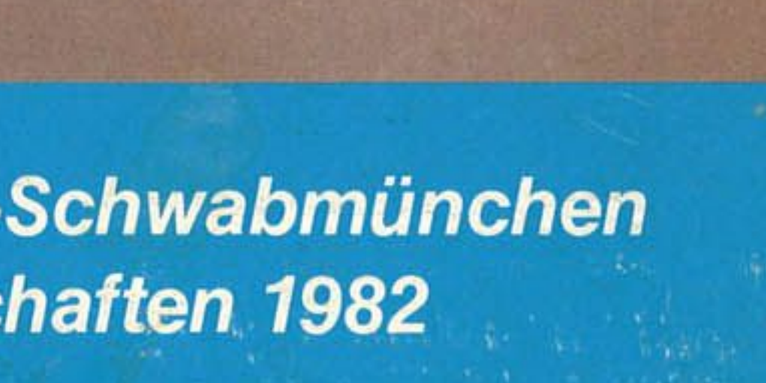
rc-car racing

HEFT 3
August 1982 · 1. Jahrgang
DM 5,–

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



Rennberichte: DM Essen und Türkheim-Schwabmünchen
Deutsche Tourenwagen-Meisterschaften 1982

DMC
DEUTSCHER MINICAR CLUB E.V.

Geschäftsstelle

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

Neue Teams im DMC

Gruppe Nord-West
203 AMC Hildesheim
Ralf Hoffmann
Unter den Rotdaunen 16
Tel. 0 50 60/1 00 02

Gruppe Süd
204 MSG Nürnberg
Joachim Bradacz
Leyher Str. 108 b
8500 Nürnberg 80
Tel. 09 11/32 99 15

Gruppe Mitte
205 ST-SM Merzig
Rolf Kloß
Posener Str. 23
6634 Wallerfangen
Tel. 0 68 31/6 27 99

Gruppe Süd
206 RT Würzburg-Karbach
Egon Hemberger
Steinachstr. 2 b
8700 Würzburg
Tel. 09 31/41 23 97

Teamleiter-änderungen

Gruppe Nord-West
Heinsberg
Hans Mobers
Hochstr. 10
5133 Gangelt/Brüxgen
Tel. 0 24 54/69 12

Gruppe Nord-West
RMC Kerpen
Fred Ruthke
Kölner Str. 9
5014 Kerpen
Tel. 0 22 37/5 20 42

Gruppe Nord-West
MCC Hamm
Günter Nienhaus
Schwalbenweg 17
4712 Werne
Tel. 0 23 89/24 80

Gruppe Nord-West
MC Köln
Ralf Habel
Mainstr. 4
4047 Dormagen-Hachenbroich
Tel. 0 21 06/6 05 03

Gruppe Nord-West
Ke Bo Aachen
Hubert Schulpen
Bismarckstr. 30/32
5180 Eschweiler
Tel. 0 24 03/2 07 90

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 +++
+++ BlackFire +++ Serpent +++ Versand +++
+++ **4630 Bochum** +++
+++ **Werner Hellweg 522** +++
+++ **Telefon 02 34 / 26 57 87** +++

FRIEDRICHSDORF

MODELLBAU ROUX Techn. SPIELWAREN
RC CAR'S
Friedrichsdorf
06172/78743

HERFORD

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

MÜNCHEN

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

OFFENBACH

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

OSNABRÜCK

BASTEL-OTTO
RC-CAR-HALLE BIELEFELD
4500 Osnabrück; Iburger Str. 41; Telefon 0541/58754 9

SPENGE

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

WIESBADEN

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

Rennsport

EFRA GP England 4
3. Lauf DM A-Fahrer Essen 6
4. Lauf DM A-Fahrer Türkheim 9
Deutschen Tourenwagenmeisterschaft Hof 14
4. Lauf B Süd 22
Regionale Rennen 28

Test & Technik

Techno Racing Shaft 24
HP 20 Gold Cup Car Racing 34

Magazin

Interview mit H.-L. Walther: DMC Förderkreis 5

Tips

Regenfilter selbst gemacht 22
Der sichere Rammer 37

Zubehör

Reifenschleifmaschinen 30
robbe Startbox 37
Sonderzubehör 33

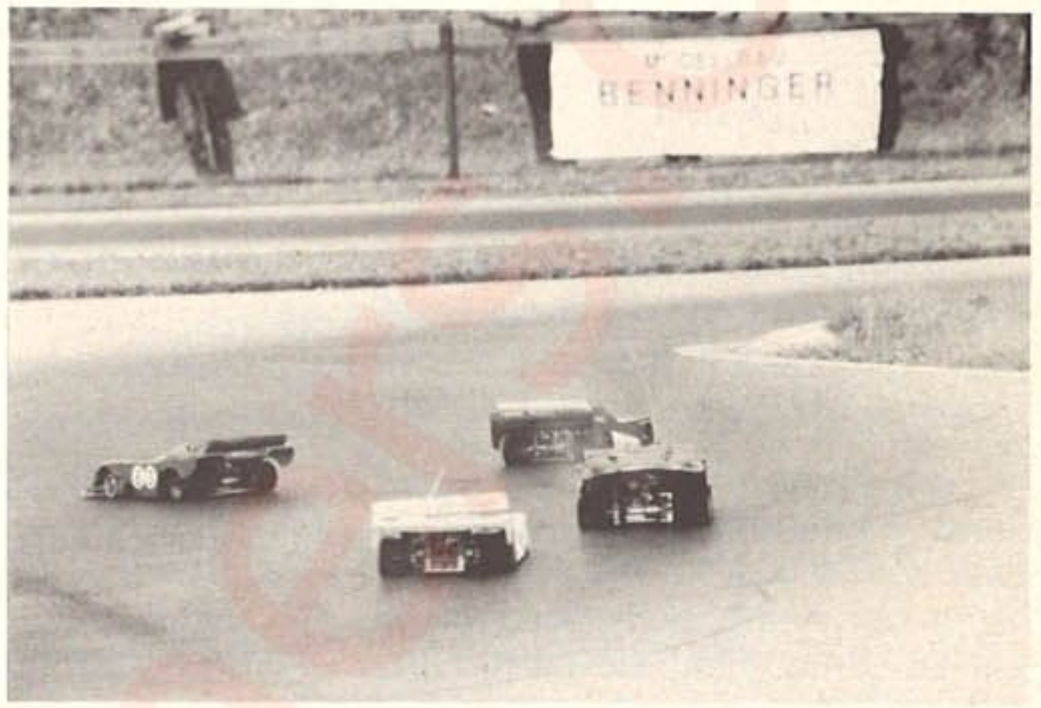
Verschiedenes

Vereinsmitteilungen 2
Hof 19
Wiesbaden 20
DMC Förderkreis 23
Leserbriefe 33
Boxenstop 36
Vorschau 38
Impressum 38

Tabellen

3. Lauf DM A 12
4. Lauf DM A 12
DM A-Fahrer, Zwischenstand 13
DM TW Hof, Endstand 18
Regionale Rennen 28
TW Nord, Endstand 31
TW Süd, Endstand 32

Titelbild:
Techno Racing Shaft
und HP 20 Gold Cup
Fotografiert von Klaus-Dieter Nowack



Es ging wieder rund *Seite 6*

Die Pokale der DM Tourenwagen

Fahrerlager bei DM TW in Hof *Seite 14*

EFRA-GP ENGLAND

10./11. Juli: Triumph für PB

Die 209 m lange Rennstrecke von Mendip war Schauplatz des Britischen Grand Prix 1982. Am Rennen nahmen 112 Fahrer teil, darunter 25 vom „Kontinent": 6 Deutsche, 10 Franzosen, 6 Italiener und 3 Holländer.

Diese Kontinent-Fahrer mischten zwar vorne kräftig mit, doch der Mann, den keiner schlagen konnte, war ein Brite: Phil Greeno. Er gewann beide Endläufe, und seine Leistung ist noch höher einzustufen, wenn man bedenkt, daß er sich für beide Endläufe über die Halbfinale qualifizieren mußte; die er übrigens auch beide als Sieger beendete.

Aber da waren noch zwei, die von keinem geschlagen werden konnten: PB Alpha und Picco. Dies wird um so deutlicher, wenn man weiß, welches Material die Endlaufteilnehmer einsetzen:

Formel Endlauf

P. Greeno	Alpha/Picco
S. White	Alpha/Picco
G. Culver	Alpha/Picco
E. Tadiello	SG/
F. Sabatini	SG/
Pa. Booth	Alpha/
D. Lecat	Alpha/
R. Errington	Alpha/Picco

Sport Endlauf

P. Greeno	Alpha/Picco
D. Lecat	Alpha/Picco
S. White	Alpha/Picco
E. Tadiello	SG/Picco
T. Camberlain	Alpha/Picco
K. Plested	Alpha/Picco
G. Culver	Alpha/Picco
P. Pagden	Alpha/Picco

Ein „schwarzes" Wochenende erwischten Pieter Bervoets und Ron Ton mit ihren Serpent's, die aus verschiedenen Gründen nicht zum Zuge kamen.

Auch die SG-Fahrer konnten nicht so richtig zuschlagen, obwohl von den Namen her ein starkes Team angereist war. Immerhin konnte sich Vizeweltmeister E. Tadiello für beide Endläufe qualifizieren und auch Altmeister F. Sabatini war im Formel-Endlauf vertreten.

Stark waren auch die Briten S. White und G. Culver sowie der Franzose D. Lecat, die in allen Endläufen vertreten waren.

Aus deutscher Sicht muß das gute Abschneiden von Alfred Schön beachtet werden, wobei weniger die Teilnahme an den Halbfinalen, sondern vielmehr die Plazierung nach den Vorläufen die starke Leistung unterstreicht: Formel 6. und Sport 7. schnellste Vorlaufzeit. Im Halbfinale der Klasse Formel verpaßte er dann den Einzug ins Finale nur um knappe 5 Sekunden und mußte sich mit dem undankbaren 9. Platz zufriedengeben.

Rainer Dosch verfehlte nur knapp den Einzug in ein Formel-Halbfinale, während die anderen deutschen Fahrer sich nicht so richtig in Szene setzen konnten.

Ergebnisliste
Rennen: The British Grand Prix 1982, Klasse: Formel
am 10./11. 7. in Mendip

Pl.	Name		bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
			Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	P. Greeno	GB	22	8,5	86	11,7			129	7,5
2	S. White	GB	22	5,1					127	5,8
3	G. Culver	GB	22	5,5					126	6,8
4	E. Tadiello	I	22	13,1	80	5,3			126	11,8
5	F. Sabatini	I	21	3,5			82	5,3	121	–
6	Pa. Booth	GB	21	0,7			82	0,6	117	1,1
7	D. Lecat	F	22	2,5					114	8,7
8	R. Errington	GB	22	6,2					13	–
9	A. Schön	D	22	11,0			82	9,6		
10	P. Collet	F	21	6,4			79	6,1		
11	T. Berger	GB	21	5,9			79	11,8		
12	T. Chaimberlain	GB	21	1,5			79	19,1		
13	D. Simard	F	21	6,8	73	9,7				
14	D. Salle	F	20	5,3			72	2,0		
15	V. Orazi	I	21	5,2			72	13,4		
16	M. Parrant	GB	21	5,8	65	2,1				
17	P. Payden	GB	21	1,3	56	–				
18	R. Roem	NL	21	6,0	55	–				
19	R. Ton	NL	21	5,1	50	–				
20	K. Plested	GB	21	5,2	47	–				
23	R. Dosch	D	21	16,8						
31	S. Weppler	D	20	7,1						
49	F. Laufer	D	19	11,8						
81	H. Weppler	D	17	4,1						
84	H. Kaufmann	D	17	24,0						

Ergebnisliste
Rennen: The British Grand Prix 1982, Klasse: Sport
am 10./11. 7. in Mendip

Pl.	Name		bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
			Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	P. Greeno	GB	22	0,5			88	5,6	132	
2	D. Lecat	F	22	8,8	86	4,8			132	
3	S. White	GB	23	9,8						131
4	E. Tadiello	I	23	8,6					130	
5	T. Chaimberlain	GB	21	1,7			87	6,5	124	
6	K. Plested	GB	23	12,8	86	7,9			119	
7	G. Culver	GB	23	8,2					113	
8	P. Payden	GB	23	10,6					110	
9	F. Sabatini	I	22	1,7			87	10,9		
10	Fabrini	I	22	12,2			87	15,1		
11	R. Roem	NL	22	5,8			86	7,9		
12	P. Heintz	F	21	1,6	83	2,9				
13	M. Parrant	GB	22	1,8	77	4,6				
14	Pa. Booth	GB	22	12,9	76	5,3				
15	D. Salle	F	22	7,7			75	2,9		
16	T. Munday	GB	21	0,1			71	9,9		
17	A. Schön	D	22	0,2	63	9,9				
18	Coronello	I	21	12,4			47	12,2		
19	V. Orazi	I	22	1,1	23	–				
20	P. Collett	F	22	6,4	14	–				
21	R. Errington	GB	22	4,1			–	–		
29	R. Dosch	D	21	7,0						
49	F. Laufer	D	20	6,4						
85	H. Weppler	D	18	16,4						
87	H. Kaufmann	D	17	15,0						
102	S. Weppler	D	11	–						

rc-car racing stellt vor:

DMC-Förderkreis

Interview mit dem Vorsitzenden des DMC, Hans-Ludwig Walther

rc-car racing: *Hans, der DMC-Förderkreis ist eine Einrichtung des DMC. Wie kam er zustande?*

DMC: Der Förderkreis ist eine gemeinnützige Anlage des DMC. Vor fast genau einem Jahr, unmittelbar nach meinem Besuch der Weltmeisterschaft in Indianapolis/Indiana (USA), kam mir die Idee dieser Einrichtung. Sie ist nicht ganz neu und kommt aus dem großen Motorsport, mit dem wir doch vieles gemeinsam haben. Mit DMC-Kassenwart Hartwig Aubry wurde die Idee dann in die Tat umgesetzt. Auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg besuchten Hartwig und ich die Firmen. Die geführten Gespräche mit den verantwortlichen Herren waren erfolgreich.

rc-car racing: *13 Firmen sind Mitglied im Förderkreis. Einige bekannte Firmen fehlen.*

DMC: Es war nicht einfach für die Firmen, sich nur auf Grund unseres Programmes zu entscheiden und Mitglied zu werden. Wir hatten die Idee und die Vorstellung, wie wir den Mitgliedsbeitrag für die Firmen lukrativ in Werbung umsetzen und dennoch ein Nutzen, wie z. B. die gedruckten Blanko-Plakate für die DMC-Ortsclubs und Mitglieder, daraus entstehen könnte. Es ist verständlich, wenn Firmen bei einer neuen Einrichtung das erste Jahr verstreichen lassen. Es ist ähnlich einer neuen Fachzeitung, wie rc-car racing, welche erst nach mehreren Ausgaben den Zuspruch der Firmen in Form einer Anzeige, eines Inserates erhält. Wir hoffen 1983 noch einige Firmen im Förderkreis aufzunehmen.

rc-car racing: *Schon heute viel Erfolg. Wie werden die Gelder aus dem Förderkreis verteilt?*

DMC: In diesem Jahr waren es Plakate. Es wurden ca. 7000 Blanko-Plakate gedruckt. Sie stehen kostenlos den Vereinen zur Verfügung. Für die Tourenwagen-Europa-Meisterschaft wurden ebenfalls Plakate gedruckt. Erinnerungs-Medaillen und Eintrittskarten werden ebenso vom Förderkreis finanziert. Eine elektronische Zeitmeß-Einrichtung wurde bestellt. Sie steht 1983 den Ausrichtern der A- und DM-Endläufe zur Verfügung.

Für 1983 steht der Haushaltsplan noch nicht fest. Soviel ist sicher: Ziel der Einrichtung bleibt die Gemeinnützigkeit. Es wird angestrebt, 1983 die Rennleiterschulung durch eine finanzielle Spritze zu unterstützen. So können wir die Kosten der Lehrgangs-Teilnehmer reduzieren. Ein weiteres Ziel sind internationale Rennen.

rc-car racing: *Eine gute Einrichtung mit dem Wunsch auf ein langes Bestehen. Danke für die Ausführungen.*

DMC: Das hoffe ich. Auch ich möchte mich bedanken. Für die Möglichkeit einmal mehr über den Förderkreis zu sagen. Danken möchte ich auch hier nochmals allen Mitglieds-Firmen des Förderkreises. Dir und der Zeitschrift rc-car racing wünsche ich ebenfalls viel Erfolg.

rc-car racing: *Danke.*

Telefon
030/
6217493

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 ● Kühlkopf U-Form, extreme Kühlung, Schrägkerze ● Power-Pod superleicht oder mit Kühlrippen ● Karosseriehalter, höhenverstellbar und viele, viele andere Tuningteile ● Unser eigenes RC-Car, ein wahrer Genuß an Präzision, nur aus hochwertigem Material, komplett mit allen erdenklichen Tuningteilen für DM 550,– ● Oder mit wahlweise Picco-Motor oder Cipolla-Motor

Änderungen vorbehalten

Inh. Ruth Grunow, Weisestraße 55, 1000 Berlin 44

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

3. Lauf DM A-Fahrer

13. Juni: Regenrennen in Essen

Wieder mal, wie konnte es anders sein, war im Radio eine Regenvoraussage für's Wochenende zu hören. So kamen die meisten Fahrer schon mit gemischten Gefühlen nach Essen zum Divi-Ring. 58 Fahrer waren es diesmal, die genannt hatten.

Starke Leistungen erwartete man auf dieser Bahn von Klaus Höschen, dem deutschen Doppelmeister 1981, und von Fred Laufer sowie Reiner Roßkothen. Für alle drei war dies ja ein Heimrennen.

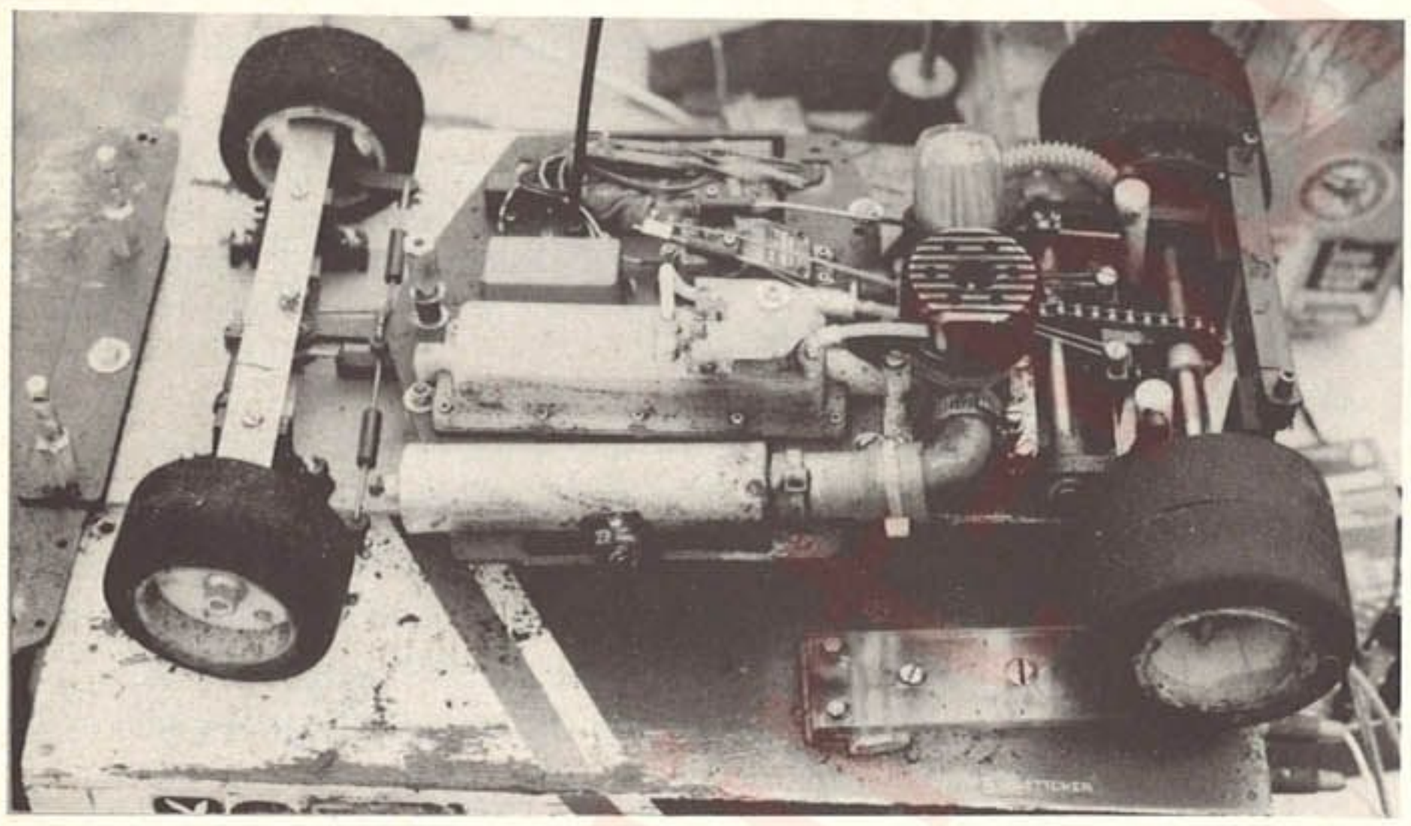
Doch noch in eine andere Ecke schielten viele, und zwar in die Ecke des Graupner Teams. Nach den glanzvollen Auftritten in Fichtenberg und Walsum waren die Konkurrenten vorgewarnt. Gröschl und Raith haben sich auch für dieses Jahr viel vorgenommen. Schade, daß wir nicht ans Ende der Saison sehen können, aber so bleibt uns wenigstens die Spannung erhalten.

Das Problem der Autowahl gab es diesmal nicht mehr. Nachdem man bei den ersten beiden Rennen doch noch stark zwischen gefederten und starren Autos schwankte, sind für den Rest der Saison wohl die Würfel für die in Frage kommenden Fahrer gefallen.

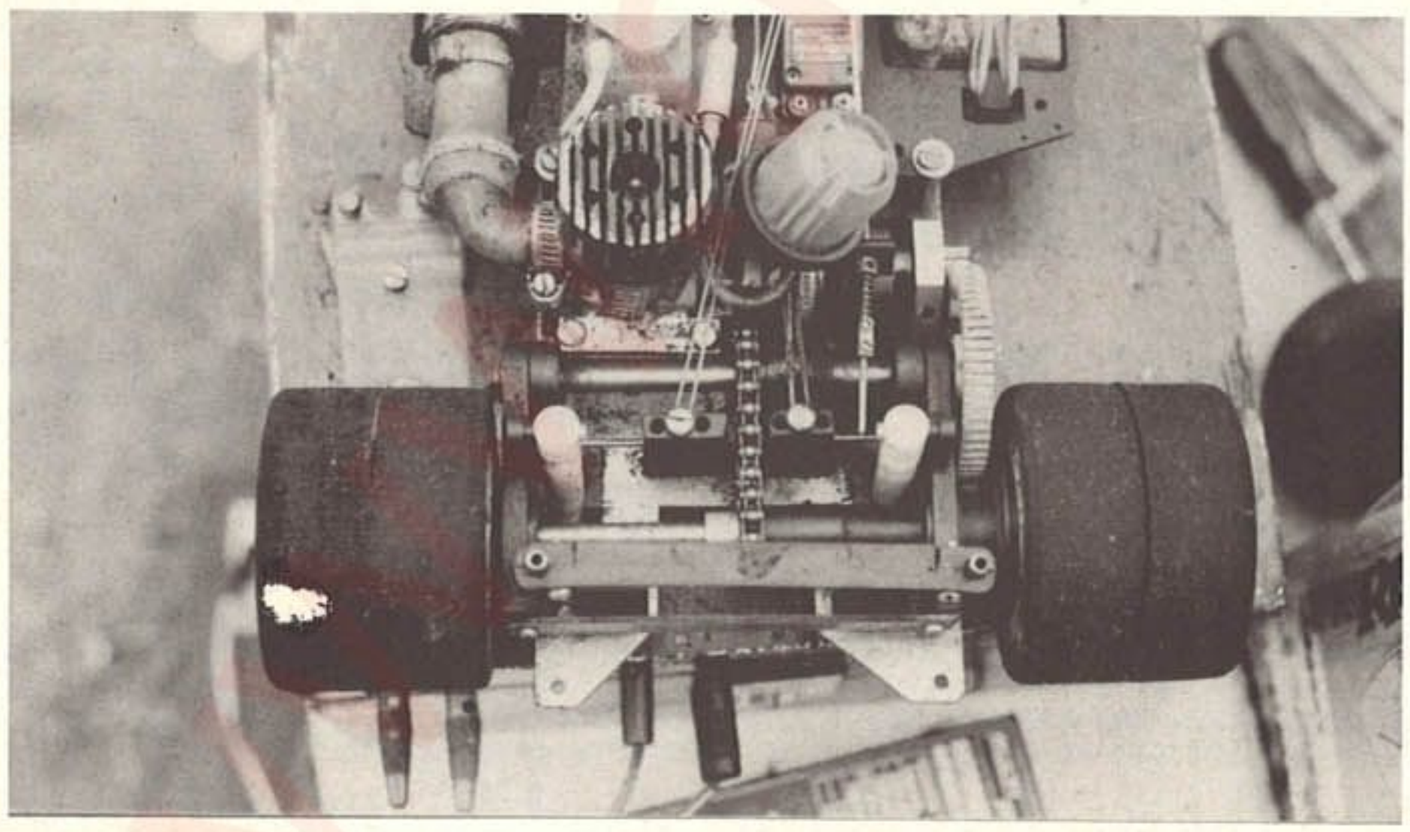
Bei SG gibt es niemanden mehr, der noch mit dem Columbia ins Rennen geht.

Das Serpentlager ist gespalten. Hier ist es wohl eine Sache des Fahrstils. Klaus Höschen, der deutsche Meister, und Michael Mielke, der große Aufsteiger dieses Jahres, sieht man beide nur noch mit dem Serpent Super Pro fahren. Die anderen Serpent Fahrer, ob gesponsort oder selbst finanziert, kommen mit dem gefederten Wagen anscheinend bestens zurecht.

Bleibt das PB-Team; hier ist man offensichtlich mit dem gefederten Wagen voll zufrieden und die nationalen und internationalen Erfolge sprechen ja auch für sich.



Carlsson 80 S von H. Böttcher



Carlsson: Antrieb mit Kette

Zum Renngeschehen

Formel

Der Sonntagmorgen war da und mit ihm auch der Regen. Haben die armen Essener eigentlich zu jedem A-Lauf den Regen gepachtet?

Von den gemeldeten 58 Fahrer waren es gerade 47 die überhaupt an den Start gingen. Bei Regen sieht ja bekanntlich alles anders aus und so war es auch hier. Fahrer, die sonst nicht ganz oben in der Spitze anzutreffen sind, standen nun plötzlich auf den vorderen Rängen.

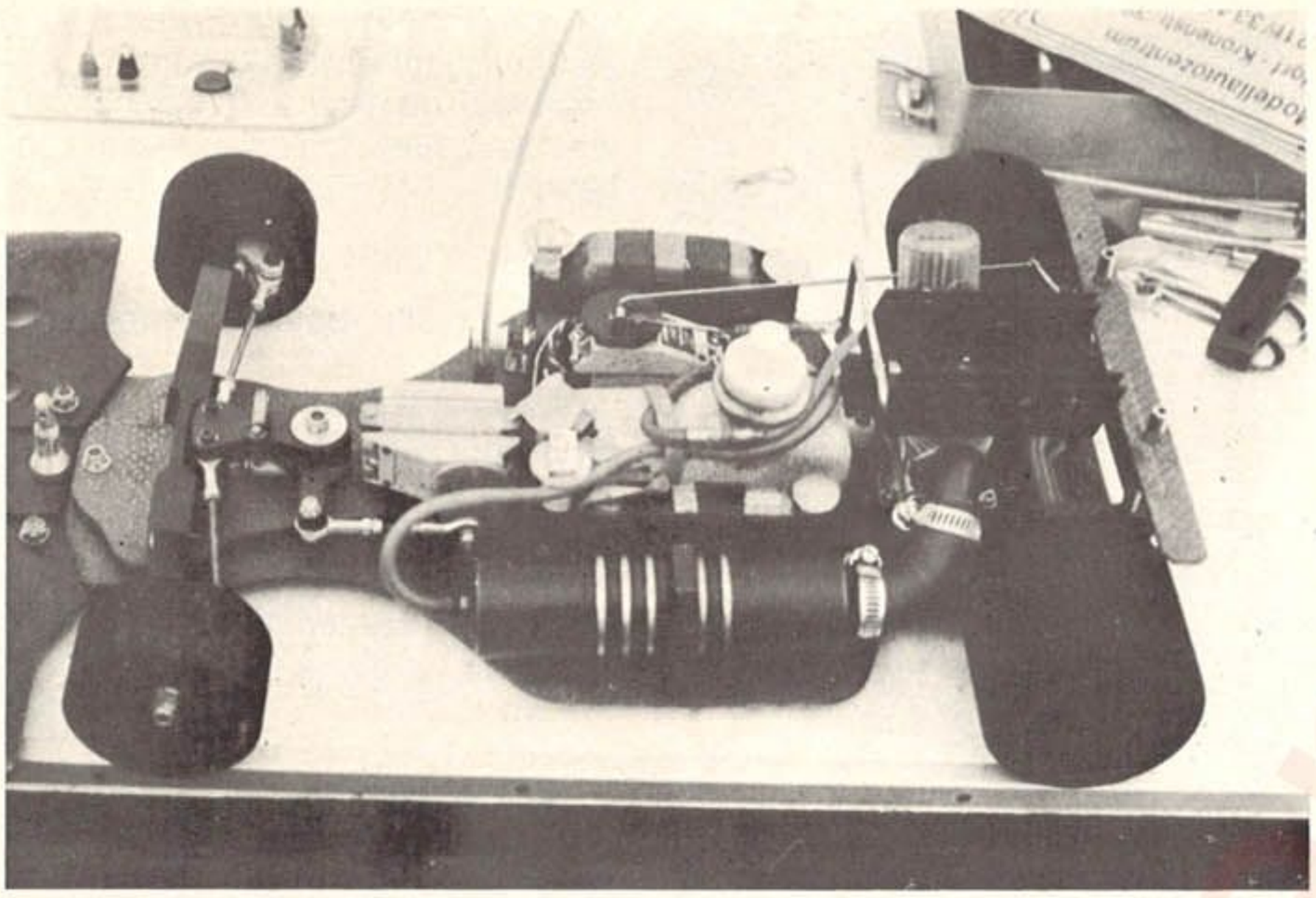
Unter den ersten vier, also den Direktplazierten, waren jedoch drei gut bekannte Fahrer. Rainer Zimmer fuhr mit 10 Runden 7 Sek. Bestzeit. Frank Ponzelar aus Krefeld, Uwe Lachmann aus Bielefeld und Michael Mielke aus Schwerte waren in dieser Reihenfolge die Nächstplazierten.

