiel auf den 5. Rang zurück. Leider schafften Mielke und Bähr es nicht mehr den wie der Teufel fahrenden Rony Roem zu packen. Trotzdem ist der zweite Platz für Mielke und der dritte Platz für Bähr ein großer Erfolg.

J. E.





Start in der Mitte der kurvenreichen Strecke



Fahrerstand, Boxengasse und Strecke



Start zum Endlauf

Endstand:

1. Roem, NL	175 Runden
2. Mielke, D	171 Runden
3. Bähr, D	170 Runden
4. Ton, NL	166 Runden
5. Manaske, CH	162 Runden
6. Dosch, D	139 Runden
7. Burger, NL	106 Runden
8. Bervoets, NL	79 Runden

Heemstede – Randnotizen

Außer der vom SG-Team gefahrenen Super Tigres und ein paar vereinzelt OS waren ausschließlich die neuen Picco's im Einsatz, und was mich daran am meisten verwundet, ist die Tatsache, daß kein einziger Picco den Geist aufgegeben hat.

Leider wurde das Rennen von einer üblen Tat überschattet.

In der Nacht von Samstag auf Sonntag wurden vor mehreren Hotels in Haarlem die Autos einiger Rennfahrer geknackt und ausgeplündert. Am schlimmsten war Karl-Heinz Will betroffen, der seinen Mercedes morgens in den Dünen ohne Räder und ohne Stereoanlage sowie total verkratzt wiederfand. Leider hört man von solchen Untaten in letzter Zeit immer öfter, zumal der Schaden wie bei einigen Belgischen Teilnehmern, denen alle Minicar-Teile gestohlen wurden, nicht mehr gut zu machen ist.

Trotzdem gab es noch einen Leckerbissen zu sehen und zwar die elektronische Zeitnahme des MAC-Heemstede. Die Anlage wurde von Peter Bervoets' Bruder entwickelt und wird nun weltweit zum Kauf angeboten.

Diese Anlage kann wirklich so gut wie alles, wovon eine Rennleitung träumt. Sie drückt z. B. jede Runde mit gefahrener Zeit ab, wodurch jeder Protest gegen die Zeitnahme überprüft werden kann. Sie kann mit einem erweiterten Schreiber sogar ganze Auswertungen drucken. Ebenso können bis zu fünf Monitore angeschlossen werden. In Heemstede stand z. B. ein Monitor an der Boxenstraße zur Information der Helfer. Leider würde es jetzt zu weit führen, die ganze Anlage zu beschreiben, ich hoffe jedoch in einer späteren Serie über elektronische Zeitnahmen einmal genauer auf diese fantastische Anlage eingehen zu können. ●

OPS	UFRA	Jamara	Mantua	Karosserien
Werma Racing Artikel Euer Mantua Spezi im Norden 030/8337839 1 Berlin 45 Drake 55a ruft an!				

Picco, neueste Ausf. m. Verg. DM 210,-, K&B neu DM 229,-, Cipolla ABC 128,-, Cipolla-Schieber DM 58,-, OPS-Schieber DM 75,-, Haft-Reifen mittel DM 16,-, Vulkollan V-Reifen DM 19,-, Black-fire-Reso DM 76,-, Serpent Super-Pro DM 535,-, Quattro lieferbar! 2-Kanal Anlage m. 2 Servos, kompl. DM 189,-. Großauswahl an Reifen 1:8.

RC-CAR-SHOP Week & Co., Rathausstr. 24-26, 5650 Solingen, Tel. (02122) 81 6890

Buchbesprechung

Gerhard O. W. Fischer

Kettenfahrzeugmodelle

1982. 205 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, kartoniert, DM 29,80. ISBN 3-7905-0353-3. Pflaum Verlag KG – München.

Der Kettenfahrzeugmodellbau ist noch nicht so verbreitet wie z. B. der Flug-, Schiffs- und Automodellbau. Das mag einerseits an der vielen Modellbauern meist unbekanntem Steuerungsart liegen, andererseits an den kaum zur Verfügung stehenden Bauunterlagen. Während Flug- und Schiffsmodelle durch Ruderwirkung und Automodelle durch die Lenkung der Vorderräder gesteuert werden, erfolgt die Lenkung eines Kettenfahrzeugmodells, wie auch beim Vorbild, durch eine besondere Steuerungsart der Ketten. Die hier anzuwendende Technik und auftretenden Probleme unterscheiden sich ganz wesentlich von der der erwähnten Modelle.

Ausführlich werden in diesem Buch alle in diesem Zusammenhang stehenden Fragen erörtert. Der Bau von Kettenfahrzeugmodellen wird beschrieben, ebenso wie der Einbau von Fernsteueranlagen. Auf eine reichhaltige Illustration (weit über 200 Fotos) wurde großer Wert gelegt. Anhand von mehreren in den verschiedensten Maßstäben gebauten Panzer- und Kettenfahrzeugmodellen werden Anregungen gegeben und es wird weiter gezeigt, wie andere, auf diesem Gebiet erfahrene Modellbauer, auftretende Probleme lösten.

1/82 Test Serpent Quattro

Ergänzung:

1. Deutsche Bauanleitung liegt seit 2. Quattro-Lieferung (ab 17. April 82) bei. Ab 1. Lieferung wurden auf Wunsch deutsche Bauanleitungen nachgeliefert.
2. Spurstangen aus gebogenem Draht können gerade gebogen

werden und wieder neu eingelötet werden.

Der Sechskant der Messingschrauben M 5 kann abgedreht oder abgefeilt werden.

3. Ab 3. Juni werden die Quattro-Baukästen mit einer zusätzlichen Explosionszeichnung bestückt.
4. Wenn Kugelgelenke der Spurstangen schwergängig, so kann man nach 15 Min. Fahrt feststellen, daß diese leichtgängig sind. (spielfrei)
5. Als Tankverschluß absolut dicht ist die Teile Nr. 37551 zu empfehlen.

