

rc-car. racing

HEFT 4

Oktober 1982 · 1. Jahrgang

DM 5,—

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



**Rennberichte: DM Hof und Wiesbaden
Europameisterschaften Formel, Sport und Tourenwagen**

MODELLBAU-FACHGESCHÄFTE STELLEN SICH VOR

BAD REICHENHALL

SCHMIDT R/C CAR RACING
Modellbaufachgeschäft
Bahnhofstraße 31 · Telefon (0 86 51) 38 44
R/C Car-Schnellversandkatalog gegen 3.- DM in Briefmarken
Mehrwertsteuer-Rückvergütung für Österreicher

BIELEFELD

BASTEL-OTTO
RC-CAR-HALLE BIELEFELD
4800 Bielefeld 1; Heeper Str. 251; Telefon 0521/3 14 82

BOCHUM

+++ **Modellbau Sawatzki** +++
+++ K/B +++ Associated +++ Parma +++
+++ BlackFire +++ Serpent +++ Versand +++
+++ 4630 Bochum +++
+++ **Werner Hellweg 522** +++
+++ **Telefon 02 34/26 57 87** +++

FRIEDRICHSDORF



RC CAR'S
Friedrichsdorf
06172/78743

HAMBURG

RC Modellbaustudio Behrens
Hamburger Str. 116d · Hamburg 76 · Tel. 294867
Nähe U-Bahn, Hamburger Straße

Wir führen Schiffs-, Auto-, Flugmodelle, umfangreiches Zubehörprogramm und Fernsteuerungen sowie vieles mehr von fast allen bekannten und weniger bekannten Herstellern. – Dem ungeübten Modellbauer und Bastler wird mit Rat und Tat geholfen.

Besuchen Sie uns!

HERFORD

BASTEL-OTTO
RC-CAR-HALLE BIELEFELD
4900 Herford; Goebenstr. 22; Telefon 05221/5 53 95

MÜNCHEN



MODELLBAU-BEDARF
ERNST ZIMMERMANN
8000 München 40
Riesenfeldstraße 16
Tel. 089/35 67 36

NEUNKIRCHEN/SAAR



LISMANN

H. H. Lismann GmbH
Modellbau-Elektronik
Bahnhofstraße 10 – 6680 Neunkirchen/Saar
Telefon 06821 / 2 1225
RC-Car-Abteilung, eigene Werkstatt,
Ersatzteile-Schnelldienst.

OFFENBACH



Chaos-Car-Laden
R/C-Cars + Zubehör
Mittelseestraße 36
6050 Offenbach am Main
Tel.: (06 11) 8823 15

OSNABRÜCK

BASTEL-OTTO
RC-CAR-HALLE BIELEFELD
4500 Osnabrück; Iburger Str. 41; Telefon 0541/58 75 49

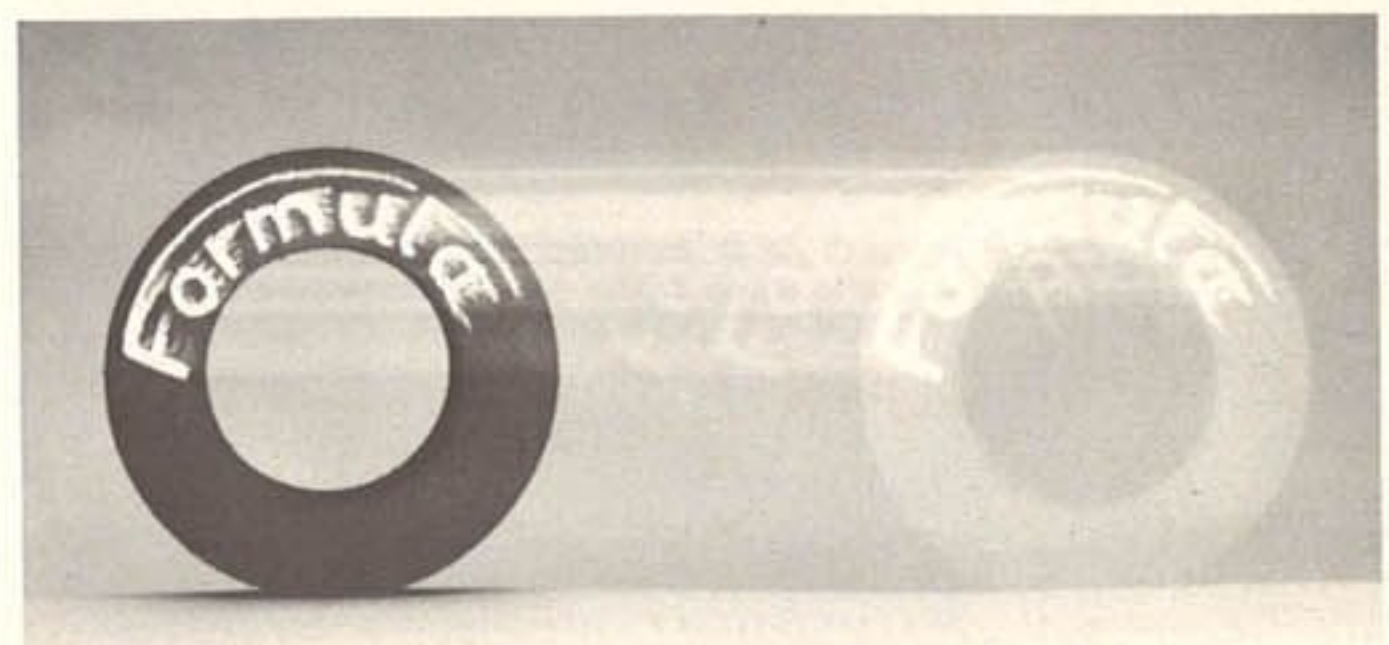
SPENGE



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

Wir suchen
Ständige Mitarbeiter
für die Rennberichterstattung
Interessenten bitte schriftlich melden bei:
rc-car racing · Taubenstr. 65 · 4130 Moers 1

Formula
rc-car racing tyre



Der neue 1/8 Super-Heck-Reifen ist
jetzt auch im Fachhandel erhältlich!
Fragen Sie Ihren rc-car racing Fachhändler.

Rennsport

Europameisterschaft Tourenwagen	6
Europameisterschaft Formel und Sport	12
5. Lauf DM A-Fahrer Hof	18
6. Lauf DM A-Fahrer Wiesbaden	20
5. Lauf C ₁ Nord/West	25

Test & Technik

PB Alpha 82	27
K & B 3,5 R/C Car Engine	36

Magazin

Maurizio Casal: Neuheiten und Notizen	16
---	----

Verschiedenes

Fachgeschäfte	2
DMC-Förderkreis	26
Eisrennen	32
Wettbewerb: Foto des Jahres	33
Leserumfrage	33
Vereinsmitteilungen	34
Sprint-Duell	35
Sonderzubehör	35
Vorschau	38
Impressum	38

Tabellen

Endstand EM Tourenwagen 1982	11
Endstand EM Formel und Sport 1982	15
5. Lauf DM A	22
6. Lauf DM A	22
DM A-Fahrer Endstand	23
DM A-Fahrer Verbundwertung	24

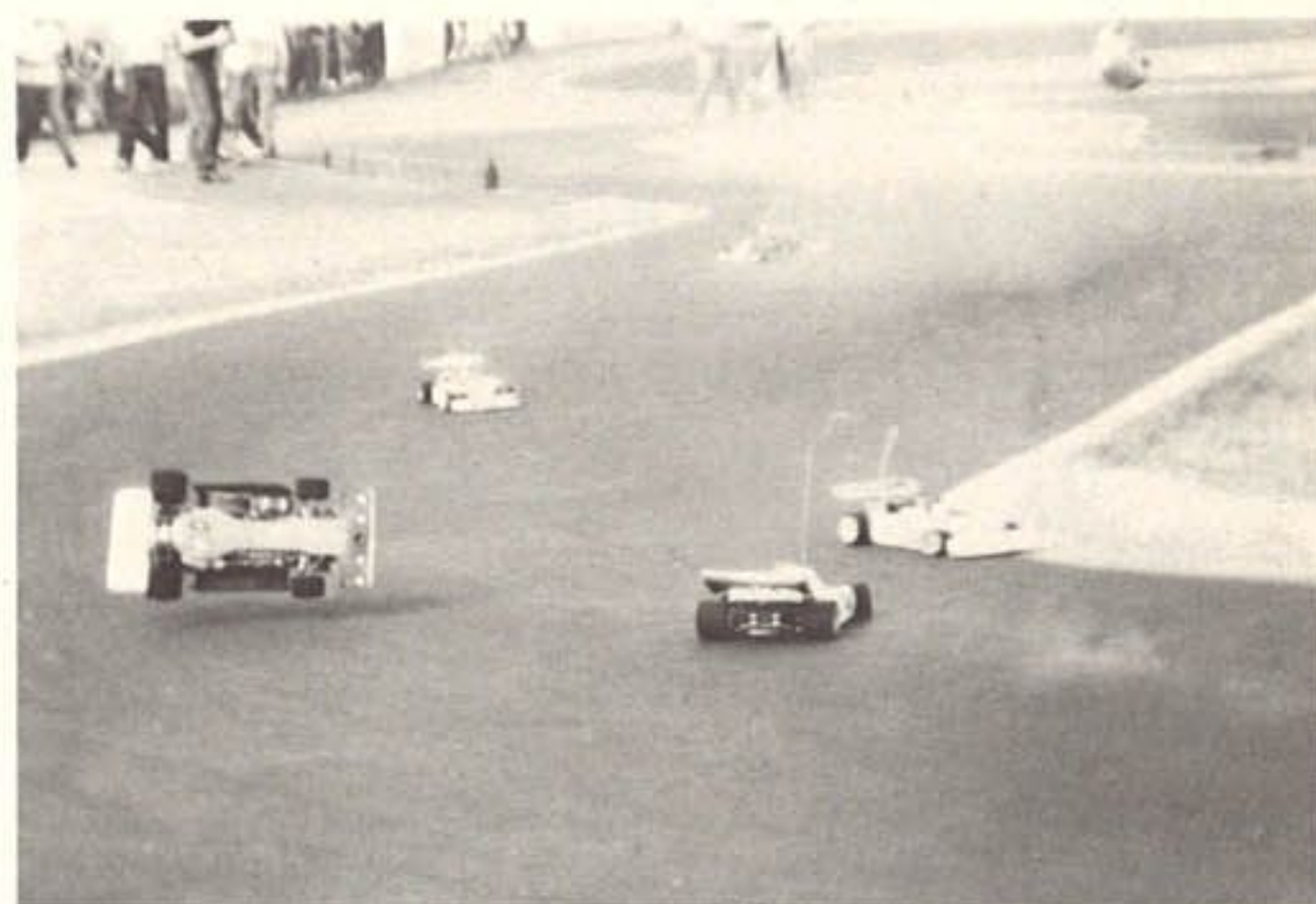
Titelbild:
PB Alpha 82

Fotografiert von Klaus-Dieter Nowack



Jeder Teilnehmer der EM-TW erhielt eine Erinnerungsmedaille

Seite 6



Die A-Fahrer gingen wieder zur Sache

Seite 18

QUATTRO
INDEPENDENT SUSPENSION

Einen



müßte man haben...

Dann könnte man:

vielleicht auch mal „**Europameister**“ der Klasse Tourenwagen werden, wie Michael Mielke (16) aus Altena in diesem Jahr; (siehe Bild)

- oder „**Deutscher Meister**“ der Klasse Tourenwagen 1982, wie Stefan Kaser aus Tönisvorst;
- oder einige Deutsche Meisterschaftsläufe gewinnen, wie Jürgen Bähr aus Hockenheim, Klaus Höschen aus Essen,
- oder Peter Knebel aus Berlin, oder Uwe Lachmann aus Bielefeld;
- oder die vielen siegreichen B + C-Fahrer;
- oder wie Pieter Bervoets aus Haarlem, den Erfinder des Super-„Quattros“, der den Robbe-Pokal gewann, in Duisburg;
- oder die vielen ungenannten, die uns ihre Siege nicht mitteilen wollen!
- oder Sie besorgen sich einen, vielleicht zu Weihnachten '82, beim guten Fachhändler. Wir sagen Ihnen wo's welche gibt, rufen Sie uns einfach an!

**Serpent-Quattro – ein Name geht um die Welt!
In über 55 Ländern gibt's ihn schon zu kaufen!**

Einzelradgefederter Wettbewerbswagen mit faszinierender Technik:

- Doppelter Ketten-Zahnradantrieb über Halbwellen und Querlenkern hinten
- Dreieckslenker vorn
- einstellbare progressive Federwege und Wegbegrenzung
- einstellbare Vorderachsschenkelneigung für verschiedene Bodenhaftung
- Stoßdämpfer nachrüstbar, sowie das neue 2-Gang Automatic-Getriebe!

Prospekt und Preisliste erhalten Sie gegen 3,— DM in Briefmarken

Für Deutschland:

Neu im Programm: Gemini SLX der Hallenspezi... von Phil Greeno!

Fragen Sie Ihren Fachhändler nach GEMINI . . .

Ihr Serpent-Modell-Import Deutschland

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



1. ZEHNENFAHREN-
EUROPA-
MEISTERSCHAFT
1981
DULSKHORN + KILSCH

2. Platz
DEUTSCHE
MEISTERSCHAFT
1982
Formel

1. Platz
DEUTSCHE
MEISTERSCHAFT
1982
Jugend

Serpent
QUATTRO

SERPENT
INDY

Europameisterschaft für Verbrennercars 1:8 Klasse Tourenwagen

21./22. August Duisburg-Walsum/Deutschland



Foto: Nowack

Volles Haus in Walsum. Insgesamt kamen ca. 3000 (!) Zuschauer

Auf der in Deutschland wohl schon gut bekannten permanenten Rennstrecke des MAC Walsum fand am 21./22. August dieses Jahres das in der Bundesrepublik wohl bisher größte Minicar-Spektakel statt. Im Ausland war man ja etwas skeptisch nach der fast verpatzten Europameisterschaft in Nürnberg. Doch spätestens mit der Vergabe dieser EM nach Deutschland war wohl alles wieder vergessen, was damals schiefging.

Veranstalter war der DMC und Ausrichter der MAC Walsum. Diese Zusammenarbeit sollte sich dann auch als äußerst fruchtbar erweisen. Noch ein weiterer Punkt sollte an dieser Stelle schon erwähnt werden. Dies ist der vom DMC ins Leben gerufene Förderkreis. Das von den 13 Mitgliedsfirmen eingezahlte Geld fand bisher wohl sehr gute Verwendung. So kaufte man eine phantastische Computer-Rundenzählanlage, die bei dieser Veranstaltung erstmalig mit großem Erfolg eingesetzt wurde. Aber auch Plakate, Eintrittskarten und Erinne-

rungsmedaillen wurden vom Geld dieser Förderkreismitglieder gekauft und gaben dieser Veranstaltung so den rechten Rahmen.

Fahrzeuge und Teams

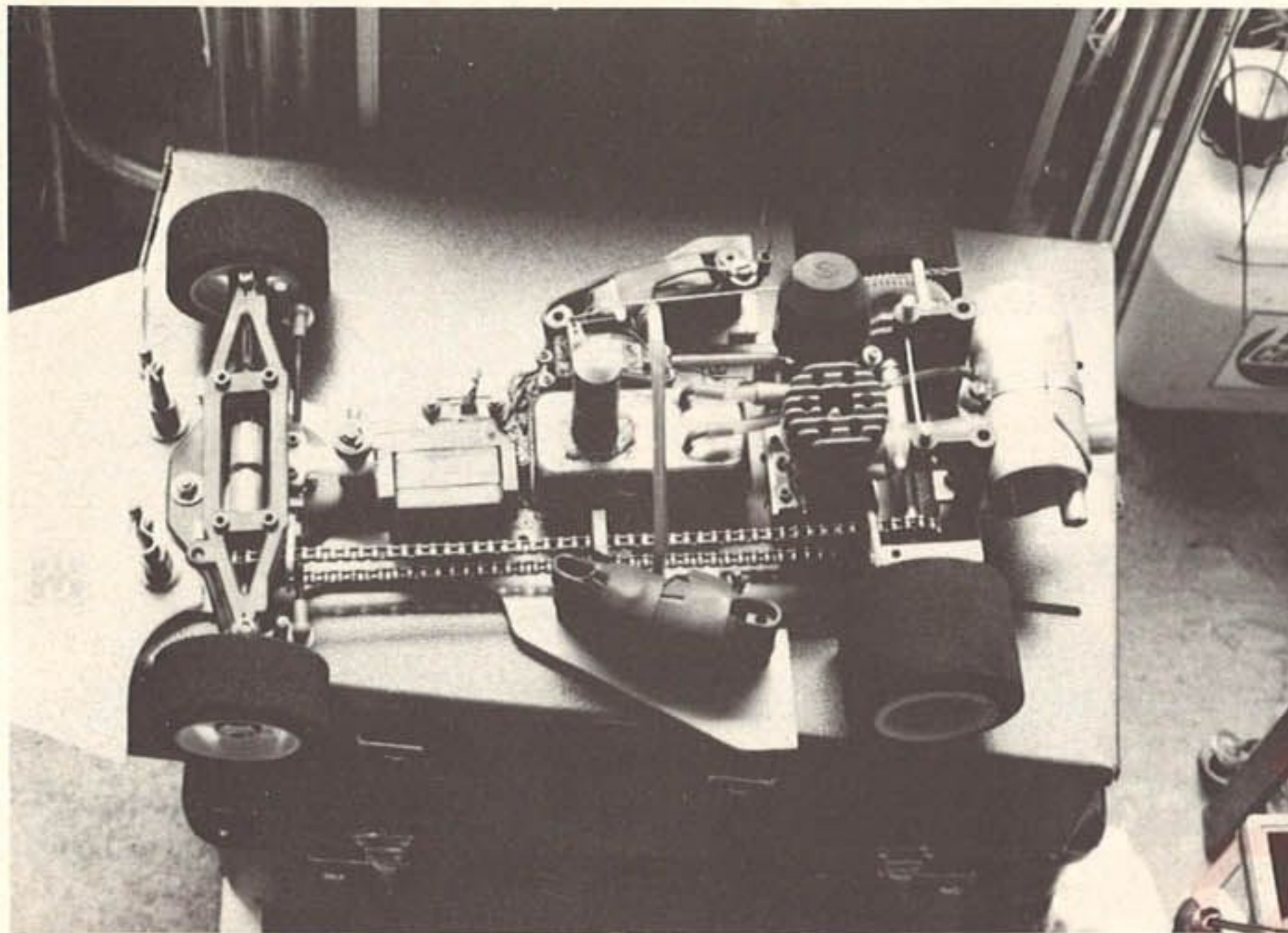
Von Dienstag an war die Strecke zum Training freigegeben, und dies wurde auch von vielen Fahrern genutzt. Das Außengelände der Rennstrecke wurde sofort zum Camping genutzt, so daß eine Rennatmosphäre aufkam, die bei der F1 kaum besser sein kann. Zwar war der zwei Wochen vorher in Spanien gekürte Europameister F/Sp, Giulio Ghersi SG, nicht am Start, aber trotzdem war ein starkes SG-Team angereist. Als weiteres waren die Werksteams von PB England, Mantua Italien, Cipolla Italien, Serpent Holland, Carlson Schweden und Graupner Deutschland gut vertreten.