Aus dem Zwischenlauf 1 schafften es Gerd Leiter aus Memmingen und Dieter Hutsch aus Düsseldorf. Die siegreichen zwei aus dem zweiten Zwischenlauf waren Klaus Höschen aus Essen und Lothar Gebauer aus Hof. Somit waren also vier Neulinge in den Endlauf eingezogen.

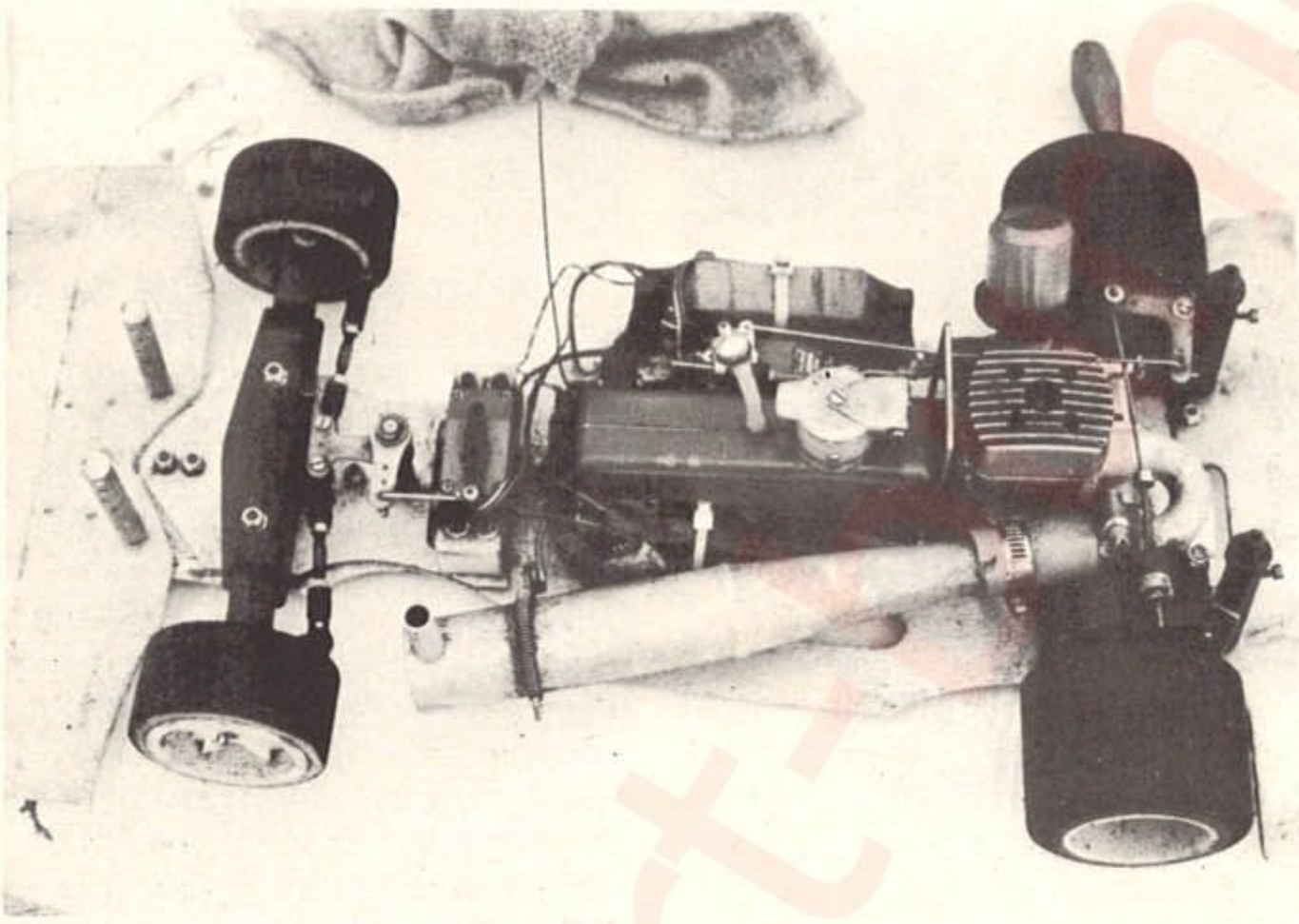
Der Endlauf war dann ein Kampf zwischen Ponzelar und Lachmann.

Beide lieferten sich über die kompletten 20 Min. harte Positionskämpfe. Zunächst konnte auch Rainer Zimmer gut mithalten, doch leider stellte sein Motor bei den Wassermassen ab, sodaß er auf den 5. Rang zurückfiel. Auch Gerd Leiter fiel in der 24. Runde aus und konnte das Rennen auch nicht wieder aufnehmen. Nach 20 Min. sah es dann wie folgt aus:

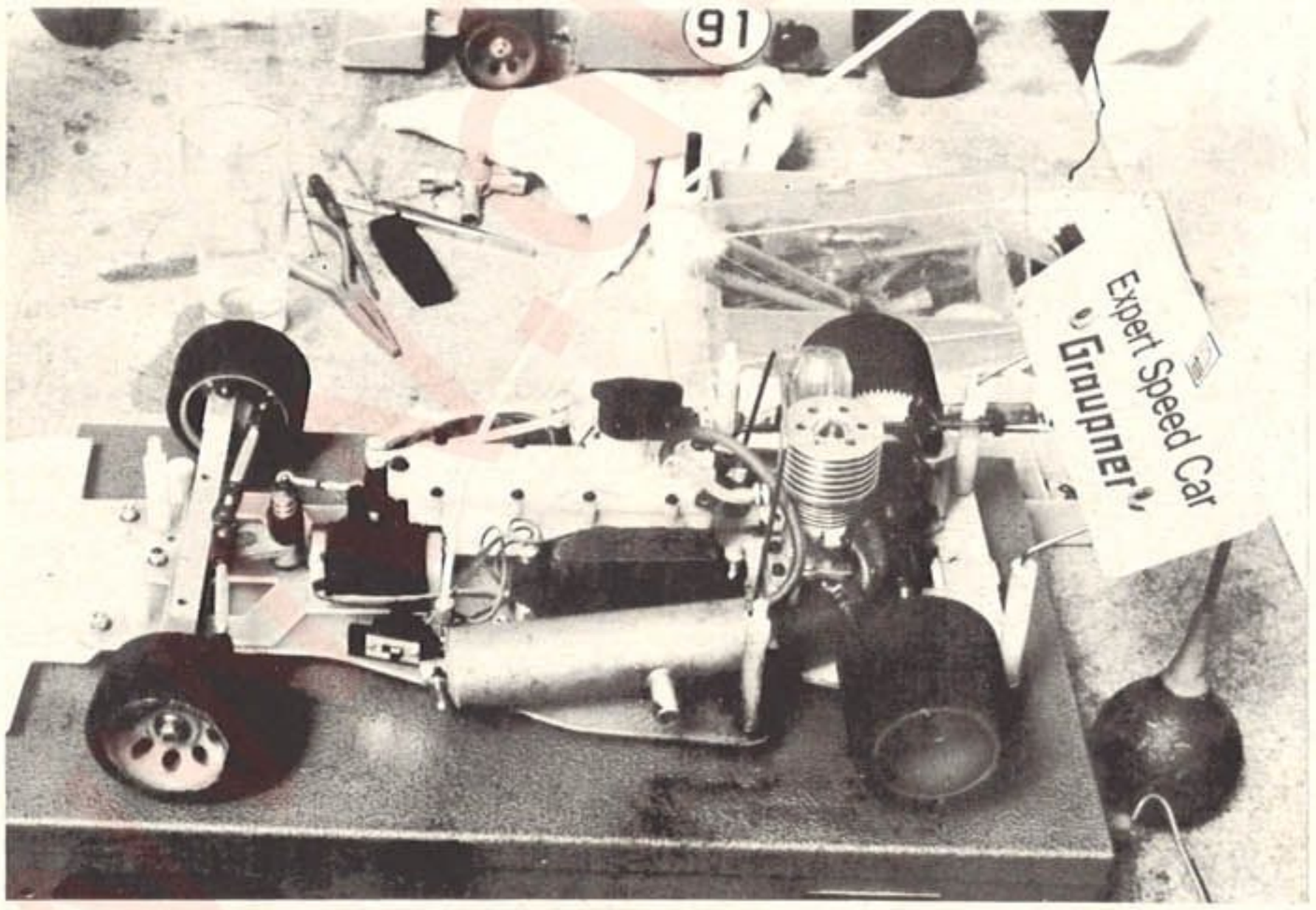
1. Lachmann	64 Rd.
2. Ponzelar	64 Rd.
3. Mielke	62 Rd.
4. Höschen	61 Rd.
5. Zimmer	58 Rd.
6. Hutsch	56 Rd.
7. Gebauer	51 Rd.
8. Leiter	24 Rd.



Black Fire von D. Hutsch



LE 2 von W. Lechner



Graupner Expert SC

Sport

Der Start der Klasse Sport erfolgte auch wieder im Regen. So packten dann einige Fahrer, die eventuell auf eine trockene Bahn in der Klasse Sport gewartet hatten, endgültig ein.

Der erste Vorlauf und die Hälfte des zweiten Vorlaufs wurden als Regenläufe gestartet. Als der Regen während der ersten Gruppen im zweiten Durchgang aufhörte und mit etwas Wind die Bahn recht schnell abtrocknete, konnten tatsächlich 50% der Vorläufe zu Trockenwert herangezogen werden.

Klaus Höschen fuhr nun auch sofort 14 Runden, was nach ihm nur noch Peter Graf mit einer etwas schlechteren Zeit schaffte. Zu diesen beiden Direktplazierten gesellten sich noch Manfred Hoyer mit 13 Runden 1,5 Sek. und Michael Mielke mit 13 Runden 3,8 Sek. hinzu.

Aus dem Zwischenlauf 1 gingen Christian Sterr und Norbert Brucks, aus dem Zwischenlauf 2 Gregor Reintjes sowie Klaus Junghans siegreich hervor.

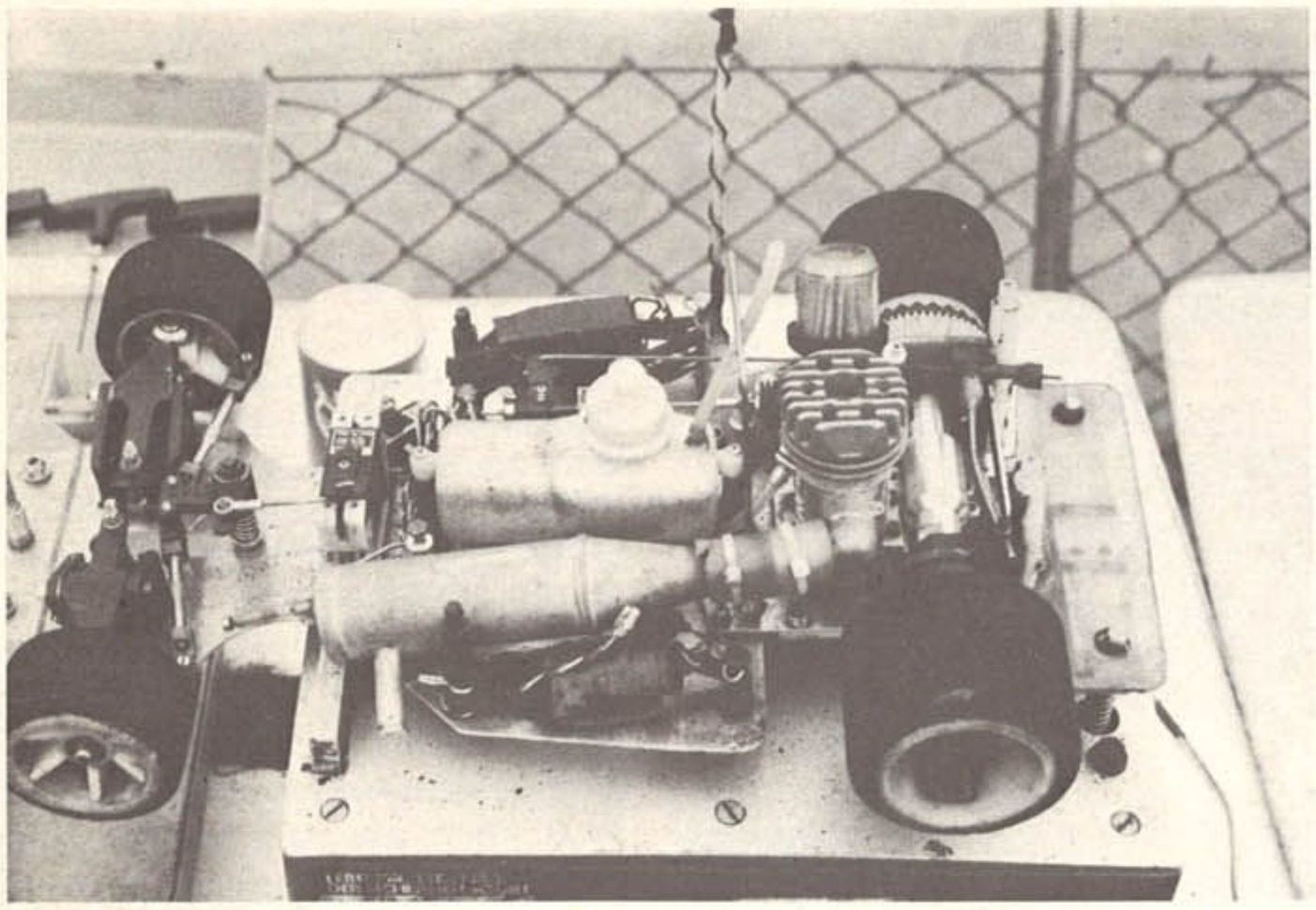
Vom Start des Endlaufes an setzte sich eine Dreiergruppe ab. Sterr vor Reintjes und Höschen. Dieses Trio war während des ganzen Rennens höchstens 1 Runde auseinander. Es war schön anzusehen, wie hier um die ersten drei Plätze gekämpft wurde. Für alle drei Fahrer ging es ja noch darum, sich einige wichtige Punkte für die Teilnahme an der diesjährigen Europameisterschaft zu sichern.

Nach 15 Min. hatten Sterr und Reintjes die Positionen gewechselt. Höschen war immer noch Dritter mit einer Runde Rückstand. Reintjes gab jetzt die Führung bis zur 26. Minute nicht mehr ab.

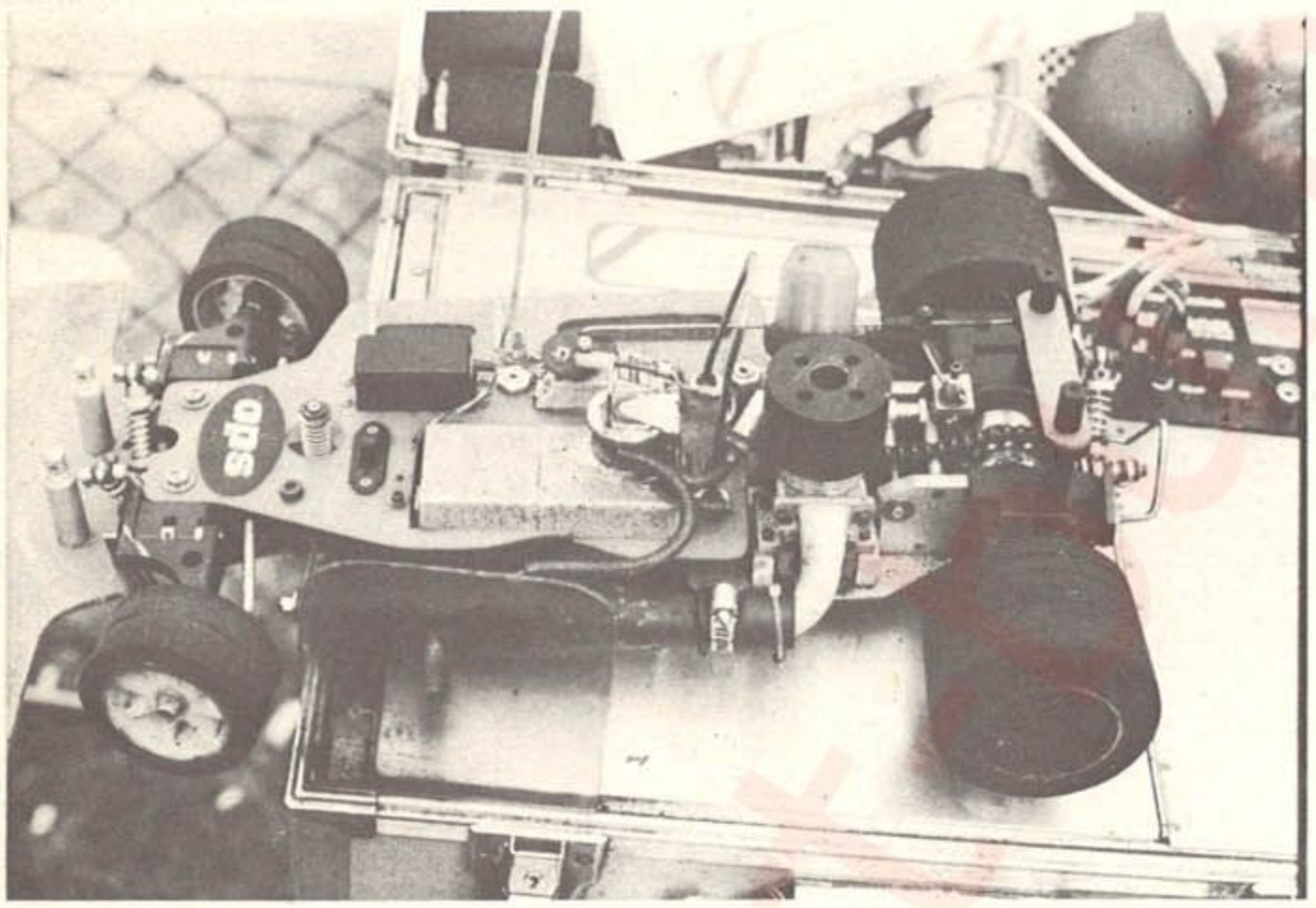
Und dann fing es wieder an zu regnen. Noch 4 Minuten zu fahren, Reifen wechseln oder nicht?

Sterr und Reintjes fuhren an die Box. Der Reifenwechsel ging zwar schnell vonstatten, aber Klaus Höschen fuhr durch, sehr vorsichtig, aber es ging, und durch den Reifenwechsel der Anderen übernahm er die Spitze.

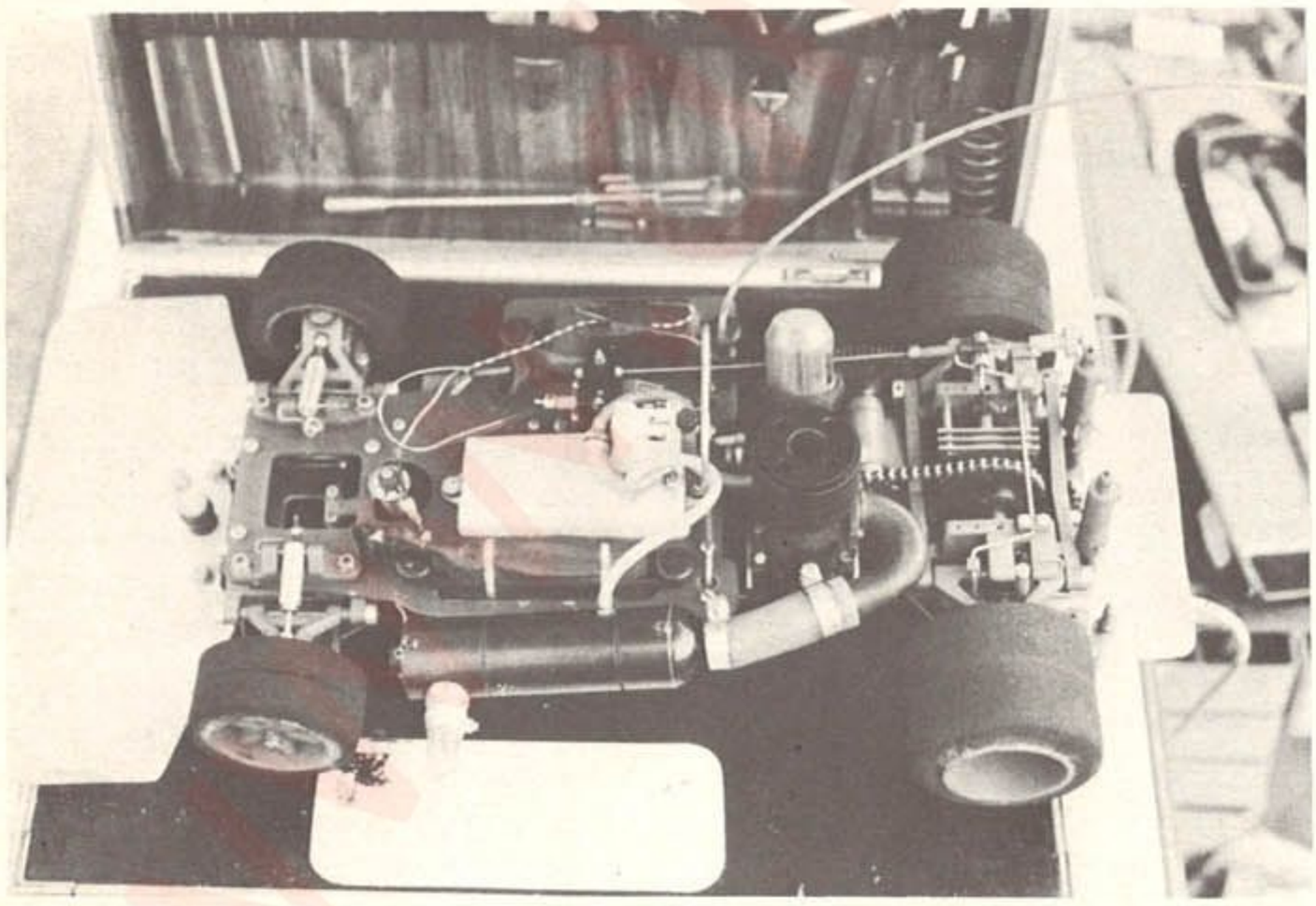
Es waren nun noch 2 Min. zu fahren, es regnete leicht. Höschen hatte alle Hände voll zu tun, um über die Runden zu kommen und tatsächlich er schaffte es. In der 26. Min. war er Dritter – und dann der Regen. Er hatte gepokert und gewonnen.



Techno Shaft von F. Schmidt



Associated 500 von R. Dosch



PB Alpha

Gregor Reintjes meinte nach dem Rennen dann auch: „Hätte ich gewußt, daß der Klaus die Reifen nicht wechselt, hätte ich es auch nicht getan."

Tja, wenn, hätte und aber!

Hier noch das Endlaufergebnis auf einen Blick:

1. Klaus Höschen	122 R.
2. Gregor Reintjes	121 R.
3. Christian Sterr	120 R.
4. Michael Mielke	113 R.
5. Norbert Brucks	103 R.
6. Manfred Hoyer	98 R.
7. Klaus Junghans	88 R.
8. Peter Graf	10 R.

J. E.

Essen – Randnotizen

An sehenswerten Neuigkeiten gab es in Essen nicht viel. Aufgefallen war, daß immer mehr Fahrer auf den Picco-Vergaser setzen. Vor allem auf dem OS-Motor scheint er sehr gute Dienste zu leisten. Hierbei war es fast ausschließlich die 9 mm Version.

Bei einigen Fahrern kam auch der nun von Robbe vertriebene Gold Cup Motor von Hirtenberg zum Einsatz. Im Inneren ähnelt er dem OPS und auch seine Leistung scheint offensichtlich recht gut zu sein.

Weiter zu sehen war, daß die früher sehr häufig verwendeten Robbe Servos immer seltener verwendet werden. Auf die Frage warum, gab es eigentlich nur eine Antwort. Speziell das RS 60 Servo sei nicht zuverlässig genug. Die Alternative zu den Robbe Servos zeigt sich offensichtlich in den Multiplex-, Simprop- und Graupner-Rudermaschinen, wobei die Mehrzahl der Fahrer das Multiplex „Car" oder „Profi" Servo verwenden.

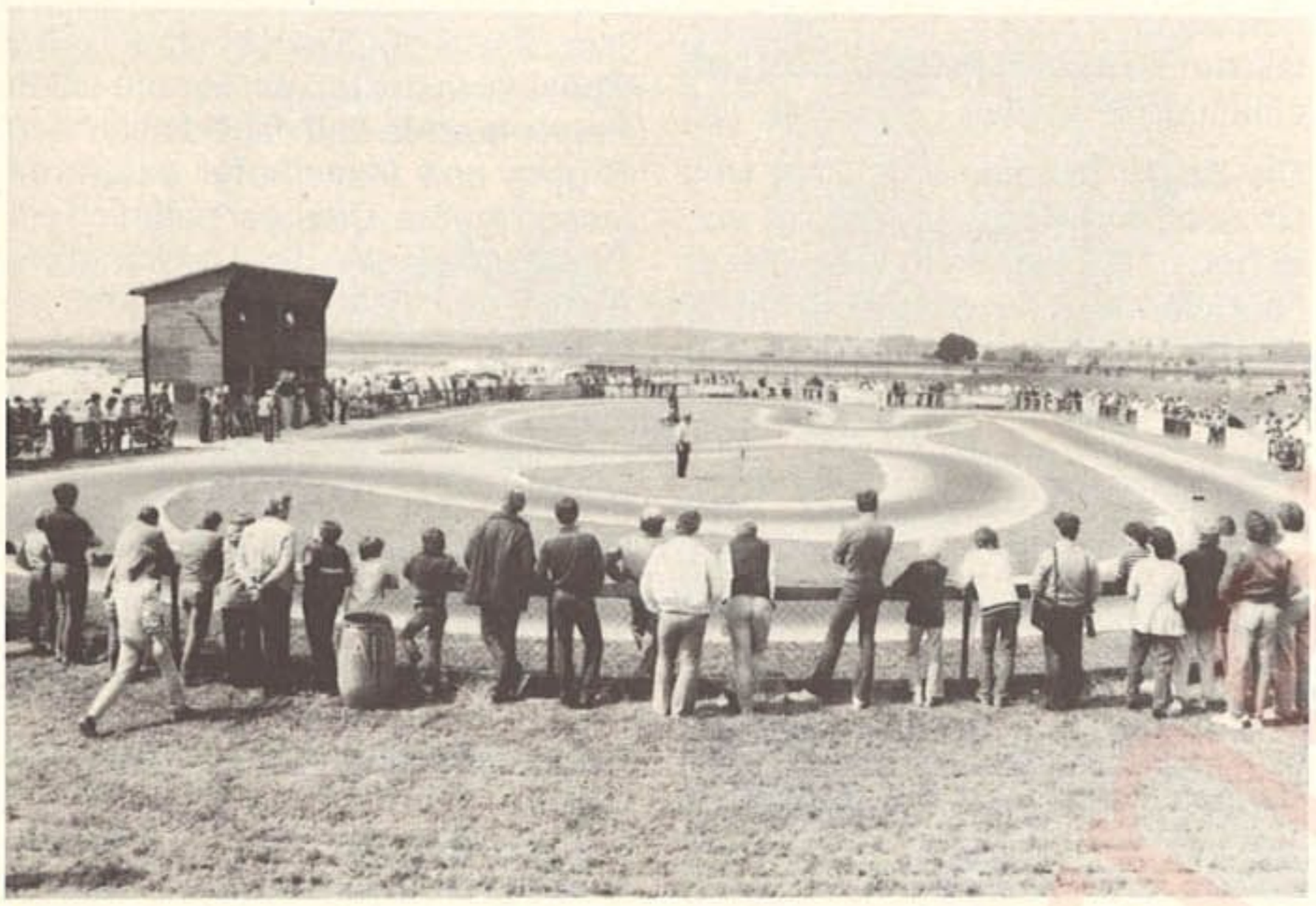
Das Simprop Servo, welches wohl identisch mit dem berühmten Sanwa Servo ist, kam hingegen etwas später in den Handel, wodurch es natürlich noch nicht so häufig anzutreffen ist.

Das Graupner Servo 4001, welches sich durch geringe Stellgeschwindigkeit auszeichnet, gibt es schon einige Zeit, leider ist es nur nicht überall zu bekommen.

Bei den Fahrern des Serpent Super Pro gab es erstmalig ein 58 Zahnrad zu sehen. So gibt es bei Serpent auch endlich eine lange Untersetzung.

4. Lauf DM A-Fahrer

4. Juli: Türkheim-Schwabmünchen



Rennstrecke

Bei diesem A-Lauf paßte es dann auch mal wieder. Eine sehr schöne, im Grünen gelegene Rennstrecke und dazu herrlicher Sonnenschein. Und die Schwabmünchener zeigten, wie man mit wenigen Clubmitgliedern eine Veranstaltung gut organisiert. Vom MCV-München hatten sie eine sehr schöne Computer-Zeitnahme zur Verfügung gestellt bekommen. Dazu sind dann gleich noch ein paar freiwillige Helfer des MCV-München mitgekommen, so daß genug Personal vorhanden war.

Zu aller Freude haben die Schwabmünchen-Türkheimer ein neben der Strecke liegendes, bis dahin nicht genutztes Gelände zur Campingwiese umgearbeitet. Dies gibt der Rennstrecke nicht nur ein verbessertes optisches Aussehen, sondern ist in Verbindung mit den vorhandenen Toiletten und Wasseranschlüssen eine perfekte Sache.

Noch eine gute und erwähnenswerte Sache war natürlich auch in diesem Jahr wieder die Bewirtung durch die Frauen der Vereinsmitglieder. Getränke und Gegrilltes, sowie Kaffee und Kuchen gab es zu erschwinglichen Preisen.

Wie ich bei meiner Anreise bemerken konnte, hatten einige Fahrer offensichtlich ihren Urlaub mit diesem Rennen in Verbindung gebracht. So waren 5 Fahrer schon seit Mitte der Woche anwesend und wie man sehen konnte, hatte man sich schon recht gut eingeschossen. Auch vorbereitende Arbeiten wurden noch an Ort und Stelle getätigt; vom Motortuning über das Lackieren der Karossen bis hin zum Reifenkleben. Unter Süddeutschlands Sonne machte es auch Spaß mal draußen zu sitzen und solche Arbeiten zu erledigen, wo die meisten doch sonst immer im Keller sitzen und dort schrauben.