Die Serie wird mit Lederdichtung ausgeliefert. (Auf planen Einfüllstutzen achten.)

6. Spoiler und Kaross.-Befestigung
 - a) Formel: in die Heckplatte 43061 werden 2 Löcher gebohrt, die eine 2. (zusätzl.) Aufnahme für einen Kaross.-Halter 41061 hinten ermöglichen.

Der übliche Spoiler wird vorn in den Diff-Böcken montiert.

- b) Sport: Kaross.-Halter 41061 festschrauben, und Spoiler neben die Haltestifte montieren.

Da erforderlich, müssen auch hier 2 zusätzl. Löcher gebohrt werden. (3 mm Ø)

7. Bremse: Durch 3 Bremsplatten variierbar,

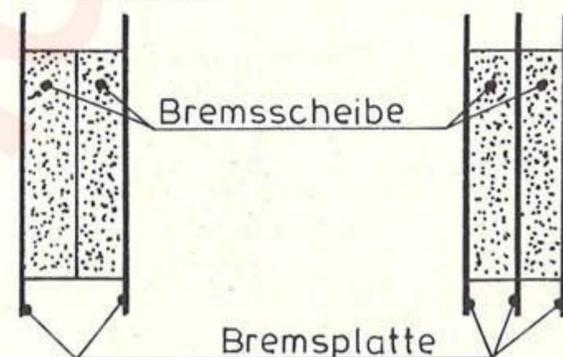


Bild li. wenig Bremswirkung
 Bild re. Max. Bremswirkung
 Dosierbarkeit und Einstellung über den Brems-Adjuster 36201 möglich oder zu empfehlen.

**Serpent-Modell-Import
 Deutschland**

1/82 Erstausgabe

Kompliment zu Ihrer ersten Ausgabe der RC CAR RACING.

Ich vermisse lediglich die vollständigen Ergebnislisten, mindestens Platz 1 – 50. Ich glaube, daß viele Leser diesen Wunsch bestätigen werden, selbst wenn die Ergebnisse erst mit einer gewissen Verzögerung veröffentlicht werden können. In Ihrer ersten Ausgabe haben Sie dieses Vorhaben bereits angekündigt.

Hans F. Weber
 4322 Sprockhövel 1

Sonnen/Düsseldorf

VCSL Alu Hinterachshalterung einschl. Kugellager für die Bremse
 Paar **DM 119,-**

Carbonchassis 2 mm für VCSL (leichter als das Alu-Chassis). Nur auf Bestellung **DM 149,-**

Neuer Hinterreifen, Sonnen-Spezial
 Paar **DM 18,90**

Transportkoffer, lang **DM 69,50**

Silikon-Schlauch mit Gewebeeinlage, für alle Motoren, 50 cm **DM 14,60**

Titan-Pleuel, neue, verstärkte Ausführung, oben und unten ausgebüchelt, für Picco und Super Tigre **DM 49,90**

Sonnen Resonanzrohr, einstellbar **DM 89,-**

Notizen

robbe-team

Die Fahrer des robbe-teams haben alle den neuen Hirtenberger Gold Cup Motor mit geschliffener Welle zum Testeinsatz bekommen.

Der Spruch

„Spielzeug für alte Esel“
 Uwe Schildbach während der Modellbau-Ausstellung in Dortmund. Was und wen er wohl damit meinte?

Serpent-team

7 von 8 Serpent-team-Fahrer haben den Quattro bekommen und sollen ihn testen. Die Diff-Böcke am Quattro wurden verstärkt und die oberen Querlenker etwas verlängert.