In den zwei Wochen zwischen diesen beiden Europameisterschaften hat sich nichts Neues ergeben, was Material und Konstruktion angeht. Nur Ron Ton probierte das

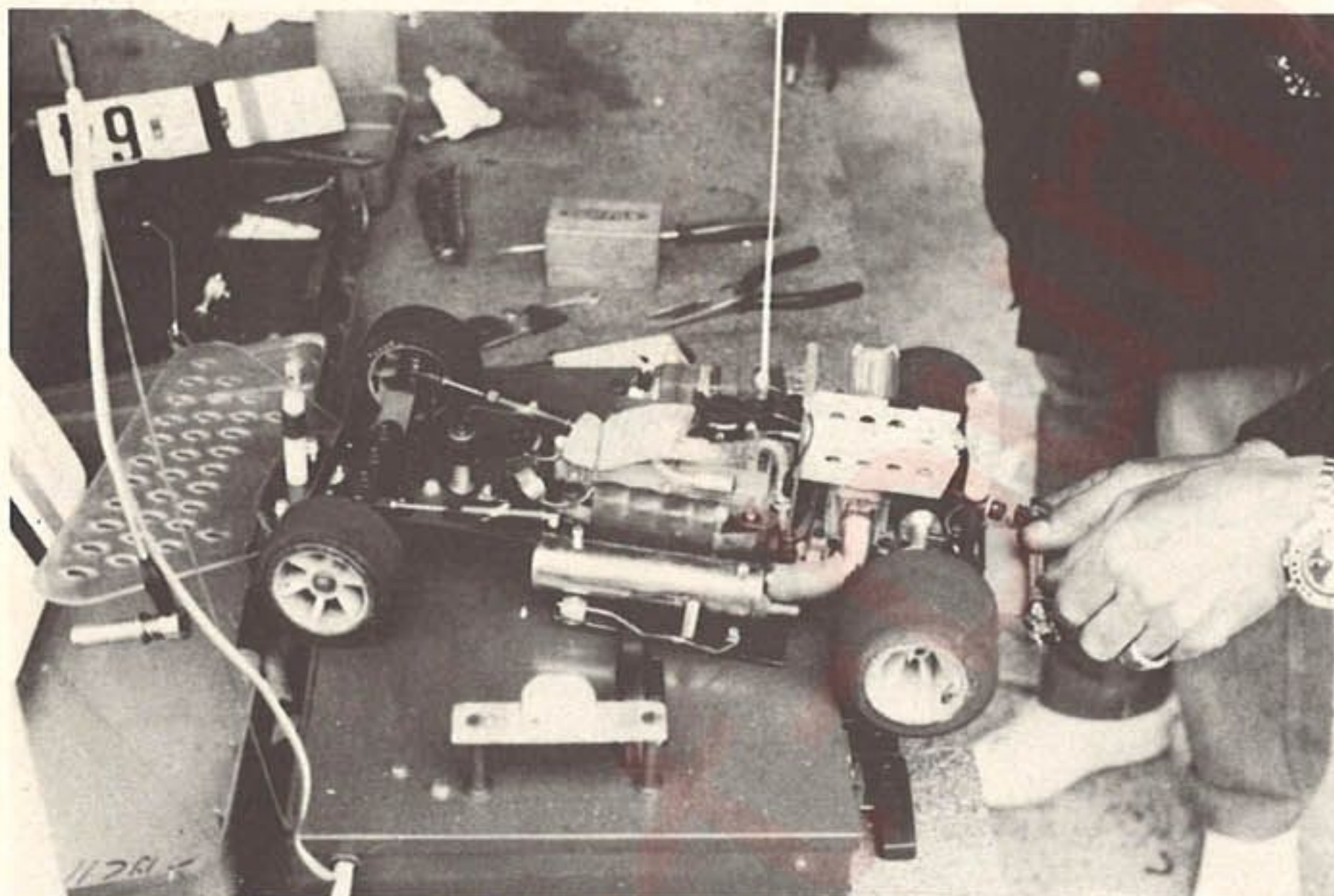
Serpent-Schaltgetriebe erneut aus. Dabei trat erneut das Problem auf, daß es von Runde zu Runde eher schaltete. Nach Auskunft von Pieter Bervoets werden hierzu noch einige verschiedene Materialien getestet, bis das sonst sehr gut konstruierte Getriebe als Zubehör erhältlich sein wird. Von allen Serpent-Werksfahrern (außer Michael Mielke) wurden die ebenfalls als Zubehör erhältlichen Stoßdämpfer eingesetzt. Alle anderen Werksteams hatten ihre in Spanien probierten 2-Gang-Getriebe zu Hause gelassen.

Die SG-Leute setzten wieder die Rennversion des Columbia ein. Bei den SG-Männern fiel mir jedoch auf, daß diese nicht mit dem Aufwand (oder sollen wir sagen, nicht mit der vollen Materialunterstützung) angereist waren. Den sonst üblichen großen Materialaufwand sah man hier nämlich nicht.

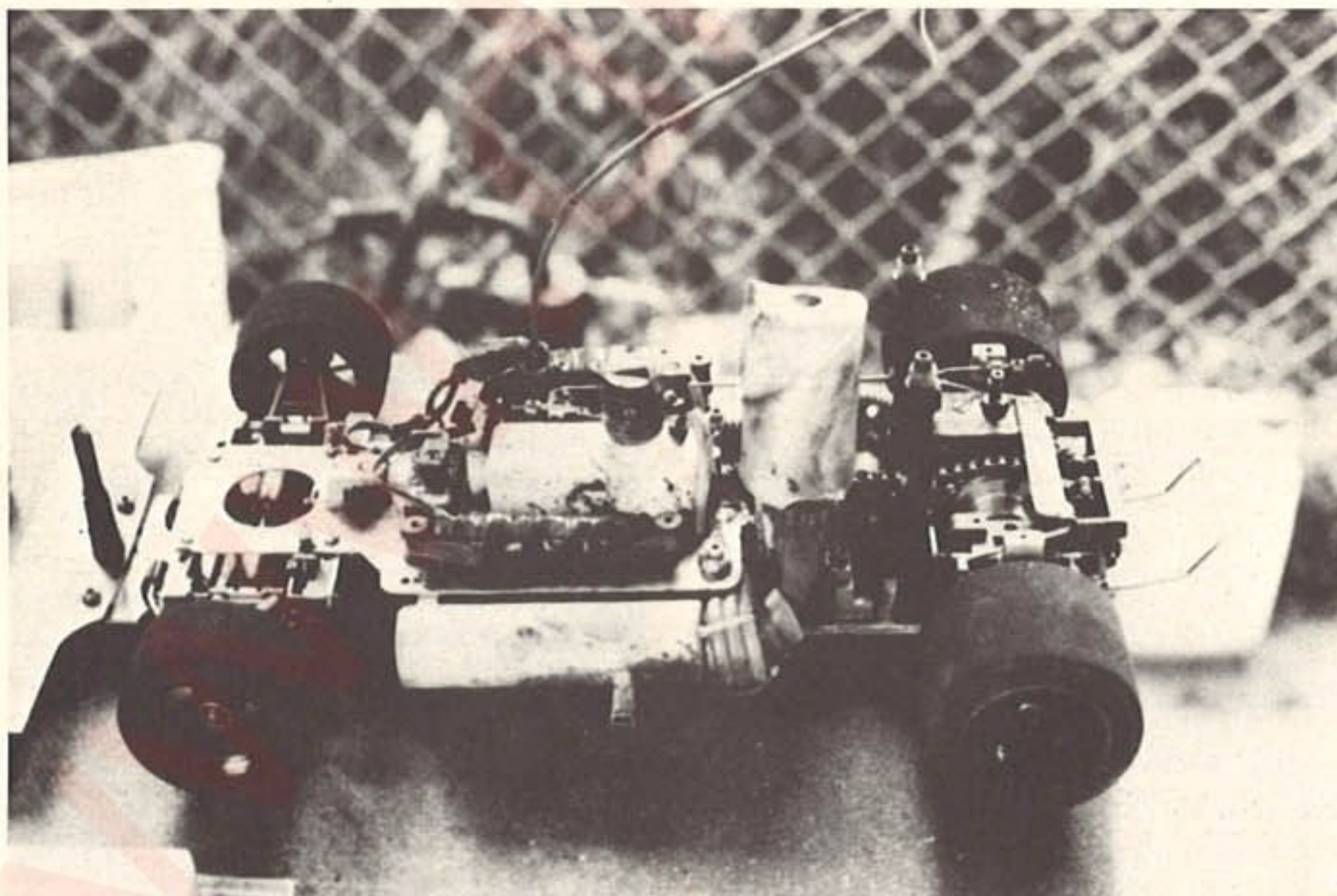
Etwas Neues hatten die SG-Fahrer dann doch noch zu bieten. Das bisher gut gehütete Geheimnis, um die von ihnen gefahrenen Picco's



Yankee: Allradangetrieben



Schraubenschlüssel als Gewichte und mit Nägeln ausgewuchtete Vorderräder



„Optimale“ Motorkühlung

wurde nun preisgegeben. Von außen dem bisherigen Typ identisch, ist er von innen neu aufgebaut. Wesentliches Merkmal ist die geänderte Garnitur. Die Büchse hat einen dickeren, höheren Rand und der Brennraum ist geändert. Bei hohen Temperaturen soll er dadurch standfester werden. Somit soll zu seiner guten Leistung jetzt auch die Zuverlässigkeit gesichert sein.

Training

Die Leistungen bzw. die Rundenzeiten der SG-Fahrer waren trotz Tourenwagenkarosse sehr gut. Schon am Mittwoch auf noch nicht sehr griffiger Bahn wurden Rundenzeiten von 13,9–14,1 gefahren. Somit durften wir also Zeiten erwarten, die den Sportwagen nahe kommen.

Am Donnerstag wurde die Bahn griffiger und von Stunde zu Stunde wurden die Rundenzeiten besser. Pezzino war der erste, der die 12,9 schaffte. Doch auch der Konstrukteur des SG VCSE, Veronasi, der heute für Mantua fährt und konstruiert, war sehr schnell. 12,8/12,9 waren bei ihm nicht selten gefahrene Zeiten.

Doch am schnellsten beendeten die SG-Fahrer das Training. 12,5 Sekunden für eine Runde, so fuhren Orazi und Tadiello. Aus dieser Ecke war also einiges zu erwarten. Deutschlands Spitzenfahrer wie Gröschl, Mielke, Bähr fanden sich erst am Freitag zu einem Trainingstag ein. Bei ihnen konnte man jedoch voraussetzen, daß sie die Walsumer Bahn von einigen vorangegangenen Rennen bestens kannten.

Bähr, Mielke und Höschen, alle auf Serpent, zeigten sich auch gleich in glänzender Form. Sie waren die schnellsten Serpent-Fahrer, sogar schneller als Roni Ton und Pieter Bervoets.

Über das Graupner Team, vertreten durch Gröschl und Raith, konnte man in diesem Jahr schon viel Gutes hören. So waren die beiden auch in Walsum wieder unter den Spitzenfahrern zu erwarten. Mit den neuen OS-Motoren brachten sie den Expert Speed Car zu Höchstleistungen. Es ist sowieso beachtlich, was zumindest Gröschl aus diesem Auto herausholt. Beide sind immerhin die einzigen Fahrer, die mit einem nicht gefederten Auto bei den Einzelradaufgehängten mithalten.

Vorläufe

Am Samstag zum Start des ersten Vorlaufes waren alle bis zum äußersten gespannt. Mit der ersten Vorlaufgruppe wurde der Start noch einmal für alle vorgeführt, damit es keine Mißverständnisse wie in Spanien gab. Auch der Sprecher schaffte es, auf Englisch von zehn herab zu zählen, ohne das die Engländer ihm, wie seinem Kollegen in Spanien, Tafeln mit den Zahlen vorzeigen mußten.

Nach dem ersten Probestart konnte nun richtig gestartet werden. An diesem Samstag, wo nur jeweils drei Vorläufe ca. 5 Minuten gefahren wurden, ging es also darum, die schnellsten 32 Fahrer zu ermitteln, die sich am Sonntag im Viertelfinale wiedertreffen sollten.

Auf der mittlerweile sehr griffigen Strecke konnten von der ersten Gruppe an sofort gute Zeiten gefahren werden. Peter Raschke aus Gruppe 2 qualifizierte sich sodann auch mit 21 Runden, 17,6 Sekunden als erster B-Fahrer für das Viertelfinale. Weitere deutsche B-Fahrer, die sich qualifizieren konnten, waren der Deutsche TW-Meister 1982 Stefan Raser mit 21 Runden, 5,6 Sekunden, sowie Thomas Franke mit 21 Runden, 0,1 Sekunden. Ein C-Fahrer hat es auch geschafft, ins Viertelfinale zu kommen, und zwar Dirk Brocker mit 20 Runden, 0,1 Sekunden. Die A-Fahrer konnten sich bis auf Gregor Reintjes alle für das Viertelfinale qualifizieren.

Tadiello (Italien) Gröschl, Mielke, Höschen (Deutschland) waren die vier schnellsten an diesem Samstag. Nur diese vier Fahrer schafften es, 23 Runden in 5 Minuten zu fahren.

Pieter Bervoets und Ron Ton, sowie auch Rody Roem waren in den Vorläufen wider Erwarten langsam, konnten jedoch mit 21 und 22 Runden ebenfalls auf den Sonntag hoffen. Auf meine Frage an Pieter wie es kommt, daß die ausländischen Serpent-Fahrer schneller sind als er selbst, der als Konstrukteur dieses Rennens sonst auch immer bester Mann bei Serpent war, sagte er: „Ist das nicht die beste Reklame für ein Auto, wenn andere mit dem Wagen schneller sind als ich selbst. So hab' ich mir das gewünscht und so muß es auch sein!“