Zu seinem ersten Rennen dieser Saison war so auch Ralf Krause (Berlin) mit Vater und Mutter aufgebrochen. Nachdem Ralf im vorigen Jahr die B-Klasse im Durchmarsch genommen hatte, erwartete man eigentlich recht viel zum Anfang der Saison. Um so enttäuschter waren dann die Experten, als bei den ersten drei Rennen nichts von ihm zu sehen war. Auf die Frage warum er nicht teilgenommen habe, sagte er, daß er einfach keine rechte Lust gehabt habe. Um so größer ist sein Ehrgeiz nun, wo es darum geht, in den verbleibenden drei Rennen den Klassenerhalt zumindest zu sichern. Nun ja, viel Glück.

Am Freitag wurde es dann voller auf der Rennstrecke, ein Viertel der Fahrer gab schon sein Stelldichein. Mein Interesse galt diesmal Serpent, PB und Graupner. Bei allen drei Firmen liegt ja was in der Luft. Serpent und PB probieren, wie auch im Bericht von Mauricio Casal (siehe hierzu rc-car racing Ausgabe 2.) zu lesen, ja seit geraumer Zeit ein Zweistufen-Getriebe für ihre Autos.

Bei PB läuteten diese Glocken zuerst. Dort wird auch direkt auf zwei Ebenen probiert. Ein Auto wird in England getestet und das zweite läuft in Italien bei Gulio Ghersi, dem ehemaligen SG-Fahrer, der nun für PB Entwicklungsarbeit leistet.

Bei beiden Fahrern soll das Auto schon sehr gut damit laufen.

Ebenfalls an diesem Projekt arbeitet Serpent. Die beiden Köpfe des Serpent Werkes, Roni Ton und Peter Bervoets, fahren den so modifizierten Quattro ebenfalls schon ein paar Wochen in Holland, und wie wir erfahren konnten, soll das Getriebe als Zubehör schon so gut wie serienreif sein. In Spanien bei der EM soll es eventuell schon eingesetzt werden und da rc-car racing dort auch anwesend sein wird, werden wir natürlich in Wort und vor allem im Bild darüber von dort berichten.

Somit habe ich es also vorweg genommen. Kein Getriebe war bei den Gefederten zu sehen. Warten wir also auf die EM. Aber auch eine dritte Firma hatte ich erwähnt. Ja und bei Graupner gab es dann auch was Neues zu sehen. Vom Teamchef Franz Gröschl selbst, wurde der neue OS mit Heckauslaß zum erstenmal eingesetzt. Der Vergaser auf diesem Motor war auch flammneu. Der HB-Schiebervergaser war es, der diesen neuen Motor mit Frischgasgemisch versorgte. Beides zusammen war hier offenbar eine recht gelungene Kombination, denn der Motor schien vor Kraft nur so zu strotzen.

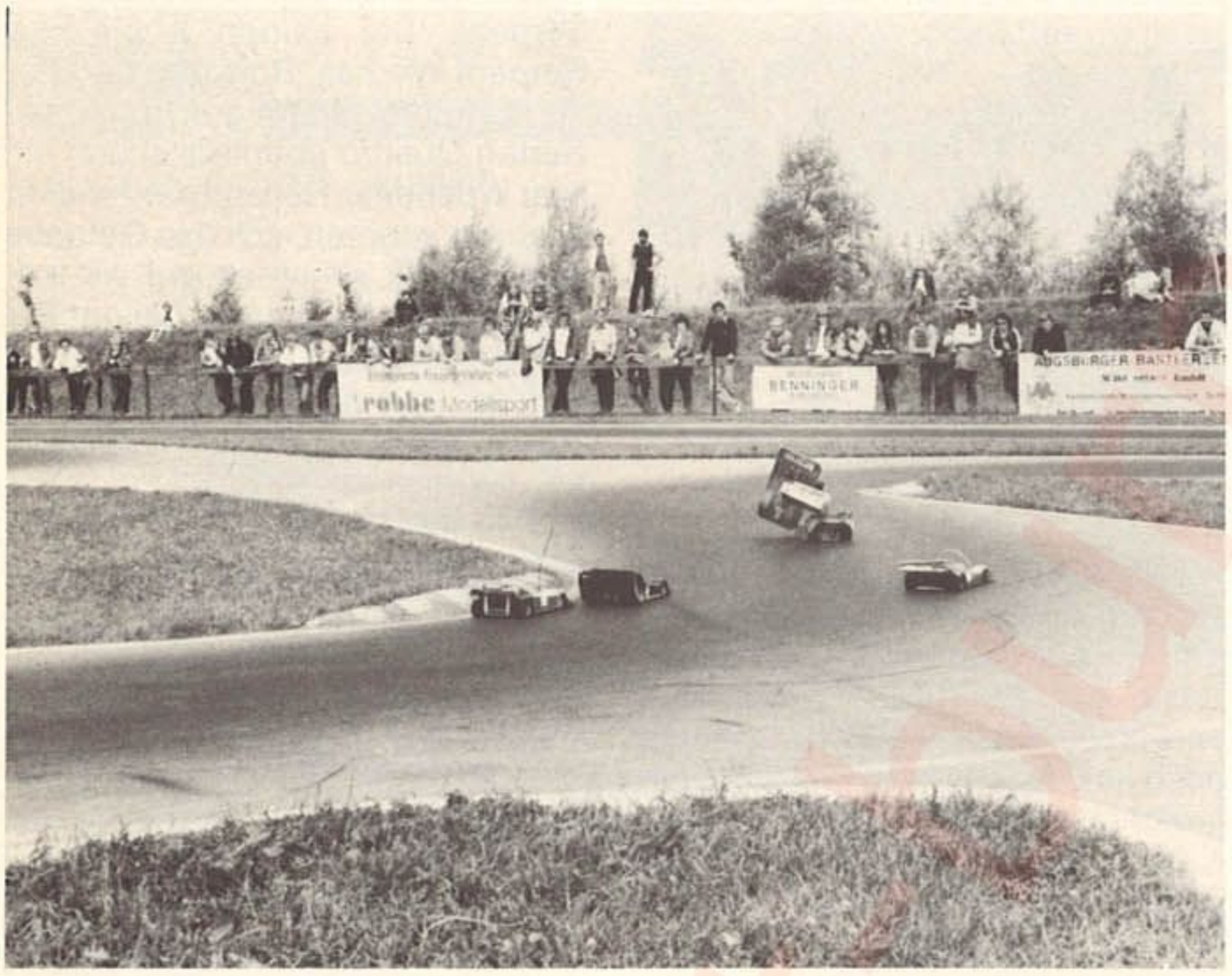
Unten heraus ist die Leistung wie vom alten OS gewohnt, bärenstark, und am Ende der Geraden war die Gerade halt noch nicht lang genug, denn der Motor hatte noch nicht ausgedreht.

Dieser Motor scheint also das zu bringen, was man sich beim OS bisher gewünscht hat, im oberen Bereich ein paar Drehzahlen mehr. Es bleibt zu hoffen, daß die Serienmotoren ebenso überzeugende Leistungen bringen.

Beim kontrollierten Training sollte sich jeder Fahrer in eine Liste eintragen, wobei es möglich war, jeweils 15 Minuten zu fahren und sich danach erneut einzutragen. Leider stellte sich wieder einmal heraus,

daß einige Fahrer nicht die Finger von ihrem Sender lassen können, obwohl gerade jemand anderes mit demselben Kanal trainiert.

So zogen es mehrere Fahrer vor, ihr Training auf den Abend zu verlegen, in der Hoffnung, daß es nicht mehr so voll sei. Alfred Schön und Fred Knettenbrech zeigten hier im Training, wie man mit einem gefederten Wagen umzugehen hat. Beide versprachen mit dieser guten Trainingsleistung ein spannendes Rennen.



„Falschfahrer"

Imposant: Fahrerstand und Zeitnahme

Formel

So schafften es, um's kurz zu machen Brucks, Mayerhofer, Ponzelar, Knettenbrech, Schön, Sterr, Gröschl und Raith, den Endlauf Formel zu erreichen. Und hier gab's nun einen Endlauf fast ohne Ausfälle und ein bis zum Ende dicht beieinander liegendes Fahrerfeld.

Die Spitze bildeten vom Start weg Gröschl und Ponzelar, gefolgt von Schön und Raith. Raith, dem dieser Formelendlauf anscheinend nicht sonderlich behagte, fiel während des Endlaufes auch immer weiter zurück. So konnten Mayerhofer, Brucks und Schön im Laufe des Rennens immer dicht an den beiden ständig in derselben Runde fahrenden Gröschl und Ponzelar dranbleiben. Diese Situation blieb auch bis 2 Min. vor Schluß so bestehen, bis Ponzelar in der letzten Minute einen Fehler machte und dabei tatsächlich Brucks und Mayerhofer passieren lassen mußte. Dies war natürlich ein Beweis dafür, wie dicht gedrängt die ersten fünf Fahrer beieinander lagen.

Tja – schade, wenn man fast 20 Min. um die Führung kämpft und dann durch einen Fehler sogar auf Platz 4 zurückfällt. Andererseits spricht dies auch für die gute Leistung der anderen Fahrer. Wieder einmal ein Start-Ziel Sieg von Franz Gröschl.

Folgendermaßen sah der Endstand aus:

1. Franz Gröschl	70 Rd.
2. Norbert Brucks	69 Rd.
3. Norbert Mayerhofer	69 Rd.
4. Frank Ponzelar	69 Rd.
5. Alfred Schön	67 Rd.
6. Herman Raith	66 Rd.
7. Christian Sterr	64 Rd.
8. Fred Knettenbrech	63 Rd.

Sport

Noch spannender sollte der Endlauf Sport werden. Nach wie immer hart umkämpften Zwischenläufen standen die 8 Fahrer für den Endlauf fest.

Gröschl, Brucks, Ponzelar, Junghans, Raith, Sterr, Knebel und Baehr.

Den besten Start hatte wieder einmal Franz Gröschl und wieder einmal war das Feld dichtgedrängt. Doch diesmal sollte es anders kommen. Ein Doppelsieg Gröschl's sollte es diesmal nicht geben. An seiner Spritzufuhr stimmte etwas nicht. Er mußte an die Box und es dauerte doch einige Zeit, bis der Fehler behoben wurde.

Inzwischen übernahm ein sehr sauber fahrender PB-Fahrer die Führung. Junghans fuhr von nun an ein sicheres Rennen, gefolgt von Raith und Baehr. Bis zur Hälfte der Distanz war sein Vorsprung noch recht deutlich, doch dann griffen die beiden nachfolgenden Raith und Baehr an. 4 Min. vor Ablauf der Zeit betrug der Vorsprung Junghans auf Raith 8 sec. und zwischen Raith und Baehr lagen auch nur 10 sec. Junghans machte nun Dampf und konnte

Die Sieger: Gröschl und Raith

Sektflaschen öffnen können sie: Gröschl SE Formel. . .

. . .und Raith, Siegerehrung Sport

den Vorsprung halten. Doch dann passierte es. Da ihm die Verfolger so dicht auf den Fersen waren, mußte er es riskieren, ohne den letzten Sicherheits-Tankstop in der letzten Minute durchzufahren. 39 sec. vor Schluß ging sein Sprit aus. Doch er gab nicht auf, seine Helfer rannten los, Sprit in den Tank, auf die Startkiste, Kerzenstecker, Motor läuft wieder – noch 22 sec. zu fahren.

Aber Raith hatte diesen Ausfall natürlich genutzt und fast eine ganze Runde herausgefahren, und siehe da, auch er hatte mit dem Sprit gepokert, denn nun den Sieg vor Augen hielt er noch ganz kurz an der Box und holte sich noch einen letzten Spritzer Treibstoff ab.

Daß die Helfer von Junghans sich so beeilten, half diesem dann auch tatsächlich noch, denn Jürgen Baehr fuhr noch einmal in die Wiese, was ihm so viel Zeit kostete, daß Junghans wenigstens den zweiten Platz sichern konnte.

Also wieder einmal ein Graupner Wochenende. J. E.

1. Raith	71 Rd.
2. Junghans	70 Rd.
3. Baehr	68 Rd.
4. Knebel	65 Rd.
5. Ponzelar	61 Rd.
6. Brucks	53 Rd.
7. Gröschl	44 Rd.
8. Sterr	5 Rd.

Türkheim – Randnotizen

Die Rennleitung war gut und hatte alles voll im Griff. Der Zeitnahme-Computer war auch gut und hatte auch alles voll im Griff. Zusammen hatten sie dann nicht mehr alles im Griff, als ein Fehler im Auswertungsprogramm festgestellt wurde.

Es war nur eine Kleinigkeit in dem ansonsten hervorragenden Programm; aber korrigieren Sie mal ein Programm während eines Rennens. Nach einigen Zwangspausen wurden sich dann jedoch Rennleitung und Computer „einig".

„Des is a Schwab, der spritzt nicht." Ausruf von Hans-Jörg Böttcher, als Franz Gröschl bei der Siegerehrung der Klasse Formel seinen Sekt nicht in die Zuschauer spritzte, sondern in die Pokale der Endlaufteilnehmer schüttete.

A-Fahrer — Zwischenstand — Klasse: Formel

Platz	Name	Fichtenberg	Walsum	Essen	Türkheim	Hof	Wiesbaden	Gesamt
1.	M. Mielke	259	259	239	94			851
2.	F. Gröschl	154	280	6	280			720
3.	F. Ponzelar	185	54	259	220			718
4.	P. Graf	220	239	105	42			606
5.	N. Mayrhofer	84	220	29	239			572
6.	H. Raith	280	75	8	185			548
7.	C. Sterr	94	117	130	169			510
8.	A. Schön	169	130	–	202			501
9.	P. Knebel	239	185	–	67			491
10.	K. Junghans	130	169	60	54			413
11.	N. Brucks	7	49	75	259			390
12.	J. Bähr	202	42	11	130			385
13.	R. Zimmer	75	–	202	60			337
14.	U. Lachmann	27	28	280	1			336
15.	K. Höschen	1	45	220	18			284
16.	R. Dosch	67	94	–	117			278
17.	R. Stieglbauer	11	154	–	105			270
18.	F. Knettenbrech	42	67	–	154			263
19.	D. Hornischer	1	202	–	45			248
20.	R. Mertens	60	20	117	15			212
21.	G. Reintjes	23	84	12	84			203
22.	D. Hutsch	1	10	185	6			202
23.	M. Hoyer	117	27	22	29			195
24.	F. Laufer	54	25	67	49			195
25.	L. Gebauer	–	11	169	1			181
26.	H.-J. Böttcher	13	60	84	23			180
27.	L. Styra	22	105	14	27			168
28.	G. Leifer	–	1	154	3			158
29.	H.-H. Kressken	105	23	20	5			153
30.	K. Grupe	–	–	94	12			106
31.	R. Seitz	1	16	–	75			92
31.	K. Kuonath	25	2	49	16			92
33.	L. Thomä	29	1	21	30			81
34.	F. Schmidt	45	14	10	9			78
35.	W. Petruch	–	1	54	22			77
36.	U. Korf	1	19	30	26			76
37.	D. Stückel	28	21	13	13			75
38.	W. Gleich	30	9	28	1			68
39.	K. Gleich	1	4	45	17			67
40.	G. Flockenhaus	1	6	42	14			63
41.	S. Weppler	17	18	15	10			60
42.	J. Essl	1	17	18	21			57
43.	M. Kempenich	3	30	–	20			53
43.	R. Rosskothen	2	26	–	25			53
45.	G. Schwinn	24	1	25	2			52
46.	D. Ewig	15	7	–	28			50
47.	J. Naser	49	–	–	–			49
47.	J. Mönikes	6	24	19	–			49
49.	B. Baumgartner	14	1	26	1			42
49.	U. Taskin	10	8	24	–			42
51.	H. Weppler	1	5	23	11			40
52.	H. Eiling	1	3	27	7			38
53.	T. Körner	5	29	–	1			35
53.	H. Wenz	20	15	–	–			35
55.	R. Krause	–	–	7	24			31
55.	H. Keller	1	12	17	1			31
57.	K. Tröger	26	–	–	–			26
57.	H. Weyer	16	1	5	4			26
59.	B. Ulitzka	4	1	–	19			24
60.	K.-D. Frers	1	22	–	–			23
61.	B. Kessler	21	–	–	–			21
62.	R. Schein	19	–	–	–			19
63.	W. Lechner	18	–	–	–			18
63.	R. Habel	8	1	9	–			18
65.	H. Scheyer	–	–	16	1			17
65.	S. Wiebe	–	13	4	–			17
67.	K.-H. Jülich	12	–	–	1			13
68.	K.-H. Will	9	–	–	–			9
68.	D. Hoffmann	1	–	–	8			9
70.	F. Ehlers							–
70.	D. Riethus							–
70.	R. Heller							–
70.	G. Honighaus							–
70.	H. Endres							–
70.	M. Pauen							–
70.	G. Haberl							–
70.	R. Brandloch							–
70.	U. Gehrendorf							–
70.	W. Fengler							–
70.	K. Bruchmann							–

A-Fahrer — Zwischenstand — Klasse: Sport

Platz	Name	Fichtenberg	Walsum	Essen	Türkheim	Hof	Wiesbaden	Gesamt
1.	G. Reintjes	220	239	259	94			812
2.	K. Junghans	239	94	169	259			761
3.	K. Höschen	154	259	280	42			735
4.	F. Gröschl	202	280	–	169			651
5.	J. Bähr	185	154	67	239			645
6.	H. Raith	280	84	–	280			644
7.	C. Sterr	117	117	239	154			627
8.	M. Mielke	54	220	220	67			561
9.	F. Knettenbrech	259	202	–	75			536
10.	M. Hoyer	45	105	185	130			465
11.	N. Mayrhofer	169	67	105	117			458
12.	P. Graf	84	130	154	84			452
13.	N. Brucks	17	42	202	185			446
14.	F. Ponzelar	67	45	75	202			389
15.	F. Laufer	42	169	130	30			371
16.	P. Knebel	23	27	–	220			270
17.	H.-J. Böttcher	24	185	20	24			253
18.	R. Dosch	130	30	–	60			220
19.	H. Wenz	1	49	117	–			167
20.	U. Lachmann	29	16	94	1			140
21.	D. Hornischer	94	23	–	22			139
22.	S. Weppler	4	1	26	105			136
23.	R. Zimmer	105	–	9	19			133
23.	D. Hutsch	6	19	54	54			133
25.	T. Körner	28	75	–	25			128
26.	H. Eiling	12	13	84	4			113
27.	L. Thomä	60	7	12	26			105
28.	L. Styra	1	60	24	15			100
29.	D. Stückel	1	20	49	23			93
30.	G. Schwinn	19	5	60	7			91
31.	K. Kuonath	49	1	28	12			90
32.	H.-H. Kressken	21	29	25	9			84
33.	R. Mertens	9	54	17	1			81
34.	R. Stieglbauer	25	26	–	29			80
35.	J. Naser	75	–	–	–			75
36.	W. Petruch	–	25	–	49			74
37.	U. Korf	16	12	16	28			72
38.	K.-D. Frers	5	14	45	–			64
39.	M. Kempenich	13	28	–	21			62
40.	J. Mönikes	10	18	30	–			58
41.	A. Schön	27	10	–	20			57
42.	F. Schmidt	8	6	29	13			56
43.	R. Seitz	15	8	–	27			50
44.	G. Leiter	–	1	–	45			46
44.	H. Weyer	1	3	42	–			46
46.	B. Ulitzka	26	1	–	16			43
46.	R. Rosskothen	2	24	–	17			43
46.	D. Ewig	7	17	8	11			43
49.	W. Gleich	22	1	15	2			40
50.	H. Keller	1	9	23	6			39
51.	J. Essl	1	21	14	1			37
52.	K. Gleich	1	22	10	3			36
52.	G. Baumgartner	11	1	19	5			36
54.	G. Flockenhaus	1	1	22	8			32
55.	K. Grupe	–	–	21	10			31
55.	L. Gebauer	–	2	11	18			31
57.	H. Weppler	1	1	27	1			30
57.	R. Schein	30	–	–	–			30
59.	U. Taskin	1	11	13	–			25
60.	R. Habel	20	4	–	–			24
61.	H. Scheyer	–	–	18	1			19
62.	B. Kessler	18	–	–	–			18
63.	S. Wiebe	–	15	–	–			15
64.	R. Krause	–	–	–	14			14
64.	R. Tröger	14	–	–	–			14
66.	K.-H. Jülich	3	–	–	1			4
67.	D. Hofmann	1	–	–	1			2
68.	W. Lechner	1	–	–	–			1
68.	K.-H. Will	1	–	–	–			1
70.	F. Ehlers							–
70.	D. Riethus							–
70.	R. Heller							–
70.	G. Honighaus							–
70.	H. Endres							–
70.	M. Pauen							–
70.	G. Haberl							–
70.	R. Brandloch							–
70.	U. Gehrendorf							–
70.	W. Fengler							–
70.	K. Bruchmann							–

www.dirt-bikers.com

ERGEBNISLISTE

Rennen: 3. A-Lauf zur DM
am 11.-12. 6. 1982 in Essen

Klasse: Formel

Platz	Name	bester Vorlauf Rd.	Sek.	Zwischenlauf 1 Rd.	Sek.	Zwischenlauf 2 Rd.	Sek.	Endlauf Rd.	Sek.
1	Lachmann, Uwe	10	14,6					64	4,1
2	Ponzelar, Frank	10	11,1					64	10,0
3	Mielke, Michael	10	15,4					62	0,9
4	Höschen, Klaus	9	11,6			30	0,6	61	4,5
5	Zimmer, Rainer	10	7,0					58	4,2
6	Hutsch, Dieter	9	11,5	30	1,8			56	–
7	Gebauer, Lothar	9	6,3			30	18,0	51	6,2
8	Leiter, Gerd	9	4,5	30	13,2			24	–
9	Sterr, Christian	9	2,9	30	15,0				
10	Mertens, Reinhold	9	6,6	30	19,1				
11	Graf, Peter	9	12,0			29	1,4		
12	Grupe, Klaus	9	3,1			29	17,9		
13	Böttcher, Hansjörg	9	7,1	29	18,6				
14	Brucks, Norbert	9	10,8	28	2,8				
15	Laufer, Fred	10	16,0	27	–				
16	Junghans, Klaus	9	9,7			24	15,2		
17	Petruch, Walther	9	14,1	20	1,5				
18	Kuonath, Klaus	9	1,1			18	–		
19	Gleich, Klaus	9	16,5			17	–		
20	Flockenhaus, Gerd	9	11,4			12	–		
21	Korf, Uwe	9	19,3						
22	Mayerhofer, Norbert	9	23,6						
23	Gleich, Werner	9	35,3						
24	Eiling, Heinz	8	1,1						
25	Baumgartner, Gerd	8	2,4						
26	Schwinn, Gerhard	8	2,4						
27	Taskin, Klas	8	2,7						
28	Weppler, Heinz	8	5,1						
29	Hoyer, Manfred	8	5,7						
30	Thomä, Lutz	8	5,8						
31	Kresken, H. Heinr.	8	7,0						
32	Monikes, Jürgen	8	8,5						
33	Essl, Jochen	8	9,0						
34	Keller, Heinz	8	11,2						
35	Scheyer, Hans-H.	8	12,3						
36	Weppler, Stephan	8	16,7						
37	Styra, Ludgar	8	18,8						
38	Stückel, Dieter	8	20,9						
39	Reintjes, Gregor	8	23,6						
40	Bähr, Jürgen	7	1,6						
41	Schmidt, Friedhold	7	6,1						
42	Habel, Ralf	7	8,2						
43	Raith, Hermann	7	11,9						
44	Krause, Ralf	7	31,7						
45	Gröschl, Franz	7	34,1						
46	Weyer, Horst	6	2,9						
47	Wiebe, Sabine	2	2,9						

ERGEBNISLISTE

Rennen: 3. A-Lauf zur DM
am 11.-12. 6. 1982 in Essen

Klasse: Sport

Platz	Name	bester Vorlauf Rd.	Sek.	Zwischenlauf 1 Rd.	Sek.	Zwischenlauf 2 Rd.	Sek.	Endlauf Rd.	Sek.
1	Höschen, Klaus	14	9,5					122	1,8
2	Reintjes, Gregor	13	8,2			65	13,7	121	18,9
3	Sterr, Christian	13	4,5	64	7,5			120	12,6
4	Mielke, Michael	13	3,8					113	22,4
5	Brucks, Norbert	13	6,2	63	5,9			103	21,9
6	Hoyer, Manfred	13	1,5					98	7,3
7	Junghans, Klaus	13	5,7			64	1,2	88	–
8	Graf, Peter	14	12,8					10	–
9	Laufer, Fred	13	11,9			64	10,2		
10	Wenz, Helmut	12	6,9			63	1,1		
11	Mayerhofer, Norbert	12	7,9	62	4,7				
12	Lachmann, Uwe	12	2,6			60	14,3		
13	Eiling, Heinz	12	2,7	58	10,5				
14	Ponzelar, Frank	13	4,8	57	4,9				
15	Bähr, Jürgen	13	11,4	57	6,6				
16	Schwinn, Gerhard	12	8,3			49	10,8		
17	Hutsch, Dieter	12	0,1	45	11,8				
18	Stückel, Dieter	13	4,5			43	–		
19	Leiter, Gerd	12	6,2	37	–				
20	Weyer, Horst	12	6,1	17	–				
21	Mönikes, Jürgen	12	9,6						
22	Schmidt, Friedhold	12	9,9						
23	Kuonath, Klaus	12	10,6						
24	Weppler, Heinz	12	11,2						
25	Weppler, Stephan	12	12,4						
26	Kresken, Hans	12	13,0						
27	Styra, Ludger	12	13,7						
28	Keller, Heinz	12	15,1						
29	Flockenhaus, Gerd	11	4,9						
30	Grupe, Klaus	11	6,1						
31	Böttcher, Hans Jörg	11	7,7						
32	Baumgartner, Gerd	11	8,1						
33	Scheyer, Hans H.	11	8,3						
34	Mertens, Reinhold	11	11,7						
35	Korf, Uwe	11	12,8						
36	Gleich, Werner	10	3,3						
37	Essl, Jochen	10	3,7						
38	Taskin, Ulas	7	4,0						
39	Thoma, Lutz	5	–						
40	Gebauer, Lothar	4	4,3						
41	Gleich, Klaus	9	2,4						
42	Zimmer, Rainer	6	–						
43	Ewig, Dieter	1	–						

ERGEBNISLISTE

Rennen: 4. A-Lauf zur DM
am 3./4. 7. 1982 in Türkheim

Klasse: Formel

Platz	Name	bester Vorlauf Rd.	Sek.	Zwischenlauf 1 Rd.	Sek.	Zwischenlauf 2 Rd.	Sek.	Endlauf Rd.	Sek.
1	Gröschl	11	15,8			35	12,8	70	5,6
2	Brucks	11	9,0					69	5,7
3	Mayrhofer	11	10,5					69	9,7
4	Ponzelar	11	11,0					69	14,4
5	Schön	10	3,1	34	0,1			67	11,7
6	Raith	10	4,5			34	6,6	66	3,7
7	Sterr	10	5,5	33	6,7			64	4,3
8	Knettenbrech	11	12,4					63	0,8
9	Bähr	10	0,3			34	19,0		
10	Dosch	10	5,6			33	3,8		
11	Stieglbauer	11	40,0	33	11,4				
12	Mielke	10	1,8	33	13,4				
13	Reintjes	10	0,0	33	14,1				
14	Seitz	10	4,5	32	7,1				
15	Knebel	10	1,6			32	7,1		
16	Zimmer	11	14,6	32	13,5				
17	Junghans	10	0,0			31	12,6		
18	Laufer	10	1,4	28	10,8				
19	Hornischer	10	3,0			28	11,5		
20	Graf	10	4,6			22	3,8		
21	Thomä	10	7,3						
22	Hoyer	10	7,5						
23	Ewig	10	8,3						
24	Styra	10	8,6						
25	Korf	10	8,8						
26	Rosskothen	10	9,5						
27	Krause	10	9,6						
28	Böttcher	10	10,9						
29	Petruch	10	10,9						
30	Essl	10	11,0						
31	Kempenich	10	11,2						
32	Ulitzka	10	13,2						
33	Höschen	10	13,4						
34	Gleich	10	14,3						
35	Kuonath	10	15,3						
36	Mertens	10	17,1						
37	Flockenhaus	10	19,8						
38	Stückel	9	0,0						
39	Grupe	9	0,0						
40	Weppler, H.	9	0,5						
41	Weppler, S.	9	0,5						
42	Schmidt	9	0,9						
43	Hofmann	9	1,6						
44	Eiling	9	2,7						
45	Hutson	9	3,8						
46	Kressken	9	4,5						
47	Weyer	9	5,6						
48	Leiter	9	6,0						
49	Schwinn	9	8,8						
50	Lackmann	9	9,8						
51	Gleich	9	11,0						
52	Scheyer	9	11,6						
53	Baumgartner	9	13,7						
54	Keller	9	17,5						
55	Jülich	8	19,4						
56	Gebauer	7	5,9						
57	Körner	7	12,6						

ERGEBNISLISTE

Rennen: 4. A-Lauf zur DM
am 3./4. 7. 1982 in Türkheim

Klasse: Sport

Platz	Name	bester Vorlauf Rd.	Sek.	Zwischenlauf 1 Rd.	Sek.	Endlauf lauf 2 Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Raith	11	11,9	36	5,1			71	14,4
2	Junghans	11	6,5					70	15,7
3	Bähr	11	9,9			35	6,6	68	–
4	Knebel	11	16,3			35	5,4	65	12,3
5	Ponzelar	11	5,7					61	15,8
6	Brucks	11	3,0					53	6,2
7	Gröschl	11	1,3					44	2,4
8	Sterr	11	9,6	36	11,4			5	–
9	Hoyer	11	17,0	35	17,5				
10	Mayrhofer	11	8,0	34	1,1				
11	Weppler, S.	11	13,3	34	3,2				
12	Reintjes	11	15,5	34	5,7				
13	Graf	11	9,2			34	10,7		
14	Knettenbrech	10	1,5	32	3,0				
15	Mielke	11	12,1			32	3,8		
16	Dosch	11	11,2			31	19,2		
17	Hutsch	11	25,6			31	21,7		
18	Petruch	11	13,8			28	0,9		
19	Leiter	10	2,0			28	8,0		
20	Höschen	11	10,7	27	8,5				
21	Laufer	10	2,3						
22	Stieglbauer	10	2,5						
23	Korf	10	3,0						
24	Seitz	10	3,0						
25	Thomä	10	3,4						
26	Körner	10	4,4						
27	Böttcher	10	4,8						
28	Stückel	10	5,1						
29	Hornischer	10	5,3						
30	Kempenich	10	5,5						
31	Schön	10	5,9						
32	Zimmer	10	5,9						
33	Gebauer	10	6,0						
34	Rosskothen	10	6,1						
35	Ulitzka	10	6,2						
36	Styra	10	6,4						
37	Krause	10	7,9						
38	Schmidt	10	8,4						
39	Kuonath	10	10,4						
40	Ewig	10	10,5						
41	Grupe	10	10,9						
42	Kressken	10	15,3						
43	Flockenhaus	10	15,6						
44	Schwinn	10	16,1						
45	Keller	10	16,8						
46	Baumgartner	10	17,0						
47	Eiling	10	17,7						
48	Gleich	10	19,7						
49	Gleich	10	25,8						
50	Jülich	9	0,7						
51	Hofmann	9	5,8						
52	Essl	9	7,3						
53	Weppler, H.	9	7,5						
54	Mertens	9	8,0						
55	Lachmann	9	9,8						
56	Scheyer	9	10,4						

Deutsche Tourenwagen Meisterschaft 1982

1. August: Minidrom Köditz/Hof

Die Teilnehmer

75 Fahrer hatten für die Deutsche-Tourenwagen-Meisterschaft 1982 genannt, 71 davon sind dann gefahren. Erstaunlicherweise hatte die Gruppe Süd die meisten freien Plätze – und gerade diese Gruppe wollte den TW-Endlauf unbedingt in ihrer Region haben.