Graupner Expert Speed Car 82

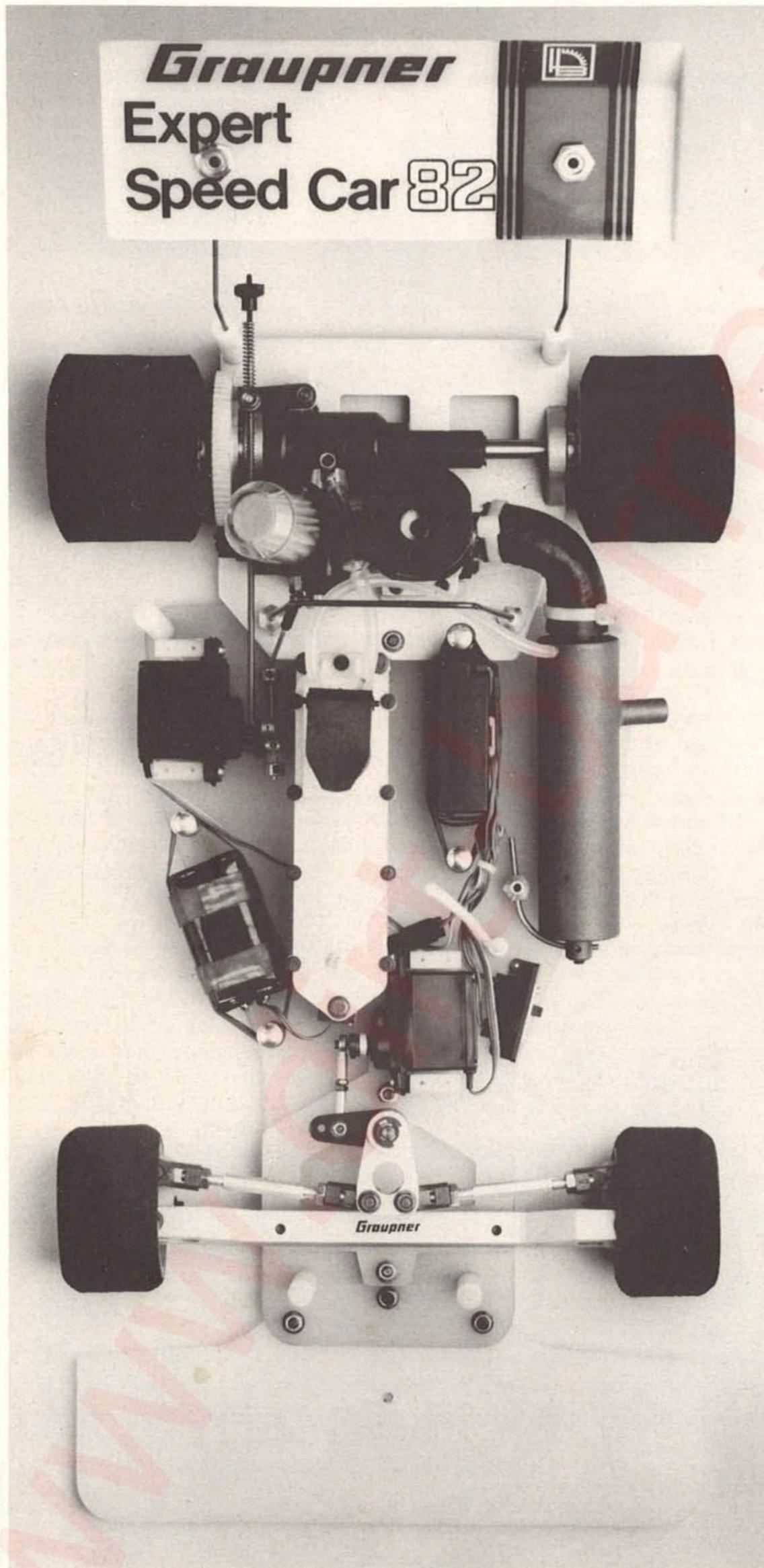


Foto: Nowack

Zu Anfang des Jahres war das Modell zum ersten Mal offiziell vorgestellt worden, und zwar auf der Spielwarenmesse in Nürnberg. Mittlerweile ist es darüberhinaus Ende Mai geworden, bis die Serienproduktion fertiggestellt war und die Baukästen in diesen Tagen bei den Fachhändlern eintreffen.

Das Auto ist die Weiterentwicklung des alten Export Speed Car, welcher ja bekanntlich von Franz Gröschl konstruiert wird.

In der letztjährigen Saison konnte man ihn auch schon mit einem Prototyp fahren und siegen sehen.

Wenn man Gröschl mit diesem Wagen fahren sieht (übrigens original Baukasten) fragt man sich immer wieder, welche Besonderheiten dieses Auto hat.

Der Baukasten sieht natürlich, wie es sich für Deutschland gehört, schön bunt und groß aus. Es liegt sogar eine Karosserie bei. Der Wagen muß ansonsten nach der beiliegenden Bauanleitung zusammengebaut werden. Hierzu muß direkt bemerkt werden, daß die Bauanleitung wirklich einmal ihren Zweck erfüllt und mit etlichen Detail-Fotos und genauen Beschreibungen für einen Anfänger sehr hilfreich ist.

Aufbau

Aufgebaut sind alle Teile auf einem 3 mm Epoxi Chassis mit angesetztem 5 mm Alu Power-Pod.