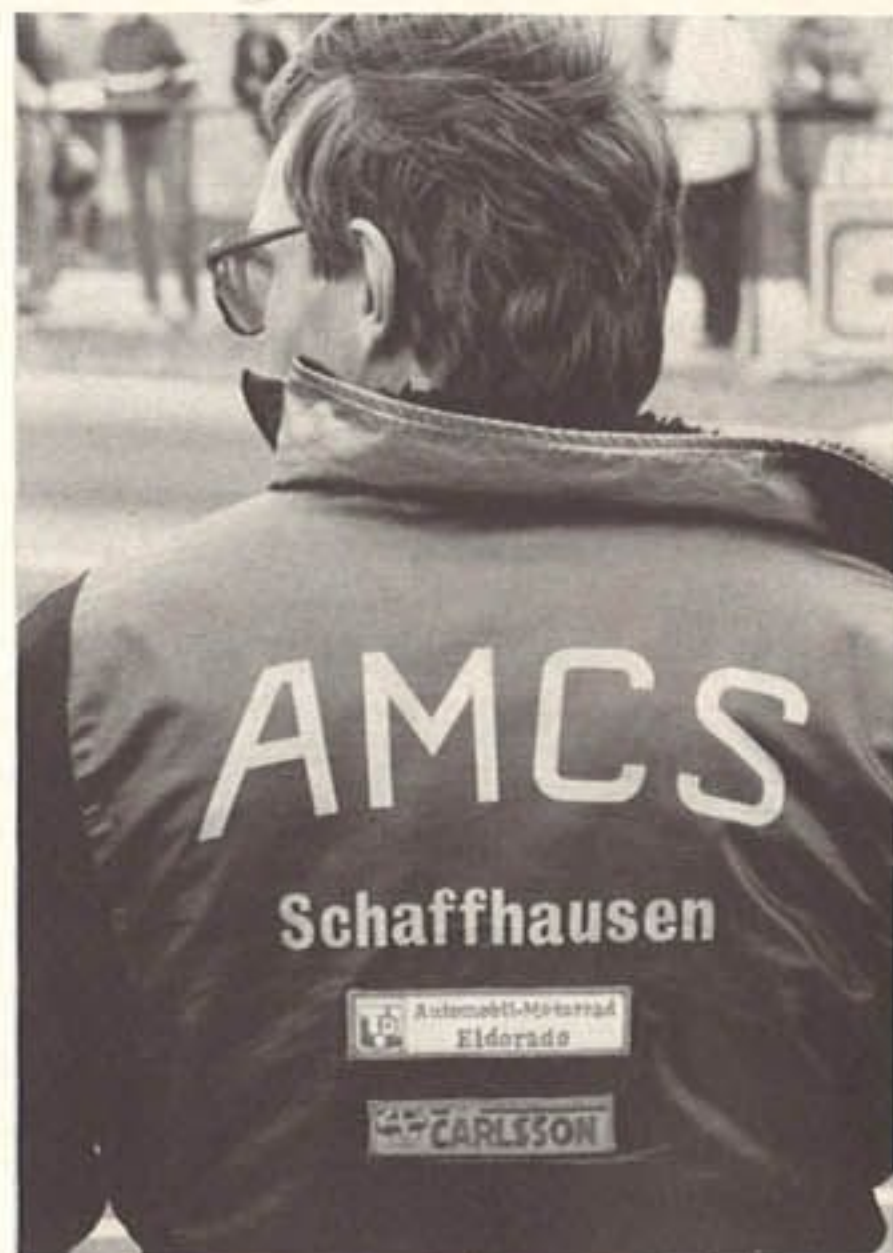
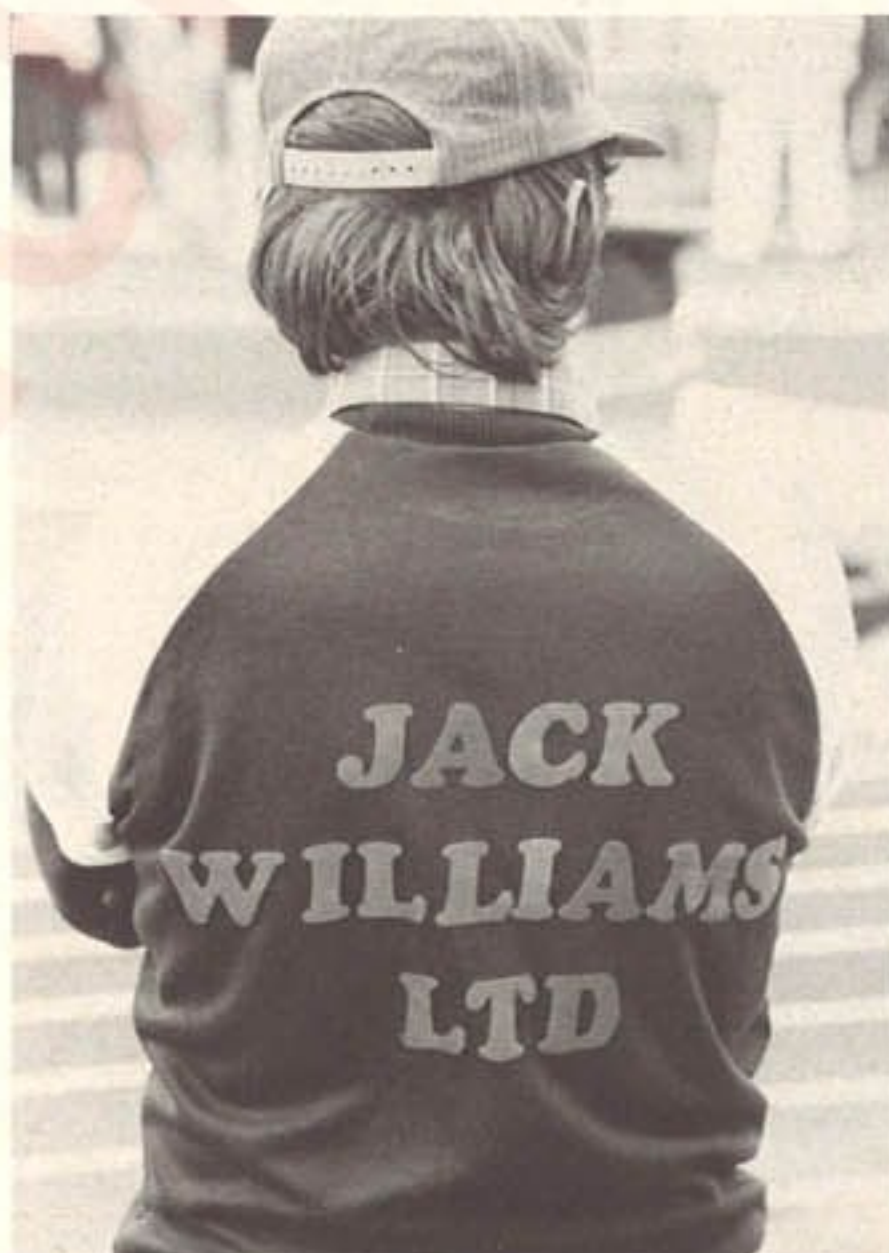
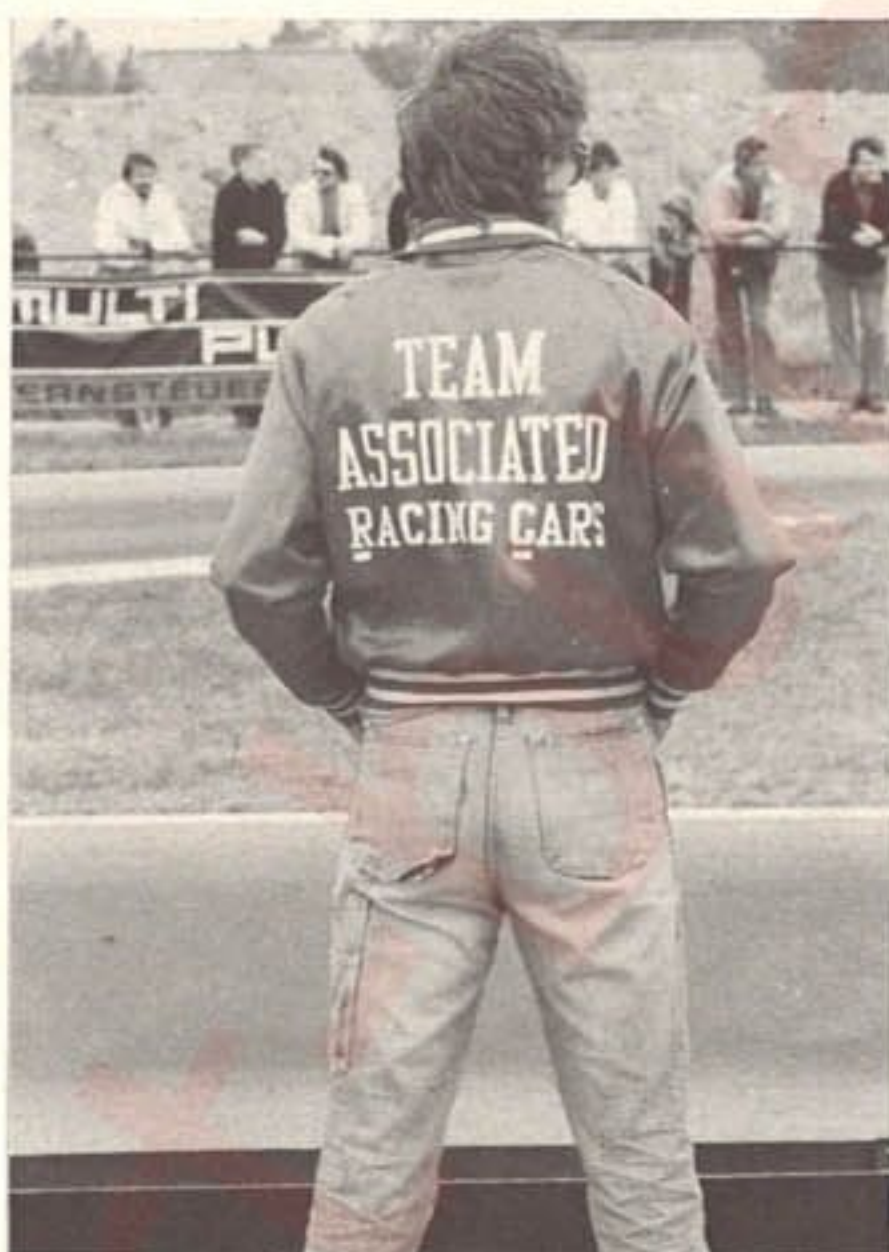
Ein anderer Fahrer, von dem wir im Training viel gutes sahen, ging nun

ganz unter, es war Sergio Veronesi. Mit 20 Runden, 24 Sekunden konnte er Mantua noch nicht einmal im Viertelfinale vertreten. Schade, wenn ich da an seine Zeit bei SG denke... Sein Teamchef Franco Poldi hingegen schaffte es mit 22 Runden in 10,6 Sekunden weiterzukommen.

SG hingegen war mit 4 Fahrern weitergekommen. Neben dem schon erwähnten Tadiello waren es Roberto (Bobo) Bartolomasi, Vitoriano Orazi und Gianfranco Pezzino.

Als einziger italienischer PB-Fahrer schaffte es Roberto Pezzini weiterzukommen.

Ebenfalls mit vier Fahrern waren die





Engländer auf PB weitergekommen. Marley Parrand, Philip Hague, Chris White und Robert (Bob) Errington waren hier die glücklichen, wobei man bei Errington eigentlich mehr als nur 21 Runden erwartet hatte. Also noch ein großer Name, der enttäuschte.

Frankreich war mit zwei Fahrern in die nächste Runde eingezogen. Dafür, daß Frankreich nicht die erste Garnitur schickte, konnten sie damit wohl zufrieden sein. Denis Salle und Petrigue le Stum hatten sich bis hier gut geschlagen.

Als letztes bleibt noch die Schweiz. Auch hier nicht die ganz großen Namen. Rolf Basten, Willi Born, Walter Schudel, Ruedi Pfund waren hier die Landesvertreter für's Viertelfinale.

Nicht zu vergessen Paul Jensen aus Dänemark, dem einzigen aus diesem Land, der es schaffte, über die Vorläufe weiterzukommen.

Aufgeteilt wurden diese 32 Fahrer in 4 Gruppen zu 8 Fahrern, woraus sich dann wieder die 16 Schnellsten für's Halbfinale qualifizierten.

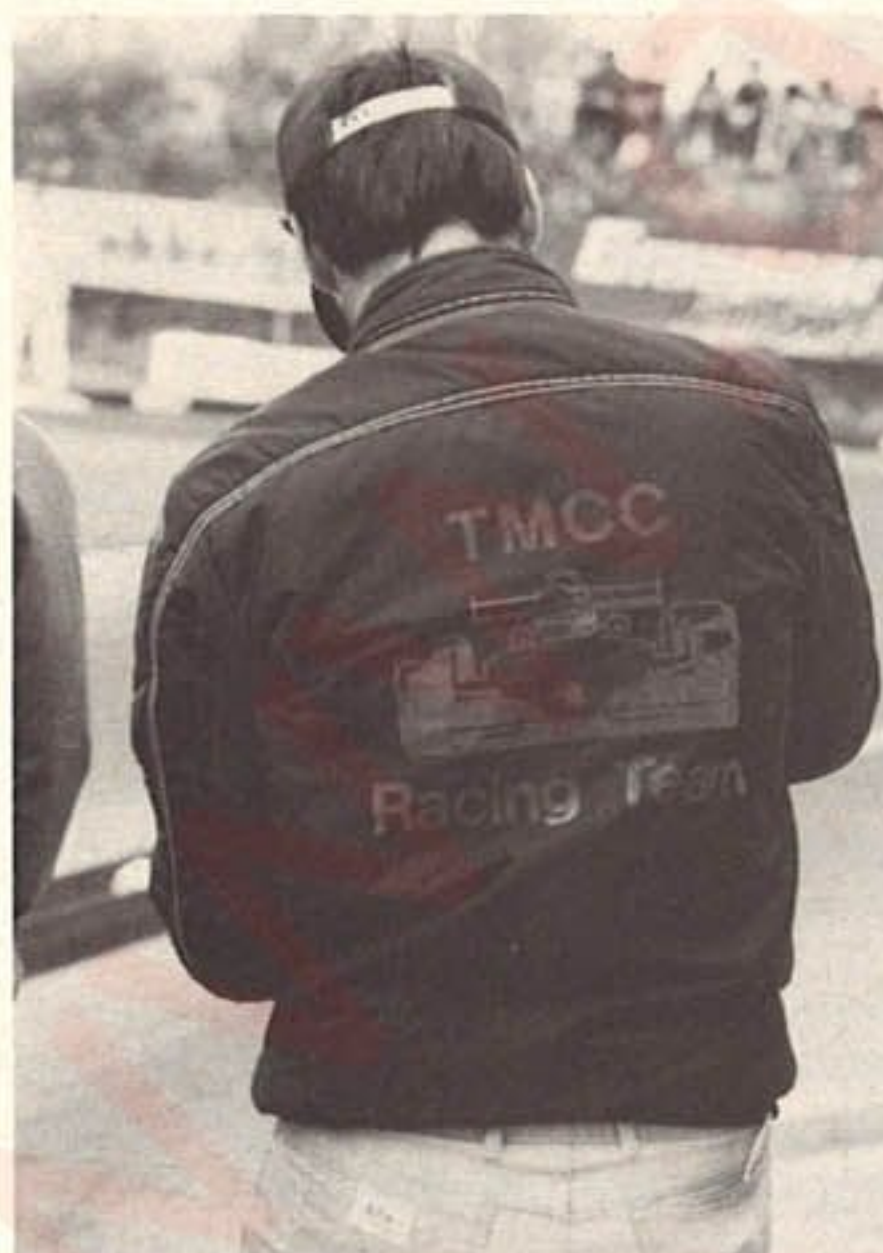
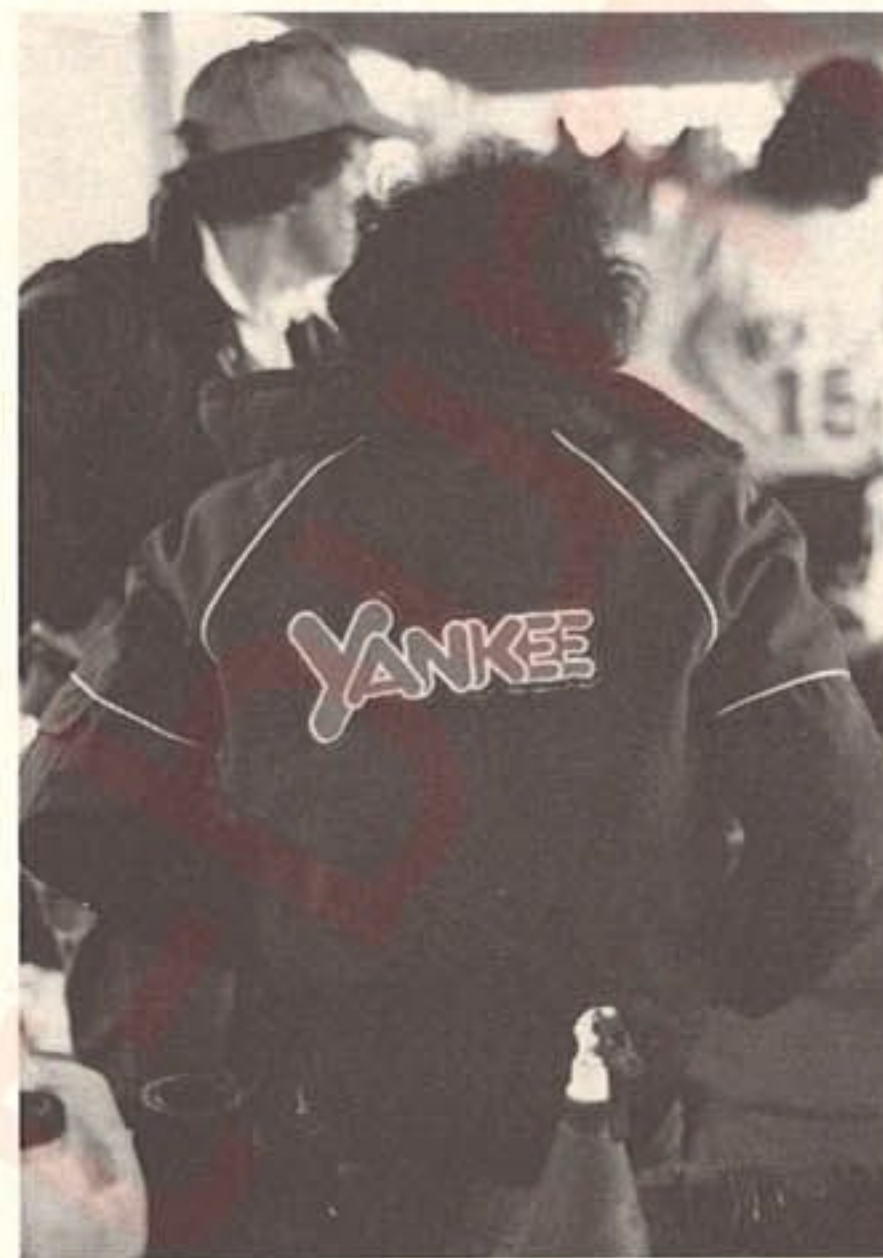
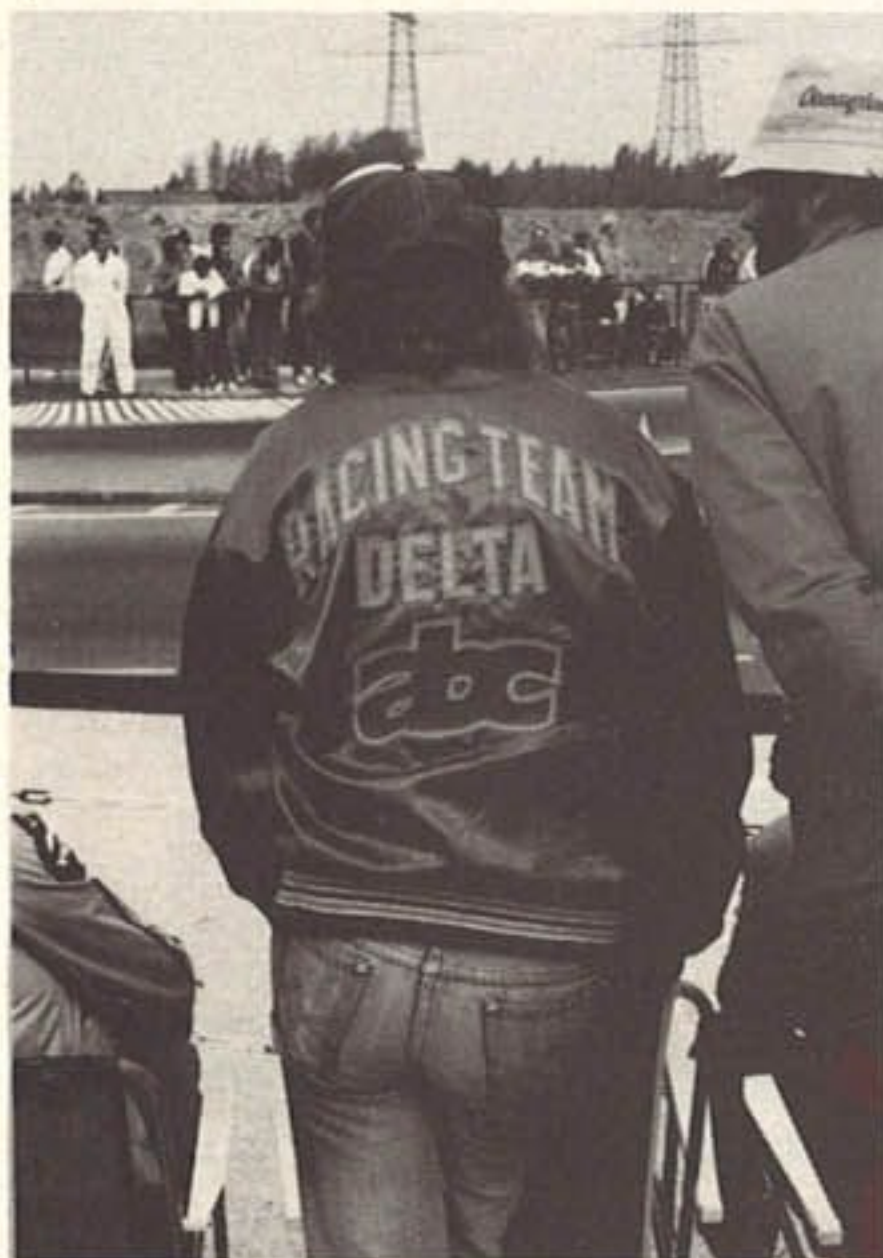
Viertelfinale

Bei relativ gutem Wetter wurde Sonntagvormittag nach einem Pflichttraining das Viertelfinale gestartet.