Während des gesamten Rennwochenendes war strahlender Sonnenschein und so mancher Fahrer nutzte die Gelegenheit in einem nahegelegenen See zu baden.

Training

Am Samstag, beim offiziellen Training, konnte man auf der schön gelegenen, anspruchsvoll zu fahrenden Rennstrecke, zwar viele gute Rahrer, aber keinen klaren Favoriten sehen.

Während des Trainings wurde von der Sportkommission, die aus Rennleiter 1. Gebauer und den DMC-Sportkommissaren R. Habel und D. Niechcial bestand, eine Vorabnahme der Fahrzeuge durchgeführt, damit jeder Teilnehmer noch die Möglichkeit hatte, eventuelle Mängel bis zum Renntag zu beheben.

So gab es dann auch am Sonntagmorgen bei der Fahrzeug-Abnahme keine größeren Beanstandungen.

Fotos: HDN

Vorläufe

Die aus technischen Gründen 4 Min. dauernden Vorläufe waren gekennzeichnet durch die große Leistungsdichte bei den Fahrern, dies wird um so deutlicher, wenn man die Ergebnisse der 16 Vorlauf-schnellsten Fahrer betrachtet:

Rennleiter Lothar Gebauer

1.	T. Franke	14/14,5
2.	L. Schmitz	14/16,2
3.	U. Weiß	14/16,3
4.	J. Müller	13/ 0,3
5.	S. Kaser	13/ 0,5
6.	G. Wychodil	13/ 2,8
7.	R. Speck	13/ 3,1
8.	M. Platten	13/ 3,7
9.	A. Faust	13/ 5,4
10.	E. Weinmann	13/ 6,2
11.	F. Weyer	13/ 6,6
12.	D. Brocker	13/ 6,6
13.	B. Risse	13/ 7,2
14.	H. Wortmann	13/ 8,5
15.	U. Liening	13/ 8,9
16.	W. Kuttner	13/10,0

Für die Viertelfinale, die 10 Min. dauerten, qualifizierten sich die 32 Vorlaufschnellsten, und da sich aus den Viertelfinalen wiederum die 16 Schnellsten für die Halbfinale qualifizieren, konnte also nicht ,,taktisch'', sondern nur ,,so schnell wie möglich'' gefahren werden. Daß dabei, wie es sich dann auch bestätigt hat, einige Fahrer mit Materialschaden auf der Strecke blieben, war unschwer vorauszusehen.

Viertelfinale

Viertelfinale A wurde von T. Franke und S. Kaser bestimmt, die sich

vom Feld absetzten und die beiden besten Viertelfinalergebnisse erreichten. A. Grothaus konnte sich als dritter Fahrer noch knapp für die Halbfinale qualifizieren.

Viertelfinale B war der ausgeglichenste Lauf. Insgesamt 6 Fahrer, E. Weinmann, H. Sommerfeld, H. Wortmann, G. Pieper, Y. Zühlke und H. Hohmeister qualifizierten sich für die Halbfinale. L. Schmitz und G. Wychodil, die in den Vorläufen die zweit- bzw. sechstbeste Zeit gefahren waren, mußten leider aufgeben.

Viertelfinale C war gekennzeichnet durch einige Ausfälle, darunter der Drittschnellste aus den Vorläufen, Udo Weiß. Hier konnten sich F. Weyer, R. Speck und R. Hepp für die Halbfinale qualifizieren.

Viertelfinale D war der spannendste Lauf. Die 3 Fahrer mit den besten Vorlaufergebnissen kämpften um die Spitze. Schließlich siegte D. Brocker vor J. Müller und M. Platten. Außer diesen dreien qualifizierten sich dann noch G. Burkhardt für die Halbfinale.

Es hatten sich also folgende 16 Fahrer für die Halbfinale qualifiziert:

1. T. Franke	35/15,2
2. S. Kaser	33/ 7,4
3. E. Weinmann	33/16,1
4. D. Brocker	32/13,1
5. F. Weyer	32/13,2
6. J. Müller	31/ 0,0
7. M. Platten	31/ 7,8
8. H. Sommerfeld	31/ 7,9
9. H. Wortmann	30/ 1,9
10. G. Pieper	30/ 3,3
11. G. Burkhardt	30/ 5,0
12. Y. Zühlke	30/ 7,0
13. R. Speck	30/ 8,5
14. R. Hepp	30/ 8,6
15. H. Hochmeister	30/11,2
16. A. Grothaus	29/ 0,0

Von den 16 Vorlaufschnellsten qualifizierten sich für die 20 Min. dauernden Halbfinale noch 9 Fahrer.

Oual der Wahl. Einige der schönsten Karrosserien. Die Fahrer hatten sich viel Mühe gegeben.

G. Krone bekam für die schönste Karrosserie den rc-car racing Pokal. Übrigens: die Karrosserie ist gelb/blau.

Die Rennstrecke in Hof

Halbfinale A

Thomas Franke hieß der Favorit für diesen Lauf, und vielleicht sogar für den Titel, nachdem er neben der Vorlaufbestzeit auch das beste Viertelfinalergebnis herausfuhr. Doch in der 20. Runde mußte er aufgeben. Damit war der Weg frei für M. Platten, der sich immer mehr vom Feld absetzte. Mithalten konnten nur E. Weinmann und F. Weyer, doch der Rest lag weit zurück. So qualifizierten sich aus dem Halbfinale A auch nur diese 3 Fahrer für den Endlauf.

Halbfinale B

Auch hier gab es einen Favoriten, nämlich Stefan Kaser, da er neben der fünftbesten Vorlaufzeit das zweitbeste Viertelfinalergebnis erreicht hatte. Nachdem am Anfang das Feld dicht zusammen war, konnte sich dann S. Kaser immer mehr absetzen. Doch um die nachfolgenden Plätze gab es spannende Positionskämpfe, und schließlich konnten sich noch D. Brocker, R. Hepp, A. Grothaus und H. Sommerfeld für den Endlauf qualifizieren.

Damit hatten sich für den Endlauf folgende 8 Fahrer qualifiziert:

1. S. Kaser	65/ 4,3
2. M. Platten	64/ 5,2
3. E. Weinmann	62/15,7
4. D. Brocker	61/12,6
5. F. Weyer	61/15,0
6. R. Hepp	60/16,1
7. A. Grothaus	60/19,9
8. H. Sommerfeld	60/21,6

Von den 16 Vorlaufschnellsten waren nur 5 Fahrer in den Endlauf gekommen. Die meisten anderen waren durch technische Defekte ausgefallen und einige konnten das Tempo nicht durchhalten. So fehlten u. a. die 4 Vorlaufschnellsten.

Endlauf

Nachdem die Sportkommission noch einmal eine Überprüfung der Fahrzeuge vorgenommen hatte, wurde jeder Endlauf-Teilnehmer mit einer Solo-Runde für sein Fahrzeug den Zuschauern vorgestellt. Nach einer gemeinsamen Einführungsrunde sollte dann der Start für den 30 Min. dauernden Endlauf erfolgen, der aber insgesamt 3 mal verschoben werden mußte, bis das Feld endlich komplett war.

Doch dann wurde endlich der Start mit allen 8 Teilnehmern durchgeführt. Dicht geschlossen jagte das Feld um den Kurs und es kam zu ständigen Positionswechseln.

In der 2. Min. sah die Reihenfolge wie folgt aus: Kaser, Platten, Brokker, Weinmann, Hepp, Grothaus, Sommerfeld, Weyer, alle in der gleichen Runde.

Nach 4 Min. waren alle in der 12. Runde: Kaser, Platten, Brocker, Weinmann, Weyer, Hepp, Grothaus, Sommerfeld.

In der 5. Min. fällt Weinmann aus, kann zwar das Rennen nach einiger Zeit wieder aufnehmen, doch in der 20. Min. nimmt er sein Fahrzeug endgültig aus dem Rennen.

8. Min.: Kaser, Platten, Weyer, Brokker, Sommerfeld, Hepp, Grothaus. Da das Feld immer noch dicht zusammen war, wurde die Reihenfolge durch die Tank-Stops laufend verändert.

In der 9. Min. hatte S. Kaser dann 1 Runde Vorsprung und in der 11. Min. gab es folgende Reihenfolge: Kaser 37 Rd., Platten, Brocker, Weyer je 35 Rd. und Hepp, Grothaus, Sommerfeld je 34 Rd. S. Kaser kann sich mit seinem sauberen Fahrstil immer mehr absetzen, und das Feld zieht sich jetzt leicht auseinander.

15. Min.: Kaser 49 Rd., Brocker 46 Rd., Platten 45 Rd., Weyer 44 Rd., Sommerfeld 43 Rd., Hepp 43 Rd., Grothaus 42 Rd. Weyer fällt jetzt etwas zurück, während Sommerfeld Anschluß an die Spitze findet.

20. Min.: Kaser 66 Rd., Brocker 62 Rd., Platten 60 Rd., Sommerfeld 60 Rd., Grothaus 57 Rd., Weyer 57 Rd., Hepp 57 Rd.

Die Endlaufteilnehmer vor dem Start.

Startvorbereitung für den Endlauf

Während Kaser seinen Vorsprung weiter ausbaut, kann M. Platten wieder mehr zu D. Brocker aufschließen. In der 26. Min. sind dann beide in der 80. Runde, doch erst in der 29. Min, als beide 88 Runden gefahren sind, kann M. Platten vorbeiziehen.

S. Kaser hat zwischenzeitlich sein Tempo etwas gedrosselt, denn er hat immerhin fast 8 Runden Vorsprung. Und so fährt er locker und unangefochten nach 30 Min. als Sieger durchs Ziel, mit tatsächlich gezählten und gestoppten 100 Runden und 0,0 sec. Ein tolles Ergebnis für den neuen Deutschen Tourenwagenmeister: Stefan Kaser.

Michael Platten kann seinen zweiten Platz dann auch noch sicher bis ins Ziel behaupten, da das Fahrzeug von Dirk Brocker kurz vor Schluß ausfällt. Der Vorsprung von Brocker vor den Nächstplazierten war aber ausreichend, so daß er den 3. Platz halten kann. 4. H. Sommerfeld, 5. F. Weyer, 6. R. Hepp, 7. A. Grothaus, 8. E. Weinmann.

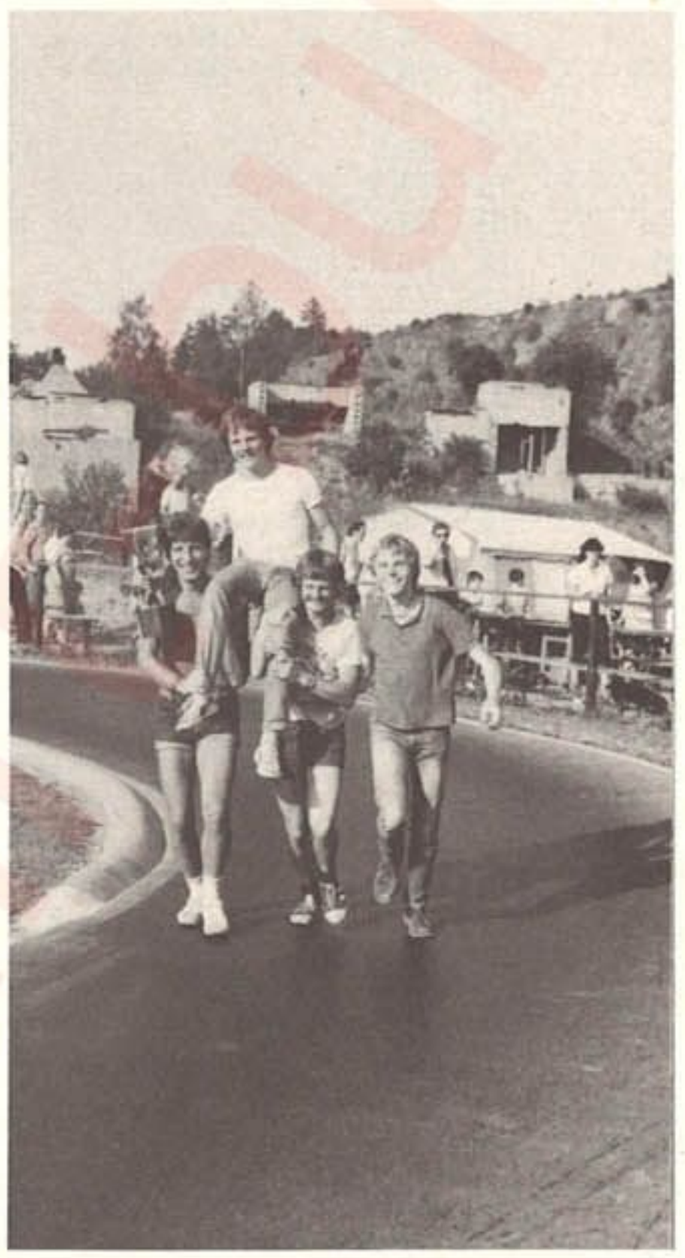
Der Endstand ist ein toller Erfolg für die Gruppe Nord-West und insbesondere für den MRT Krefeld, da die ersten Drei für diesen Verein fahren. Das hat man allerdings während des Rennens nicht gemerkt, denn sie haben sich untereinander nichts geschenkt.

An dieser Stelle nochmals einen herzlichen Glückwunsch an die Endlaufteilnehmer und ganz besonders an den Deutschen Tourenwagenmeister 1982: Stefan Kaser.

HDN

DMC-Vorsitzender H.-L. Walther bei der Pokalübergabe an S. Kaser.

***„Päng“** Platten, Kaser, Brocker*



***„Ehrenrunde“** für S. Kaser*

Hof – Randnotizen

Nach dem 2. Vorlaufdurchgang wurde von einer aus 6 Mitgliedern bestehenden Jury die schönste Karosserie gewählt. Sieger wurde die Karosserie von Gerhard Krone aus Berlin, der nach dem Rennen einen von rc-car racing gestifteten Pokal überreicht bekam. Ein großes Lob muß man dem MCC-Hof aussprechen, der dieses Rennen wirklich gut organisiert hatte, einschl. dem gemütlichen Abend am Samstag, der bei einigen zum gemütlichen Morgen wurde. Auch Rennleiter Lothar Gebauer und seine Crew hatten keine großen Probleme die DM einwandfrei durchzuführen – bis auf die Tatsache, daß Lothar auf die Uhr schauen mußte, um festzustellen, daß Tag war.

Ausspruch eines Teilnehmers während des Trainings: „Hier kann man nur auf den schwarzen Streckenteilen fahren – und das ist für mich die absolute Desideallinie.“ Darauf sagte einer aus der MCC-Hof Crew: „Das hört sich genauso an, als wenn man sagen würde: Differenz plus Bassis ergibt Bodennebel!“

Zu erwähnen bliebe vielleicht nur noch, daß es selten bei einem Rennen so wenig Reklamationen gab. Noch ein Beweis für die gute Rennleitung.

Kurzportrait

Stefan Kaser, geb. 30. 1. 64, fährt seit 4 Jahren RC-Car, nimmt davon seit 3 Jahren an Meisterschaftsläufen der Gruppe Nord/West teil und ist seit 2 Jahren in der Gruppe B. Aufstieg in Gruppe A wahrscheinlich, da bis jetzt gute Position.

Pl.	Name	Verein	Rd. sec.	Fahrzeug	Motor	Vergaser
1.	Stefan Kaser	MRT Krefeld	100/ 0,0	Serpent Quattro	OS	PB
2.	Michael Platten	MRT Krefeld	93/20,2	robbe SG VCSL	OS	Cipolla
3.	Dirk Brocker	MRT Krefeld	91/ –	robbe SG VCSL	OS	PB
4.	Hartmut Sommerfeld	MAC Bremen	89/11,1	Eigenbau	OS	OS
5.	Frank Weyer	MAC Bremen	87/ 6,5	Serpent Super Pro	OS	Picco
6.	Rüdiger Hepp	RMC Düren	84/ 2,3	PB Alpha	OS	Cipolla
7.	Andreas Grothaus	AMC Spenge	83/17,0	Serpent Super Pro	Picco	PB
8.	Eugen Weinmann	MCT Stuttgart	41/ –	Graupner Expert SC	OS	PB

Tabelle: *DM TW*

Endstand Deutsche Tourenwagen Meisterschaft 1982

Platz	Name	Verein	bester Vorlauf		Viertelfinale			Halbfinale			Endlauf		Fahrzeug
			Rd	Sek	Nr	Rd	Sek	Nr	Rd	Sek			
1	Stefan Kaser	MRT Krefeld	13	0,5	A	33	7,4	B	65	4,3	100	0,0	Ouattro
2	Michael Platten	MRT Krefeld	13	3,7	D	31	7,8	A	64	5,2	93	20,2	VCSL
3	Dirk Brocker	MRT Krefeld	13	6,6	D	32	13,1	B	61	12,6	91	–	VCSL
4	Hartmut Sommerfeld	MAC Bremen	13	14,0	B	31	7,9	B	60	21,6	89	11,1	Eigenbau
5	Frank Weyer	MAC Bremen	13	6,6	C	32	13,2	A	61	15,0	87	6,5	Super Pro
6	Rüdiger Hepp	RMC Düren	13	11,9	C	30	8,6	B	60	16,1	84	2,3	Alpha
7	Andreas Grothaus	AMC Spenge	13	12,9	A	29	0,0	B	60	19,9	83	17,0	Super Pro
8	Eugen Weinmann	MCT Stuttgart	13	6,2	B	33	16,1	A	62	15,7	41	–	Expert SC
9	Günter Pieper	MAMC M'gladbach	13	10,3	B	30	3,3	B	58	14,7			Alpha
10	Jörg Müller	MC Neuwied	13	0,3	D	31	0,0	B	58	18,4			Alpha
11	Georg Burkhardt	AMSC Augsburg	13	18,4	D	30	5,0	A	56	1,3			VCSL
12	Robert Speck	HRT Kassel	13	3,1	C	30	8,5	A	55	4,1			Super Pro
13	Helmut Hohmeister	WMC Wiesbaden	13	15,8	B	30	11,2	A	54	–			Super Pro
14	Jörg Zühlke	MAC Berlin	13	17,8	B	30	7,0	B	49	2,0			VCSL
15	Thomas Franke	AMC Spenge	14	14,5	A	35	15,2	A	20	–			Alpha
16	Hans Wortmann	AMC Spenge	13	8,5	B	30	1,9	A	17	–			Alpha
17	Manfred Uloth	FRAMAC Frankfurt	13	14,5	D	29	12,0						Super Pro
18	Bertram Risse	MT Neuwied	13	7,2	A	29	12,2						Expert SC
19	Axel Faust	WMC Wiesbaden	13	5,4	A	29	12,3						VCSL
20	Peter Olbrich	MCC Mosbach	13	14,7	A	29	16,6						VCSL
21	Hans-Peter Raschke	MAC Berlin	13	12,6	D	29	20,1						VCSL
22	Uwe Liening	MAC Heinsberg	13	8,9	C	29	31,6						VCSL
23	Armin Choina	MAC Bremen	13	16,5	A	28	26,3						Super Pro
24	Sven Berger	WMC Wiesbaden	13	16,4	C	27	–						Alpha
25	Werner Büch	MRT Würzburg	13	16,5	D	23	–						Asso 300
26	Erwin Kampradt	MC Neuwied	13	10,2	A	22	–						Alpha
27	Udo Weiß	AMC Spenge	14	16,3	C	19	–						Alpha
28	Roland Trombelli	FRAMAC Frankfurt	13	18,0	C	19	11,5						Super Pro
29	Christian Donner	MAV München	13	14,4	C	18	–						Quattro
30	Gerd Wychodil	MCC Wörmsee	13	2,8	B	17	–						Super Pro
31	Lutz Schmitz	AMC Spenge	14	16,2	B	16	–						Alpha
32	Wolfgang Kuttner	MCC Türkheim	13	10,0	D	16	–						VCSL
33	Peter Hubert	AMRT Essen	13	18,7									VCSL
34	Lothar Brocker	MAC Walsum	13	19,3									VCSL
35	Andreas Grumme	MRT Bochum	13	19,3									VCSL
36	Andreas Theis	AMC Lahntal	13	23,0									VCSL
37	Paul Bachert	MRT Rosenheim	13	25,8									Eigenbau
38	Detlef Sellerie	MAC Berlin	12	–									Alpha
39	Jürgen Müller	Hallstadt	12	0,6									Asso
40	Bernd Pahlke	RRD Düsseldorf	12	0,9									VCSL
41	Uwe Hellweg	AMC Spenge	12	1,8									Alpha
42	Karl-Heinz Krüger	MAC Berlin	12	1,9									Expert SC
43	Klaus Petrat	RT Gevelsberg	12	2,0									VCSL
44	Klaus Leutsch	MAT Erlangen	12	3,3									Super Pro
45	Dieter Suhr	RMC Erftkreis	12	3,7									VCSL
46	Rainer Berger	MC Minden	12	3,7									Super Pro
47	Rolf Sokolowski	AMRT Essen	12	5,0									Eigenbau
48	Matthias Beez	Hockenheim	12	5,1									VCSL
49	Marko Thoma	RCR Troisdorf	12	6,1									VCSL
50	Klaus Singer	MCC Bamberg	12	6,5									SG
51	Thomas Winkelmann	MAC Bremen	12	6,8									Super Pro
52	Norbert Christians	MC Köln	12	7,9									VCSL
53	Günter Mack	AMC Schlüchtern	12	8,5									Quattro
54	Bernd Schlesinger	MCC Mosbach	12	9,1									PB 9
55	Günter Hoffmann	MCT Siegen	12	10,1									VCSL
56	Martin Schmeusser	Hallstadt	12	10,3									VCSL
57	Bernd Adler	RT Offenbach	12	11,3									Chaos Car
58	Gerhard Plath	RT Offenbach	12	11,8									Delta
59	Georg Quente	MCT Siegen	12	12,6									Asso 300
60	Werner Vogel	AMRT Essen	12	14,8									VCSL
61	Dieter Rühl	DAMIG Darmstadt	12	15,8									Super Pro
62	Leo Jaroszewisz	MAV München	12	16,6									VCSL
63	Günter Skawran	MAC Walsum	12	19,7									PB
64	Hans-Ludwig Walther	AMC Schlüchtern	11	0,4									Quattro
65	Werner Bonnet	RC Saarlouis	11	0,8									Super Pro
66	A. Zitzlsberger	WMC Wiesbaden	11	4,4									Super Pro
67	Joachim Strank	MTM Melle	11	7,8									VCSL
68	Erich Schütz	MC Ulm	11	9,5									SG
69	Karl-Heinz Schäfer	RT Fulda	10	–									VCSL
70	Gerhard Krone	MRC Berlin	10	14,6									VCSL
71	Stefan Schumann	HRT Bielefeld	5	–									Quattro

www.rc-car-online.de

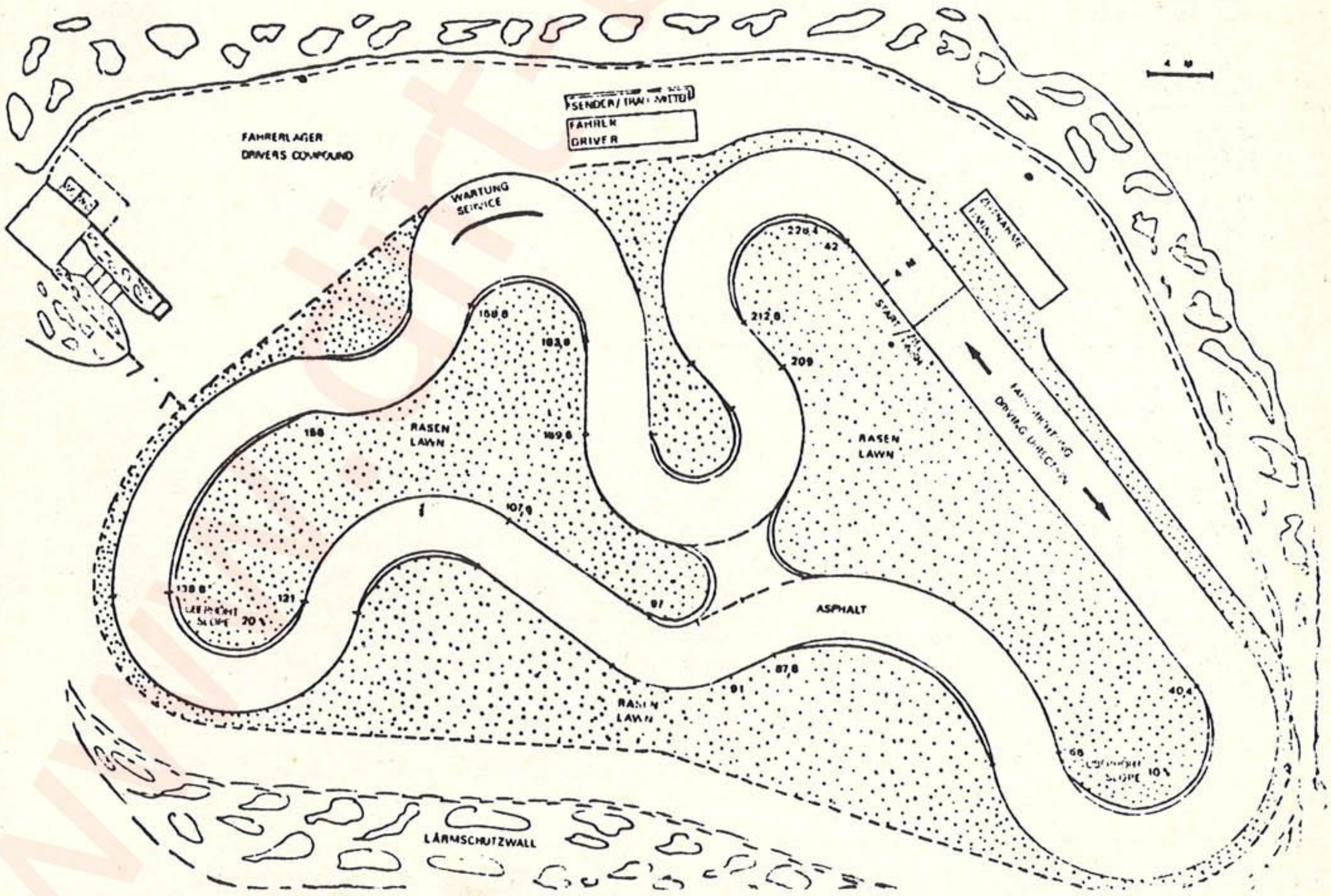
MCC HOF e.V.

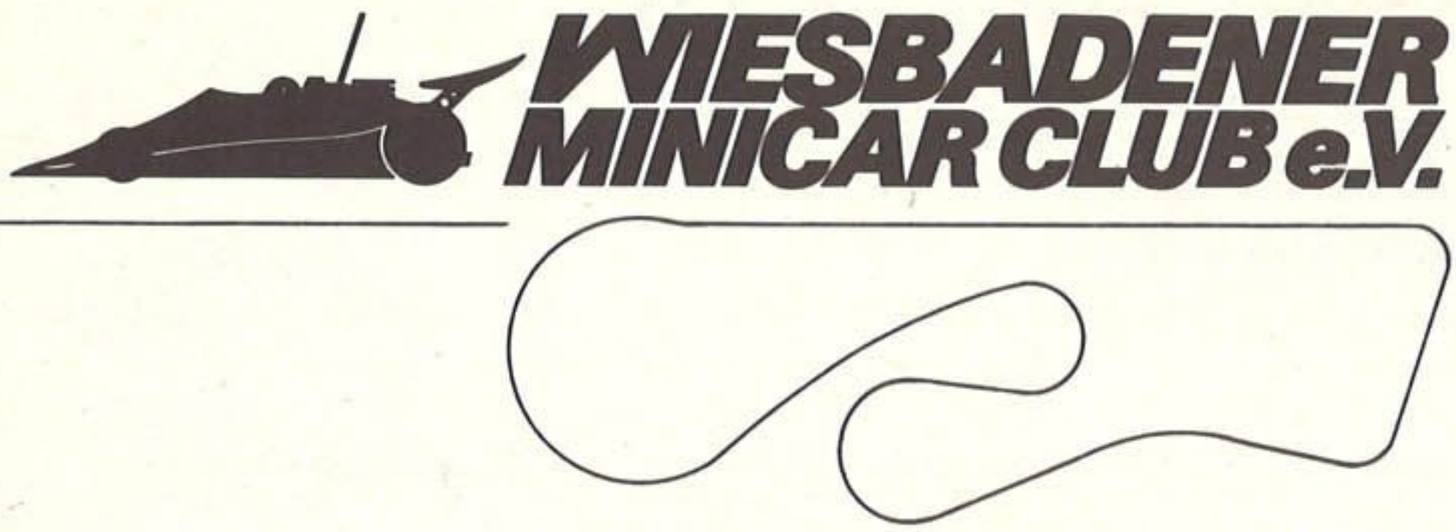
Mini-Car-Club Hof/Saale e.V.