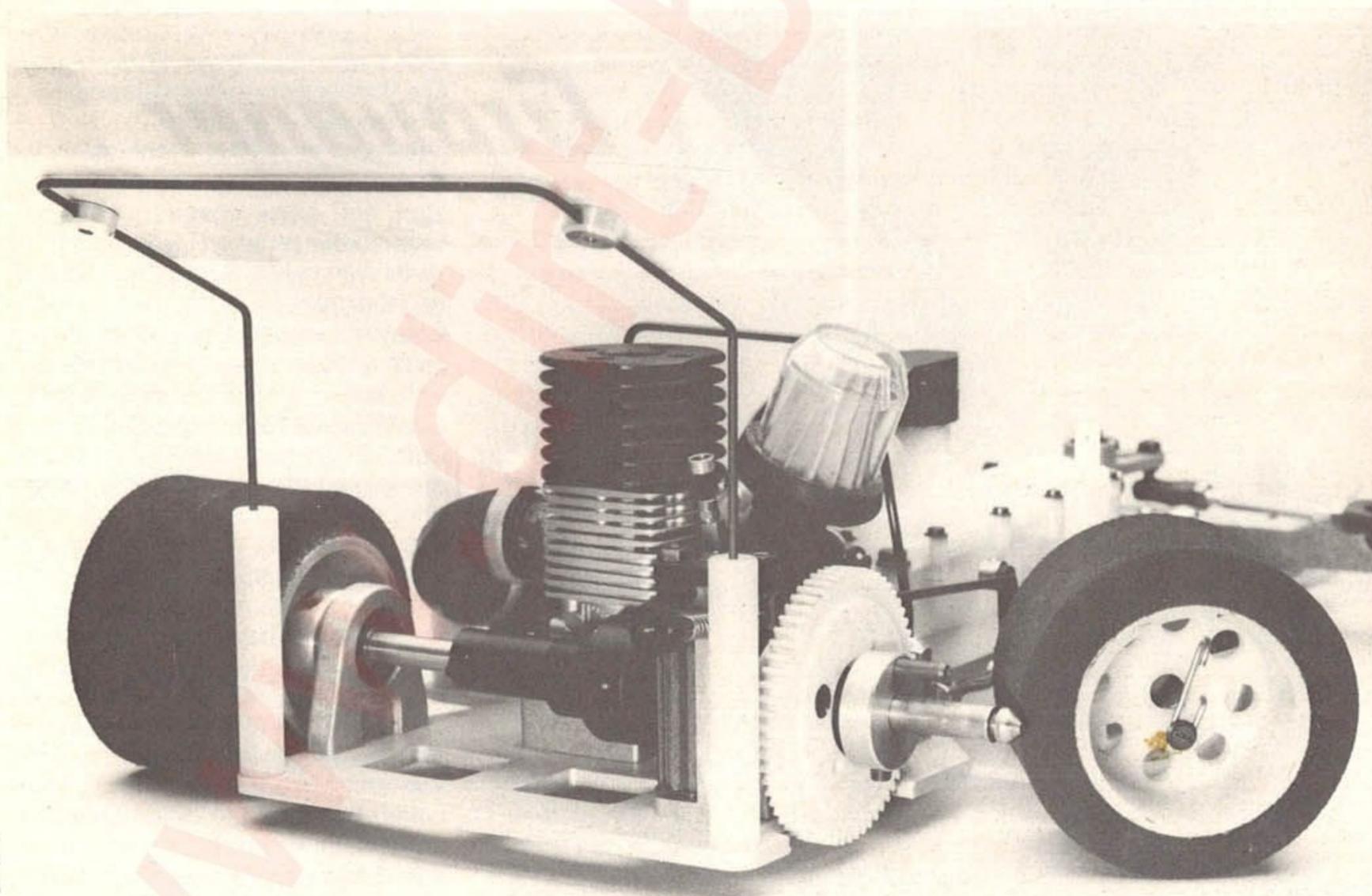
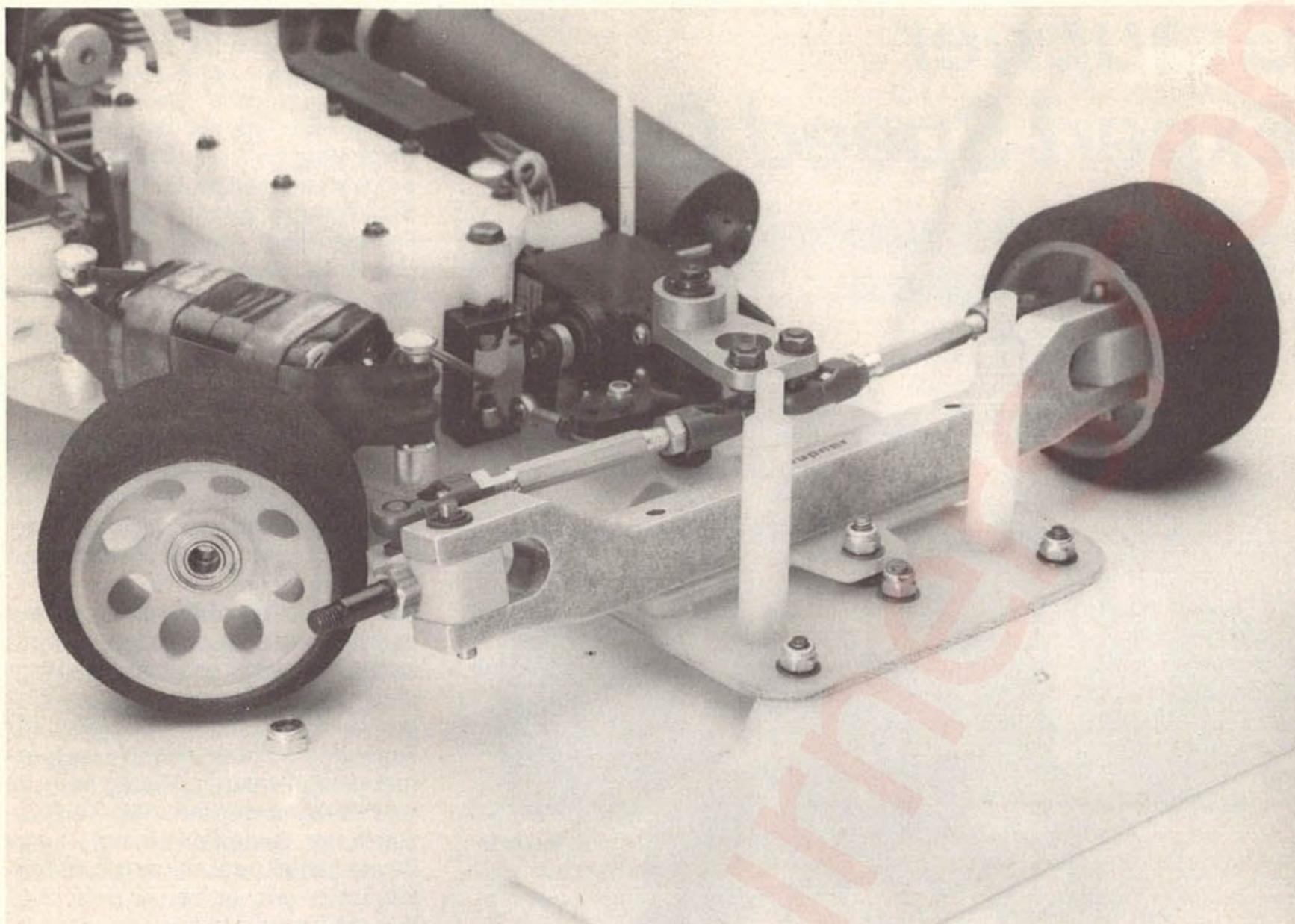
Die Vorderachse ist bei diesem Modell pendelnd gelagert.

Die Alu-Achse (12° Nachlauf), der Servosaver, sowie das Lenkservo sind auf einer knapp gehaltenen Epoxiplatte montiert. Das ganze ist dann durch M4-Schrauben über 3 kegelförmige Gummis mit dem Chassis verbunden. Durch mehr oder weniger starkes Anziehen der Schrauben wird die Pendelwirkung der Vorderachse eingestellt.

Zum Servosaver sollte noch bemerkt werden, daß sein Unterteil, an dem die Kugelköpfe befestigt sind, aus Aluminium besteht. Dadurch wird erreicht, daß die Schrauben bei einem Aufprall nicht mitsamt den Kugelköpfen herausgerissen werden.

Als weiteres ist bemerkenswert, daß die komplette Anlenkung durch die exakt gefertigten Kugelköpfe vollkommen spielfrei ist.