Mit diesem Austragungsmodus bleibt während des ganzen Viertelfinale ja die Spannung erhalten. So muß jeder Fahrer bis zur letzten Runde sein Bestes geben, denn theoretisch wäre es ja möglich, daß alle acht Fahrer aus einer Gruppe weiterkämen.

Fast wäre dies auch bei den Fahrern der Gruppe zwei eingetreten. Diese Gruppe war zweifelsfrei die schnellste. Sechs Fahrer aus dieser Gruppe kamen ins Halbfinale. Aus Gruppe eins und drei waren je vier Fahrer qualifiziert und aus Gruppe 4 kamen 2 Fahrer weiter.

Bei den Ergebnissen des Viertelfinale können wir einen großen Namen auf der Liste der Gescheiterten sehen, Pieter Bervoets. Er hatte technische Probleme mit seinem Wagen, so daß sich seine Niederlage schon während des Rennens abzeichnete. Ein anderer großer Name, nämlich Errington, der in den Vorläufen keine überzeugende Leistung brachte, zeigte hier wieder einmal all sein Können und schaffte es, sich für das Halbfinale zu qualifizieren.



Halbfinale

Das nun folgende Halbfinale setzte sich aus zwei Gruppen zusammen.

Gruppe 1

Bartolomasi	I
Mielke	D
Ton	NL
Tadiello	I
Roem	NL
Pezzino	I
Junghans	D
Kaser	D

Gruppe 2

Höschen	D
Bähr	D
Orazi	I
Gröschl	D
Errington	GB
Poldi	I
White	GB
Hague	GB

Bei einer Distanz von 30 Minuten begann nun Michael Mielke's große Stunde. Von ihm ist man es ja schon gewohnt: je länger, um so lieber! Mit seinem sauberen Fahrstil bewies er auch hier wieder seine große Klasse und ebnete sich so den Weg ins Finale. Doch da waren noch ein paar andere Serpent-Fah-

rer. Außer Roni Ton, womit wieder ein großer Name auf der Strecke blieb, schafften es alle fünf Serpent-Fahrer das A-Finale zu erreichen. Die Quattro's zeichneten sich hier durch Stabilität und Zuverlässigkeit aus.

Bei den vier SG-Fahrern sah es da nicht so gut aus. Nur Bartolomasi und Tadiello erreichten das A-Finale.

Auch hier wieder das Kompliment an Franz Gröschl. Als einziger Fahrer eines nicht gefederten Autos im Halbfinale, schaffte er es tatsächlich, sich durchzusetzen und sicherte sich so seinen Platz im Endlauf.

Endlauf

Der Endlauf zu dieser EM entwickelte sich dann zu einem Dreierkampf zwischen Roem, Höschen und Mielke. Höschen führte das Feld zunächst abwechselnd mit Roem an. Mielke war ca. 40 Minuten lang auf dem 3. Platz.

Gröschl lag bis zur 40. Minute auf dem 6., dann auf dem 5. Platz. Er hatte einfach keine Chance gegen die „Gefederten“ anzukommen.



Tourenwagen-Europameister Michael Mielke



Die Endlaufteilnehmer v. l. n. r.: 6. Höschen (D), 7. Bartolomasi (I), 8. Tadiello (I), 4. Bähr (D), 3. Gröschl (D), 2. Roem (NL), 1. Mielke (D), 5. Kaser (D). Die Italiener erhielten noch einen Fairneßpokal, da sie den anderen Fahrern bereitwillig Platz machten, als sie Probleme mit ihren Fahrzeugen hatten.

Bei den beiden Italienern, die das Rennen recht schnell angingen, stellte sich bald das Pech ein. Bartolomasi schlug sich mit einem defekten Differential herum und Tadiello hatte Reichweitenprobleme.

5 Minuten vor Schluß fiel Höschen, der zu diesem Zeitpunkt in Führung lag, aus, so daß der Weg für Mielke frei war.

Mit 4 Runden Vorsprung vor Roem gewann Michael Mielke, 15 Jahre jung, seine erste Europameisterschaft.

Zweiter wurde, wie gesagt, Rody Roem, und durch die diversen Ausfälle konnte sich Franz Gröschl noch auf den 3. Platz vorschieben. Bähr, Kaser, Höschen (alle auf Quattro) waren die Nächstplatzierten. Die beiden Italiener Bartolomasi und Todiello wurden leider nur 7. und 8.

So kann man den Serpent-Fahrern wohl die besten Glückwünsche aussprechen, denn ihre Vorstellung war wohl am überzeugendsten.

J. E.

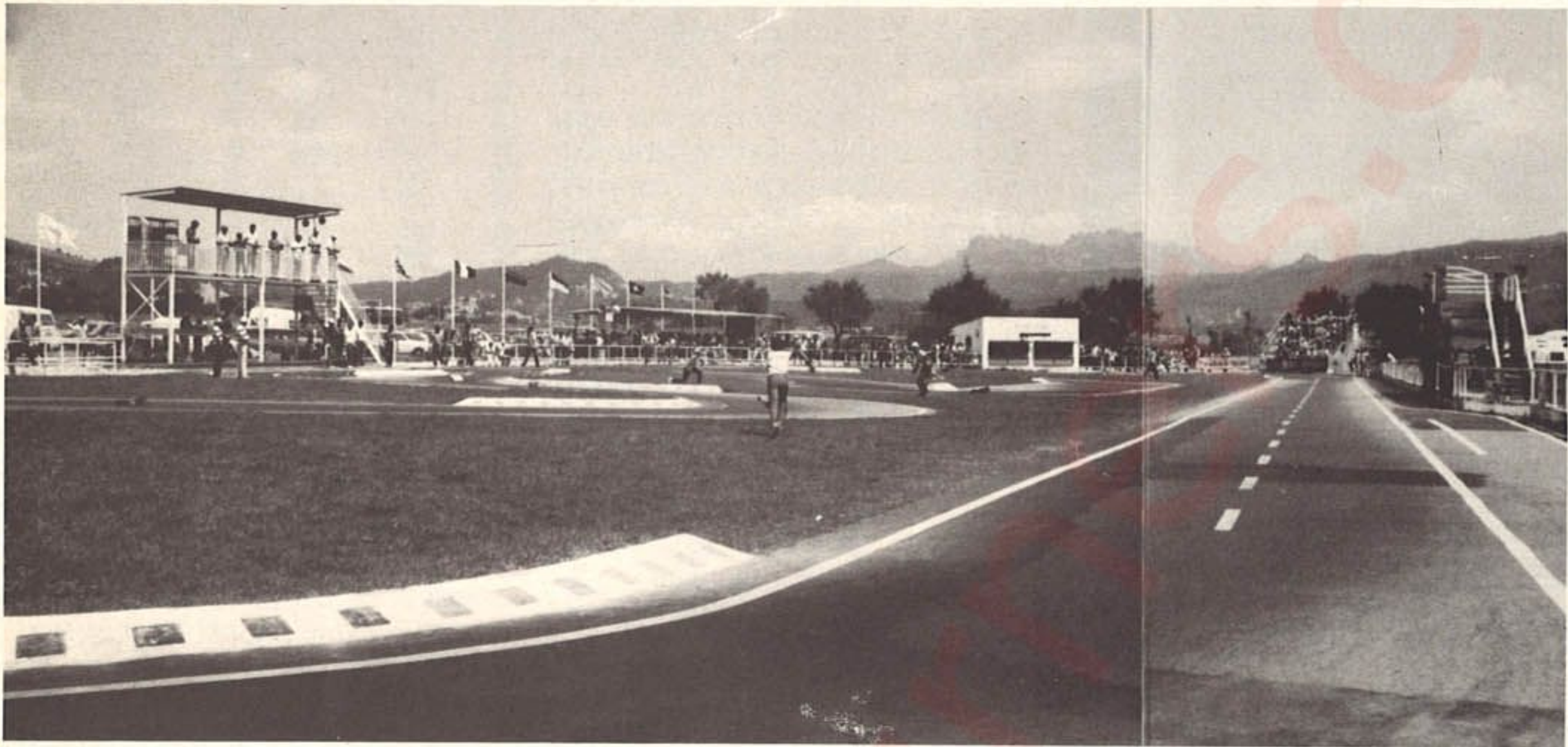
Endstand Europameisterschaft Tourenwagen 1982

Platz	Name	Nat.	bester Vorlauf		Viertelfinale			Halbfinale			Endlauf		
			Rd.	Sek.	Nr.	Rd.	Sek.	Nr.	Rd.	Sek.	Nr.	Rd.	Sek.
1.	Michael Mielke	D	23	12,2	C	65	1,1	A	129	13,0	A	264	8,4
2.	Rody Roem	NL	22	–	B	63	5,0	A	132	7,5	A	260	3,6
3.	Franz Gröschl	D	23	12,9	D	63	4,6	B	131	12,4	A	254	8,2
4.	Jürgen Bähr	D	22	8,3	C	65	7,9	B	130	4,1	A	249	4,7
5.	Stefan Kaser	D	21	5,6	C	61	6,9	A	126	2,1	A	243	6,6
6.	Klaus Höschen	D	23	7,7	A	65	0,9	B	131	3,1	A	242	–
7.	Roberto Bartolomasi	I	22	4,2	B	66	6,8	A	125	–	A	205	–
8.	Ermes Tadiello	I	23	8,5	B	64	12,7	A	129	7,3	A	198	1,0
9.	Robert Errington	GB	21	1,0	B	63	8,3	B	118	2,1	B	127	2,7
10.	Ron Ton	NL	22	19,8	C	65	9,3	A	121	1,5	B	126	1,4
11.	Franco Poldi	I	22	10,6	D	62	8,7	B	113	5,3	B	126	3,9
12.	Klaus Junghans	D	22	12,1	B	62	11,3	A	83	–	B	123	15,0
13.	Philip Hague	GB	21	10,8	A	60	11,6	B	112	20,1	B	111	16,5
14.	Chris White	GB	21	4,6	B	61	6,5	B	100	19,2	B	46	2,8
15.	Gianfrawo Pezzino	I	22	11,4	A	62	3,6	A	120	3,2	B	42	–
16.	Vittoriano Orazi	I	22	–	A	65	12,1	B	68	–	B	–	–
17.	Pieter Bervoets	NL	21	4,2	A	59	4,0						
18.	Herrmann Raith	D	22	1,7	D	59	5,6						
19.	Ruedi Pfund	CH	21	2,8	D	59	8,2						
20.	Patrik Le Stum	F	21	14,6	C	59	11,7						
21.	Thomas Franke	D	21	0,1	D	58	7,4						
22.	Denis Salle	F	21	1,4	C	57	4,2						
23.	Walter Schudel	CH	21	17,1	B	54	4,5						
24.	Rolf Barth	CH	21	1,0	A	54	9,0						
25.	Frank Ponzelar	D	22	0,5	C	54	11,0						
26.	Dirk Brocker	D	20	0,1	D	51	5,2						
27.	Peter Raschke	D	21	17,6	C	48	2,9						
28.	Roberto Pezzino	I	22	4,2	A	42	3,0						
29.	Marley Parrand	GB	21	15,2	D	26	–						
30.	Willi Born	CH	21	15,8	A	21	–						
31.	Paul-Bach Jensen	DK	21	7,9	D	12	–						
32.	Sander de Graaf	NL	21	11,6	B	12	–						
33.	Hans Wortmann	D	20	0,3									
34.	Massimi Dia Ho	I	20	1,8									
35.	Alain Leuy	F	20	1,8									
36.	Sergio Veronesi	I	20	2,4									
37.	Gregor Reintjes	D	20	2,5									
38.	Günter Pieper	D	20	3,4									
39.	Richard Saunders	GB	20	5,2									
40.	Jean Marsal	F	20	5,6									
41.	Alan Wilson	GB	20	6,6									
42.	Robert Chinama	F	20	6,8									
43.	Michael Platten	D	20	7,6									
44.	Amal Mahatme	GB	20	7,7									
45.	Beat Schneider	CH	20	8,0									
46.	Michel Allion	F	20	8,1									
47.	Axel Faust	D	20	8,7									
48.	Peter Warfinge	S	20	9,2									
49.	Jonny Bergquist	S	20	9,5									
50.	Hartmut Sommerfeld	D	20	9,6									
51.	Joe Becker	L	20	10,1									
52.	Andrew Carles	GB	20	11,7									
53.	Roland Lammer	L	20	12,1									
54.	Frank Weyer	D	20	12,4									
55.	Eugen Weinmann	D	19	0,6									
56.	Bertram Risse	D	19	1,8									
57.	Claude Lachat	F	19	4,5									
58.	Uwe Schildbach	L	19	5,3									
59.	Anton Erne	CH	19	5,4									
60.	Sven Berger	D	19	7,2									
61.	Jorg Zühlke	D	19	7,4									
62.	Remo Gimmi	CH	19	9,9									
63.	Christoph Mueller	CH	19	11,6									
64.	Werner Büch	D	19	16,7									
65.	John Russel	GB	18	0,4									
66.	Jan de Graaf	NL	18	3,7									
67.	Rüdiger Hepp	D	18	4,6									
68.	Patrique Camusson	F	18	13,0									
69.	Bernhard Mohn	CH	17	–									
70.	Lars Petersen	DK	16	6,8									
71.	Georg Burkhardt	D	15	–									
72.	Bjorne Sondrup	DK	15	–									
73.	Uwe Liening	D	15	7,0									
74.	Jorg Müller	D	14	–									
75.	Kent Larsen	DK	14	2,5									
76.	Frank Hubbard	GB	14	7,4									
77.	Bo Jensen	DK	11	–									
78.	Joop Burger	NL	10	0,9									
79.	Andreas Grothaus	D	8	–									
80.	Mick Grery	GB	7	–									

Europameisterschaft für Verbrennercars 1:8

Klasse Formel und Sport

7./8. August 1982 Igualada/Spanien



Die Rennstrecke in Igualada

Nach den „Naßläufen“ der letzten Jahre, so geschehen in Göteborg, wie auch in Sollenau/Wien, war die EFRA sich einig, für 1982 „Sonne zu buchen“! Spanien schien gerade das rechte Pflaster hierfür zu sein, zumal sich auch der Termin für eine Kombination mit einem Aufenthalt im Raume Costa Brava für viele geradezu anbot. So traf sich also die europäische Elite am 7. und 8. August auf der landschaftlich herrlich gelegenen Piste des „ICAR-Club“ in Igualada, ca. 40 km von Barcelona entfernt, u. a. auch in unmittelbarer Nähe des Montserrat Massivs gelegen.

Bevor nun der eigentliche Rennverlauf zur Sprache kommt, seien an dieser Stelle noch einige Zahlen eingefügt. Die 111 gemeldeten Fahrer verteilten sich auf insgesamt 13 Nationen, wobei die Italiener mit 17 Fahrern sicherlich das zahlenmäßig bestvertretene Land waren. England und Spanien als Gastgeber stellten 13, Frankreich und Schweiz 11, Deutschland 10, Schweden 9, Holland und Österreich 7, Dänemark 4, Monaco 3, sowie Finnland und Belgien jeweils 2 Fahrer. Die Piste selbst bot ihrerseits ein zweiseitiges Bild. Vom Aufbau her war die Anlage mit vier festen Tribünen,

überdachtem Fahrerlager, Snackbar, Pressepodest und einem 340 Meter langen, fahrerisch gesehen, sehr anspruchsvollen Kurs den Ansprüchen einer Europameisterschaft sicherlich gewachsen, doch sorgte der stellenweise sehr wellige Bahnbelag bei den Fahrern zu recht für einigen Unmut! Nur gefederte Fahrzeuge hatten hier eine reelle Chance vorne mitzumischen, so daß einige Fahrer nicht ganz zu unrecht gewisse Parallelen zur Strecke der kurz zuvor in Frankreich stattgefundenen Buggy-EM zogen. Spätestens seit diesem Rennen dürften die bei uns in Deutschland auf Nationaler Ebene noch recht erfolgreichen „Hackbretter“ im europäischen „Rennzirkus“ wohl endgültig der Vergangenheit angehören; doch nun zum fahrerischen Verlauf im einzelnen!

Formel

Von Anfang an ließen die Fahrer des italienischen SG-Teams keinen Zweifel daran, daß ihr anfangs ungeliebtes Kind, der Columbia IS 4, auf dem alle komplett angetreten waren, mittlerweile kaum noch ernsthafte Gegner zu fürchten hat. Gleich im ersten Vorlauf zeigten vier SG-Fahrer, allen voran Ex-Europa-

meister Giulio Gherzi, der nach dem Abenteuer mit PB nun wieder erfolgreich seine „Hausmarke“ pilotiert, der Konkurrenz mit 15 Runden Traumzeiten, „was Sache war“. Die zu Beginn der Saison so erfolgreichen PB's enttäuschten sowohl geschwindigkeitsmäßig, als auch vom Handling her ein wenig, und nur Serpent konnte dank des sehr gut vorbereiteten Schweizer Teams und einem traumhaft „knüppelnden“ Heinz Wipfli noch einen Direktfinalplatz erreichen. Überhaupt erscheint mir in diesem Zusammenhang die Tatsache erwähnenswert, daß die Schweizer Serpent-Fahrer das „echte“ holländische Serpent-Team um Längen deklassierten.