HOF

5. Lauf zur Deutschen Meisterschaft der A-Fahrer

15. August: Training
16. August: Rennen



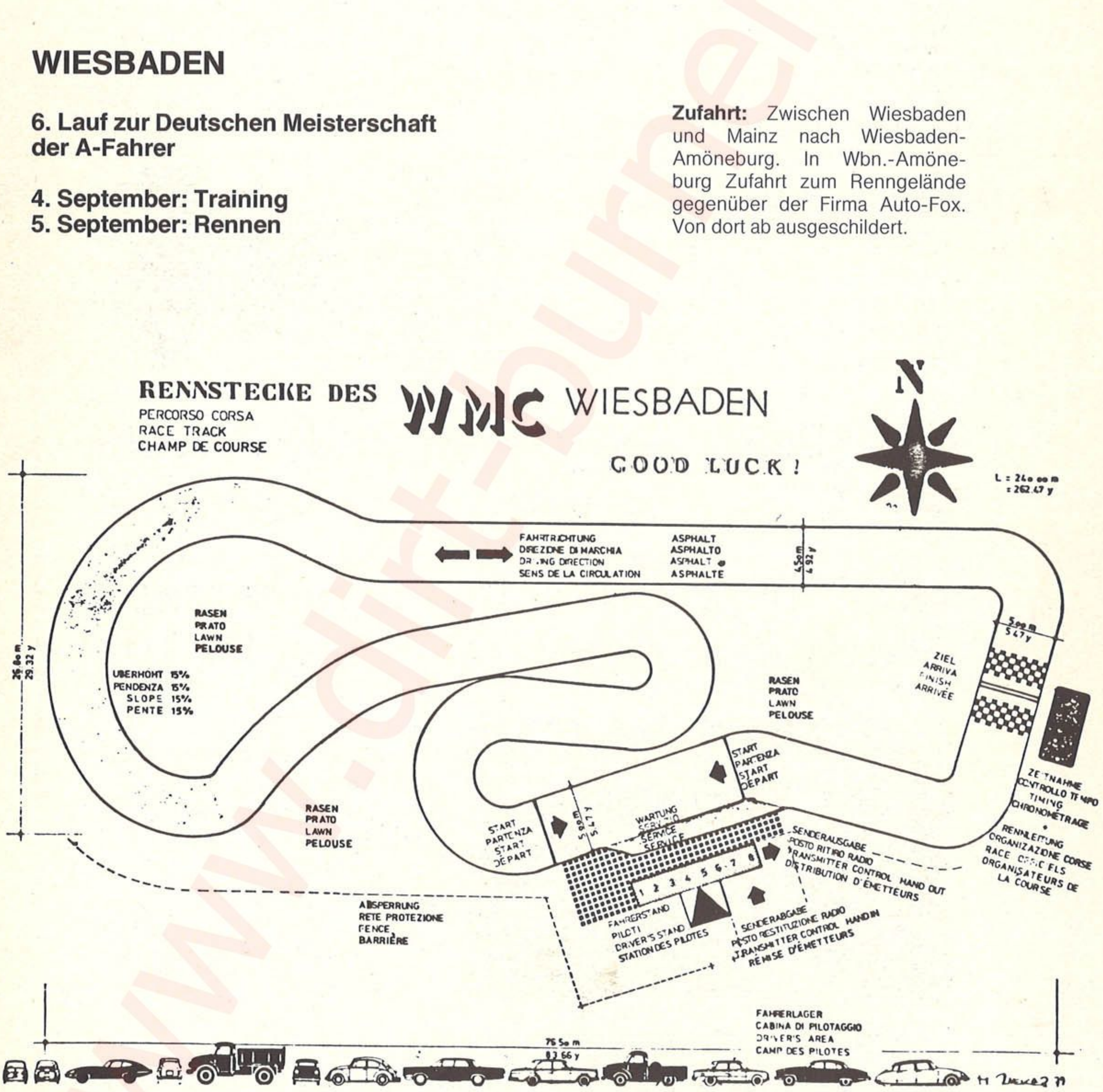


WIESBADEN

6. Lauf zur Deutschen Meisterschaft der A-Fahrer

4. September: Training
5. September: Rennen

Zufahrt: Zwischen Wiesbaden und Mainz nach Wiesbaden-Amöneburg. In Wbn.-Amöneburg Zufahrt zum Renngelände gegenüber der Firma Auto-Fox. Von dort ab ausgeschildert.



NEWS Serpent Modell Import Deutschland

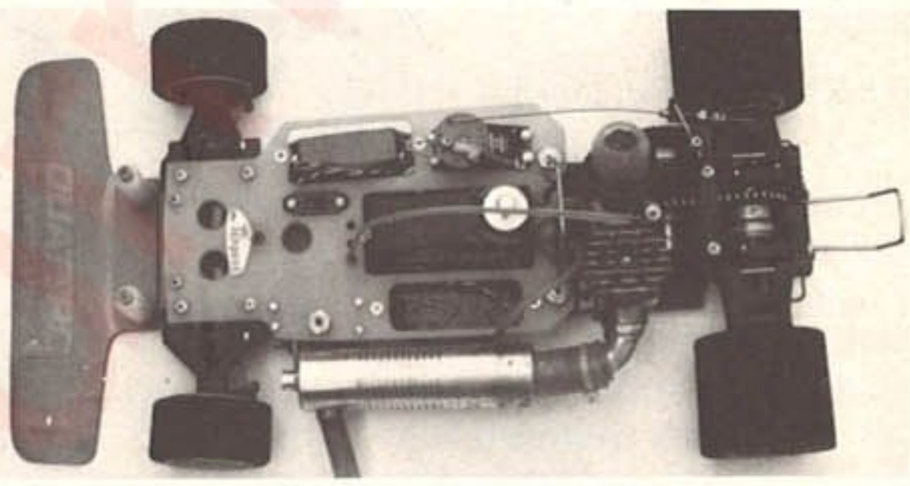
Am Lindenbaum 20, 6200 Wiesbaden, Tel. 06121-422864

Wir gratulieren dem neuen „Deutschen Meister“ Stefan Kaser aus Tönisvorst

18 Jahre in der Klasse Tourenwagen auf seinem serienmäßigen **„Serpen-Quattro“** B. Nr. 63000.
Mit 7 Runden Vorsprung gewann er den Endlauf auf der permanenten Rennstrecke in Hof am 1. 8. 1982.

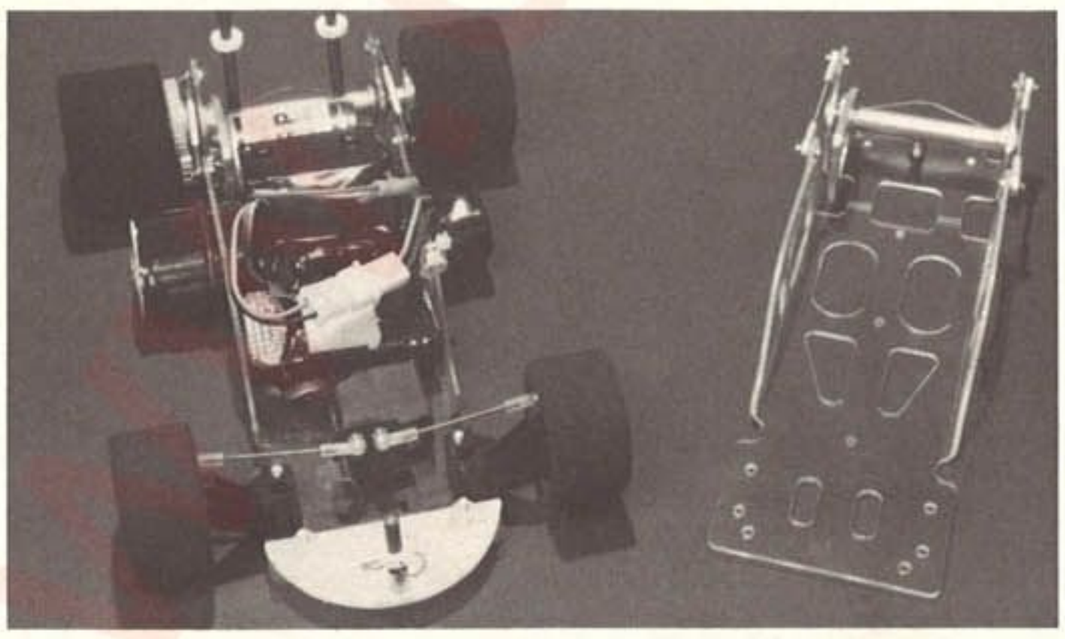
Herzlichen Glückwunsch Stefan Kaser

Fordern Sie gegen 3,– DM in Briefmarken (für Porto) Farbprospekt mit Preisliste an.
Wir nennen Ihnen auch Ihren nächsten Serpent Fachhändler dazu!



SERPENT – DIE MARKE DER PROFIS

NEU ins Programm aufgenommen
Electro Racing car **„Gemini SLX“** 1:12



„Gemini“
Der Hallenspezialist ab sofort im Vertrieb von
Serpent Modell Import Deutschland
Am Lindenbaum 20
6200 Wiesbaden
Prospekt + Preisliste gegen 3,– DM in Briefmarken erhältlich!

4. B-Lauf Süd

Am 25. 7. veranstaltete der MCC Hof den 4. Lauf zur B-Meisterschaft Gruppe Süd auf der eigenen permanenten Rennstrecke in Köditz.

Von nur 33 gemeldeten Fahrern waren dann lediglich 26 angereist. So gab es am Samstag auch kein großes Gerangel um möglichst viel Trainingszeit unter den Fahrern, sondern man ließ es ziemlich gemütlich angehen und fand sich, öfter als sonst, zu einem Gespräch oder Erfahrungsaustausch zusammen.

Die dann im Training erzielten Rundenzeiten von durchschnittlich 17 bis 18 sec. konnten sich durchaus sehen lassen. Nicht wenige Fahrer beendeten daher bereits gegen 16 Uhr das Training, mit der Gewißheit „morgen läuft's!"

Doch es kam anders als alle erwarteten.

Bereits Sonntag früh regnete es in Strömen. Der Start, ursprünglich für 9 Uhr geplant, wurde nach telefonischer Rücksprache beim Wetteramt Hof, man erhielt von dort die Auskunft, daß mit keinen weiteren Niederschlägen und Tagestemperaturen von 30 Grad zu rechnen sein wird, auf 11 Uhr verlegt. Doch Petrus war anderer Meinung als die Hofer Wetterfrösche, und statt Sonnenschein schickte er weiter Regen.

Die am Samstag im Training ausgewählten Reifen konnte man getrost in der Kiste lassen und die bewährten Regenreifen montieren. Eifrig waren die Fahrer dann auch bemüht, Ihre Autos wasserfest zu präparieren. Doch einigen half auch die beste Vorbereitung wenig und Ihre Empfänger oder Servos wurden naß und dies bedeutete unweigerlich das Aus. Unverständlich auch die Reklamationen einiger Fahrer, sie hätten Störungen mit ihren Fernsteuerungen. Bei nasser Witterung ist es eigentlich unvermeidlich, daß Wasser in die wichtigen Teile eindringt und somit eine einwandfreie Funktion nicht mehr sichergestellt ist. Abhilfe schafft hier nur eine genaue Inspektion nach jedem Lauf.

Den Fahrern machte der Regen und die dadurch schlechten Bahnverhältnisse zu schaffen, keiner hatte die richtigen Reifen gefunden, was man an den Rundenzeiten von 6 – 7 sec. erkennen konnte. In beiden Klassen erfolgte nach dem DMC-Reglement eine Naß-Wertung.

V. Gebelein, P. Kirstein

Endstand Formel

1. G. Burkhardt	32 Rd.
2. J. Gerbert	32 Rd.
3. H. Köstler	32 Rd.
4. E. Utz	31 Rd.
5. W. Büch	30 Rd.
6. H. Mayer	30 Rd.
7. W. Kuttner	28 Rd.
8. C. Donner	26 Rd.

Endstand Sport

1. T. Häußinger	38 Rd.
2. G. Burkhardt	36 Rd.
3. W. Büch	34 Rd.
4. S. Geier	33 Rd.
5. J. Müller	31 Rd.
6. A. Göttler	28 Rd.
7. H. Köstler	19 Rd.
8. H. Mayer	5 Rd.

Notizen

Weil er wegen des 4. A-Laufes in Türkheim sowieso den Weißwurst-Äquator überquert hatte, wollte rc-car racing Mitherausgeber Dieter Niechcial im Allgäuer Ferienort Hindelang noch eine Woche Urlaub von RC-Cars machen.

Doch kaum stand er mit seinem Auto auf dem Hotelparkplatz, hörte er ein Geräusch, daß er als RC-Car Verbrennungsmotor identifizierte. Und da kam auch schon ein Romax „angebrettert" und hatte dank versagender Bremse und Lenkung nichts Besseres vor, als unter Dieter's Auto zu fahren, und dort stekken zu bleiben.

Wie sich hinterher herausstellte, war der Fahrer des Romax auch der Chef des Hotel's. Von hier aus einen schönen Gruß zum Hotel Sonneck in Hindelang.

TIP

Regenfilter selbst gemacht

Fünf Minuten im Regen gefahren, der Motor verschluckt sich ein-, zweimal – aus. Ärgerlich, jetzt hat man seine elektrische Anlage schon so gut eingepackt und dann fällt man mit abgesoffenem Motor aus. Wieder einmal hat der Regenfilter versagt. Das innenliegende Schaumgummi oder Filterpapier hat sich mit Wasser vollgesogen, so daß der Motor nicht mehr die Luftzufuhr zur Verbrennung bekommt.

Es muß also dafür gesorgt werden, daß an der Stelle des Filters, wo Luft angesaugt wird, kein Spritzwasser hingelangt. Da gibt es nun die phantasievollsten Konstruktionen.

Eine davon, die sehr wirkungsvoll ist, möchte ich einmal beschreiben. Der Luftfilter an sich, der wohl bei den meisten ein aufgeschnittener Kraftstoffilter von einem PKW ist, kann beibehalten werden. Er sollte jedoch nicht an den Seiten aufgebohrt werden, sondern es sollte nur die Kappe abgetrennt werden. (Auch als Trockenfilter ist diese Lösung zu empfehlen, da durch zuhalten des Luftfilters der Motor recht einfach abgestellt werden kann.)

Nun sollte jeder mal bei sich oder seiner Frau bzw. Freundin nachsehen, welches Deospray benutzt wird. Es gibt Deo's, die eine Verschlußkappe mit doppelter Wand haben. Eine solche Kappe ist zum Beispiel auf den Limara Deo's.

Diese Kappe paßt genau mit dem unteren Rand über den Luftfilter. Durchlöchert man nun die innere Wandung ganz oben in der Kappe, und setzt sie so weit auf den Luftfilter, das unten ca. 2 mm zur Gummimanschette freibleiben, so kann man eigentlich sicher sein, daß der Motor kein Wasser ansaugt.

Die Regenkappe sollte man nun noch mit Sekundenkleber oder einem Kontaktkleber befestigen.

J. E.

Verkaufe unbenutzt neues 27 MHZ Fernsteuerungs-Set, Graupner C 4 mit einem Servo, Kanal Nr. 9, VB 150.–. Dirk Prust, Huethumer Str. 123, Emmerich 1, Tel. 02822/2517

Verkaufe original verpackten Picco Motor P 21, neuste Serie, mit Vergaser 7 mm, VB DM 195.–. Jochen Essl, Lehnackerstr. 72, 4100 Duisburg 18, Tel. 0203/482200

DMC „Aktiv

DEUTSCHER MINICAR CLUB E.V.

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

MANTUA MODEL ITALY

für die Interessen der Aktiven"

Graupner

Serpent

webra

HESIDRUCK
Fabrik für Siebdruckartikel

SIMPROP ELECTRONIC

robbe

racing products ltd.

rc-car racing
fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer

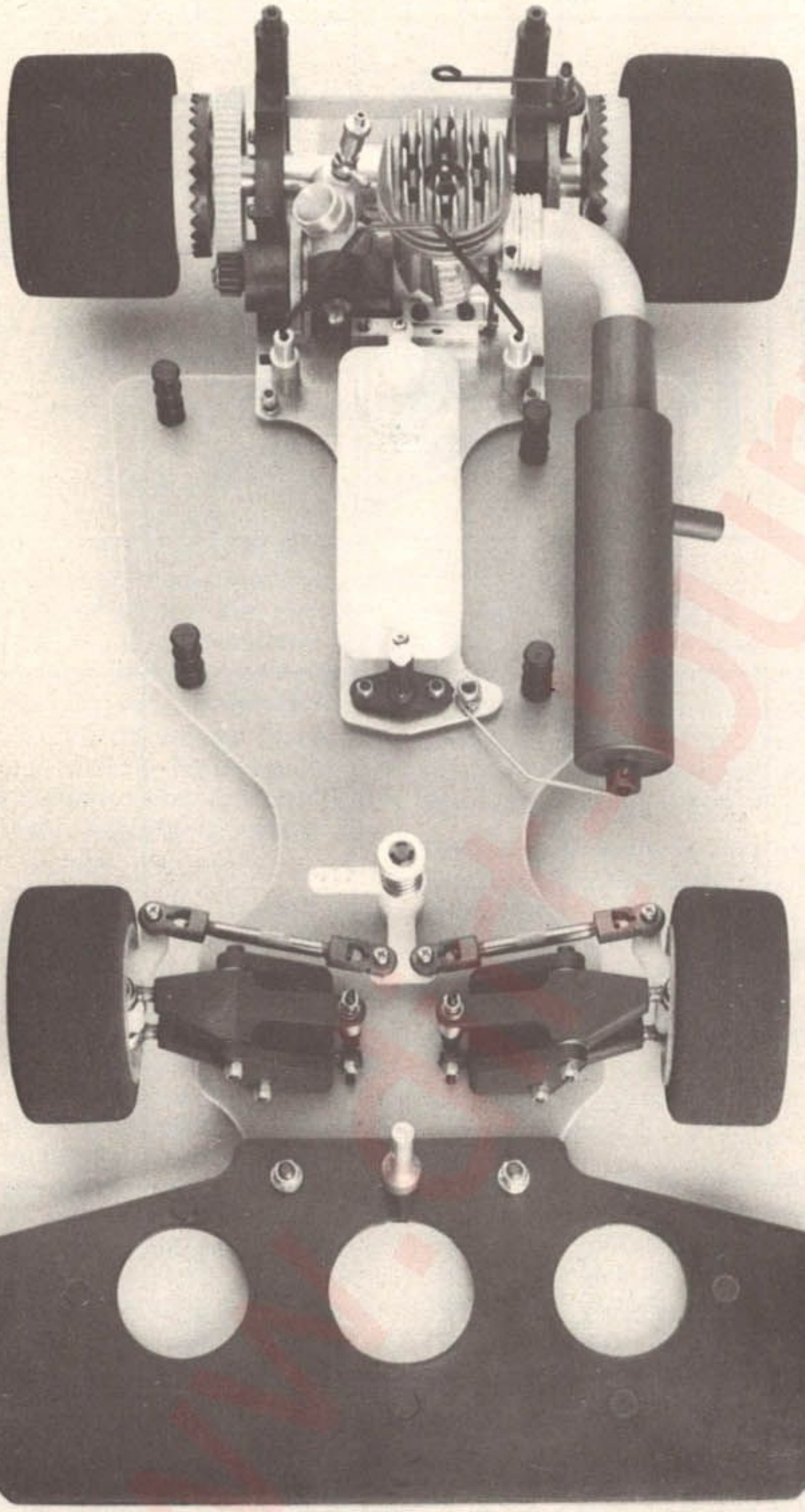
parma INTERNATIONAL INC.

CARLSSON

ME MO

Spot The winner with TWINN-K INC.

Techno Racing Shaft



Fotos: Nowack

Vom Techno Racing haben einige sicherlich schon gehört, denn hier und da ist der Name schon einmal aufgetaucht. Allerdings hat wohl kaum einer in Deutschland das Auto schon gesehen.

Auf der Nürnberger Spielwarenmesse wurde die neueste Entwicklung, der „Shaft", vorgestellt.

Auffällig ist die Einzelradaufhängung der Vorderräder, die für jedes Rad einzeln auf der Chassisplatte mit zwei Schrauben montiert ist. Sollte im Rennbetrieb hier einmal ein Defekt auftreten, so läßt sich die Federungseinheit schnell austauschen.

Bei der Konstruktion dieser Vorderradaufhängung ging Techno einen etwas ungewöhnlichen Weg. So sagte man sich „Was den Großen recht ist ... usw.". So entspricht die vordere Aufhängung einem Ferrari T3 Formel 1. Der Nachlaufwinkel läßt sich durch Verschieben des oberen Kipphebelquerlenkers von 6° bis 12° Grad verändern. Ebenso kann der Sturz des Rades durch hinein- oder herausdrehen der Gelenkköpfe, übrigens aus nicht rostendem Stahl, verändert werden.

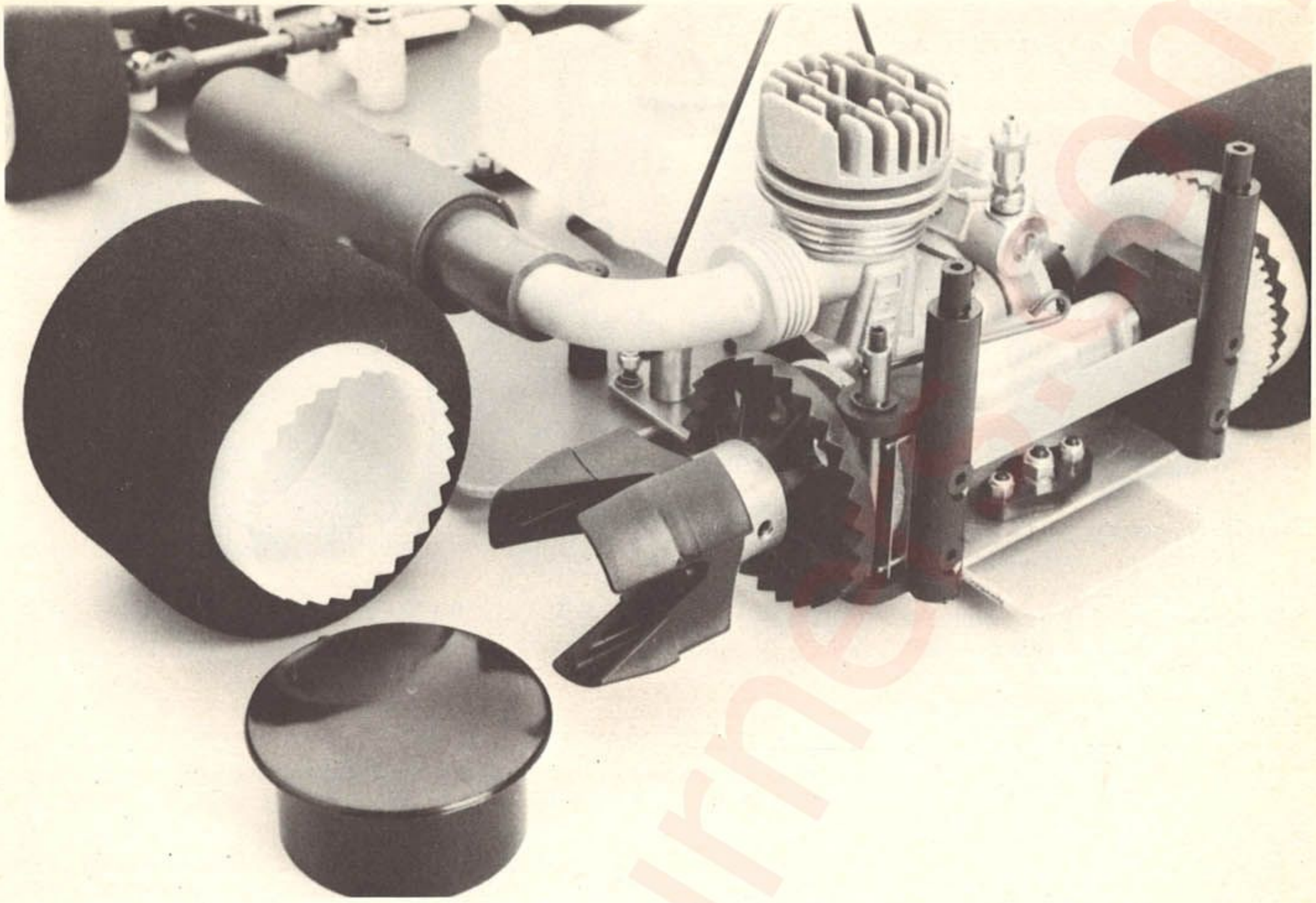
Federhärte und Bodenfreiheit lassen sich durch die M 3 Schrauben, über den Federn, einstellen.

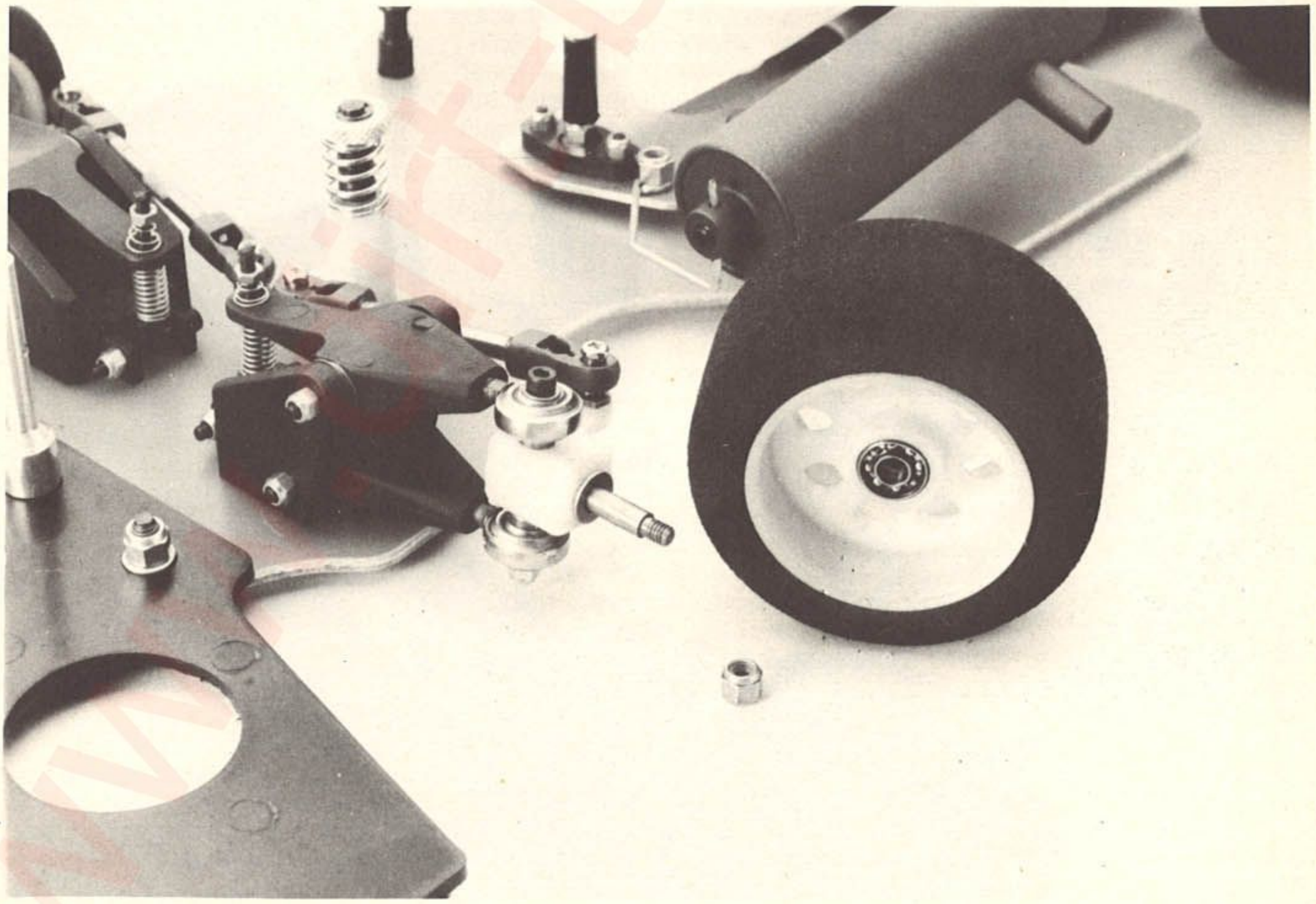
Die Vorderräder sind in offenen 5 mm Kugellagern, die in die Felgen eingepreßt werden, gelagert.

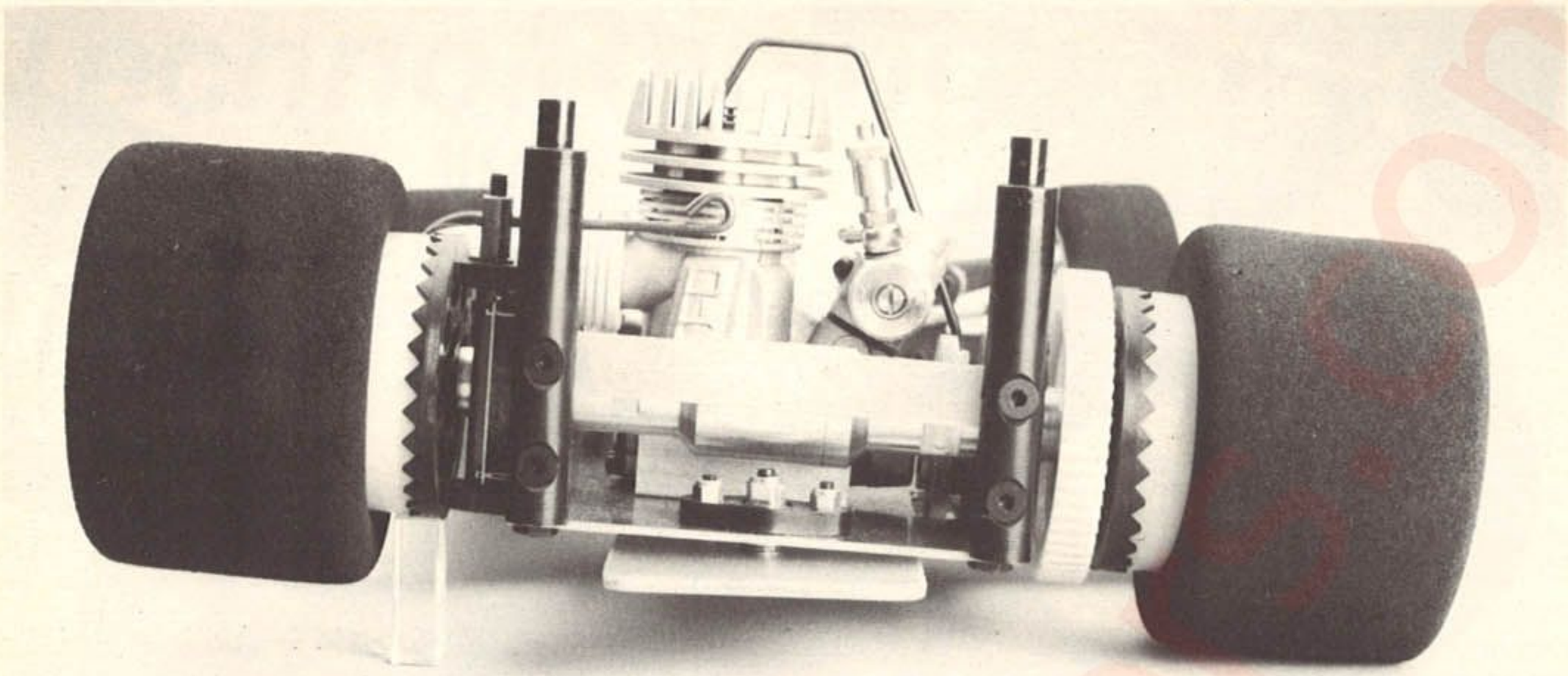
Die Spurstangen sind stark dimensioniert und weisen rechts/links Gewinde auf. Der Servosaver kann mit der Rändelmutter in seiner Härte eingestellt werden.