Leider haben die Kugelgelenke alle nur Rechtsgewinde, so daß zum Verstellen der Vorspur das Abnehmen eines Kugelkopfes nötig ist. Da wäre ein Rechts-Linksgewinde ganz angebracht gewesen.



Direkt auf dem Chassis sind dann als weiteres der Tank (schon fertig zusammengesraubt) das Gas-Servo, Accu und Empfänger sowie der Schalter montiert.

Das Aluminium Power-Pod besteht aus der Grundplatte mit zwei aufgeschraubten Alu-Lagerböcken, worin das Differential in zwei geschlossenen Lagern läuft.

Zum Differential an sich ist gleich noch etwas zu sagen.

Die Bremse ist unabhängig von einem Lagerbock auf dem Powerpod montiert. Hierbei ist die schwimmende Bremscheibe aus Metall, genauer gesagt aus gestanztem Stahlblech und wird durch einen Excenter auf der einen Seite gegen den festsitzenden Bremsbelag auf der anderen Seite gedrückt.

Beim Differential hat Gröschl sich etwas besonderes einfallen lassen. Er hat gleich zwei Wünsche aufgegriffen, zum ersten die Sperrbarkeit des Diff's und zum zweiten den Schnellverschluß für die Hinterräder.

Die Sperrwirkung des Diff's ist durch 2 Teflonhalbschalen erreicht worden, welche auf die Halbwellen drücken.

Eingebaut sind diese Halbschalen direkt im Gehäuse des Diff's und sind von außen durch Imbus-schrauben einstellbar. Das Differential kann hiermit bis zu 100% gesperrt werden.

Die zweite Feinheit an diesem Differential ist der Schnellspanverschluß für die Felgen. Dies ist ganz simpel und trotzdem äußerst wirkungsvoll gelöst. In die Halbwellen ist ganz außen jeweils eine Nut gefräst, in die ein Federstahldraht, der innen an der Felge montiert ist, einrastet. Greift man nun von außen in die Felge, und drückt den Draht an der dafür vorgesehenen Stelle zur Seite, kann die Felge mit einer Hand ganz einfach abgezogen werden.



Schön ist weiterhin, was jeder beim Zusammenbau merken wird, daß alle Teile am Wagen eine sehr gut Paßgenauigkeit haben. Außerdem sind alle Schrauben im Epoxi-Chassis versenkt.

Zum Einbau in den Export Speed Car ist der OS 21 FSR-C ABC vorgesehen. Für diesen Motor sind auch die passenden Motorböcke und eine Kupplungseinheit beigelegt.

Bei den Kupplungsbelägen handelt es sich um zwei Teflonbacken, welche durch eine Zugfeder zusammengehalten werden. Diese Kupplung hat den Vorteil, daß sie so, wie sie geliefert wird, eingebaut werden kann und hervorragend auskuppelt. Die Kupplungsglocke ist auf dem Adapter zweifach kugelgelagert und kann durch zwei zusätzliche Lager auch vierfach gelagert werden.

Es ist außerdem möglich, das Ritzel, welches durch Madenschrauben an der Kupplungsglocke befestigt ist, einzeln zu wechseln. So braucht man nicht jedesmal eine komplette neue Kupplungsglocke kaufen.

Die beigelegte Untersetzung beträgt übrigens 1:5 (12/60.)

Andere Unteretzungen sind möglich. So ist eine 13er Glocke sowie ein 64-Zähne-Zahnrad als Zubehör

erhältlich.

Die Serienbereifung ist nicht, wie schon oft gehabt, für den Mülleimer, sondern besteht aus Gröschl-100-Spezial-Hinter- und Vorderreifen, die identisch mit den von Rainer Zimmer vertriebenen Black-Fire-Vorderreifen sind.

Hier einige Daten

Länge: 525 mm

Breite: 267 mm

Radstand: 300 mm

Spurweite vorn: 220 mm

Spurweite hinten: 210 mm

Vorderachsnachlauf: 12°

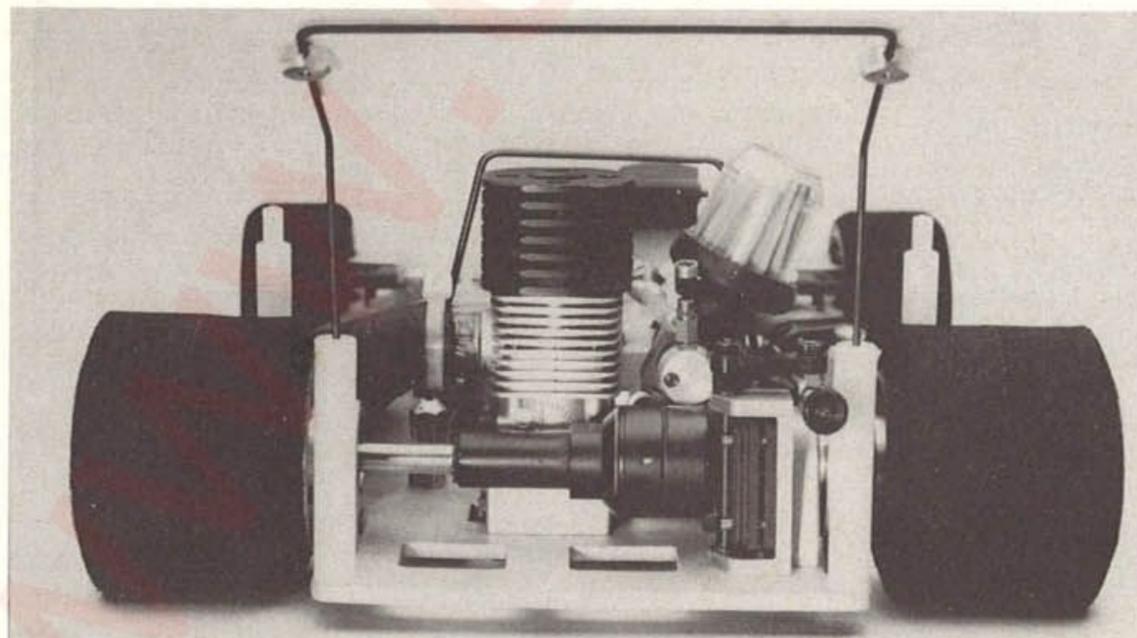
Gewicht: 2300 g, fahrfertig, ohne Karosse