Die Zwischenlaufauswertung brachte nun ein Feld von 2 mal 10 extrem eng zusammenliegenden Fahrern hervor, so daß aufgrund der Vorlaufsergebnisse der einzelnen Leute, einziger Deutscher war hier übrigens Peter Knebel aus Berlin, spannende Kämpfe zu erwarten waren, schließlich fuhren eine Gruppe von 2 x 10 Fahrern hier um „Alles oder nichts“! Leider ereignete sich jedoch vor dem ersten „Semi“ ein Eklat, der der ganzen weiteren Veranstaltung seinen

Stempel aufdrückte. Nach falschen und unsportlichen Entscheidungen mehrerer Seiten (hierüber wurde bereits soviel geschrieben und diskutiert, daß ich mich nicht in diese, an die heutige Formel 1-Szene erinnernden Geschehnisse vertiefen möchte! Hoffen wir, daß solche Verhaltensweisen nicht Schule machen, sonst wäre es um den Mini-car-Rennsport, von dem viele wohl noch glauben, alles wäre nur ein Hobby, traurig bestellt!) stand schlußendlich fest, daß für Zwischen- und Endläufe keine vernünftige Zählanlage mehr zur Verfügung war. (Die Holländer hatten sich mittlerweile zurückgezogen und auch ihren Computer eingepackt.) Zehn Autos mußten nun von 4 Leuten gezählt werden, was sich später noch verhängnisvoll auswirkte.

Aus den Zwischenläufen qualifizierten sich Tadiello SG, Seveso PB und Lecat PB, sowie de Carro (ASSO 500), Culver (PB) und Phil Greeno (PB) aus Semifinal zwei. Interessant auch die Tatsache, daß Seveso trotz einer nach EFRA Reglement **nicht homologierten** Karosse am Endlauf teilnehmen durfte, den er dann vorsichtshalber mit einer zugelassenen bestritt, was aber im Rahmen



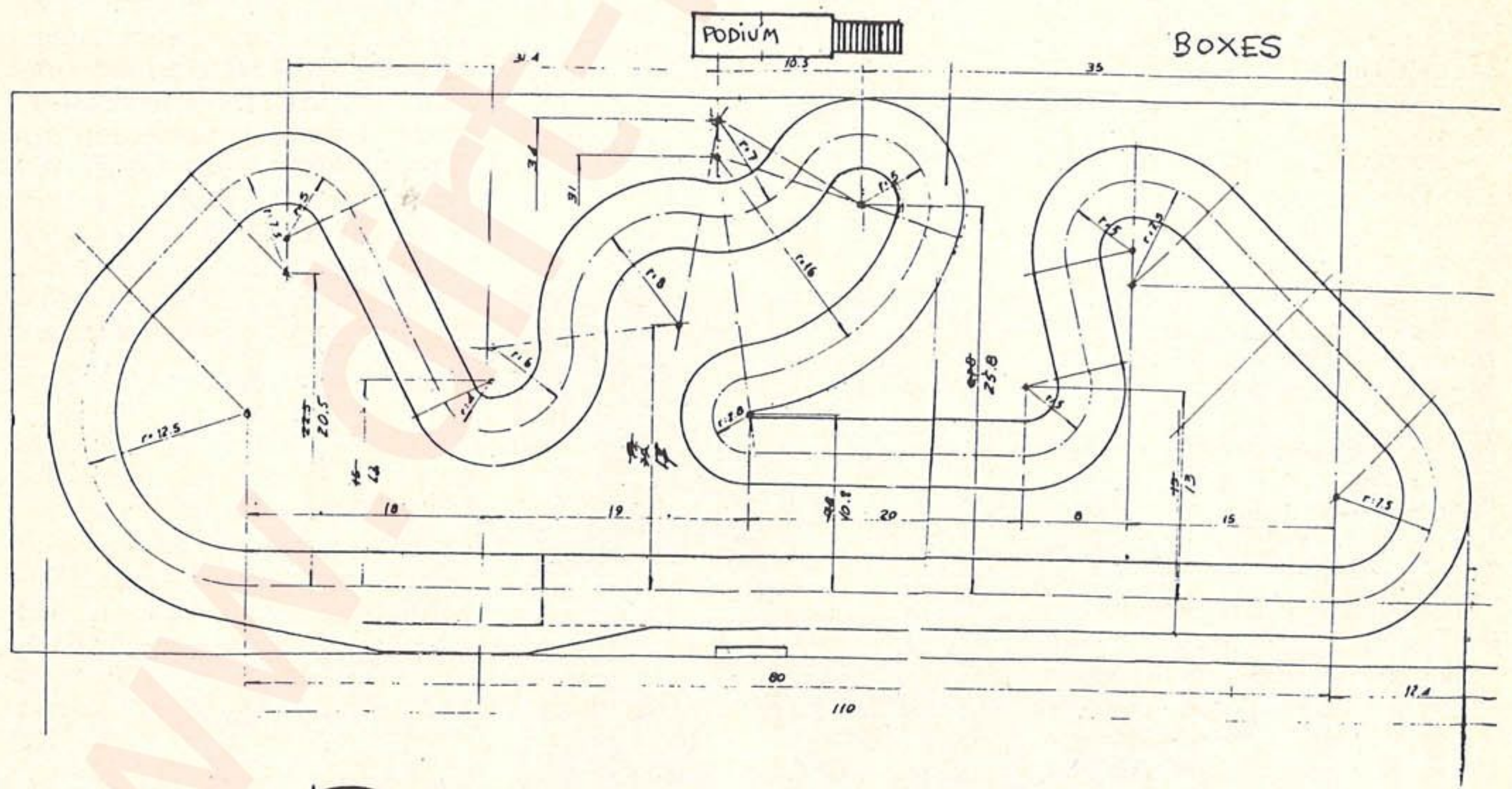
Vorbereitung zum Endlauf Sport

der folgenden Ereignisse niemanden mehr erschüttern konnte.

Endlauf

Im Finale standen dann 4 SG's 4 PB's gegenüber, wobei je 1 Serpent (Schweiz) und ein ASSO die 10er Crew vervollständigten. Der fol-

gende 40minütige Endlauf vermochte in bezug auf fahrerisches Niveau und auf Fairness für vieles zu entschädigen, da bis zur letzten Minute tadelloser Sport geboten wurde. Doch leider folgte die Enttäuschung auf den Fuß, da die manuelle Zählung zu Fehlern geführt hatte. Zwei Siegerehrungen waren



Igualada Club Automodel R. C.

Apartado Correos 60 · Tel. (93) 803 03 00 · IGUALADA (Barcelona)

die Folge, außerdem ein anschließender Rückzug von PB, da der zunächst geehrte Gary Culver nach eingehenden Prüfungen seinen Titel an Giulio Gherzi weitergeben mußte, was aber gerechtfertigt war. Zusammenfassend also ein trauriges Ende des ersten Renntages, was jedoch in letzter Instanz auf das kindische Verhalten einiger Teams vor den Zwischenläufen zurückzuführen ist.

Sport

Das Stimmungsbarometer am Sonntag stand demnach auch entsprechend miserabel. Einige Teams gingen nur unter Protest an den Start, auch die Holländer waren wieder erschienen, nur die Engländer verzichteten heute mit Ausnahme von Greeno und Chamberlain auf den Start. Die Resultate jedoch glichen denen des Vortages. Wieder war Gherzi der schnellste, gefolgt von zwei weiteren SG's und dem kleinen Pezzini auf PB, die sich direkt qualifizierten. In den Zwischenläufen sah es dann schon etwas besser für die deutschen Fahrer aus, denn immerhin qualifizierten sich Gröschl, Bähr und Reintjes, sowie Peter Knebel, der wie schon am Vortag das beste deutsche Ergebnis für sich verbuchen konnte. Ohne irgendjemanden kritisieren zu wollen, fiel doch das Ergebnis des deutschen Robbe-SG-Teams recht mager aus, wo hingegen die Leistung von Gregor Reintjes aus Krefeld wesentlich erfreulicher ausfiel! Einerseits war Gregor der absolut beste Hackbrett-Fahrer (Futura

VCS-L), hinzu kommt die Tatsache, daß er als einziger deutscher Fahrer ohne Werksunterstützung, also als reiner Privatfahrer startete!

Endlauf

Bei einem Anteil von 70% (7 von 10 Fahrzeugen) ließ sich erahnen, daß der Sport-Endlauf wieder zu einem SG-Festival werden könnte. Die Zeichen hierfür standen recht günstig. Immerhin war auch die elektronische Zähleranlage vorhanden, so daß ein Fiasko wie samstags bei der Formelklasse nicht zu befürchten war. Im Rennen dominierten die Columbias dazu auch wie erwartet, doch konnte der Schweizer Wipfli wie schon am Vortag mit einem 4. Rang einen gewissen Achtungserfolg für sich und Serpent verbuchen. Bis auf den 7. Platz für Pezzini und den 9. für Bühler wurden alle anderen Ränge von SG's belegt, zumal Giulio Gherzi wieder gewann und damit doppelter neuer Europameister 1982 wurde. Herzlichen Glückwunsch an Giulio, offenbar fährt sich's für ihn auf SG doch besser...

Soviel zum eigentlichen Rennverlauf. Ein Blick auf das verwendete Material der einzelnen Teams läßt klare Rückschlüsse auf kommende Entwicklungen zu. So war dies die EM der allradgefederten Fahrzeuge. Zum ersten Mal befanden sich nur „Federmänner“ in beiden Endläufen, womit der zukünftige Trend klar vorgezeichnet ist. Dennoch blieben spektakuläre Neuentwicklungen aus, vielmehr wurden die



*Doppelpoleuropameister
Giulio Gherzi*

bekanntesten Fahrzeugtypen wie Alpha Columbia und Quattro in Details verbessert, zugunsten einer höheren Standfestigkeit. Den größten Aufwand in dieser Richtung trieb wohl SG an Columbia in Form von Zahnriemenantrieb, kugelgelagertem Servo-Saver, neuen hinteren Radaufhängungen, sowie vielen weiteren Alu-Teilen anstelle der bisher eingebauten Kunststoffelemente. Ersten Informationen zufolge will Robbe diesen neuen Wagen in Kürze zu einem Preis um 1 200,- auf den Markt bringen, doch sind auch jetzt schon manche dieser Teile in RC-Car-Shops erhältlich. (Als Tip für besonders Eilige).

In punkto Motoren herrschte allgemein Klarheit über die Führungsrolle des Picco! Über 90% der eingesetzten Triebwerke, sowie alle Endlaufmotoren bis auf den von Wipfli (OPS) waren Piccos, was wohl keines weiteren Kommentares mehr bedarf.

Zieht man die Bilanz, so kann man sagen, daß ein an sich gutes Rennen durch Detailmängel in der Organisation sowie den puren Egoismus einiger Teilnehmer „geschmissen“ wurde, was nicht hätte sein müssen. Hoffentlich eine Lehre für die entsprechenden Leute, für die Folge die Fairness etwas in den Vordergrund zu stellen!

Uwe Dörner



Ohne Worte

Europameisterschaft 1982 Formel und Sport

Endstand

Klasse: Formel

1. Giulio Gherzi	(I)	108	laps	40'20"4	23. Pieter Bervoets	(NL)	0	laps	49. Peter Graf	(D)	13	laps	5'00"0	76. Thierry Gruzza	(F)	13	laps	5'15"4
2. Gary Culver	(GB)	107	laps	40'04"9	24. Ron Ton	(NL)	0	laps	50. Christian Salomon	(F)	13	laps	5'00"4	77. Andree Pignon	(F)	13	laps	5'15"5
3. Heinz Wipfli	(CH)	107	laps	40'13"8	25. Javier Vizcaino	(E)	14	laps	51. Kurt Johansen	(DK)	13	laps	5'00"5	78. Patrick Rousseau	(F)	13	laps	5'15"6
4. Piero Seveso	(I)	107	laps	40'17"5	26. Ruedi Hässig	(CH)	14	laps	52. Herrmann Raith	(NL)	13	laps	5'00"6	79. Martin Williams	(GB)	13	laps	5'15"7
5. Roberto Bortolomasi	(I)	106	laps	40'15"1	27. Paul Booth	(GB)	14	laps	53. Joop Burger	(NL)	13	laps	5'00"7	80. Jukka Paavilainen	(SF)	13	laps	5'16"6
6. David Lecat	(F)	104	laps	40'18"2	28. Roberto Pezzini	(I)	14	laps	54. Lionel Neveu	(F)	13	laps	5'00"9	81. Saul Manashe	(CH)	13	laps	5'16"7
7. Ernest Tadiello	(I)	104	laps	40'21"4	29. Jean Matrone	(F)	14	laps	55. Per Jorgensen	(DK)	13	laps	5'01"3	82. Juan M. Alegre	(S)	13	laps	5'19"3
8. Phil Greeno	(GB)	103	laps	40'10"5	30. Carlos Ducau	(E)	14	laps	56. Rune Carlsson	(S)	13	laps	5'01"4	83. Michael Johnson	(NL)	13	laps	5'20"8
9. Vittorioano Orazi	(I)	95	laps	40'00"0	31. Gianfranco Pezzino	(I)	14	laps	57. Hanspeter Gerber	(CH)	13	laps	5'02"5	84. Sander de Graaf	(E)	13	laps	5'22"7
10. Peter de Carro	(S)	65	laps	40'19"9	32. John Chamberlain	(GB)	14	laps	58. Pierre Heintz	(F)	13	laps	5'03"2	85. Rafael Rio	(MC)	13	laps	5'30"2
11. Francesco Placenti	(I)	53	laps	20'01"8	33. Gregor Reintjes	(D)	14	laps	59. Gilbert Dognon	(B)	13	laps	5'03"3	86. Alain Botta	(E)	12	laps	5'00"0
12. Domenico Calce	(I)	53	laps	20'05"9	34. Roland Wiedler	(CH)	14	laps	60. Alain van Leeuw	(I)	13	laps	5'03"3	87. Miguel Ribas	(MC)	12	laps	5'00"0
13. Jakob Bühler	(CH)	53	laps	20'07"9	35. Jean Louis Bevacqua	(MC)	14	laps	61. Alberto Buzzin	(E)	13	laps	5'03"4	88. Jean Marc Follete	(CH)	12	laps	5'00"0
14. Robert Errington	(GB)	52	laps	20'00"6	36. Frank Ponzelar	(D)	14	laps	62. Francisco Arnaldo	(A)	13	laps	5'03"8	89. Urs Kunz	(GB)	12	laps	5'04"9
15. Peter Knebel	(D)	52	laps	20'03"1	37. Daniel Simard	(NL)	14	laps	63. Josef Maringer	(I)	13	laps	5'03"8	90. Ted Longshaw	(NL)	12	laps	5'06"1
16. Franco Sabattini	(I)	52	laps	20'08"6	38. Christian Sterr	(D)	14	laps	64. Sergio Veronesi	(A)	13	laps	5'04"1	91. Jan de Graaf	(CH)	12	laps	5'08"0
17. Keith Plested	(GB)	52	laps	20'10"0	39. Franz Gröschl	(D)	14	laps	65. Franz Finzinger	(A)	13	laps	5'04"3	92. Werner Friedli	(S)	12	laps	5'08"9
18. Paul Pagdin	(GB)	51	laps	20'02"5	40. Peter Lind	(DK)	14	laps	66. Michael Drury	(F)	13	laps	5'04"6	93. Tommy Axelsson	(B)	12	laps	5'13"9
19. Grandioso Marani	(I)	47	laps	20'17"6	41. Masse Mares	(I)	14	laps	67. Eric Nougier	(A)	13	laps	5'06"5	94. Paul Wuyts	(E)	12	laps	5'21"3
20. Pontus Hagel	(S)	41	laps	20'05"3	42. Marley Parrant	(GB)	14	laps	68. Wilhelm Flatschler	(CH)	13	laps	5'07"6	95. Jose L. Provinciales	(F)	12	laps	5'22"8
21. Steven White	(GB)	9	laps	20'00"0	43. Philippe Collet	(F)	14	laps	69. Roland Erne	(S)	13	laps	5'09"3	96. Robert Nguyen	(CH)	10	laps	5'10"0
22. Rody Roem	(NL)	0	laps		44. Klaus Höschen	(D)	14	laps	70. Jan Bergdahl	(S)	13	laps	5'10"1	97. Thierry Zanada	(E)	10	laps	5'13"0
					45. Stefano Calpista	(I)	14	laps	71. Dick Carlsson	(A)	13	laps	5'10"8	98. Jose Ansoleaga	(E)	10	laps	5'17"5
					46. Ferdinand Fruhwirth	(A)	14	laps	72. Helmut Fruhwirth	(CH)	13	laps	5'13"1	99. Antonio Aguila	(NL)	7	laps	5'16"4
					47. Jürgen Bähr	(D)	14	laps	73. Romano Garbant	(GB)	13	laps	5'13"7	100. Joop H. Boor	(SF)	6	laps	5'27"4
					48. Lars Hansson	(S)	14	laps	74. Derrick Spawin	(D)	13	laps	5'14"5	101. Pekka Pesu	(GB)	3	laps	5'00"0
									75. Norbert Mayrhofer	(E)	13	laps	5'13"2	102. John Williams	(A)	0	laps	