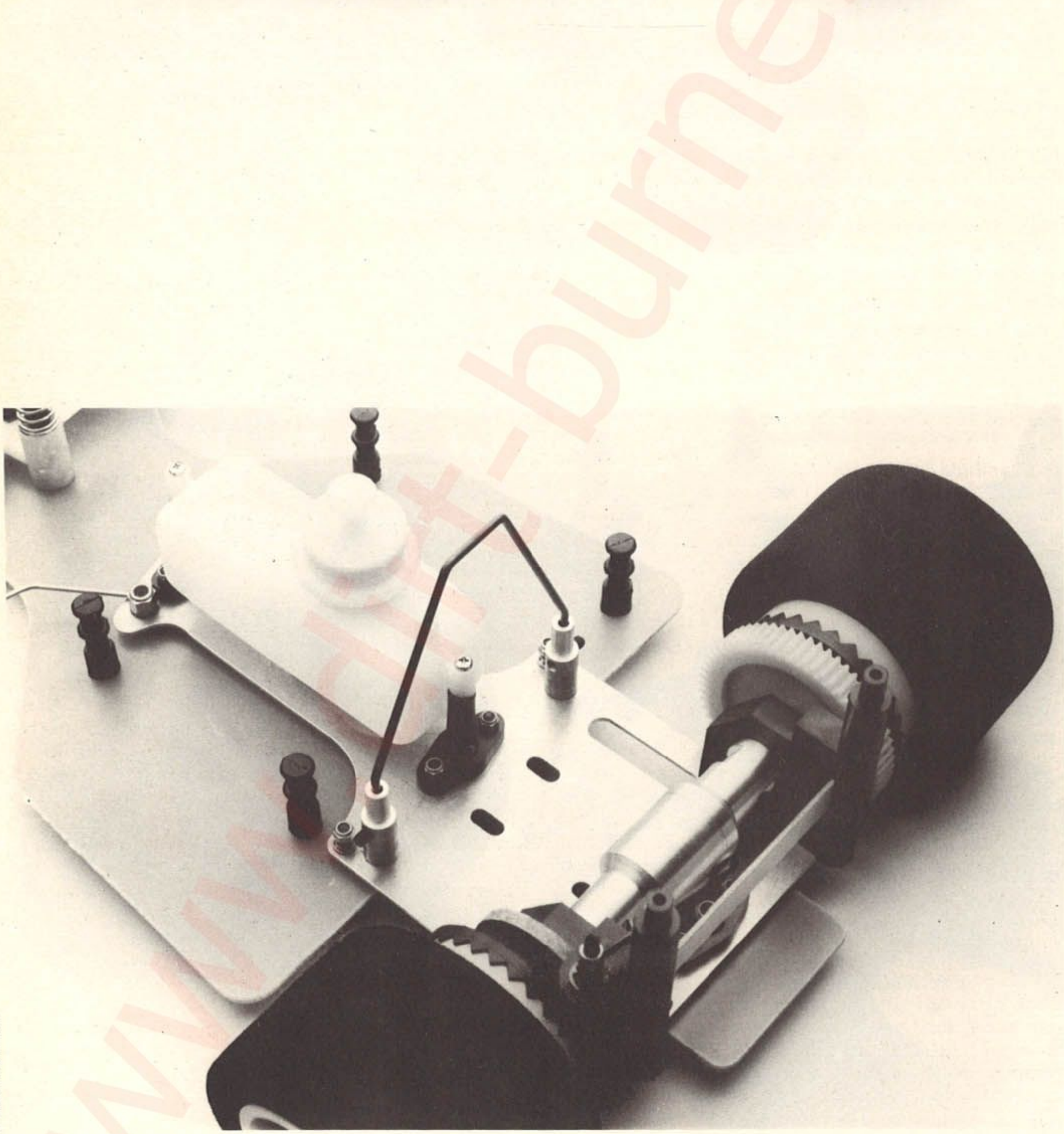
Eine Besonderheit stellt der Pendel-Power Pod dar, der durch drei Pendellager mit dem durchgehenden 3,2 mm starken Epoxychassis verbunden ist. Durch diese Konstruktion lassen sich die Hinterräder in der Höhe genau zu den Vorderrädern ausrichten. Die Einstellung erfolgt durch die M 3 Schrauben mit den zwischengelegten Federn, die neben den Überrollbügelhaltern zu sehen sind. Der Power Pod aus Ergal 1,7 mm reicht bis vor den Tank, so daß sich der Wagen insgesamt nicht durchbiegt.

Der Tank scheint nicht gut gelungen. So ist der Tanksumpf nur sehr klein. In langen Kurven und viertelvollem Tank, kann der Motor dadurch abmagern. Der Tankverschluß besteht aus einem Einsatz, der am Besten mit Sekundenkleber in den Tank eingeklebt wird. Der

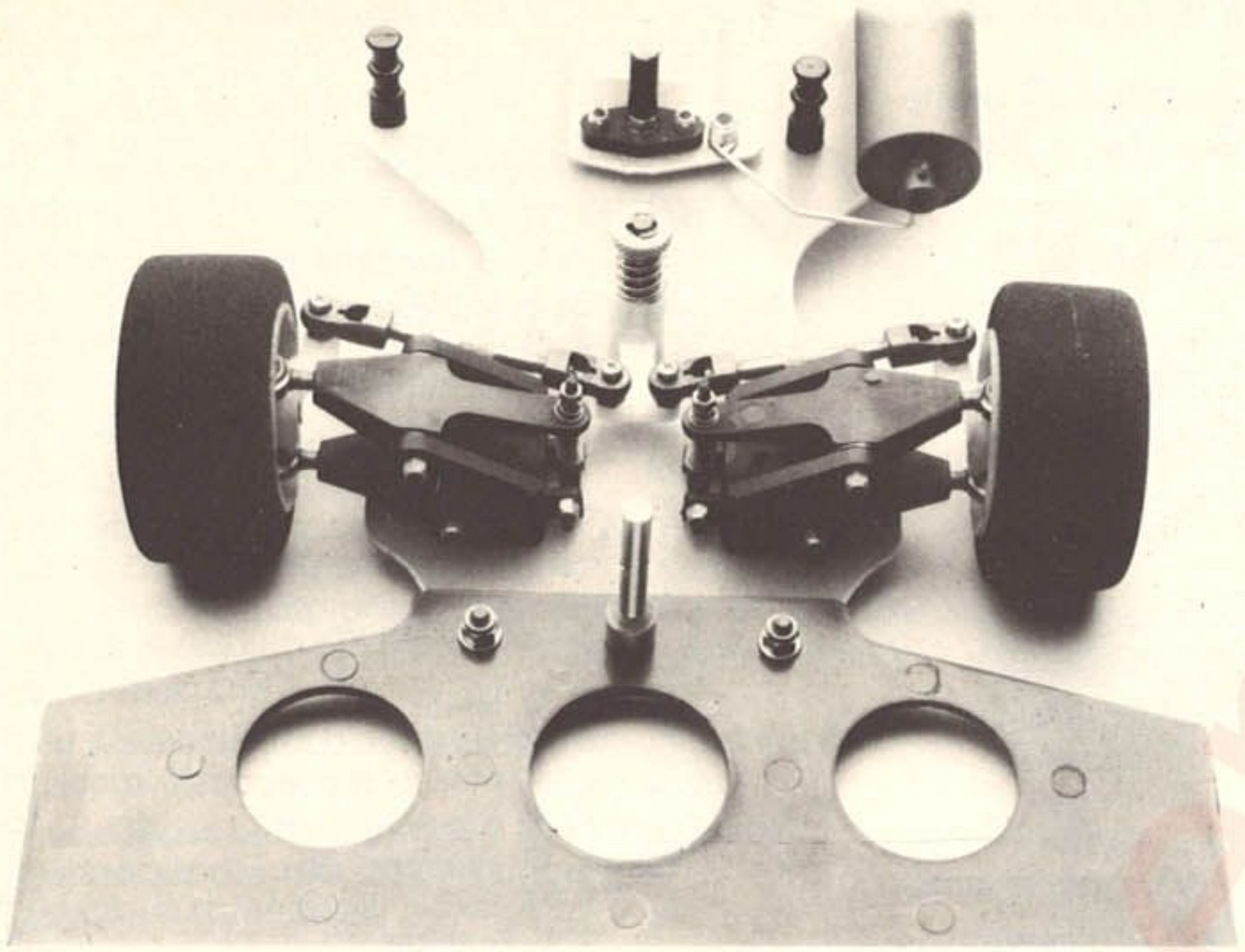








Fotos: Nowack



Deckel des Tanks ist nach einiger Zeit nicht mehr dicht, da sich die innen angebrachte Gummidichtung sehr schnell eindrückt. Das recht kräftig dimensionierte Differential läuft in offenen Kugellagern. Die Lagerböcke sind aus Kunststoff.

Auf der rechten Seite des Differentials ist serienmäßig ein 60er Zahnrad aus glasfaserverstärktem Kunststoff auf zwei angefrästen Flachstellen aufgesteckt und läuft „exakt" rund. Die Scheibenbremse, links außen angebracht, weist eine 4 mm dicke!, aus recht hartem Material hergestellte, Bremsscheibe auf. Die Bremsbeläge sind aus weichem Stahl. Die Wirkung der Bremse ist recht gut, doch scheint mir der Druckpunkt der Bremsnocke zu weit hinten zu liegen. Wird die Bremsnocke anders herum betätigt, liegt der Druckpunkt in der Mitte des Bremsbelages, das wäre wesentlich logischer.

Die Kupplung besteht aus einer gehärteten Kupplungsglocke, 13 z und Teflon Kupplungsbelag. Die Glocke läuft auf einem Nadellager. Der Kupplungsadapter ist ebenfalls gehärtet. Das Nadellager kann gegen 4 Kugellager, die im Fachhandel erhältlich sind, ausgetauscht werden. Die Motorblöcke weisen 3 mm Befestigungsgewinde auf, die für Piccomotoren passen.

Am Motor geschraubt, sollte man prüfen, ob die Auflageflächen plan zueinander sind. In dem Testmodell mußten die Flächen noch bearbeitet werden.

Serienmäßig weist der „Shaft" eine interessante Schnellbefestigung der Hinterräder auf. Die Felgennabe besteht aus drei Teilen, einem 3fingerigen Kunststoffteil, dessen einzelne Finger so gearbeitet sind, daß sie in der rohrförmigen Felge hinter einer umlaufenden Verstärkung einrasten können; einem Aludistanzring, der die zusammengeschraubte Einheit auf der Diffhalbwelle mit einer Madenschraube befestigt, und einer verzahnten Federscheibe aus Kunststoff. Die gleiche Verzahnung an der Felge bewirkt eine stramme verdrehsichere Befestigung. Will man nun eine Felge aufstecken, so setzt man die Felge an den 3 Kunststoffingern an und drückt kräftig, aber ohne Gewalt gegen die Felge, bis sie mit deutlichem Schnappen einrastet.

Zum Abnehmen der Felge wird ein besonders gefertigtes Kunststoffteil in die Felge gesteckt, eine Hand hält das Rad fest, während die andere dieses Kunststoffteil fest in die Felge drückt (nicht schlägt). Dabei werden die drei Kunststoffinger zusammengezogen und ausgerastet, und wieder mit einem deutlichen Schnappen rutscht einem die Felge ca. 1 cm entgegen. Sie braucht jetzt nur noch abgezogen zu werden.

Der ganze Vorgang hört sich recht umständlich und langwierig an, aber das Auswechseln der Hinterräder geschieht mit ein wenig Übung in weniger als (wirklich gestoppt) 12 Sek. durch eine einzelne Person.

Nun zum Fahrtest!

Die beigelegten Baukastenreifen sind nicht brauchbar, da die Vorderreifen zwar recht gut greifen, aber enorm schnell abgefahren sind. Die Hinterreifen haben einfach zu wenig Griff. Mit rennmäßiger Bereifung (151 hinten, MRP moulded, Aj's weich vorne) zeigt der Wagen sich von seiner besten Seite.

Er liegt sehr neutral, ohne Tendenz zum Ausbrechen beim Gasgeben in der Kurve. Dies ist wohl auf den Pendel-Power Pod zurückzuführen. Die Vorderradaufhängung arbeitet problemlos. So werden Fahrbahnunebenheiten sehr gut, ohne Versetzen, genommen.

Der Wagen ist sehr wendig und läßt sich beinahe zentimetergenau steuern, da die Lenkung sehr direkt arbeitet. Das Fahrverhalten bleibt aber insgesamt recht gutmütig.

Technische Daten

Fahrzeug: Techno Racing „Shaft"

Länge ohne Karosserie und Rammschutz	*410 mm*
Achsabstand	*305 mm*
Spurweite vorn	*208 mm*
Spurweite hinten	*208 mm*
Felgendurchmesser vorn	*51 mm*
Felgendurchmesser hinten	*56 mm*
Vorderachse	
Nachlaufwinkel	*6° – 12°*
Nachlauf	*2 mm*
Lenkrollradius	*15 mm*
Lenkhebelwinkel	*20°*
Sturz	*frei einstellbar*

Konstruktion
Vorderachse: Einzelradaufhängung, Kipphebelfederung für jedes Rad separat auf dem Chassis montiert
Querlenker und Halter Kunststoff
Gelenklager nichtrostender Stahl
Chassis: Hauptchassis 3,2 mm Epoxy
Pendel-Power Pod 1,7 mm Ergal
Hinterachse: Kegelrad Differential mit 8 mm ∅ Stahl Halbachsen
Kunststofflagerböcke mit eingepreßten Kugellagern
Kupplung/Getriebe:
Stahlkupplungsglocke 11/12/13 Zähne nadelgelagert
Teflonbacken
glasfaserverstärktes Zahnrad 58z/60z/62z
Ausrüstung beim Fahrtest
Multiplex E x 1 mit 2 PS 30 BH Servos
Sorbello Karosserie (Techno Racing)
Fahrgewicht 2450 g
Preis: 675,00 DM mit Osella F1 Karosserie aus Lexan ●

3. C-Lauf Nord/West

24./25. 7. Krefeld

Endstand Formel

1. M. Platten	89
2. D. Brocker	85
3. R. Arbeiter	82
4. R. Zick	79
5. E. Lewandowski	77
6. P. Tebbe	73
7. U. Rennert	73
8. F. Apfelbeck	70

Endstand Sport

1. D. Brocker	131
2. E. Lewandowski	127
3. P. Tebbe	126
4. J. Wieprecht	113
5. W. Schneider	110
6. R. Arbeiter	97
7. F. Apfelbeck	58
8. M. Platten	39

D. Grimmling

3. B-Lauf Nord/West

19./20. 6. Schwerte

Endstand Formel

1. G. Pieper	136
2. J. Becker	134
3. K. Okroy	132
4. P. Papleswski	127
5. R. Schwafertz	120
6. K. Engel	91
7. P. Sommerkamp	89
8. R. Hepp	65

Endstand Sport

1. G. Pieper	158
2. P. Paplewski	155
3. J. Maassen	142
4. W. Vogel	137
5. S. Kaser	135
6. P. Sommerkamp	
7. R. Hepp	71
8. P. Schindler	2

H. Aubry

4. B-Lauf Nord/West

17./18. 7. Walsum

Endstand Formel

1. S. Kaser	114
2. R. Schwafertz	108
3. A. Moll	98
4. G. Pieper	81
5. P. Schindler	60
6. M. Salven	33
7. A. Zervas	31
8. W. Vogel	21

Endstand Sport

1. R. Hepp	78
2. W. Vogel	76
3. A. Maassen	76
4. S. Kaser	75
5. G. Pieper	73
6. H. Gierling	59
7. L. Brocker	52
8. M. Salven	46

J. Essl

Oberfrankenpokal 1982

10./11. 7. Freundschaftsrennen in Hof

Endstand Formel

Pl.	Name	bester Vorlauf	Zwischenlauf	Endlauf
1	F. Gröschl	11/ 7,89		53/17,30
2	N. Brucks	11/12,30	33/13,26	50/ 6,47
3	N. Mayrhofer	11/15,49	35/15,52	48/15,96
4	C. Sterr	11/12,32	36/12,13	48/19,54
5	P. Knebel	11/ 9,01		47/16,38
6	H. Raith	11/10,35		46/ 0,76
7	U. Weiß	10/ 6,41	32/ 4,12	45/–
8	J. Bähr	11/ 4,06		45/11,57
9	W. Büch	10/17,10	31/ 4,29	
10	G. Apfelbacher	10/ 3,64	31/16,52	
11	K. Tröger	10/ 6,69	30/23,43	
12	H. Raschke	10/ 6,18	29/ 9,28	
13	T. Frank	10/ 0,66	28/–	
14	J. Essl	10/ 2,36	28/ 9,96	
15	R. Krause	10/ 6,53	25/–	
16	G. Wychodil	10/ 2,57	23/–	
17	P. Graf	10/ 6,94	21/ 6,44	
18	L. Thoma	10/ 2,32	21/ 8,39	
19	K. Gleich	10/14,83	8/–	
20	M. Holzschuh	10/ 9,89	–/–	
21	A. Choina	10/18,09		

Endstand Sport

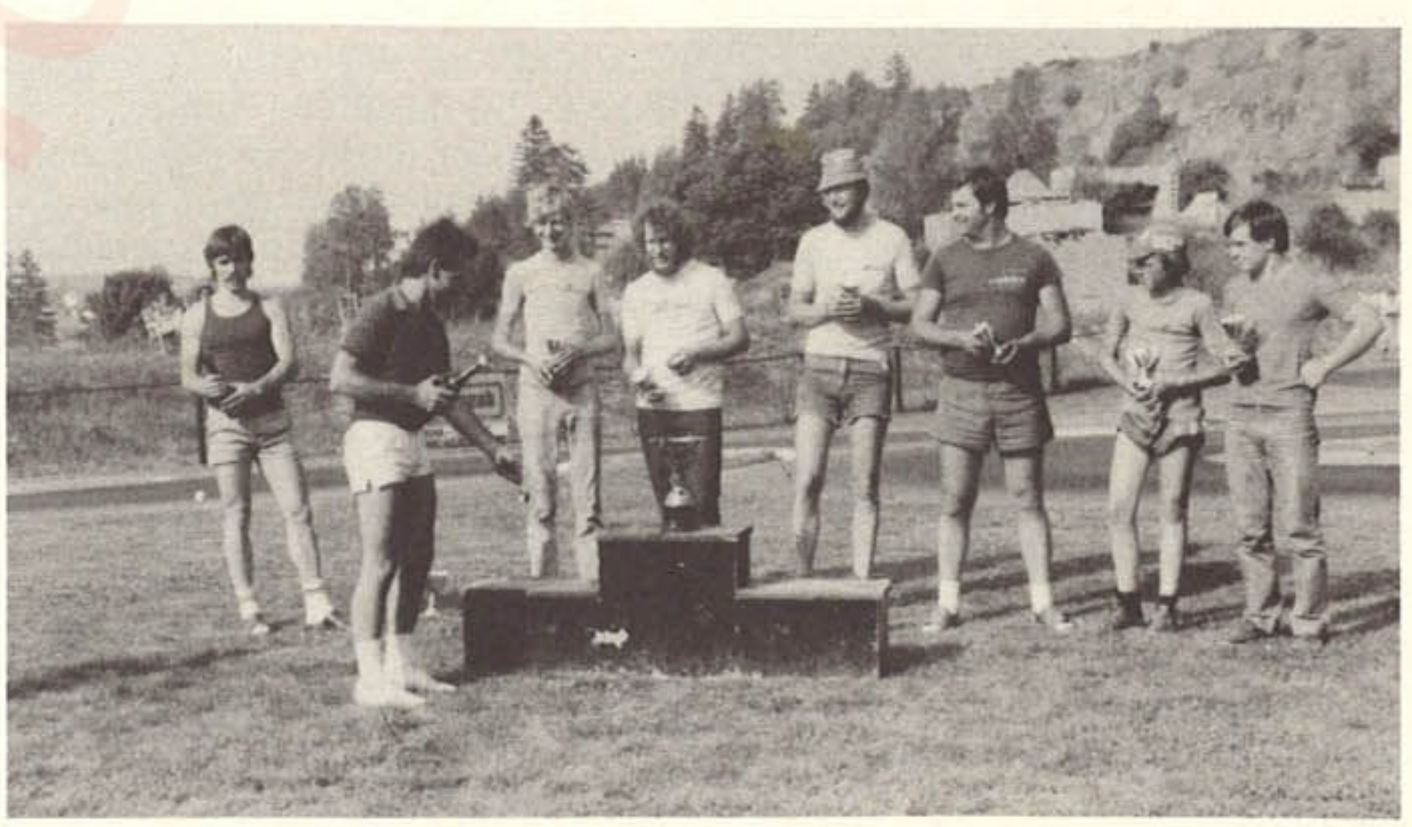
Pl.	Name	bester Vorlauf	Zwischenlauf	Endlauf
1	F. Gröschl	12/14,09		57/13,96
2	H. Raith	11/ 3,59	35/ 4,21	54/ 0,54
3	J. Bähr	12/16,31		54/18,88
4	N. Mayrhofer	11/ 2,99		53/ 9,88
5	T. Frank	11/ 3,48	35/ 1,79	50/ 2,19
6	C. Sterr	11/ 2,38		47/–
7	P. Graf	11/13,44	34/ 5,26	24/–
8	N. Brucks	11/ 9,81	35/ 5,62	12/ 7,58
9	P. Knebel	11/10,49	34/19,63	
10	B. Schlichting	11/ 9,46	32/ 4,03	
11	R. Krause	11/ 7,68	31/ 3,40	
12	J. Essl	10/10,07	31/12,38	
13	A. Choina	10/ 5,19	30/11,19	
14	U. Weiß	11/ 9,46	30/11,98	
15	M. Holzschuh	10/ 7,81	28/ 0,60	
16	K. Gleich	10/ 1,64	28/17,52	
17	B.Baumgartner	10/ 9,96	27/ 8,27	
18	G. Wychodil	10/ 9,78	23/–	
19	Y. Zuhlke	10/13,19	22/–	
20	K. Tröger	11/12,19	15/–	
21	H. Köstler	10/13,31		

Endlauf um den Oberfrankenpokal 1982

Fahrzeit 30 Minuten

Endstand

1.	F. Gröschl	108/12,15
2.	H. Raith	102/16,72
3.	T. Frank	100/13,43
4.	J. Bähr	99/ 2,86
5.	P. Knebel	96/ 7,05
6.	C. Sterr	82/ 0,97
7.	N. Mayrhofer	81/17,76
8.	R. Krause	30/–



rc Siegerehrung in Hof

EPS MODELLTECHNIK

Jamara Waschbox **DM 155,–**
Serpent Heckfelgen mit Cobra Supergriff Reifen, fahrbereit aufgeklebt, Paar **DM 24,90**
Jamara 486 XR, Sieger der DM 81 TW, Paar **DM 19,50**

12 V Starter stack **DM 79,–**

7971 Aichstetten Altmh. 76

PB-ALPHA Tuningteile
Kohlefaser-Chassisplatte **DM 70,–**; Kugellager Vorderachse **DM 9,70**; Kugellager Klemmkupplung **DM 9,70**; Spezial-Stoßdämpfer vorn, Paar **DM 180,–**; NATIONAL High Ampère NC-Akkus mit Lötfahnen, Stck. **DM 6,50**; ab 10 Stck. **DM 6,30**

Alle Angebote auch per Nachnahme, Gebühr **DM 5,–**. Solange Vorrat reicht!

Modellbaustudio Lehnert & Schwarz GmbH
Gärtnerstraße 109, 2000 Hamburg 20
Telefon 040/402325

Vorinformation
MODELLBAU '83
5. Ausstellung für Flugmodell-Sport, Schiffs-, Eisenbahn- und Automodellbau
13. – 17. April – Dortmund
Ausstellungsgelände Westfalenhalle-Dortmund

Formula
rc-car racing tyre

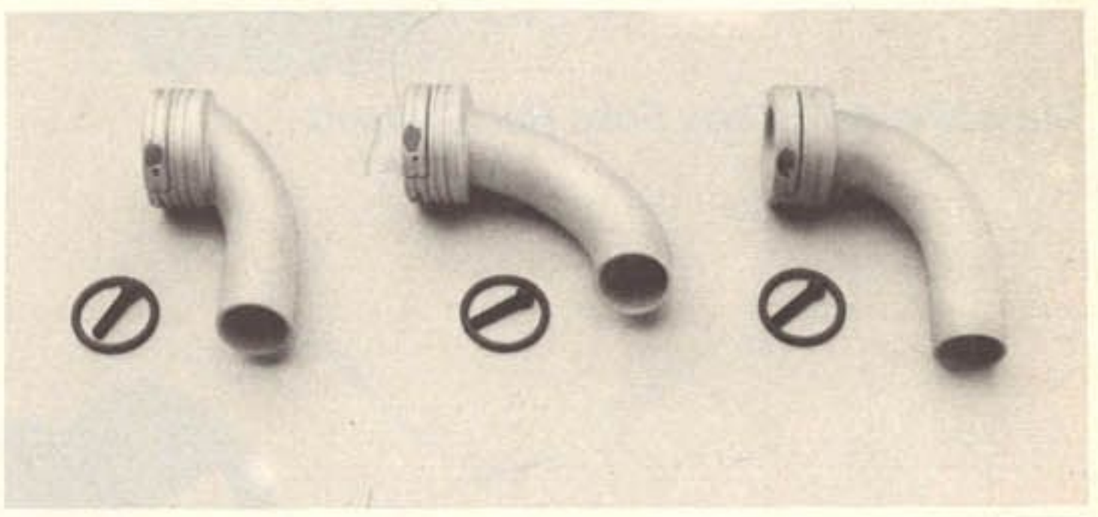
Der neue 1/8 Super-Heck-Reifen ist da!
Exclusiv für die Leser von rc-car racing!

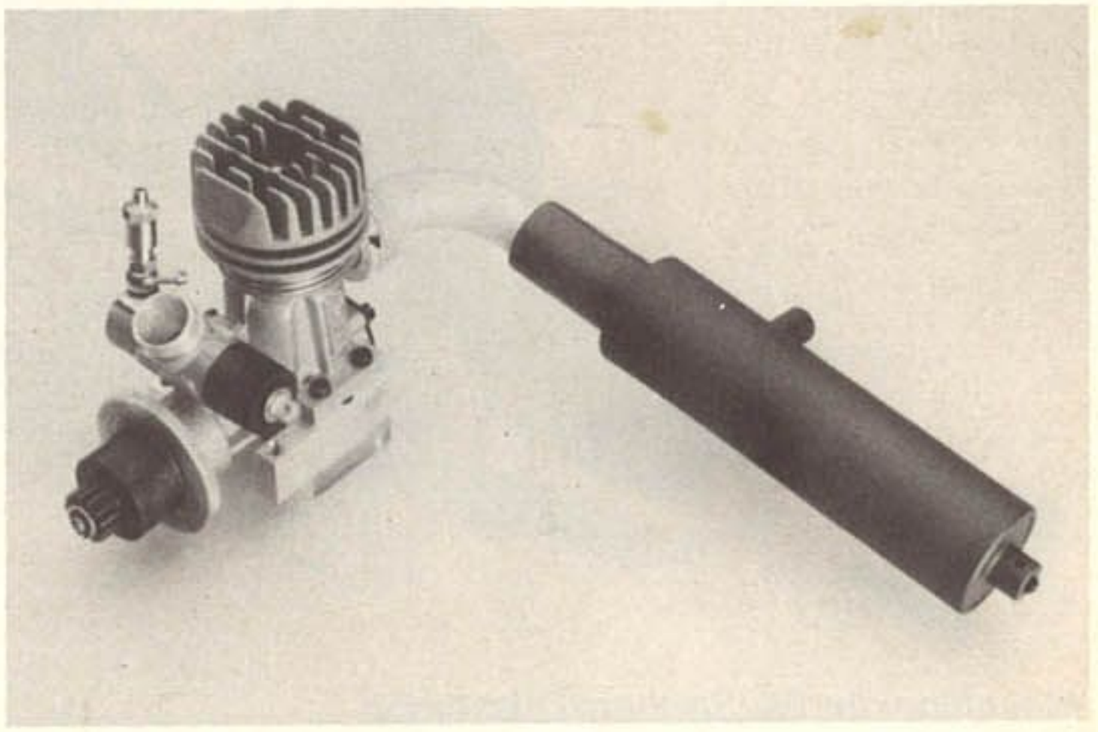
Einführungsangebot!

Wenn Sie diese Anzeige ausschneiden und der Bestellung beilegen, erhalten Sie auf jedes Paar Formula-Reifen das Sie bestellen, einen einmaligen Rabatt von DM 3,00.

Wie und wo Sie die Formula-Reifen bestellen können, erfahren Sie auf Seite 39.