Vorteile:

- Karosserie ist im Baukasten enthalten
- gute Bauanleitung
- einfacher Zusammenbau
- gutes Differential
- Wettbewerbsbereifung im Baukasten enthalten
- guter Preis

Nachteile:

- Draht für Flügelhalterung zu dünn und zu weich
- Spurstangen haben kein Rechts-Links-Gewinde



Einen stabilen Flügelhalter biegt man sich am besten aus 2,5 mm Federstahldraht, wobei natürlich die Befestigungsschrauben auf 2,5 mm aufgebohrt werden müssen.

Es ist also kein Wunderauto, was von Graupner zum Preis von 498,- angeboten wird. Das Auto ist alles in allem gut durchkonstruiert. Dies ist von Gröschl und Raith ja schon mit je 2 ersten Plätzen beim ersten und zweiten A-Lauf in diesem Jahr bewiesen worden.

Gute Paßgenauigkeit und ein einfacher Zusammenbau dürften Anfänger wie Profis gleichermaßen ansprechen.

J. E.

OPS 3,5 Speed Car

Als Prototyp war er auf der Spielwarenmesse 1982 zu bewundern, jetzt ist die Heckauslaßversion des OPS Car Motors auf dem Deutschen Markt zu haben.

Schon am Kühkopf ist er als OPS zu erkennen, denn dieser wurde vom OPS SPEED SLA CAR übernommen und mit ihm andere bewährte Bauteile, so die Laufgarnitur, das Pleuel und die Kurbelwelle. Das einzig neue Bauteil ist das Gehäuse.

Dieses ist nun aus rauherem Aluguß gefertigt als das des Vorgängers, was für die Abstrahlung der Hitze günstig ist. Der Befestigungsstutzen für den Vergaser hat nach wie vor einen Durchmesser von 12 mm. Befestigt wird der Vergaser mittels eines Messingstiftes, der der Form der Bohrung des Stutzens angepaßt ist, jedoch beim Anziehen den Vergaser festspannt. Vom Befestigungsstutzen zum vorderen, 8kugeligen und einseitig abgedeckten Lager läuft eine Ölabsaugbohrung, so daß der Motor nahezu öldicht ist.

Beibehalten wurde das Konzept

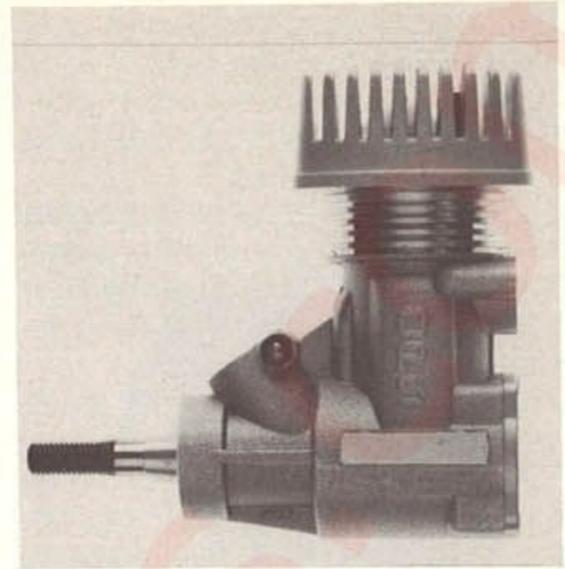
der 3-Kanal-Schnürlespülung, die Laufbuchse wurde lediglich um 90° gedreht. Leider erfordert der nun rückwärtige Auslaß immer noch das Anflanschen des Krümmers mittels zweier Schrauben. RC-Car gerechter wäre hier wohl ein Stutzen á la Picco. Doch dieser Hinweis ginge ja auch an alle anderen Hersteller.

Das Gehäuse macht insgesamt einen sehr guten Eindruck, auch die Auflage für den Bund der Laufbuchsen ist planbearbeitet, ein Verziehen der Buchse ist praktisch nicht möglich.

Besonders überzeugen konnte der Konturverlauf des Gehäuses sowohl zur Laufbuchse als auch zur Kurbelwelle, ein „Muß“ für einen Hochleistungsmotor.

Nach der Beschreibung des einzigen neuen Bauteils des OPS 3,5 Speed Car zu den bekannten Bauteilen.

Das Kurbelgehäuse wird durch einen Alugußdeckel verschlossen. Dieser dichtet über einen O-Ring das Gehäuse ab; unverständlich, weshalb beim Testmotor noch eine der üblichen Papierdichtungen bei-



gefügt war. Der Deckel ist an der Oberseite abgeflacht, damit der Kolben im UT nicht anstößt.