Endstand

Klasse: Sport

1. Giulio Gherzi	(I)	110	laps	40'13"0	23. Marley Parrand	(GB)	29	laps	20'00"0	48. Ron Ton	(NL)	14	laps	5'17"7	74. Helmut Frühwirth	(A)	13	laps	5'13"5
2. Ernest Tadiello	(I)	108	laps	40'19"3	24. Roberto Bortolomasi	(I)	18	laps	20'00"0	49. Javier Vizcaino	(E)	14	laps	5'17"7	75. Pontus Hagel	(S)	13	laps	5'14"4
3. Franco Sabattini	(I)	107	laps	40'00"4	25. Klaus Höschen	(D)	14	laps	5'10"1	50. Paul Booth	(GB)	14	laps	5'18"3	76. Tim Hamberg	(S)	13	laps	5'15"3
4. Heinz Wipfli	(CH)	107	laps	40'13"9	26. Jan Bergdahl	(S)	14	laps	5'10"2	51. Christian Salomon	(F)	14	laps	5'18"7	77. Francisco Arnaldo	(E)	13	laps	5'18"1
5. Domenico Calce	(I)	107	laps	40'16"8	27. Rody Roem	(NL)	14	laps	5'10"4	52. Per Jorgensen	(DK)	14	laps	5'20"4	78. Paul Wuits	(B)	13	laps	5'20"1
6. Jean Matrone	(F)	102	laps	40'18"2	28. Herrmann Raith	(D)	14	laps	5'10"7	53. Sander de Graaf	(NL)	14	laps	5'21"3	79. Alain Botta	(MC)	13	laps	5'23"6
7. Roberto Pezzini	(I)	89	laps	40'00"0	29. Pierre Heintz	(F)	14	laps	5'11"5	54. Sergio Veronesi	(I)	14	laps	5'22"7	80. Jean Marc Follete-D.	(MC)	13	laps	5'23"6
8. Gianfranco Pezzino	(I)	87	laps	40'17"6	30. Franco Poldi	(I)	14	laps	5'11"6	55. Lionel Neveu	(F)	14	laps	5'27"7	81. Derrick Spavin	(GB)	13	laps	5'26"1
9. Jakob Bühler	(CH)	86	laps	40'00"0	31. Werner Friedli	(CH)	14	laps	5'11"6	56. Andree Pignon	(F)	14	laps	5'30"6	82. Jose M. Font	(E)	13	laps	5'29"0
10. Stefano Calpista	(I)	85	laps	40'02"7	32. Jean L. Bevacqua	(MC)	14	laps	5'12"6	57. Michael Johnson	(S)	13	laps	5'00"1	83. Martin Williams	(GB)	12	laps	5'00"0
11. John Chamberlain	(GB)	53	laps	20'08"1	33. Frank Ponzelar	(D)	14	laps	5'12"8	58. Norbert Mayrhofer	(D)	13	laps	5'00"4	84. Carlos Ducau	(E)	12	laps	5'07"1
12. Grandioso Marani	(I)	52	laps	20'00"0	34. Thierry Zanada	(CH)	14	laps	5'12"9	59. Hanspeter Gerber	(CH)	13	laps	5'00"7	85. Eric Nougier	(F)	12	laps	5'07"1
13. Piero Seveso	(I)	52	laps	20'06"9	35. Ruedi Hässig	(CH)	14	laps	5'13"2	60. Phil Greeno	(GB)	13	laps	5'00"8	86. Jan de Graaf	(NL)	12	laps	5'08"7
14. Peter Knebel	(D)	51	laps	20'00"0	36. Roland Erne	(CH)	14	laps	5'13"4	61. Rune Carlsson	(S)	13	laps	5'01"1	87. Saul Manashe	(CH)	12	laps	5'10"0
15. David Lecat	(F)	51	laps	20'04"6	37. Peter de Carro	(S)	14	laps	5'13"5	62. Franz Finzinger	(A)	13	laps	5'01"2	88. Tommy Axelsson	(S)	12	laps	5'14"3
16. Lars Hanson	(D)	51	laps	20'12"2	38. Dick Carlsson	(S)	14	laps	5'14"0	63. Michael Drury	(GB)	13	laps	5'03"2	89. Joop H. Boor	(NL)	12	laps	5'18"5
17. Gregor Reintjes	(D)	51	laps	20'20"6	39. Romano Garbani	(CH)	14	laps	5'14"3	64. Wilhelm Flatschler	(A)	13	laps	5'04"8	90. Oscar Lamota	(E)	11	laps	5'01"9
18. Francesco Placenti	(I)	51	laps	20'24"1	40. Roland Wiedler	(CH)	14	laps	5'14"4	65. Alain van Leeuw	(B)	13	laps	5'06"1	91. Francisco Rodriguez	(E)	11	laps	5'02"1
19. Franz Gröschl	(D)	50	laps	20'02"1	41. Urs Kunz	(CH)	14	laps	5'15"6	66. Jose L. Provinciale	(E)	13	laps	5'06"6	92. William Piques	(F)	11	laps	5'06"3
20. Pieter Bervoets	(NL)	49	laps	20'05"0	42. Gilbert Dognon	(F)	14	laps	5'16"1	67. Ferdinand Frühwirth	(A)	13	laps	5'07"4	93. Mariano Sanjose	(E)	11	laps	5'09"7
21. Daniel Simard	(F)	48	laps	20'11"7	43. Robert Nguyen	(F)	14	laps	5'16"2	68. Kurt Johansen	(A)	13	laps	5'07"6	94. Patrick Rousseau	(F)	11	laps	5'21"5
22. Jürgen Bähr	(D)	48	laps	20'17"2	44. Peter Graf	(D)	14	laps	5'16"4	69. Jose Ansoleaga	(E)	13	laps	5'08"3	95. Pekka Pesu	(SF)	10	laps	5'04"8
					45. Joop Burger	(NL)	14	laps	5'17"2	70. Jukka Paavilainen	(SF)	13	laps	5'09"5	96. Vittorioano Orazi	(I)	10	laps	5'07"5
					46.				71. Philippe Collet	(F)	13	laps	5'10"3	97. John S. Williams	(GB)	3	laps	5'00"0	
					47.				72. Josef Maringer	(A)	13	laps	5'11"1	98. Thierry Gruzza	(F)	2	laps	5'00"0	
									73. Miguel Ribas	(E)	13	laps	5'13"2	99. Gerhard Fruhwirth	(A)	0	laps		

Meiner Meinung nach ...!

Neuheiten und Notizen von Maurizio Casal

Man kann langsam eine kleine Bilanz über diese Rennsaison ziehen. Im Frühjahr fragte ich mich, ob ein „Durchbruch“ von gefederten Modellen zu erwarten war. Damals kamen ja viele neue Konstruktionen auf den Markt! RC 500 von ASSOCIATED, EAGLE von DELTA, QUATTRO von SERPENT und COLUMBIA von SG. Wenn man nun zurückblickt, muß man sagen, daß die gefederten Modelle alles gewonnen haben, alle EFRAS sowie auch alle Europameisterschaftsläufe.

In Italien hat SG mit seinem COLUMBIA alle geschockt. Die Konkurrenz meinte am Anfang der Saison: Tja, die haben jetzt ein neues Modell, aber es dauert sowieso mindestens eine Saison, bis er konkurrenzfähig ist und solange wer-

den wir die Ersten sein! Nun, es kam ganz anders. Nach fünfmonatiger Entwicklungszeit konnte der COLUMBIA Doppel-Europameister werden, nachdem er den EFRA in der Schweiz, in Frankreich und in Österreich gewonnen hatte. Da merkt man, wie professionell in diesem Team gearbeitet wird und es logisch ist, daß sich SABATTINI eine Rennsaison mindestens 500 000,- DM kosten läßt, für Material, Fahrer, Gagen, Reisen etc., etc. Für SG fahren derzeit einige der besten Fahrer der ganzen Szene, und die werden so gut bezahlt, daß sie immer wieder Super-Arbeit für den „Chef“ leisten. Nach sehr vielen Rennen, Tests, Änderungen und Niederlagen kommt endlich das erwartete Ergebnis auf den Markt: COLUMBIA MK 2! Ein echtes

Rennmodell, das man mir schon als LA CREME DE LA CREME bezeichnet hat. Aber der Preis... Er kann viele, selbst mich abschrecken: ca. 1 100,- DM. Trotzdem ein Spitzenerzeugnis. Chassis und Radio-Platte aus Ergal, neue liegende Anordnung für Stoßdämpfer vorne, eine Federwegbegrenzung und neue Torsion Federn. Neu sind auch die Aufhängung hinten, mit integriertem Spoiler-Halter, neuem Stabilisator und Torsion-Federn. Erstmals ist auch der Zahnriemenantrieb, der die übliche Kette ersetzt. Sehr gelungen ist ebenfalls der neue, einstellbare, kugelgelagerte Servo-Saver.

Für ein Top-Modell mußte SABATTINI sich auch „den“ Top-Fahrer holen, nämlich Weltmeister GIULIO GHERSI, der sonst für PB gefahren ist. Das hat viele gewundert, mich jedoch nicht. Sobald GHERSI merkt, daß es besseres Material im Rennen gibt, als seins, steigt er um. Tatsache ist, daß er in den letzten Rennen in Italien nur mit viel Mühe den Anschluß zu SG halten konnte. Er wurde plötzlich nervös, machte Fehler und mußte immer auf Risiko fahren. Alles Sachen, die wir von ihm nicht gewohnt sind, und da er „verwöhnt“ ist, immer der erste zu sein, hieß es wenn er verliert, es seien Fernsteuerungs-Probleme!!! Diese hatte er wohl nicht in Spanien gehabt. Er konnte beide Klassen für sich entscheiden.

Zum Thema EM-Spanien haben fast alle ihre Meinung geäußert, darf ich auch meine äußern?

Nun zur Klasse FORMEL: Erst stand CULVER als Sieger fest, aber nach einem Protest des ital. Teams, begründet mit der Tatsache, daß für GHERSI weniger Runden „notiert“ wurden, wurde der SG-Fahrer als neuer Europameister „gefeiert“, ganz bestimmt in Abwesenheit des Englischen Teams...! Auf jeden Fall hätte das Schweizer Team auch einen Protest eingelegt, hätten wir den wirklichen Formel-Meister gehabt: Heinz WIPFLI, der einen Super-Serpent-Quattro vom STUKKI-Team mit OPS-Motor fuhr.

Zur Klasse SPORT: Die Engländer, und auch andere können ruhig sagen, PB war nicht am Start! Ich meine aber, wer fehlt, ist immer im Unrecht, und hat meiner Meinung nach nicht das Recht dazu, mit „ABER“ und „WENN“ zu antworten. Daß dann die COLUMBIAS dominierten, mußte man dann doch



Die „Zwei“, Orazi und Pezzino, werden Sie ein neues Team bilden?

erwarten. Schade ist es, daß nicht der beste Mann des Jahres in Italien gewonnen hat, nämlich ERMES TADIELLO.

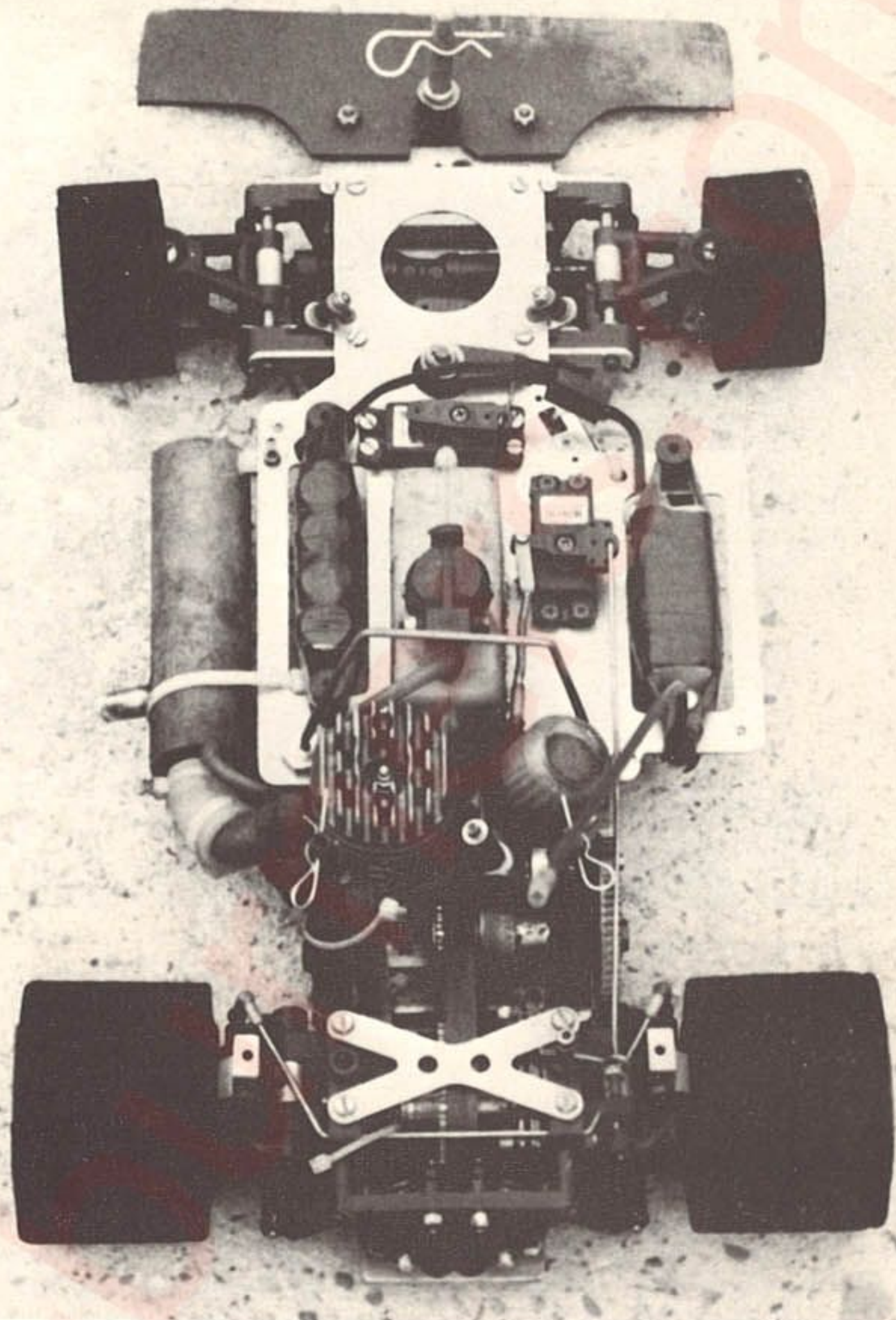
Bei SG wird immer vorher entschieden, wer gewinnen soll. Dieses macht SABATTINI immer, wenn er weiß, daß „die Lage gut ist“. In Spanien sagte FRANCO vor dem Endlauf: Wer nach 20 Minuten vorne ist, der soll gewinnen.

Die anderen werden ihn dann unterstützen. Zu diesem Zeitpunkt führte ERMES klar, aber GHERSI respektierte nicht die Box-Regie und ging in Führung, bis zum Schluß. Es war ein gutes Wochenende für ihn. Da waren natürlich TADIELLO, ORAZI, PEZZINO und BORTOLOMASI sehr sauer. Da ist einer, der an dem Modell nichts getan hat. Wir haben monatelang viel reingesteckt, um den COLUMBIA Top zu machen, und jetzt müssen wir zusehen, wie GIULIO ungestört alles gewinnt. Dieses meinten sie mit Recht. Wahrscheinlich wird das Team auseinander gehen. Es gibt Gerüchte über ein SERPENT-Team in Italien...!

SG fuhr den neuen PICCO-Motor, der eine neue Laufgarnitur besitzt A LA ST TST, damit wird ein guter Leerlauf erreicht. Ansonsten ist der Motor unverändert.

Es könnte auch sein, daß noch in diesem Jahr der neue Super-Tigre auf den Markt kommt. Die neueste Kreation von GAROFALI soll noch besser und stärker als der PICCO P21 RE '82 sein. In Spanien wurde er von SABATTINI eingesetzt und war der schnellste Motor des SG-Teams. Besonders ORAZI scheint mir sehr begeistert von diesem Motor zu sein, der nicht mehr den flachen Kühkopf wie der TST hat, sondern wie der erste RE aus den Jahren 79/80. Auffallend ist auch die Form mit integrierten Motorblöcken. Paßt er nur auf SG? Dieses erinnert mich ans Frühjahr 1980, als der ST-RE 80 auf den Markt kam und den blauen Kühkopf hatte. Auch damals hieß es: Jetzt brauchen wir die Piccos nicht, der RE 80 ist gut, aber die Werksmodelle von SG hatten in diesen Motoren Picco-Garnituren...

Mantua arbeitet auch an einem neuen Gefederten. Der CAR 2000 F1 4 I.S. ist endgültig abgeschlossen worden und zwar mit der Begründung: Er hat „kleine“ Konzeptionsfehler, wie z. B. die, daß die Übersetzung nicht geändert wer-



Columbia Mk 2

den kann. Nun frage ich mich, wie man ein Modell produzieren kann, das solche Fehler aufweist. Da muß doch was nicht stimmen.

Ein Wort zur Deutschen Szene, die ich mit viel Interesse verfolge. Hier hat kein gefedertes Modell gewonnen, sondern der GRAUPNER von GRÖSCHL, aber ich meine, daß der Franz mit jedem anderen Modell gewonnen hätte, er ist wirklich ein klasse Fahrer.

Es gibt aber auch „Jungs“, von denen ich begeistert bin. Sie heißen PONZELAR und MIELKE. Diese beiden können ganz bestimmt den Anschluß zur Europa-Elite halten. Wenn Frank endlich gutes Material bekommen würde und Michael weiter so gutes bekommen kann, ist mit den beiden sicher zu rechnen. MIELKE hat mir mit seiner Ruhe und Zielstrebigkeit während des 60minütigen Endlaufes in Walsum bei der Tourenwagen-Europa-Meister-

schaft imponiert. Es machte wirklich Spaß ihm zuzusehen. Nach dem Rennen fragte ich PEZZINO nach seiner Meinung und er sagte mir: Manchmal gewinnt wirklich der Beste und heute war es so!