MEYER ME MO **MODELLBAU**





Picco Motor P21 Car RE	Best.-Nr. 424000
Picco Resonanzschalldämpfer	Best.-Nr. 424849
Picco Krümmer 90° eng nach unten	Best.-Nr. 424742
Picco Krümmer 90° normal	Best.-Nr. 428072
Picco Krümmer 90° groß nach unten	Best.-Nr. 424842
Techno Racing Karosserien	
Sportwagen Sorbello	Best.-Nr. 200201
Formel Surtees TS 18	Best.-Nr. 200251

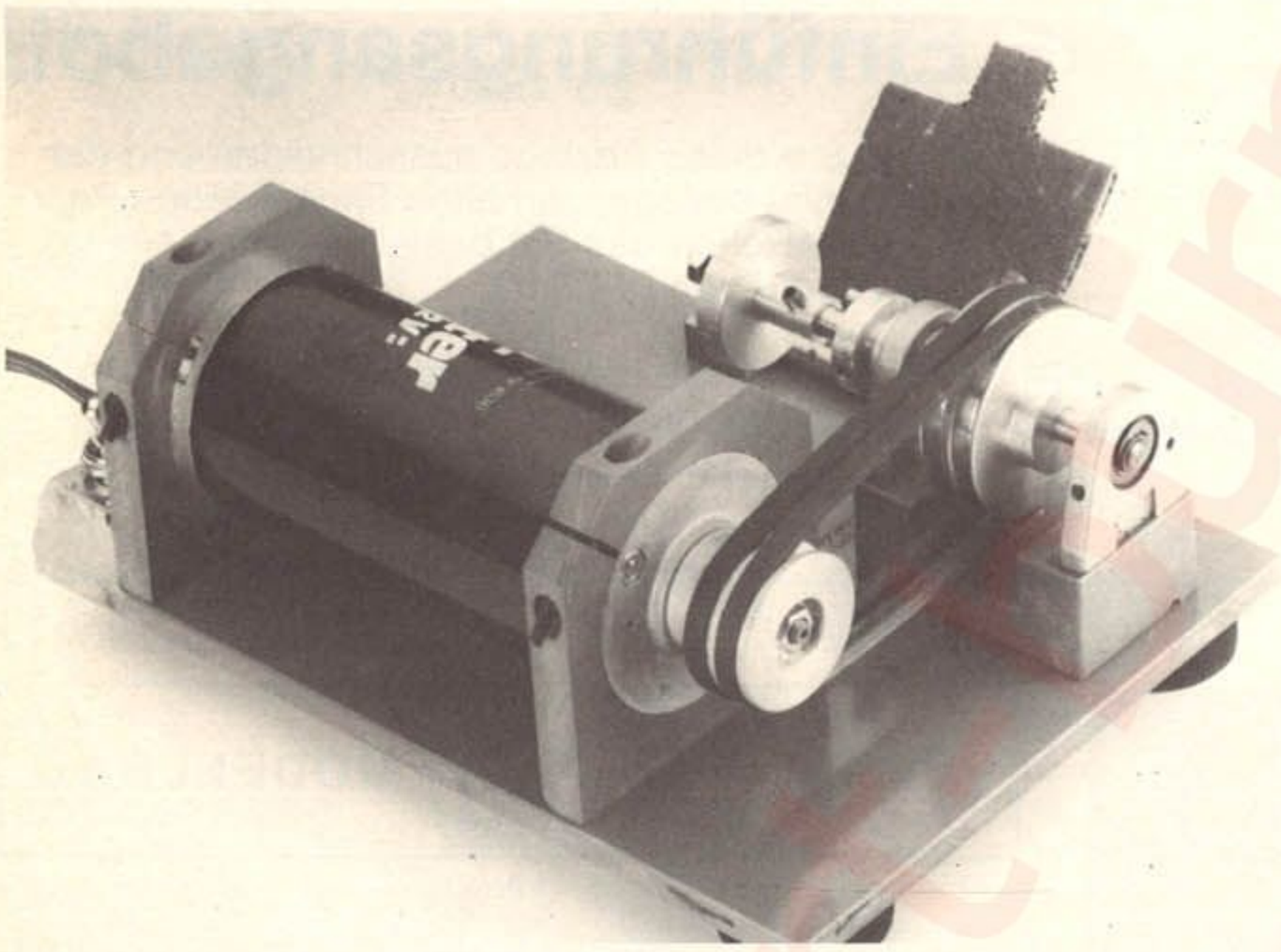
Vertrieb nur über den Fachhandel.

Reifenschleifmaschinen

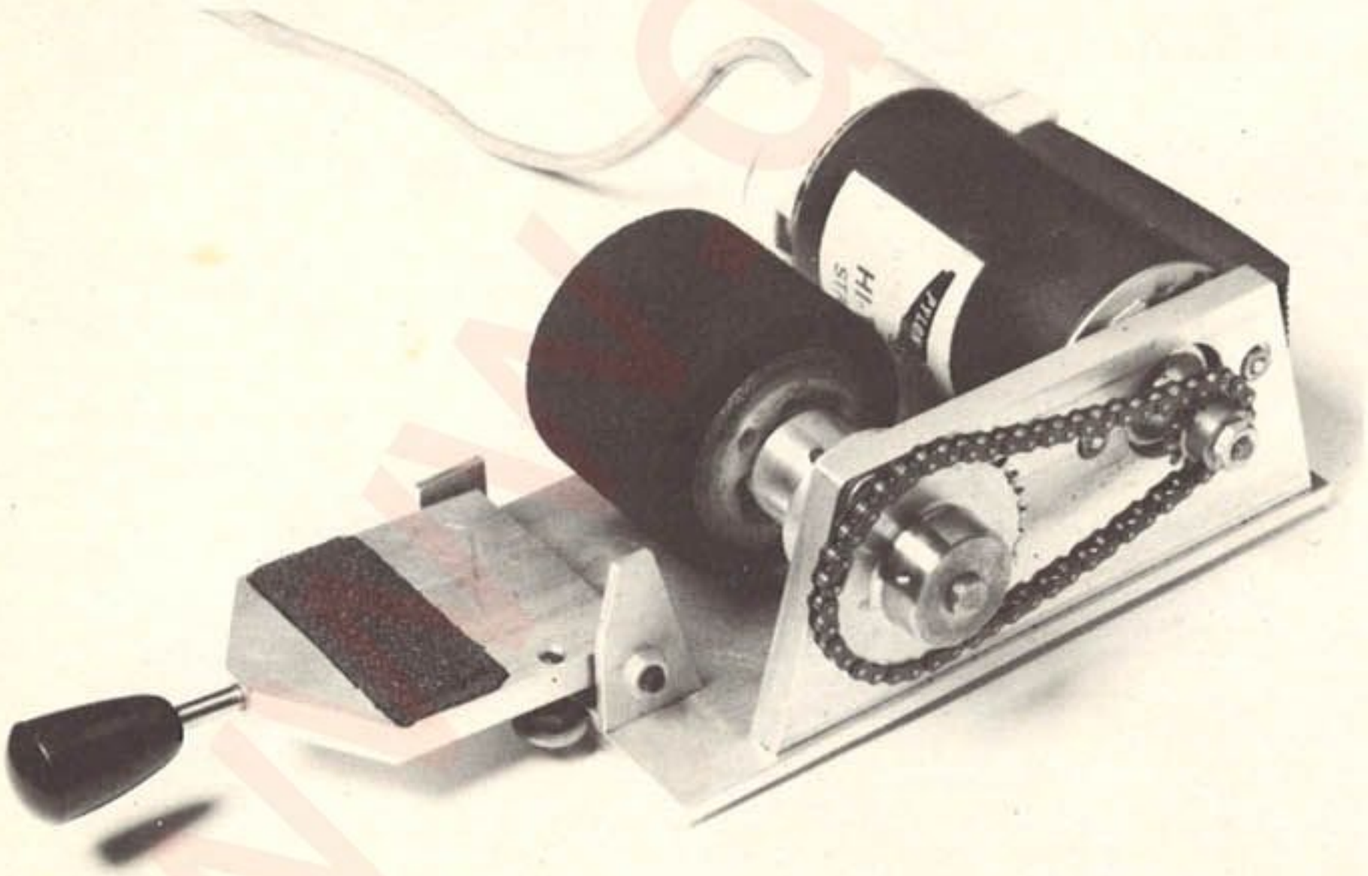
Jetzt kann es bei jedem ein Ende haben, mit irgendwelchen Hilfsteilen seine Reifen auf der Bohrmaschine oder anderen Geräten auf das gewünschte Maß abzuschleifen. Die Fahrer, welche eine Drehbank zu Hause haben, sind dabei ja sowieso schon gut dran, bei ihnen ist das Problem des Räderabdrehens nicht ganz so akut.
Jetzt gibt's also eine Reifenschleifmaschine, oder besser gesagt zwei. Vom Prinzip her funktionieren sie beide gleich, der Aufbau ist allerdings etwas unterschiedlich. Aufgebaut sind beide auf eine quadratische Grundplatte, die aus 10 mm dickem Kunststoff besteht.

Darauf montiert ist jeweils eine Halterung für einen Starter-Motor, der nicht mitgeliefert wird, jedoch überall als Zubehör erhältlich ist. Das eine Modell wird nun über Keilriemen angetrieben. Dabei ist eine Keilriemenscheibe auf der Anlasserachse montiert. Der Keilriemen überträgt die Kraft auf eine weitere Riemenscheibe, die auf der eigentlichen Achse, worauf die Felge befestigt wird, sitzt. Die „Hinterachse" ist ebenfalls in zwei Hinterachsböcken mit Kugellagern leicht laufend gelagert.

Die Lagerböcke könnten nun für jedes gewünschte Modell montiert werden, so daß die jeweils gewünschte Hinterachse verwandt werden kann.



Maschine der Hobby Ecke Rot/Stuttgart



Maschine der Fa. Sonnen/Düsseldorf

Der einfachere Weg ist natürlich der, daß man sich jeweils den passenden Adapter für seine Felgen dreht oder drehen läßt und diesen so nur auf die vorhandene Welle schraubt.

Parallel zu dieser Achse ist am Rande der Grundplatte eine Aluminiumplatte gelenkig angebracht. Auf dieser Aluplatte wird ein sehr grobes Leinenschmirgel mit doppelseitigem Klebeband befestigt. Dazu gehört natürlich noch ein Anschlag, der verstellbar ist, um auch immer auf die gleiche Größe beim Abschleifen der Reifen zu kommen.

Daß die ganze Maschine auf 12 V läuft geht ja schon aus dem eingangs erwähnten Startermotor hervor. Es ist vielleicht noch ratsam, sich in die Plusleitung einen Schalter einzubauen, so braucht nicht jedesmal die Plusklemme von der Batterie abgeklemmt zu werden.

Dieses bisher beschriebene Modell ist die von Franz Gröschl konstruierte Reifenschleifmaschine.

Wer sich für dieses Gerät interessiert, nimmt am besten Kontakt mit der Hobby Ecke Rot/Stuttgart (Walter Petruch) auf. Der Preis soll unter 200,– DM liegen.

Das zweite Modell wird nicht über einen Keilriemen sondern über eine Kette angetrieben. Vom Anlasser wird auch hier die Kraft auf eine in Kugellagern laufende Achse übertragen. Für dieses Modell sollen als Zubehör direkt die Adapter für alle Felgen zu bekommen sein. Auch hier wird eine Aluplatte parallel gegen die Felge bzw. den Reifen gedrückt und von einem Anschlag beim richtigen Maß gestoppt. Vertrieben wird dieses Modell von der Fa. Sonnen/Düsseldorf zum Preis von 168,– DM ohne Motor.

Aus eigener Erfahrung kann ich dazu sagen, daß dies eine ganz tolle Sache ist. Ob ich alte Reifen von der Felge abschleifen will, oder neue Reifen auf das gewünschte Vorlaufmaß bringen will; auch schräg abgefahrene Reifen kann ich in Veranstaltungspausen mal eben schnell wieder begradigen. Für diese Arbeiten ist eine solche Maschine sehr nützlich.

Für das von der Hobby Ecke Rot vertriebene Modell wird es in Kürze auch einen Aufsatz zum Abstechen der Vorderräder geben. J.E.

Endstand Klasse Tourenwagen, Gruppe Nord

C-Fahrer

Platz	Name	Punkte
1	Thomas Winkelmann	759
2	Steffen Schumann	667
3	Wolfgang Steins	613
4	Armin Choina	573
5	Joachim Strunk	494
6	Uwe Hellweg	456
7	Frank Weyer	383
8	Bernd Hartwig	371
9	Peter Fischer	351
10	Matthias Rohlt	347
11	Jens Engelage	327
12	Bedras Keccigan	293
13	Bernd Unverricht	267
14	Rolf Mohrmann	264
15	Reiner Lux	251
16	Dietrich Graske	220
17	Günther Meyer	214
18	Gero Wirth	210
19	Olaf Stein	187
20	Peter Szajek	157
21	Dieter Seliger	150
22	Peter Krüger	148
23	Klaus Groß	132
24	Horst Janke	96
25	Hartmut Stange	75

B-Fahrer

Platz	Name	Punkte
1	Udo Weiß	745
2	Thomas Franke	632
3	Hartmut Sommerfeld	515
4	Lutz Schmitz	477
5	Andreas Grothaus	467
6	Rainer Berges	444
7	Hans Wortmann	438
8	Birger Schlichting	346
9	Gerd Mehrhoff	329
10	Hans-Jörg Keim	319
11	Gerhard Millerstedt	296
12	Hans Werner Blinde	291
13	Martin Korff	290
14	Wolfgang Boesch	252
15	Rolf Wacker	232
16	Georg Göhlich	230
17	H.-Dieter Maate	222
18	Holger Drewes	214
19	Hans Stasch	201
20	Friedhelm Friedrichsmeyer	196
21	Rainer Danielmeier	189
22	Manfred Löchte	140
23	Manfred Ziebolz	135
24	Helmut Becker	133
25	Jürgen Friedrichsmeyer	127

Endstand Klasse Tourenwagen, Gruppe Nord-Berlin

Platz	Name	Punkte
1	York Zühlke	840
2	Detlev Sellerie	737
3	G. Krone	681
4	H. Hecker	630
5	Michael Rosenberg	570
6	Ralf Iden	529
7	Jürgen Harnisch	471
8	M. Grünberg	428
9	Sigmar Böhlke	354
10	H.-J. Schulz	346
11	Karsten Böhlke	323
12	Paul Bastek	304
13	Oeller Zühlke	298
14	F. Hirt	295
15	Dieter Eggers	289
16	J. Munder	287
17	Karl Heinz Wokonn	269
18	H. Stiehl	227
19	Mathias Wollmann	211
20	Bernd Wittenberg	189
21	Wolfgang Wagner	183
22	Peter Klar	164
23	C. Krause	163
24	Detlef Behnke	116
25	Werner Papke	105

Platz	Name	Punkte
1	Hans-Peter Raschke	840
2	Peter Schirge	758
3	Karl-Heinz Krüger	718
4	Michael Michelchen	703
5	Klaus Fuhlbrück	609
6	Dieter Blehe	593
7	Sven Fuhlbrück	488
8	Holger Raddatz	453
9	Roswitha Raschke	436
10	Gerd Stahlbock	399
11	Hans Georg Hoeppner	365
12	Olaf Weinert	362
13	Günter Michelchen	278
14	Rainhard Faenger	259
15	Lutz Hübner	242
16	Inge Dohnke	220
17	Wolfgang Langer	204
18	Manfred Bock-Saggin	188
19	Werner Machel	177
20	Henry Beyer	151
21	Henry Gorowicz	94
22	Julius Krause	84
23	Olaf Schmidt	49

www.dirt-buerners.com

Tourenwagen Endauswertung der Gruppe Süd

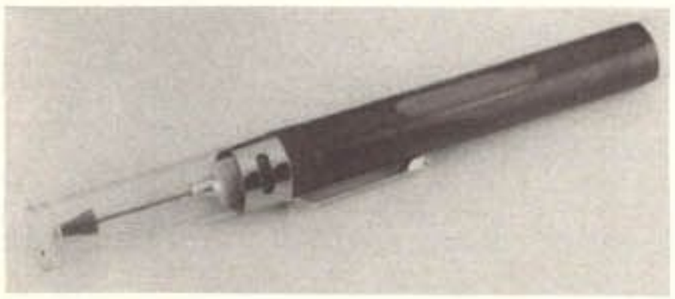
Platz	DMC-Nr.	Name
1	2293	Olbrich, Peter
2	3121	Leutsch, Klaus
3	252	Büch, Werner
4	2292	Schlesinger, B.
5	2417	Weinmann, Eugen
6	162	Donner, Christ.
7	2249	Schütz, Erich
8	448	Fausser, Ulrich
9	246	Nieder, Horst
10	529	Blietschau, Gerd
11	443	Mansdorf, Bernd
12	2271	Kuttner, Wolfgang
13	142	Burkhard, Georg
14	2486	Blau, Gerd
15	1178	Kramer, Willi
16	662	Bachert, Paul
17	2487	Blau, Eckart
18	460	Faath, Wilhelm
19	2356	Wychodil, Gert
20	2620	Dugnay,
21	1110	Conrad, Curt
22	200	Heusinger, Th.
23	1160	Apfelbacher, G.
24	1458	Schmeusser, M.
25	1966	Seiler, Werner
26	1873	Offenbacher, P.
27	1284	Richter, Roland
28	1455	Müller, Jürgen
29	1462	Singer, Klaus
30	1561	Gieseke, Gerh.
30		Paintimger, N.
32	450	Herzog, Diet.
33	709	Jaroszewicz, L.
34	1837	Gebelein, Vol.
35	2434	Götz, Gerhart
36	507	Dilorenzo, Seb.
37	1265	Schütz, Dieter
38	1502	Wörle, Walter
39		Reichelt, Alfred
40		Utz, Peter
41	1000	Bauer, Jürgen
42	2417	Rempis, Dieter
43	116	Gossner, Heinz
44		Liebscher, Jürgen
45	1469	Mayer, Thomas
46	1167	Jehle, Dieter
46	1166	Nicolic, Sascha
48	3112	Neukäufer, Rainer
49	944	Härtl, Uwe
50	1452	Busch, Michael
51	1161	Holzschuh, Manfred
52		Köstler, Hans
52	2196	Kölbl, Rolf
54	394	Langer, Bernd
54	3110	Förg, Dieter
56	10	Jenning, Reinhold
57	964	Braun, Hidulf
57		Bickhardt, Theo
59	653	Gruppenberger, R.
60	1351	Butz, Michael
61	1735	Zelibor, Frank
62	1423	Seifermann, Karl
63	762	Baumann, Gerd
64	1698	Wimmer, Horst
64	3138	Dankel, Hermann
66		Hofmann, Robert
67	2917	Friedel, Konrad
68	461	Bruchhardt, Peter
69	1251	Bodamer, Werner
70	1125	Zanutti, Mario
70	2256	Sesterhenn, Josef
72	3399	Blüml, Stephan
73	106	Arndt, Robert
73	2431	Seaton, Herbert
75	1495	Meier, Wolfgang
76	1361	Pongratz. Siegfr.
77	3115	Steffen. Michael
77	462	Herzog, Steffan
79	963	Schulze, Eckhardt
80	3355	Lanches, Claude
81	1700	Wimmer, Heinz
81	1211	Schenk, Dieter
83	1730	Osterlehner, Max
84	1675	Hühnerfuß, Walter
85	3139	Pohl, Mathias
86	1781	La Mendola, Vinz.
87	1683	Hühnerfuß, Ernst
87	449	Steffen, H.G.
87	2290	Lcukscheiker, Lois
87	2294	Beck, Rolf
87	2506	Vogginger, Roland
87	2639	Feulner, Kaspar
87		Plescia, Giochino
87	1105	Müller, Jürgen
87	44	Spornkraft, Helmut
87	278	Osterlehner, Anton
87	561	Strobl, Robert
87	985	Hasenkopf, Uwe
87	2096	Kölbl, Rolf
100		Stemmer, Albert
101	760	Blum, Rudi
102	1674	Seidl, Helmut
102	3309	Jalen, Mitja
104		Feulner, Kaspar
105	350	Sichling, Peter
106	2505	Roth, Jürgen
107	1992	Bödefeld, Peter
107	2432	Miller, Larry
107		Seufert, Gernot
110		Benesch, Walther
111	1342	Ohnmacht, Peter
112	2345	Grieshaber, Günther
113		Sokdov, Jürgen
114	211	Bischoff, Erwin
115		Fischer, Peter
116		Gerstner, Willi
117	1338	Henninger, Kurt
118	638	Alberer, Horst
118	2378	Braun, Hubert
120	2251	Plescia, Giacomo
121	2291	Pohl, Johann
122	334	Schropfer, Manfred
123	1892	Seifert, Erich
124	824	Miller, Eugen
125	2544	Metzger, Richard

www.rc-tourers.com

Sonderzubehör

Modell Import Hamburg

RC 204 Trinity Spezialöl, sehr handliche, kleine Ölspritze, gefüllt mit rotem Spezial-Lageröl, gut dosierbar durch hauchdünne Stahl-Kapillarspitze. VK-Preis DM 4,95.



Modell Import Hamburg

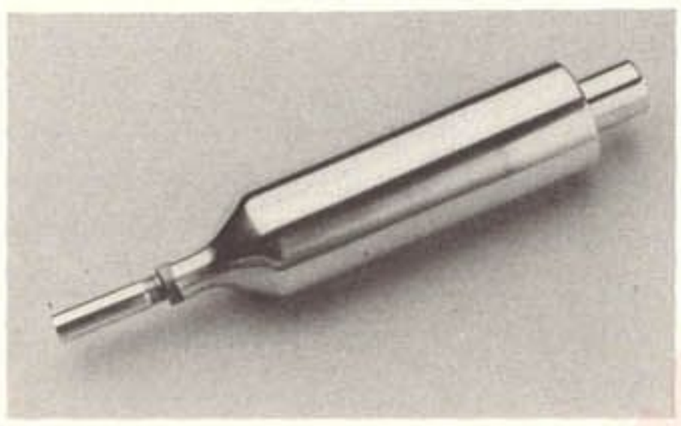
RC 212 Neuer Servo-Saver von Trinity, wird direkt auf den Lenkservo geschraubt, ist extrem robust, klein und leicht. Der Servo-Saver kann in beide Richtungen bis zu 90 Grad überdreht werden, um Stöße aufzufangen. Im Inneren des Servo-Savers befindet sich eine Stahlfeder, welche ausgesprochen hoch belastbar ist und den Servo immer wieder sicher zentriert. Der Servo-Saver wird derzeit für rechtekkige 4 mm, 4,3 mm und 4,5 mm, sowie runde-sternförmige Servo-Wellen geliefert. VK-Preis DM 9,–.

Modell Import Hamburg

RC 213 Trinity Sendergriff für Futaba-Anlagen. Der Griff wird mit bereits vormontiertem Doppelklebeband am Sendergehäuse befestigt und erleichtert die Handhabung des Senders erheblich. VK-Preis DM 12,95.

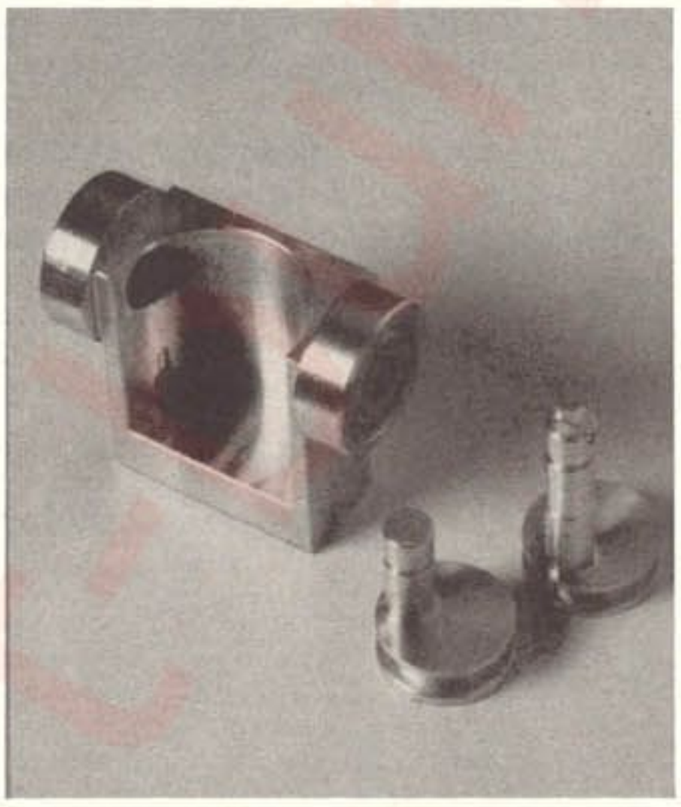
World-Hobby/Herne

Magic-Muffler (das Zauberrohr); ein neues Resonanzrohr aus Australien. Vertrieb über den Fachhandel. Preis ca. DM 90,–.



Sonnen/Düsseldorf

Exzenter für SG-Columbia, aus Alu gefertigt, pro Stück DM 11,20. Zwischenwellenlagerbock mit Lager für SG-Columbia, aus Alu gefertigt DM 49,90.

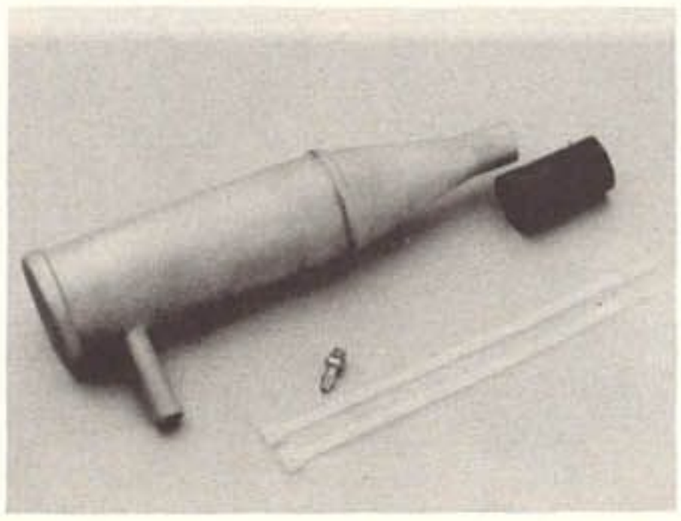


Sonnen/Düsseldorf

Servo-Saver Unterteil für SG, aus Alu gefertigt DM 16,–.

MEMO Meyer AG

Cipolla Resonanzschalldämpfer, Best. Nr. 41 40 49. Gewicht 36 g, Preis ca. DM 45,–. Vertrieb nur über den Fachhandel.



Leserbriefe

2/82 Heemstede – Randnotizen

Schlimm genug ist es, die ohnehin schon seit Jahren „R/C cargeschädigt" Familie nebst Schwiegermutter mal zu einem Rennen ins Ausland mitzunehmen und dann am Morgen das geklaute Auto zu suchen. – Strömender Regen; Koffer und Ladegerät in der Hand.

Schlimmer bei der Sache, trotz unendlichem Ärger und finanziellem Verlust ist aber, daß dieses Ladegerät nebst einem Akkusatz das Einzige ist, was von meiner in 10 Jahren gesammelten R/C car-Ausrüstung übrig geblieben ist.

Der richtige Zeitpunkt, um einen familienfreundlichen Schlußstrich zu ziehen?

Auf jeden Fall konnte ich seit dem noch kein Rennen wieder fahren, aber vielleicht kann ich mich in der kommenden Saison in „B" an meinen neuen Knüppelsender gewöhnen, während jetzt in Holland jemand versucht, mit Drehknopf für Linkshänder zurechtzukommen.

Ein Rat an alle R/C-Aktiven: Selbst bei bestehender Gepäckversicherung sind während der Nacht im Auto befindliche R/C-Klamotten nicht versichert.

Ein besonderer Dank an Mr. Serpent, Pieter Bervoets. Er verzichtete auf alle Vorläufe des Eröffnungsrennens, nur um meiner Familie und mir zu helfen.

Ohne ihn würde ich noch heute weinend vor dem Torso meines Mercedes in den Dünen stehen. Danke!

Karlheinz Will/Wiesbaden

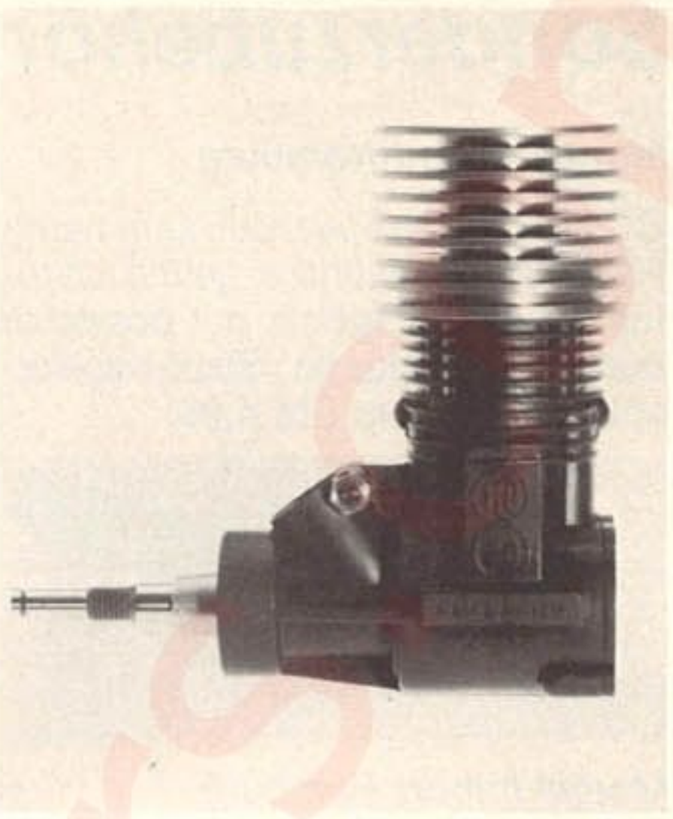
Leserbrief

Ein Kompliment dem Gelsenkirchener Minicar-Club für die erste Ausrichtung eines C-Rennens, das ausgerechnet am Sonntag noch bei strömendem Regen stattfand.

Auch das Ausfahren einiger Sachpreise nach eigenen Ideen nach dem eigentlichen Rennen war super und ist nach meiner Meinung zur Nachahmung empfehlenswert.

Friedhelm Schüttler/Düsseldorf

HP 20 Gold Cup Car Racing



Auffälligstes Merkmal dieses Motors ist neben dem hochverrippten und goldfarben eloxierten Kühlkopf das Motorengehäuse in ,,thermex-beschichteter'' Ausführung. Dank dieser schwarzen Beschichtung soll der Motor die anfallende Verbrennungswärme bedeutend besser abführen.