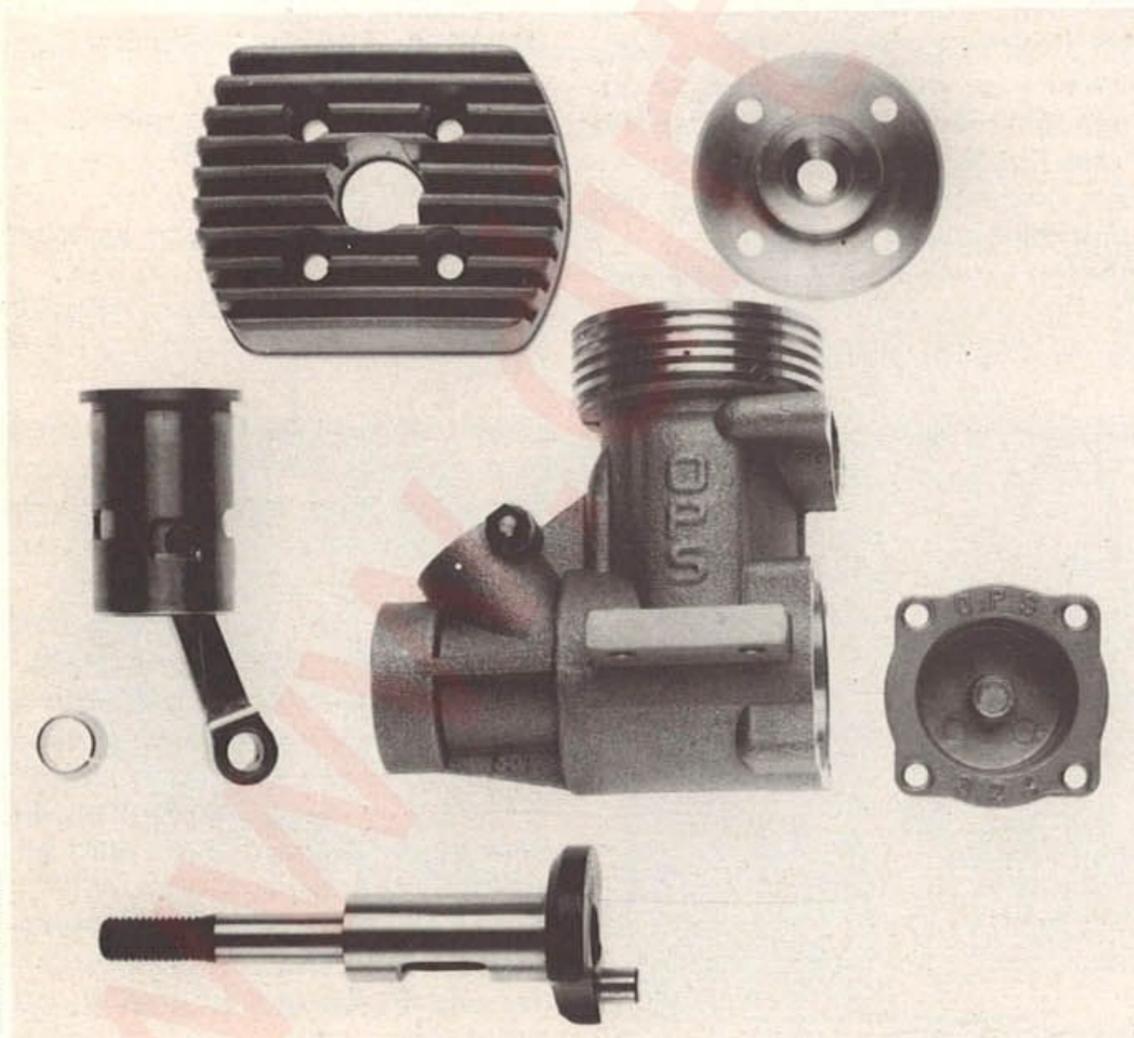
Die Laufbuchse ist aus Bronze gefertigt und hartverchromt, wodurch sich in Verbindung mit dem Alukolben die bekannte ABC-Kombination ergibt. Die Buchse ist recht dünnwandig, lediglich 1,1 mm stark, um so stärker ist der Kolben ausgeführt, was der Standfestigkeit des Motors dienlich ist. Der Kolbenbolzen wird mittels zweier Sprengringe im Kolben fixiert.

Da die Laufbuchse konisch gefertigt ist, klemmt die Garnitur sehr stark, wird der Motor aber sorgfältig eingelaufen, so ergibt sich eine sehr gute Passung.

Der Brennraumeinsatz des Kühkopfes faßt ca. 3,45 mm in die Laufbuchse hinein, ebenso hoch läuft der Kolben im OT, so daß bei Betrieb ohne Distanzscheiben kein Luftspalt zwischen Kolbenboden und Brennraum besteht. Zweckmäßig ist also die Verwendung der 0,3 mm Distanzscheiben, wie serienmäßig vorgesehen.

Die Kurbelwelle des Motors besitzt eine Ansaugbohrung von 8,9 mm. Zum Massenausgleich ist die Kurbelwange rechts und links des sehr sauber geschliffenen Kurbelzapfens ausgefräbt. Da die Welle des Motors sehr kurz baut, sind auch die Einbaumaße des Motors gering.

Da der OPS ohne Glühkerze geliefert wird, bleibt dem Modellbauer die Wahl überlassen. Zumindest während des Einlaufvorganges sollte man eine Stegkerze verwenden, da diese auch bei der empfehlenswerten, sehr fetten Vergasereinstellung einwandfreien Motorlauf garantiert. Wird der Motor dann bei mittleren Drehzahlen im RC-Car



Das bringt RC-CAR RACING im nächsten Heft:
(Heft 3/82 erscheint Mitte August)

Rennsport:

Essen, 12./13. Juni:

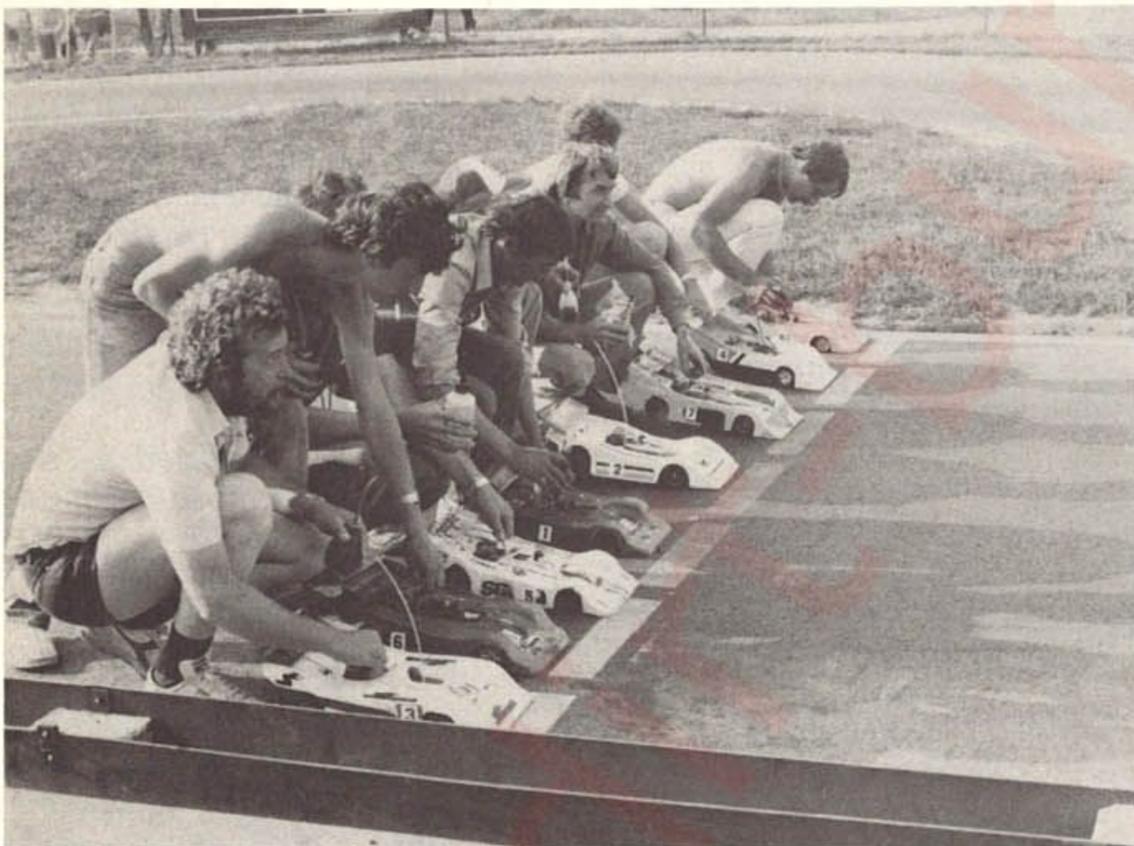
3. A-Lauf zur Deutschen Meisterschaft

Türkheim-Schwabmünchen, 3./4. Juli:

4. A-Lauf zur Deutschen Meisterschaft

EFRA GP

Regionale Gruppenmeisterschaften



Der nächste Start kommt bestimmt

Test & Technik:

HP 20 Gold Cup Car Racing

Anzeigenschluß für Heft 3/82: 31. Juli 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
Maurizio Casal
Manfred Hoyer
Reinhold Mertens
„Saubermann“
Horst Weyer
H. A., 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

für die Interessen der Aktiven

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

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:

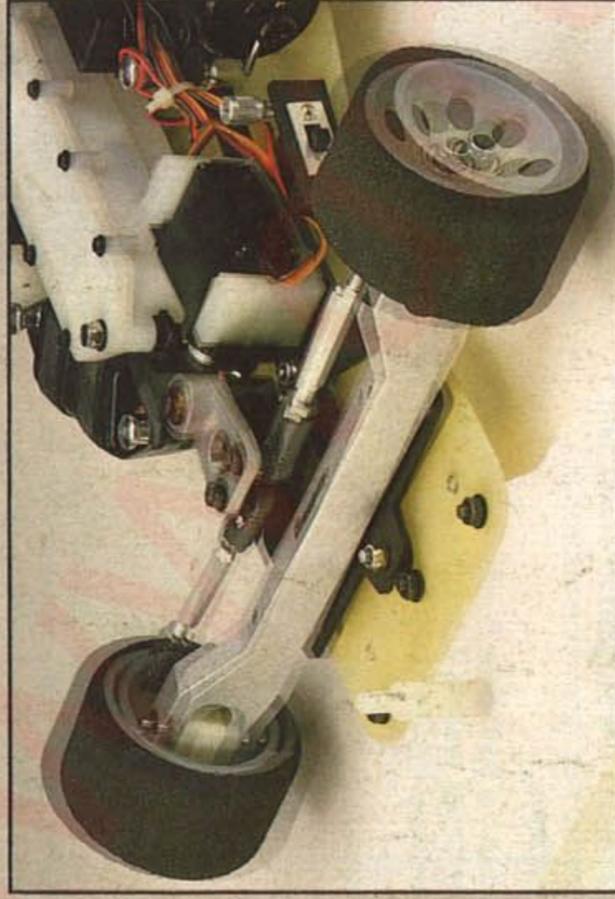
- Promotion of the broad sport r/c
- Promotion of great events and international races 1)
- Permanent race tracks
- Time-keeping measurements
- Intensive public work
- Means for the print of publicity

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

Graupner	
	HESIDRUCK Fabrik für Siebdruckartikel
	rc-car racing fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer

Programmierter Erfolg für die Rennsaison '82

GRAUPNER



EXPERT SPEED CAR '82

Für Verbrennungsmotoren von 3,5 cm³ Hubraum
RC-Wettbewerbsfahrzeug von F. Gröschl
mit nationalen und internationalen Erfolgen

- Vorderrad-Pendelachse (Abb. links), einstellbar auf verschiedene Bahnverhältnisse
- Schnellbefestigungsverschluß für Hinterradfelgen
- Optimierte Schalldämpferanordnung für hohe Motorleistung

Best.-Nr. 4967 Schnellbaukasten DM 498,-*
mit Differential und
Formel-Karosserie LOTUS 78

GRAUPNER
Expert
Speed Car



... neue Motoren, Renn-Buggys und weitere
Fahrzeuge sind im Neuheiten-Prospekt N 82
ausführlich beschrieben

Im neuen GRAUPNER Hauptkatalog 35 FS,
Schutzgebühr DM 9,80*, ist der Neuheiten-
Prospekt N 82 bereits enthalten.

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

Graupner
Modelle
Modellmotoren
Elektronik

* Unverbindliche Preisempfehlung