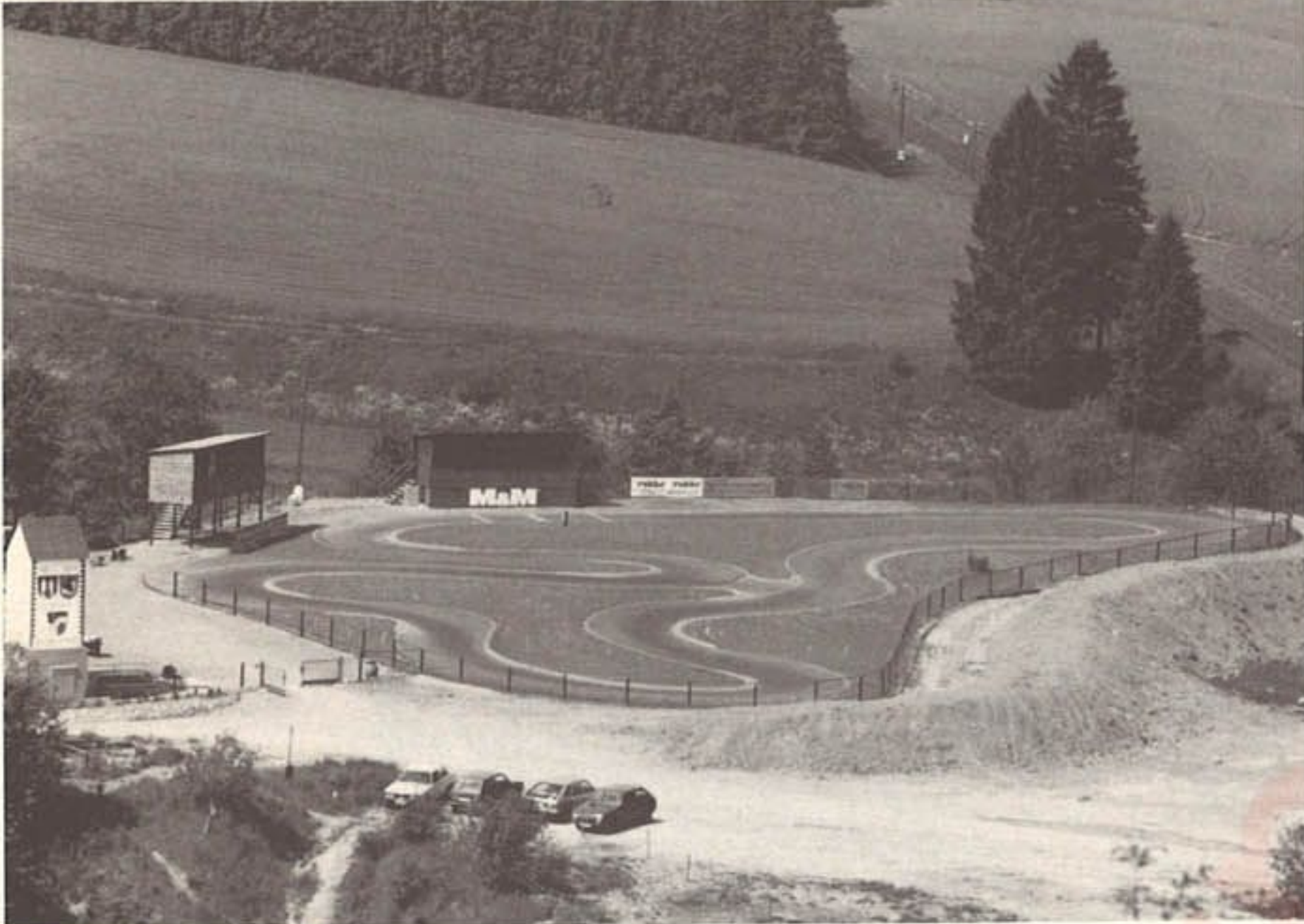
Zum Schluß noch etwas. Alle ital. Fahrer waren begeistert von der Organisation der Tourenwagen E.M. Ich gebe dieses Kompliment weiter mit einer Frage: Wie wäre es liebe Freunde aus Walsum mit einem „EFRA GERMANY“ auf Eurem Kurs?

Maurizio Casal
Maurizio Casal



5. Lauf DM A-Fahrer

15. August: Hof



Die Rennstrecke in Hof

Hof in Oberfranken, nahe der DDR-Grenze bietet Minicar-Freunden nicht nur eine schöne permanente Rennstrecke, sondern hier kann bei schönem Wetter das Training mit einem erfrischenden Bad verbunden werden. Knapp 100 m neben der Rennstrecke befindet sich ein Bade-See, mitten im Grünen.

Schönes Wetter war an diesem Wochenende auch angesagt, so daß eine herrliche Veranstaltung zu erwarten war. So gab es also für alle etwas. Die Frauen versammelten sich am See und die Herren konnten in „Ruhe“ ihr Training aufnehmen.

Einige Fahrer nutzten das schöne Wetter und kamen zum Teil schon am Donnerstag in Hof an. Fast alle Europameisterschaftsteilnehmer reisten direkt aus Spanien an. Am Freitag waren dann auch schon so viele Trainingsteilnehmer wie selten zuvor auf der Bahn.

Alle Fahrer, die zur EM nach Spanien gefahren waren, brachten nur noch gefederte Autos mit nach Hof. Ich glaube, genau von diesem Zeitpunkt an, konnte man vom endgültigen Durchbruch der gefederten Autos sprechen.

Ich weiß nicht, woher auf einmal der Wandel kommt, ob es nun die Änderungen an den Autos sind, oder

ob jetzt auch mehr Motivation dahintersteckt, nachdem die EM in Spanien von gefederten Autos gewonnen wurde. Jedenfalls waren die Trainingsleistungen schon so gut, daß man mit Sicherheit vorausagen konnte, daß die „Gefederten“ hier gewinnen würden.

Was an den einzelnen Autos geändert wurde, ist mittlerweile wohl schon bekannt geworden. Es ist nur gut, daß es die Fahrzeuge mit diesen Änderungen auch bald zu kaufen gibt. Der Serpent wird mit einer neuen Hinterachsgeometrie sowie mit sehr vielen kleinen, aber sehr guten Verbesserungen in diesen Tagen auf den Markt kommen. Wenn ich mir in den letzten Tagen dann noch die Preise dieses Wagens ansehen, frage ich mich wirklich, was an den anderen so teuer ist.

Der Columbia, der in der EM-Version wohl noch am wenigsten mit dem Ausgangsmodell zu tun hat, heißt jetzt Columbia MK II und für diesen tollen Namen gibt's auch den passenden Preis „1100,- DM“. Für dieses Geld gibt's dann eine geänderte Hinterachsaufhängung, andere Stoßdämpferanordnung vorn, Torsionsfedern, neue Stabilisatoren und ein anderes Chassi-Material.

Bei PB gibt's im Augenblick ja außer

dem neuen Tank, bei dem man zum Auftanken jetzt auch mal die vergrößerte Öffnung trifft, nichts Neues. Es muß auch nicht immer was neues an einem Auto geben, vielleicht spricht das ja auch für die Qualität dieses Wagens.

Formel

Nun ja, nachdem das Training bei herrlichem Wetter schon sehr aufschlußreich war, erwarteten alle den Sonntag mit Spannung. So war es denn auch, Jürgen Bähr fuhr 11 Runden, 6,9 Sekunden, und das war Bestzeit. Peter Knebel, in Spanien schon so erfolgreich, fuhr 11 Runden, 7,73 Sekunden. Als Dritter schaffte es Michael Mielke, 11 Runden, 8,36 Sekunden. Der vierte Platz direkt für den Endlauf war für Franz Gröschl. 11 Runden, 8,56 Sekunden war seine gefahrene Zeit.

Dies zeigt schon, in welcher Superform die Serpent-Fahrer waren. Es ist nur schade, daß Jürgen Bähr etwas spät in der Saison zu solcher Höchstform aufläuft. Ich bin sicher, wenn er diese Leistungen seit Beginn der Saison gebracht hätte, wäre er bestimmt für den Meistertitel gut gewesen. Aber schließlich ist er in diesem Jahr erst in die A-Klasse aufgestiegen und da muß nunmal alles stimmen, wenn man Meister werden will.

Über Franz Gröschl braucht man eigentlich nichts mehr sagen, daß er schon seit Jahren zu den Top-Fahrern Deutschlands gehört ist klar. Es fällt zum Ende der Saison nur auf, daß auch er immer mehr Schwierigkeiten mit den gefederten Konkurrenten bekommt. Er kann zwar noch über einige Runden vorwegfahren, darf aber nicht den kleinsten Fehler machen, denn sofort ist eins dieser etwas einfacher zu fahrenden gefederten Autos an ihm vorbei.

Da stellt sich die Frage, was macht Franz im nächsten Jahr? Auch ein gefedertes Auto?? Klar ist schon, daß in den nächsten Wochen ein allradangetriebenes Auto von Graupner auf den Markt gebracht wird, aber wird Graupner im nächsten Jahr ebenfalls mit einem gefederten Wagen vertreten sein? Lassen wir uns überraschen. Ich hoffe nur, wenn ein solches Auto kommt, daß es nicht erst wieder im März zu kaufen ist. Das haben wir an Hand des Expert Speed Car in diesem Jahr gemerkt, daß im März kaum noch einer bereit ist, das Auto zu wechseln.

Nun aber zurück zum Renngeschehen. Die direkt Plazierten für den Endlauf habe ich benannt. Auf den Plätzen 5 – 20 waren fast nur gefederte Autos zu finden. Einzig in diesem Feld waren weitere drei Graupner Expert.

So konnten sich aus dem ersten Zwischenlauf Walter Junghans (PB) und Frank Ponzelar (SG) qualifizieren. Im zweiten Zwischenlauf waren Fred Knettenbrech (Asso) und Alfred Schön (PB) erfolgreich.

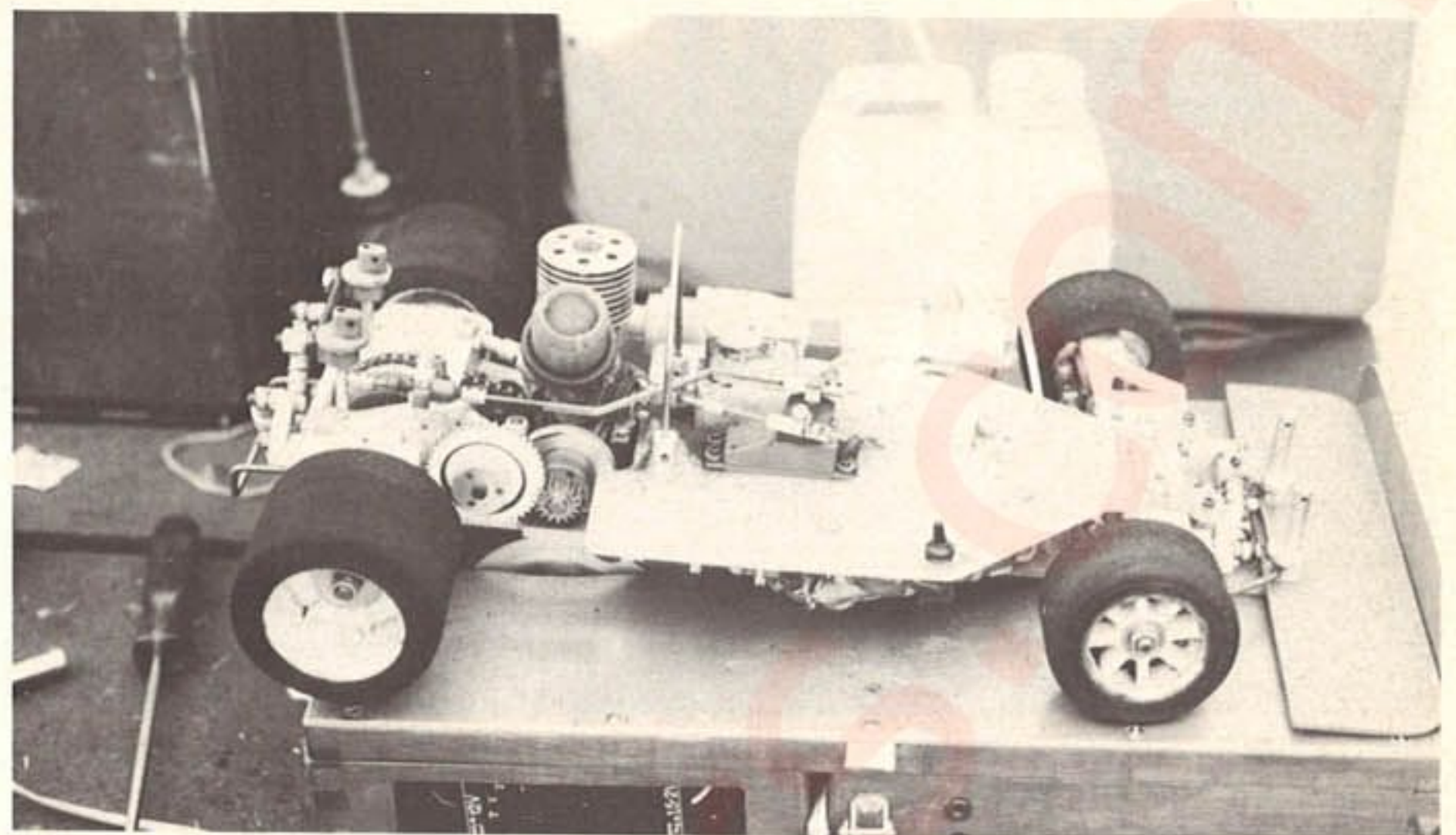
Somit waren sieben Gefederte gegen ein „Hackbrett“ im Endlauf Formel vertreten. Der Endlauf entwickelte sich dann zu einem Kampf zwischen drei Serpent-Fahrern, nämlich Knebel, Mielke und Bähr. Klaus Junghans und Fred Knettenbrech konnten mit 3 Runden Rückstand so gerade noch den Anschluß an dieses Spitzentrio halten. Alle anderen konnten ins Geschehen an der Spitze nicht mehr eingreifen.

Peter Knebel schaffte es dann rundengleich vor Jürgen Bähr zu gewinnen. Dritter wurde, eine Runde zurück, Michael Mielke. 69 Runden brachten Klaus Junghans auf den 4. Platz und ebenfalls 69 Runden wurden für den 5., Fred Knettenbrech, notiert. 6. Franz Gröschl, 7. Frank Ponzelar und 8. Alfred Schön.

Sport

Was sich in der Klasse Formel angekündigt hatte, konnte auch in Sport fortgesetzt werden.

Norbert Brücks fuhr 11 Runden, 1,3 Sekunden und damit war ein PB



Delta Eagle

vorne. Vier Sekunden schneller als in Formel fuhr Jürgen Bähr 11 Runden, 2,64 Sekunden Zweitschnellster. Der in Formel Endlauf nicht vertretene Klaus Höschen, fuhr sich als dritter mit 11 Runden, 3,23 Sekunden in den Endlauf. Und auch diesmal war ein Graupner unter den ersten vier. Diesmal war es Herrmann Raith mit 11 Runden, 3,8 Sekunden.

Unter den ersten zwanzig, auch hier wieder das gleiche Bild, außer vier Graupner Autos nur noch gefederte Wagen.

Aus dem Zwischenlauf eins schafften es Franz Gröschl und Peter Knebel weiterzukommen. Im Zwischenlauf zwei waren Jochen Essl und Michael Mielke die Glücklichen.

So waren vier Serpent, drei Graupner und ein PB im Endlauf. Ganz so eine spannende Spitzengruppe wie

vormittags gab es hier nicht. Jürgen Bähr fuhr diesmal ganz souverän an der Spitze und Franz, unser ewiger Zweiter, machte seinem Namen alle Ehre und blieb ständig eine Runde hinter Bähr.

Der Reihenfolge im Team entsprechend, lag Raith ebenfalls eine Runde hinter Gröschl. Knebel und Brücks waren ihm jedoch rundengleich dicht auf den Fersen und wechselten im Verlauf des Rennens auch mehrmals die Positionen.

Der Zieleinlauf war dann wie folgt:

1. Jürgen Bähr, 2. Franz Gröschl, 3. Hermann Raith, 4. Peter Knebel, 5. Norbert Brücks, 6. Jochen Essl, 7. Michael Mielke, 8. Klaus Höschen.

Als Fazit nach dem Rennen kann wohl eindeutig gesagt werden, daß der Vormarsch der gefederten Renner nicht mehr zu stoppen ist. J. E.

H. H. LISMANN GmbH Modellbau-Elektronik

6680 NEUNKIRCHEN  Bahnhofstraße 10 · Tel. (06821) 21225

Robbe Startbox, Typ 82, kpl.	DM 246,00	HP Gold Cup 82	DM 199,00
Reso-Rohr Picco	DM 38,50	Picco Speziallager v	DM 9,90
Reso-Rohr SG, gold	DM 39,50	Picco Speziallager h	DM 19,00
Reso-Rohr Serpent	DM 69,50	NITROMETHAN, rein, 1 Ltr.	DM 39,80
Picco-Krümmen 95°	DM 27,80	UFRA-Hinterreifen,	
K&B, mit Kopf, ohne Verg.	DM 179,50	alle Sorten/1 Paar	DM 17,50
Picco, kpl.	DM 229,00	Stock-Car 1:8 Sprint Elektro	DM 139,50
Enya 21 X Car	DM 181,00	1:12 Elektro Sprint Competition	DM 99,00
Enya 21 SS	DM 249,00	Race-Sports	DM 99,90
ST TST 21 RE	DM 189,50	Subito	DM 139,00
ST RE-80/SG	DM 249,50	Audi-Quattro	DM 139,00
OS 21 FSR-Car	DM 199,00	Ayk RX-1200	DM 139,00
HP Gold Cup 80	DM 172,00	Antares R-5	DM 139,00

Laufgarnituren, K&B Tuning Teile, Ersatzteile für Record-Profi u. a. sehr preiswert.

6. Lauf DM A-Fahrer

5. September: Wiesbaden

An diesem Wochenende sollte für dieses Jahr also die Entscheidung fallen. Wer würde es schaffen. Chancen hatten noch einige der vorderen Fahrer, allerdings nur theoretisch. In der Klasse Formel waren Gröschl und Mielke die Favoriten. Bei den Sportwagen sollten die größten Chancen bei Raith und Gröschl sein. Sie konnten hier also theoretisch einen Doppelmeister-Titel erreichen.

Um auch nichts dem Zufall zu überlassen, traf sich das komplette Graupner Team schon ein Wochenende vorher auf der Wiesbadener Bahn. Hier wurden noch einmal neue Motoren probiert. Die Reifenwahl war das nächste Problem, das auf der Trainingsliste stand.

Wie schon bekannt, hat die Wiesbadener Bahn ja einen neuen Belag und dieser ist im wahrsten Sinne des Wortes ein „Reifenfresser“. Es ist ein Belag, wie er auf Start-Landebahnen der Flugplätze verwandt wird. Er wird nur ganz dünn auf den alten Asphalt aufgetragen, ist jedoch extrem spitzkörnig. Zu anfangs soll ein neuer Satz Reifen ca. 5 – 10 Minuten gehalten haben, mittlerweile hat es sich wohl etwas gebessert. Mit einem neuen Satz Asso 2402 oder Indy H schafft ein gefedertes Fahrzeug es schon auf ca. 30 Minuten.

Aber, siehe da, nicht nur die Graupner Fahrer waren zum Training erschienen. Einige PB sowie Serpent-Fahrer waren ebenfalls zur Stelle. So versuchte auch Karl Heinz Will durch das letzte Rennen

dieser Saison seinen Klassenerhalt zu sichern. Seit seine kompletten Minicar-Teile in Heemstede gestohlen wurden, sah man ihn auf keinem Rennplatz mehr. Mit einer notdürftigen PB-Ausrüstung ging er auf seiner Hausstrecke also noch einmal an den Start.

Fred Knettenbrech, der auf der neu beschichteten Wiesbadener Bahn wohl schon die meisten Reifen runtergefahren hat, gab ebenfalls sein Stelldichein. Mit seinem vom OPS angetriebenen Asso zeigte er auch Glanzleistungen. Seine OPS-Motoren, welche er direkt vom italienischen Herstellerwerk bekommt, brachten seinen Asso auch hier wieder auf Höchstgeschwindigkeiten.