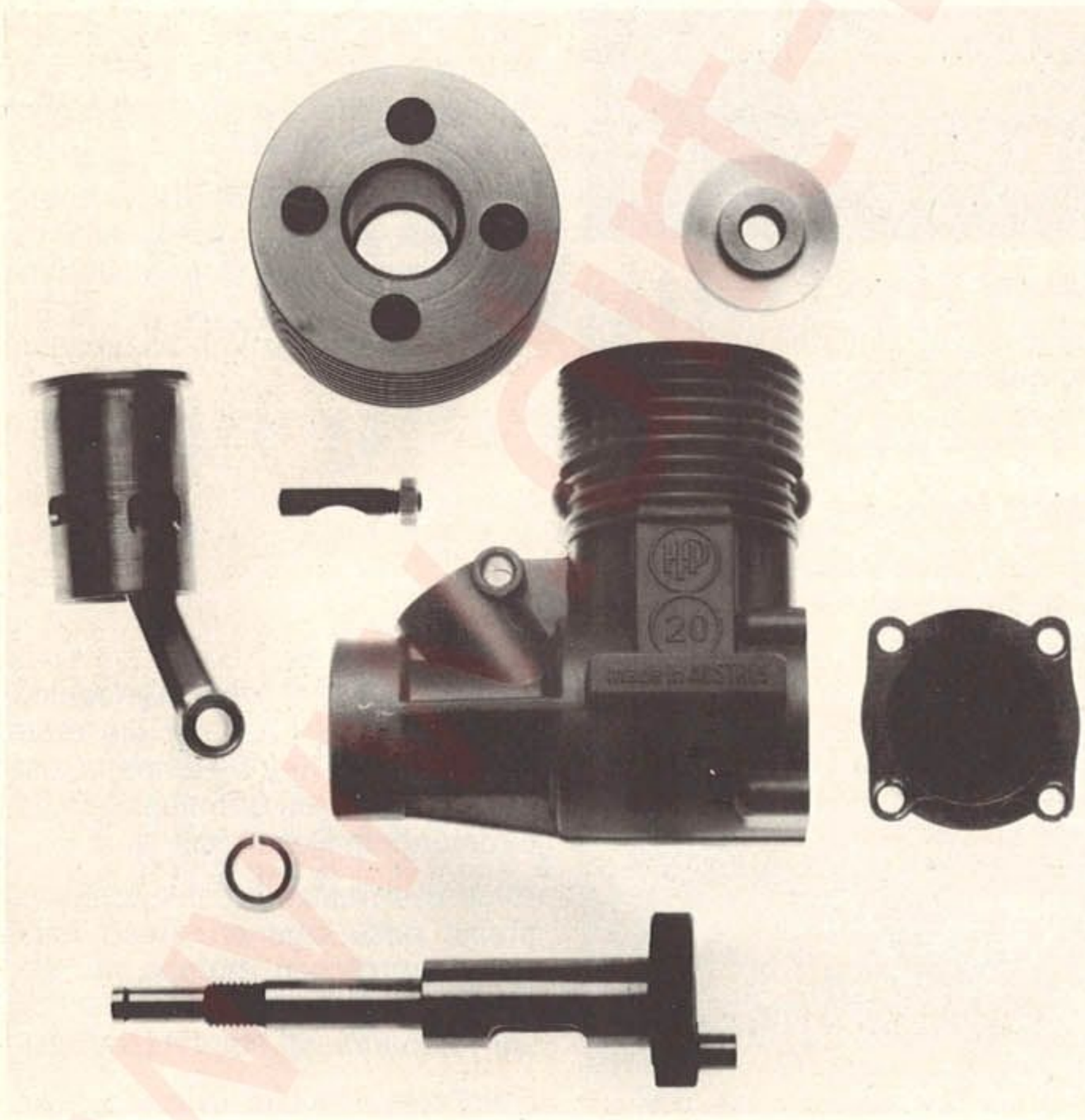
Unterscheidet er sich von seinem Vorgänger äußerlich nur durch die nun im Lagerbereich der Kupplungsglocke geschliffene Kurbelwelle, die sog. SG-Welle, so besitzt der Kühlkopf nun keinen integrierten Brennraum mehr, sondern einen Brennraumeinsatz.

Weiterhin wurden die Steuerzeiten überarbeitet, so daß der Motor nun über ein leichtes Leistungsplus im gesamten Drehzahlbereich verfügt.

Wendet man sich nun den einzelnen Bauteilen des Motors zu, so fällt die Ähnlichkeit der Laufgarnitur mit dem der OPS-Car Motore auf. Diese wurde tatsächlich in Abmessung und Steuerzeiten kopiert. Sie besitzt eine Bohrung von 16,6 mm, der Hub der Kurbelwelle beträgt 16 mm. Das Auslaßfenster hat zwar nur eine Höhe von 5 mm, was eine ,,zahme'' Steuerzeit für einen 3,5 cm³ Rennmotor ergäbe, jedoch läuft der Kolben im UT bis unter die untere Kante des Fensters, so daß der Motor doch über ,,schärfere'' Steuerzeiten verfügt, als bei oberflächlicher Betrachtung zu erkennen ist.

Betrachtet man den Konturverlauf des Gehäuses zur Laufbuchse, so kann dieser sehr zufriedenstellen. Überhaupt ist das Gehäuse sauber gefertigt; die Überströmkanäle sind sehr glatt bearbeitet und ebenfalls beschichtet, wie alle nicht bearbeiteten Flächen des Motorgehäuses. Dies ist meines Erachtens fertigungstechnisch bedingt, da das Gehäuse sicherlich vor Bearbeitung der Lagerflächen beschichtet wird.

Sehr gut ist der Konturverlauf des Gehäuses zur Kurbelwelle. Der Vergaser wird in dem Ansaugstutzen mit 12 mm ∅ mittels einer Verspannschraube festgeklemmt.



Fotos: Nowack

Die Kurbelwelle des Motors hat einen Innendurchmesser von 9 mm und ist sehr sauber bearbeitet. Wie üblich sorgen Ausfräsungen rechts und links des Kurbelzapfens für den erforderlichen Massenausgleich. Bereits erwähnt wurde die sog. ,,SG-Welle''. Sie Welle sitzt hinten in einem 10-kugeligen Lager, das vordere Lager ist einseitig durch eine Gummidichtlippe abgedeckt und sorgt dadurch in Verbindung mit der Ölabsaugbohrung im Gehäuse für fast vollständige Öldichtigkeit des Motors.

Das Pleuel ist mit dem des Vorgängers identisch. Es ist geschmiedet, und was besonders auffällt, ist, daß die Ausbuchsung des unteren Pleuelauges ebenso stark ausgeführt ist, wie das Aluminium des Pleuelauges. Aufgrund des unterschiedlichen Dehnungsverhaltens der Bronce und des Aluminiums (die Bronce dehnt sich bei Erwärmung stärker aus), könnte man Bedenken ob der Festigkeit des Pleuels haben. Diese sind jedoch unbegründet, mehrstündige Fahrerprobungen haben die Tauglichkeit dieser Konzeption bewiesen. Geschmiert wird das untere Pleuelauge durch eine in Drehrichtung des Motors angeordnete Bohrung. Sehr gut ist die Passung der Ausbuchsung auf dem Kurbelzapfen.

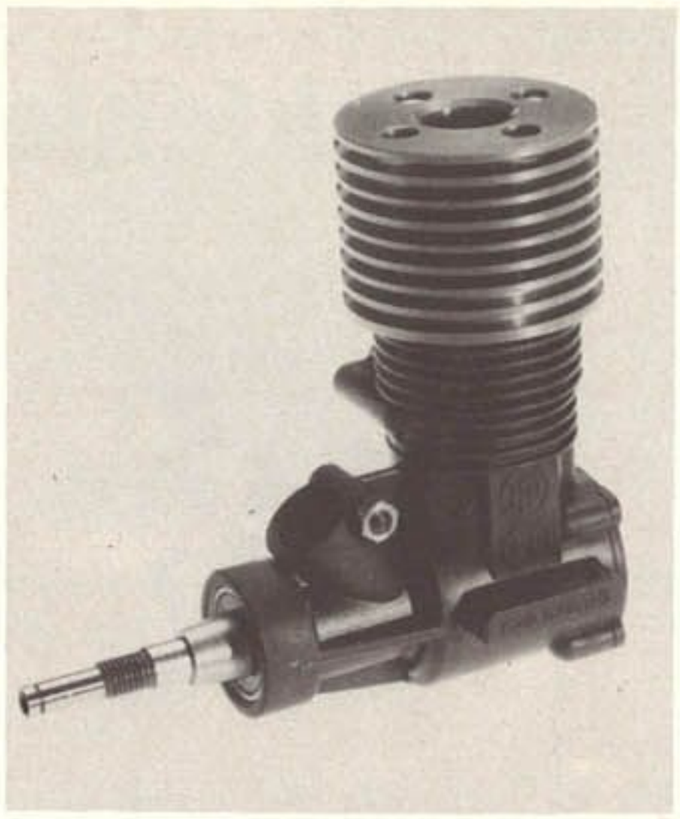
Der Kurbelgehäusedeckel ist ebenfalls ,,thermexbeschichtet'' und dichtet über einen O-Ring das Kurbelgehäuse ab.

Dieser Motor, dessen Fertigung einen sehr guten Eindruck hinterläßt, sollte wie üblich im RC-Car einlaufen, eben unter den thermischen Bedingungen, unter denen er später voll belastet wird. Obwohl die

Laufgarnitur eine Kopie der OPS-Motore ist, klemmt sie nicht in dem Maße, so daß sich der Einlaufvorgang recht unkompliziert gestaltet. Also, wie gehabt, eine fettere Vergasereinstellung und langsamere Gangart während der ersten Tankfüllungen. Steigern sollte man die Anforderungen, wenn das Klemmen der Garnitur im OT bei herausgeschraubter Kerze spürbar nachläßt.

In bezug auf die verwendete Kerze zeigt sich der HP unkompliziert, bei dem üblicherweise verwendeten nitrierten Treibstoff und den im Sommer hoffentlich höheren Temperaturen sollte die Wahl allerdings auf eine kältere Kerze fallen.

Besonders lohnend ist die Betrachtung des neuen HP-Schiebervergasers. Dieser besitzt erstmals eine Gemischanreicherung beim Öffnen des Ansaugquerschnitts. Möglich wird dies durch eine recht einfache Mechanik. Die konische Zwischenlastnadel besitzt eine zylindrische Verlängerung, die selbst bei geöffnetem Ansaugquerschnitt in den Düsenstock hineinragt. Diese Verlängerung bewegt im Düsenstock einen kleinen Kolben, der bei sich



schließendem Ansaugquerschnitt zurückgedrückt wird. Das dadurch im Düsenstock entstehende Volumen füllt sich mit Treibstoff, welcher beim Aufreißen des Vergasers mittels Federkraft, die von der anderen Seite des Kolbens auf diesen wirkt, in den Ansaugquerschnitt eingespritzt wird.

Auf der Federseite wird der Kolben durch eine Anschlagschraube begrenzt, so daß über die Verlängerung der Düsennadel das Standgas reguliert wird.

Das Zwischengasgemisch wird durch Verdrehen der Zwischengasnadel eingestellt; da diese gleichzeitig als Anlenkung für das Gasgestänge dient, empfiehlt sich die Montage der Anlenkung mittels Kugelkopf.

Dieser Vergaser ist eine interessante Konstruktion, die möglicherweise Maßstäbe für künftige Konstruktionen setzt. K.-P. Tebbe

Listenpreis: DM 249.–

Der Motor wurde freundlicherweise von der Fa. Sonnen/Düsseldorf zur Verfügung gestellt.

Inh. H. Weyer

Hobbythek RC-Car Shop

Dionysiusplatz 6, 4150 Krefeld
Telefon 0 21 51/6 76 76

robbe NEUHEIT — COLUMBIA I.S.4 — ALPHA PB12 IS INDEPENDENT SUSPENSION

Doppeleuropameister '82 — Europameister '81

Wir führen das komplette Ersatzteilprogramm und viele Spezialteile!

Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 9.00–18.30 Uhr, Sa. 9.00–18.00 bzw. 9.00–14.00 Uhr.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

hobbythek-Service „schneller als die Polizei erlaubt“

Wußten Sie schon, . . .
. . . daß ein Konstrukteur ein Mann ist, der sehr viel über sehr wenig weiß, und der immer mehr über immer weniger weiß, bis er schließlich alles über nichts weiß. Ein Verkäufer hingegen ist ein Mann, der sehr wenig über sehr viel weiß und der immer weniger über immer mehr weiß, bis er praktisch gar nichts mehr über alles weiß.

Übrigens . . .
. . . ist Tatsache, daß der RC-Car Fahrer von heute mit RC-Cars von morgen, auf Rennstrecken von gestern fahren muß.

Der gute Tip
Sollte Ihr RC-Car während der Fahrt anfangen zu stottern, halten Sie an und überprüfen die Kerze. Vielleicht ist sie vom Fahrtwind ausgeblasen worden.

Druckfehler

Wenn Sie einen Druckfehler finden, bitte bedenken Sie, daß er beabsichtigt war. Unser Blatt bringt für jeden etwas, denn es gibt immer Leute, die nach Fehlern suchen.

(Aus einer finnischen Tageszeitung)

DAS INTERVIEW

Bernd B. Müller-Zülpich interviewte RC-Car Konstrukteur Franz Bervosabatton

Müller-Zülpich: Herr Bervosabatton, Sie gelten als einer . . .

Bervosabatton: *Ich gelte nicht, ich bin!*

Müller-Zülpich: Gut, gehen wir davon aus, daß Sie einer der bekanntesten . . .

Bervosabatton: *Der bekannteste, bitte schön!*

Müller-Zülpich: Wie Sie wollen, ich meinte ja nur . . .

Bervosabatton: *Was Sie meinen ist uninteressant. Für mich gelten nur Tatsachen. Tatsache zum Beispiel ist, daß Sie noch immer keine vernünftige Frage gestellt haben.*

Müller-Zülpich: Also schön – was halten Sie von dem neuen . . .

Bervosabatton: *Nichts. Das habe ich aber schon immer gesagt.*

Müller-Zülpich: Aber Sie wissen doch gar nicht . . .

Bervosabatton: *Ich weiß alles.*

Müller-Zülpich: Ihr neues Fahrzeug hat . . .

Bervosabatton: *Na hören Sie mal, woher wollen Sie das wissen?*

Müller-Zülpich: Angeblich . . .

Bervosabatton: *Das ist Verleumdung.*

Müller-Zülpich: Na gut – hat Ihr neues . . .

Bervosabatton: *Richtig. Es hat 4 Räder, 2 vorne und 2 hinten.*

Müller-Zülpich: Ach, das ist aber interessant, und ich dachte . . .

Bervosabatton: *Was Sie dachten interessiert niemanden.*

Müller-Zülpich: Ist ja egal – also, das Fahrzeug.

Bervosabatton: *Wenn Ihnen das Fahrzeug egal ist, warum fragen Sie dann überhaupt?*

Müller-Zülpich: Ja, aber ich wollte doch nur wissen . . .

Bervosabatton: *Ich auch. Stellen Sie doch endlich einmal eine konkrete Frage.*

Müller-Zülpich: Wie verhält sich Ihr neues . . .

Bervosabatton: *Es fährt.*

Müller-Zülpich: Wie bitte?

Bervosabatton: *Na sehen Sie, das war die erste komplette Frage, die Sie gestellt haben. Es geht doch, Sie müssen nur kurz und präzise fragen. Aber um auf Ihre Frage zurückzukommen, mein neues Fahrzeug fährt, natürlich nur, wenn der Fahrer es will, dafür ist es ja schließlich gebaut worden. Außerdem kann man noch, aber das wissen Sie ja wahrscheinlich, und zusätzlich besteht die Möglichkeit, natürlich nur, wenn der Fahrer es will, aber das durfte man von meinen Fahrzeugen schon immer erwarten.*

Müller-Zülpich: Und die Konkurrenz?

Bervosabatton: *Die Kopieren doch nur bei mir. Stellen Sie sich vor, die haben auch schon 4 Räder. Aber das nützt denen gar nichts, denn die kennen die richtige Anordnung nicht.*

Müller-Zülpich: Und Sie?

Bervosabatton: *Natürlich, aber ich werde mich hüten, darüber etwas zu sagen, nur soviel: alle 4 Räder müssen die Fahrbahn berühren. Genial, was?*

Müller-Zülpich: Das kommt mir aber irgendwie bekannt vor.

Bervosabatton: *Kann gar nicht. Das ist von mir ganz neu entwickelt worden.*

Müller-Zülpich: Herr Bervosabatton, ich bedanke mich für dieses uninformative Gespräch.

Bervosabatton: *Aber bitte, ich habe nur versucht, meine Antwort dem Niveau dieser Zeitschrift anzupassen.*

Müller-Zülpich: ?

robbe Startbox

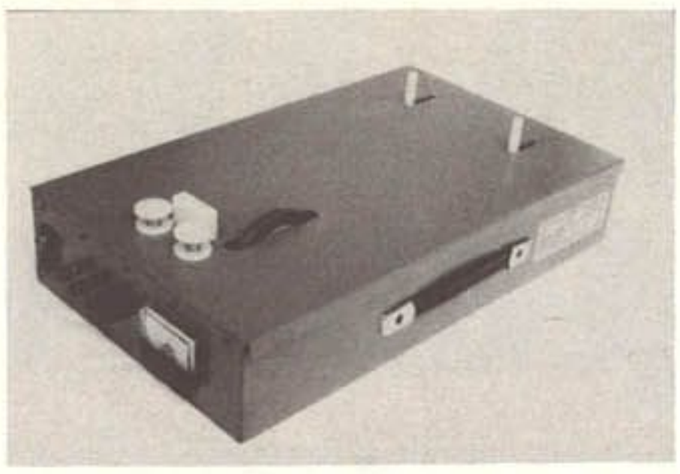
Im robbe Montagekasten sind alle erforderlichen Teile, die zum Bau einer Startbox für RC-Cars mit Verbrennungsmotorantrieb erforderlich sind, enthalten. Die Bauteile sind so weit vorgearbeitet, daß sich die Montage auf Zusammenschrauben der einzelnen Komponenten beschränkt. Bohr- oder Feilarbeiten sind nicht erforderlich.

Auch für die Verdrahtung sind alle Teile enthalten, einschließlich eines übersichtlichen Schaltplanes. Die beiden aus Stahlblech hergestellten Gehäuseteile sind fertig gebogen, mit allen erforderlichen Bohrungen und Aussparungen versehen, und innen und außen mit Hammerschlaglack lackiert. Der Deckel läßt sich ganz öffnen, so daß der gesamte Innenraum zugänglich ist. Ein quer eingeschweißtes Blech verhindert, daß ein eingebauter Startakku oder mitgeführtes Werkzeug verrutschen kann. Ein an der Längsseite angebrachter Tragegriff erleichtert den Transport der Startbox.

Zur Stromversorgung des Startermotors sind Anschlußbuchsen für eine 12 V Stromquelle und ein Hauptschalter an der Stirnseite montiert. Zum Einschalten des Motors dient eine Druckschaltung.

Zwei verschiebbare Anschlagbolzen im Deckel arretieren den RC-Car beim Startvorgang. Je nach Einstellung des Abstands zur Starterscheibe können RC-Cars unterschiedlicher Länge aufgesetzt werden.

Zur Stromversorgung der Glühkerze kann entweder ein Anlaßakku, der an die ebenfalls eingebauten Buchsen angeschlossen wird, oder ein robbe-Glowmax eingebaut werden.



Man kann die Startbox wahlweise mit oder ohne Motor kaufen.

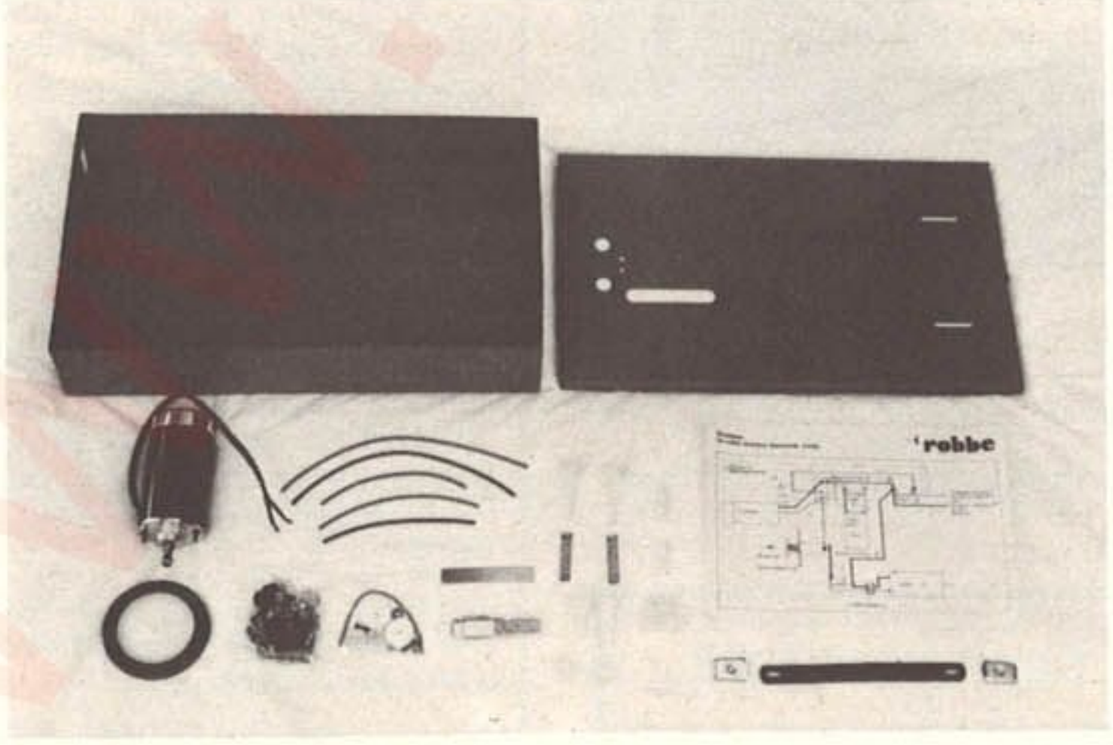
Praxis

Getestet wurde die Startbox mit robbe-Motor, als Stromversorgung diente eine 12 Volt Autobatterie, und für die Glühkerze ein normaler Anlaßakku. Einziges Extra war ein Amperemeter, mit dem man den Glühvorgang in der Kerze kontrollieren kann.

Bedenken gegen den Startermotor und der Kunststoffstarterscheibe wurden zerstreut, nachdem zwei ST-Motoren auf der Startbox eingelaufen wurden, ohne das Motor oder Scheibe den Dienst quittierten. Der Verschleiß der Scheibe war dabei sogar ausgesprochen gering, und über das Durchzugsverhalten des Motors konnte man nur angenehm überrascht sein.

Im Dauerbetrieb hat sich die sehr handliche und leicht zu transportierende Box bis jetzt sehr gut bewährt. Einzigen Anlaß zur Kritik gab der Druckschalter, die sogenannte „Einschaltautomatik". Diese ist etwas labil aufgebaut, und es kann vorkommen, daß entweder Dauerkontakt oder kein Kontakt entsteht. Der Fehler ist allerdings dann mit wenigen Handgriffen zu beheben.

Unverbindlich empfohlene Preise:
Startbox mit Motor DM 279.–
Startbox ohne Motor DM 169.–
Erhältlich im Fachhandel



TIP

Der sichere Rammer

Im allgemeinen wird die Meinung vertreten, je mehr ein Rammer unter der Karosserie herausragt, desto besser schützt er diese auch. Jedoch soll der Rammer in erster Linie dem Schutz Dritter im Falle eines Unfalls, also Zuschauern, Helfern etc. dienen.

Dieser Effekt wird bei vorstehenden Rammern nicht erreicht, eher das Gegenteil, die Gefährdung Dritter, ist der Fall. Aber auch ein Schutz der Karosserie wird nicht erreicht, denn meist fährt man bei Karambolagen mit dem Rammer unter das Hindernis (RC-Car, Holzbande), wodurch die Wucht des Aufpralls durch die Karosserie aufgefangen werden muß. Daß diese dabei arg in Mitleidenschaft gezogen wird, dürfte klar sein.

Fertigt man den Rammer nun so, daß die Karosserie ihn überlappt, so trifft zwar bei einem Aufprall zuerst die Karosserie das Hindernis, wird aber sofort durch den Rammer unterstützt, wodurch dieser die Wucht des Aufpralls aufnimmt.

Dadurch erreicht man zwei Ziele; zum Einen wird die Karosserie wirkungsvoll geschützt, zum Anderen wird die Gefährdung Dritter stark vermindert. Dieser Effekt kann zusätzlich verbessert werden, wenn der Rammer mittig vorne in einem leichten Bogen ausgenommen wird. Also die äußeren Kanten (besser Rundungen) liegen der Karosse an, während der mittlere Teil des Rammers ca. 5 – 10 mm Luft zur Karosserie aufweist. Erfahrenswerte zeigen, daß dadurch der Schutz für die Karosserie nicht eingeschränkt wird.

Wünschenswert wäre hier sicherlich eine entsprechende DMC-Vorschrift, an die sich dann sicherlich eine „Homologationsliste" für Rammermaterialien anschlösse.

Jeder verantwortungsbewußte RC-Car Fahrer sollte daran interessiert sein, eine Gefährdung Dritter so gering, wie nur irgend möglich zu halten, denn unter diesen Voraussetzungen wird auch die Schadensregulierung durch Versicherungen bedeutend unproblematischer.

K.-P. T.

Das bringt RC-CAR RACING im nächsten Heft:
(Heft 4/82 erscheint Anfang Oktober)

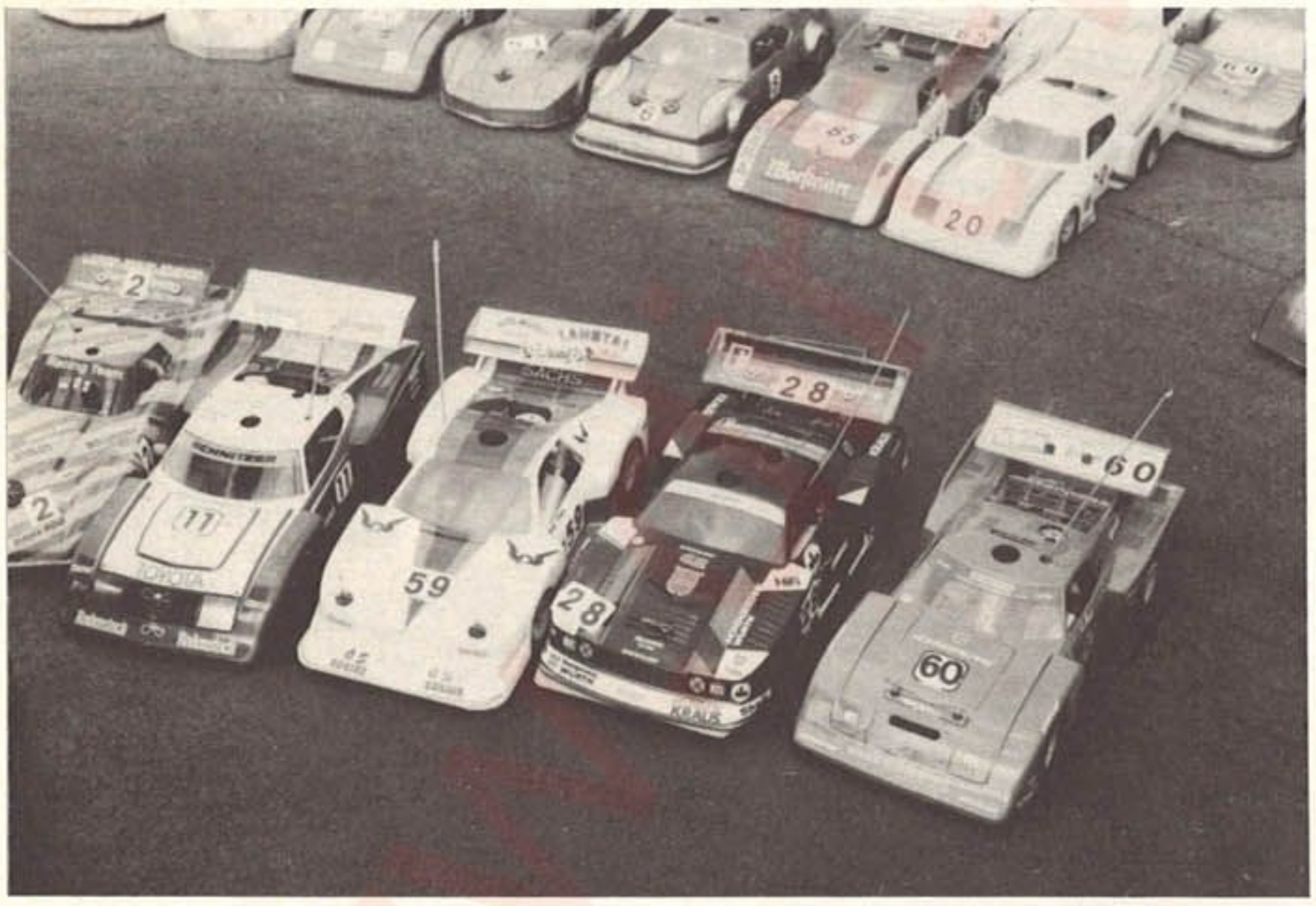
Rennsport:

Igualada (Spanien), 7./8. August:
Formel und Sport Europameisterschaft

Duisburg-Walsum, 21./22. August:
Tourenwagen-Europameisterschaft

Hof, 14./15. August:
5. A-Lauf zur Deutschen Meisterschaft

Wiesbaden, 4./5. September:
6. A-Lauf zur Deutschen Meisterschaft



Tourenwagen im Blickpunkt

Anzeigenschluß für Heft 4/82: 7. September 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.

Formula
rc-car racing tyre

Ein Paar dieser Super-Reifen können Sie kostenlos erhalten.
Als Dankeschön für einen neuen Abonnenten.

ABONNEMENT – BESTELLKARTE

Bitte liefern Sie mir rc-car racing vom nächsterreichbaren Heft an. (Abo-Preis für 6 Hefte DM 30,– einschl. MwSt. und Versandkosten)

Meine Personalien: (Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstabe)

Nachname/Vorname

Straße/Nr.

PLZ Wohnort

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug.

(Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements)

Konto-Nr.: BLZ

Name und Ort der Bank:

☐ durch Rechnung. (Bitte kein Geld einsenden, sondern Rechnung abwarten)

Datum/Ort/Unterschrift

RC-CAR RACING TAUBENSTR. 65 4130 MOERS 1

GUTSCHEIN

Ich bin Abonnent von rc-car racing und habe o. g. neuen Abonnenten, der noch nicht Bezieher von rc-car racing war, vermittelt. Bitte senden Sie mir kostenlos ein Paar Formula-Reifen.

Name

Datum/Unterschrift

Straße/Nr.

PLZ Ort

(Die Lieferung erfolgt nach Eingang der Abonnementbebühren)

BESTELLSCHEIN

Bitte schicken Sie mir:

☐☐ Paar Formula-Reifen
(Das Paar zu DM 19,50, ab 5 Paar DM 18,00)

☐☐ Stück rc-car racing Aufkleber, groß
(Das Stück zu DM 2,00)

☐☐ Stück rc-car racing Aufkleber, klein
(Das Stück zu DM 2,00)

☐ Ich zahler per Nachnahme mit Gebühren

☐ Ich füge einen Scheck bei im Werte der Bestellung

Name:

Str. Nr.:

PLZ Ort:

Taubenstraße 65 4130 Moers 1

DMC
DEUTSCHER MINICAR CLUB E.V.

Ausrichter: MAC Walsum e. V. Tel. 0203/482200

MINICAR RENNEN

1. Europa-Meisterschaft Tourenwagen

Duisburg-Walsum

Haindl · Ring · Grafenstraße

21.-22. Aug. 1982

Training: 16.-20. Aug. 1982
9°°-18°° Uhr

Rennen: 21. und 22. Aug. 1982
ab 9°° Uhr

HESIDRUCK
Fabrik für Siebdruckartikel

Serpent

robbe

Aktiv für die Interessen der Aktiven

MANTUA MODEL ITALY

rc-car racing
fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer

Graupner

parma INTERNATIONAL INC.

CARLSSON

SIMPROP ELECTRONIC

Spot The winner with TWINN-K INC.

MEMO

webra