Da wäre dann noch Michael Mielke. Nach der gewonnen EM wollte er es auch in Wiesbaden wissen und trat also auch zum Training eine Woche vor dem Rennen an.

Nun aber zum eigentlichen Rennwochenende.

Ganze 45 Fahrer waren zum letzten A-Lauf dieser Saison noch angetreten.

Rainer Dosch trat ebenfalls nicht mehr an. Von ihm hörte man bereits in Hof, daß er dort die Saison und seine Minicar-Laufbahn beenden wolle. Bleibt also abzuwarten, ob wir diesen Namen, der ja seit Anfang an dabei ist, im nächsten Jahr nicht mehr sehen werden.

Trainiert wurde am Samstag eigentlich gar nicht so sehr viel. Viele hatten wohl nicht genügend Reifen der richtigen Sorte mitgebracht. So sah



Doppelmeister Franz Gröschl

man auch einige Fahrer, die stundenlang noch Reifen aufklebten, um für den Sonntag genügend Material zur Verfügung zu haben.

Formel

Der Sonntag der mit so viel Spannung erwartet wurde, begrüßte alle mit herrlichem Sonnenschein. Nun ging es los, wer würde es schaffen?

Jürgen Bähr, der in Hof schon so auftrumpfte, schaffte einen ganz tollen Rekord. Der bisherige Bahnrekord, der in der Klasse Sport gefahren wurde, konnte von ihm gebrochen werden.

Wohlgemerkt, in der Klasse Formel schaffte Jürgen Bähr als einziger 21 Runden in 6,3 Sekunden.

Die nächsten drei, direkt für den Endlauf platzierten, verpaßten die 21 Runden nur ganz knapp.

Klaus Höschen, 20 Runden in 0,4 Sekunden, Michael Mielke, 20 Runden in 0,5 Sekunden und Norbert Mayrhofer, 20 Runden in 0,8



Fahrerlager



Reifenwahl beim Serpent-Team

Sekunden. Das waren also absolute Top-Zeiten.

Die Spannung wurde nun also noch größer, denn Franz Gröschl, der mit Michael Mielke die größten Chancen zum Meistertitel in dieser Klasse hatte, mußte durch den Zwischenlauf. Er schaffte es aber zusammen mit Christian Sterr aus dem ersten Zwischenlauf weiterzukommen.

Im zweiten Zwischenlauf waren Fred Knettenbrech und Lutz Thomä erfolgreich.

Dann der Start zum Endlauf. Ein Dreiergespann ging sofort an die Spitze. Es waren Mielke, Höschen und Gröschl. Während des 30 Minuten-Endlaufes wurde sich hier kein Meter geschenkt. Abwechselnd bildeten Höschen und Gröschl die Spitze. Bis zur 28. Minute lagen beide Kopf an Kopf. Beide fuhren zusammen 2 Minuten vor Schluß noch einmal in die Box zum Nachtanken. Mielke war mittlerweile 2 Runden zurückgefallen. Gröschl kam zwar etwas eher wieder aus der Box, doch konnte Höschen den Vorsprung wieder egalieren und gewann rundengleich vor Franz Gröschl das Rennen. Mielke belegte den dritten Platz. 4. Chr. Sterr, 5. N. Mayrhofer, 6. F. Knettenbrech, 7. L. Thomä und 8. J. Bähr.

Somit hatte Franz Gröschl seinen ersten Meistertitel in der Tasche.

Michael Mielke, wohl der erfolgreichste Aufsteiger dieses Jahres, wurde Vize-Meister.

Sport

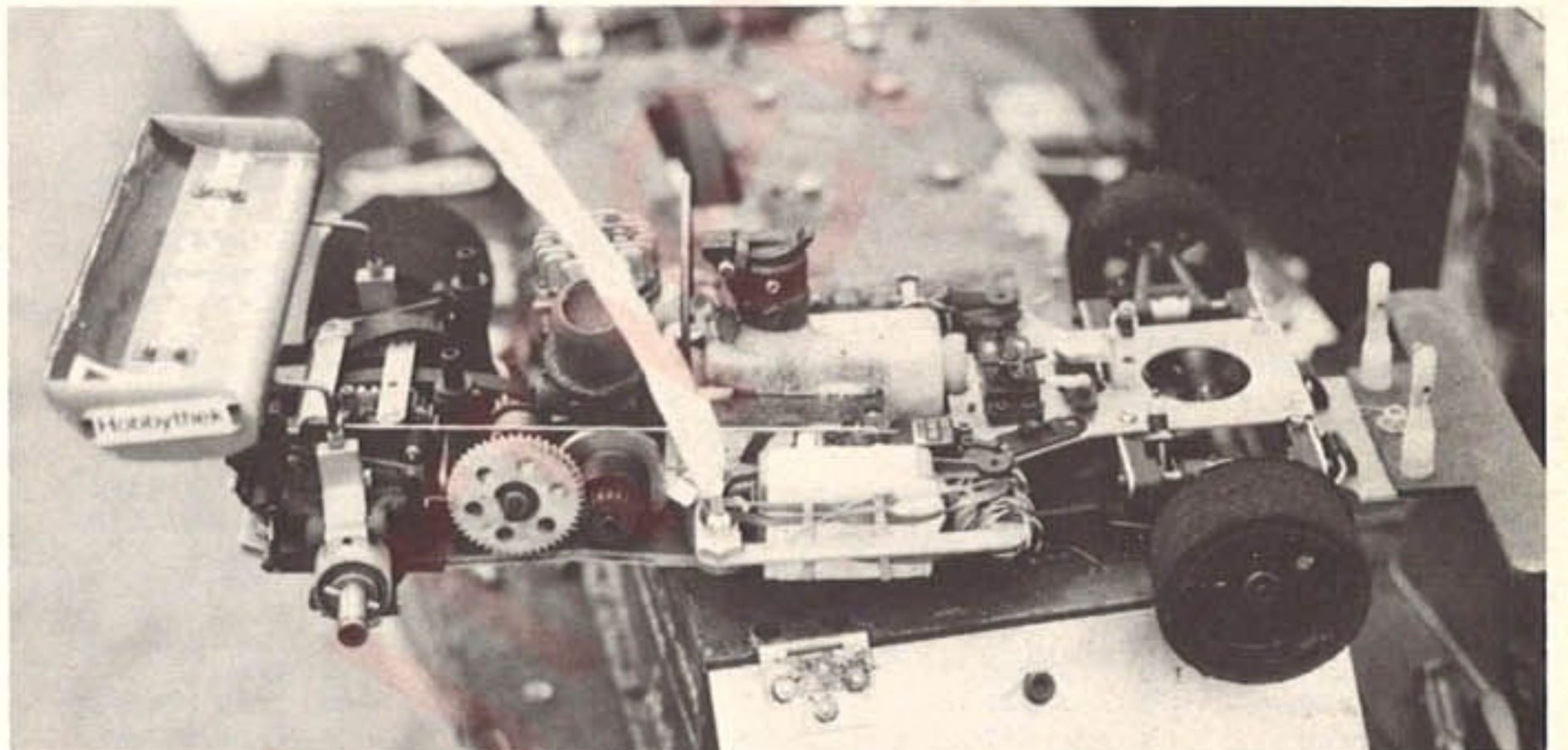
In der Klasse Sport gab Jürgen Bähr wieder eine Rundenzahl vor, die niemand mehr erreichen sollte. 22 Runden 0,2 Sek., eine Runde mehr als am Vormittag war wieder Bestzeit.

Als zweiter platzierte sich Alfred Schön mit 21 Runden, 0,1 Sekunden für den Endlauf. 3. für das Finale wurde Frank Ponzelar, 21 Runden, 9,5 Sekunden. Den 4. Platz sicherte sich Klaus Höschen, 21 Runden, 10,0 Sekunden.

Beide Favoriten für den Meistertitel, Gröschl und Raith, mußten also wieder durch den Zwischenlauf. Beide fuhren auch noch zusammen im ersten Zwischenlauf. Und was fast unmöglich erschien, gelang sogar. Gröschl und Raith gewannen den Hoffnungslauf und zogen so ebenfalls ins Finale ein.



Die Strecke in Wiesbaden



Columbia von Horst Weyer

Zum zweiten Zwischenlauf schafften die ärgsten Konkurrenten dann auch noch den Einzug ins Finale. Junghans und Mielke waren die Sieger dieses Hoffnungslaufes.

Start zum Endlauf Sport. Bei einem Sieg von Gröschl würde Raith noch ein dritter Platz zur Meisterschaft reichen. So war also die Situation. Nun ging es also ums Ganze.

Gröschl, Junghans und Höschen, so hieß hier die Spitzengruppe. Bähr hatte auch in diesem Endlauf wieder Pech und fiel kurzzeitig aus.

Raith hatte einen sehr schlechten Start und war zunächst 7. Er wußte ja, daß er mindestens 3. werden mußte. Er kämpfte also wie ein Löwe. Von Minute zu Minute wurde er auch schneller und konnte sich bis zur Hälfte der Distanz auf den vierten Platz vorarbeiten.

Doch da war Michael Mielke auf den dritten Platz vorgerutscht. Höschen hatte mittlerweile einen Ausfall und war bis auf den 5. Rang zurückgefallen. Gröschl konnte seine Spitzenposition behaupten und fuhr nach diesem spannenden Endlauf als erster vor Junghans und Mielke durchs Ziel. Raith auf dem vierten

Platz, 5. Klaus Höschen, 6. Jürgen Bähr, 7. Frank Ponzelar und 8. Alfred Schön.

Franz Gröschl konnte seine Hochform, die er das ganze Jahr schon gezeigt hatte, unter Beweis stellen. Mit 2 Punkten Unterschied schaffte er es, vor seinem Teamkollegen Hermann Raith, den Meister-Titel auch in der Klasse Sport zu erreichen. Schade für den Hermann, daß er sich mit 2 Punkten geschlagen geben mußte. Als Aufsteiger jedoch Vize-Meister zu werden ist, so glaube ich, genauso wertvoll.

Ein erfolgreiches Graupner Jahr ging in Wiesbaden also zu Ende. Noch einmal also unseren herzlichen Glückwunsch an Franz Gröschl. I. E.

Wiesbaden – Randnotizen

„Die Wiesbadener haben uns kostenlos die größte Reifenschleifmaschine Deutschlands zur Verfügung gestellt“! Die Meinung von Christian Sterr zum neuen Streckenbelag.

Tabellen

A-Fahrer	Verbundwertung	1982		1981			
Platz	Name	Punkte	Platzierung	Platzierung	Punkte		
1.	Franz Gröschl	2025	2.	41.	Klaus Kuonath	207	A.
2.	Michael Mielke	1844	A.	42.	Rainer Rosskothén	191	26.
3.	Hermann Raith	1689	A.	43.	Heinz Eiling	189	36.
4.	Jürgen Bähr	1634	A.	44.	Gerhard Schwinn	184	A.
5.	Klaus Höschen	1570	1.	45.	Dieter Stüchel	168	15.
6.	Klaus Junghans	1562	6.	46.	Jürgen Mönikes	148	35.
7.	Frank Ponzelar	1346	7.	47.	Sabine Wiebe	145	43.
8.	Christian Sterr	1263	9.	48.	Manfred Kempenich	135	A.
9.	Peter Knebel	1261	11.	49.	Friedhold Schmidt	134	25.
10.	Fred Knettenbrech	1211	12.	50.	Klaus Gleich	130	42.
11.	Norbert Mayrhofer	1203	3.	51.	Gerhard Baumgartner	125	32.
12.	Peter Graf	1167	5.	52.	Jochen Naser	124	16.
13.	Norbert Brucks	1098	13.	53.	Dieter Ewig	114	A.
14.	Gregor Reintjes	1044	19.	53.	Werner Gleich	114	A.
15.	Alfred Schön	905	10.	55.	Horst Weyer	110	45.
16.	Manfred Hoyer	752	8.	56.	Heinz Keller	99	A.
17.	Fred Laufer	601	17.	56.	Hans Scheyer	99	37.
18.	Rainer Dosch	550	21.	58.	Gerd Flockenhaus	95	A.
19.	Uwe Lachmann	506	A.	59.	Klaus Tröger	80	A.
20.	Rainer Zimmer	470	4.	60.	Heinz Weppler	75	A.
21.	Dieter Hornischer	468	41.	61.	Karl-Heinz Jülich	70	A.
22.	Hansjörg Böttcher	459	29.	62.	Bernd Ulitzka	67	24.
23.	Thomas Körner	449	A.	62.	Ulas Taskin	67	A.
24.	Lutz Thomä	434	A.	64.	Karl-Heinz Will	60	18.
25.	Jochen Essl	418	A.	65.	Richard Schein	49	A.
26.	Walter Petruich	411	30.	66.	Ralf Habel	42	A.
27.	Ludger Styra	404	A.	67.	Bertram Kessler	39	31.
28.	Dieter Hutsch	359	A.	68.	Dieter Hofmann	20	40.
29.	Robert Stieglbauer	350	A.	68.	Klaus Bruchmann	20	A.
30.	Stephan Weppler	317	A.	70.	Werner Lechner	19	A.
31.	Reinhold Mertens	293	33.	71.	Hendrik Endres	17	39.
32.	Roland Seitz	290	A.	72.	Frederik Ehlers	-	20.
33.	Hans-H. Kressken	265	14.	72.	Detlef Riethus	-	22.
34.	Uwe Korf	245	A.	72.	Rainer Heller	-	23.
34.	Gerhard Leiter	245	27.	72.	Gerd Hönighaus	-	38.
36.	Lothar Gebauer	240	A.	72.	Martin Pauen	-	44.
37.	Helmut Wenz	234	A.	72.	Georg Haberl	-	A.
38.	Ralf Krause	228	A.	72.	Rolf Braudlach	-	A.
39.	Klaus-Dieter Frers	220	28.	72.	Udo Gehrendorf	-	A.
40.	Klaus Grupe	211	34.	72.	Werner Fengler	-	A.

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 I.S.



Serpent mk IV



QUATTRO
INDEPENDENT SUSPENSION

Europameister '81

Doppeleuropameister '82 Tourenwagen-Europameister 1982

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“

5. C₁ Lauf N/W

Der 28./29. 8. 82 war der Termin des 5. C₁-Laufes in Haltern. Für einige Fahrer des MAC-Walsums begann das Rennen schon am Freitag. Sie trainierten bis es dunkel war. Zwischendurch wurden die Zelte aufgebaut, denn nach Hause waren es immerhin 50 km zu fahren und das sechsmal? Genauso wie bei den A-Fahrern, setzte man sich dann abends gemeinsam hin, erzählte und „schraubte“.

Samstag:

80 Fahrer hatten sich für die Klasse Formel angesagt. Um 8⁰⁰ Uhr fingen die ersten schon hoffnungsvoll an zu trainieren, trotzdem der RC-Haltern 3 Trainingsdurchgänge à 5 Minuten geplant hatte. Bei der Fahrerbesprechung waren allerdings die meisten Fahrer der Meinung, 2 Durchgänge würden auch reichen. So konnte nach der Mittagspause der erste Vorlauf gestartet werden.

In der Zwischenzeit häuften sich bei einigen Fahrern aus zunächst ungeklärten Gründen Störungen. Doch diese waren recht einfach zu erklären. Auf Grund der Entfernungen zwischen Fahrerpodest und der weitest enternten Stelle (ca. 60 m), mußte man schon einen übervollen Sender-Akku oder einen Sender mit großer Ausgangsleistung haben, um die Weite überbrücken zu können. Manche konnten sich dabei mit einem sogenannten Massekabel helfen, andere mußten sogar ganze Anlagen wechseln.

Zum Rennverlauf: Wer sicher direkt in den Endlauf kommen wollte, mußte schon 16 Runden fahren. Dieses taten nur Dirk Brocker und Michael Platten. Somit waren sie die ersten beiden Direktqualifizierten.

Dazu gesellten sich noch Peter Tebbe und Heinz Kroezemann mit 15 Runden und den besten Zeiten. Für die 16 Zwischenlaufteilnehmer hieß es nun kämpfen, denn fast alle waren ziemlich gleichstark, so daß zum Schluß Sekunden den Zwischenlauf entschieden. Schließlich gewannen den ersten Zwischenlauf Thom und Rolf Arbeiter und den zweiten Olaf Hütter und Jürgen Heister.

Der Endlauf ging dann über eine Distanz von 30 Minuten. Für einige sicherlich zu kurz, für andere jedoch zu lang. Nach dem Start bildete sich direkt ein Zweiergespann, Peter Tebbe und Dirk Brocker. Die beiden waren auch bis zum Schluß nicht einzuholen. So konnte der Sieg nur noch unter ihnen ausgemacht werden. Und um es kurz zu machen, es gewann Dirk Brocker vor Peter Tebbe. Die weiteren Plazierungen sind der Reihe nach: Olaf Hütter, Thom, Michael Platten, Rolf Arbeiter, Jürgen Heister und der lächelnde achte Heinz Kroezemann.

Sonntag:

Neues Spiel, neues Glück. Da bekanntlich in der Klasse Sport höhere Erwartungen zu treffen sind, konnten sich fast alle Fahrer in den Vorläufen um durchschnittlich eine Runde verbessern. Dirk Brocker fuhr 17 Runden und zugleich die Bestzeit. Er war damit wieder einmal direkt im Endlauf. Peter Tebbe, der ja wie Dirk Brocker in der letzten Zeit jeden Endlauf mitgefahren hatte, konnte auf Grund seiner chaotischen Vorlaufgruppe erst im dritten Vorlauf zu ihm aufschließen. Michael Platten und Rolf Arbeiter vollendeten schließlich auch noch die 17 Runden, allerdings mit einer schlechten Zeit. Somit standen die ersten vier Endlaufteilnehmer fest: Dirk Brocker, Peter Tebbe, Michael Platten und Rolf Arbeiter.

Aus den Zwischenläufen gelangten nun noch Wiebricht, Dirk Knüfermann, Olaf Hütter und Habecke hinzu. Der Endlauf wurde um 17⁰⁰ Uhr (?) gestartet. Gewonnen hat dann Michael Platten —, mit viel Glück. Denn Peter Tebbe hätte durchaus von seinem fahrerischen Können her erster werden können. — Aber er hatte einen neuen Satz Moldet-Frontreifen bis auf die Felgen heruntergefahren, so daß er 5 Minuten vor Schluß den Kampf aufgeben mußte. Erster wurde wie gesagt Michael Platten. Zweiter wurde Olaf Hütter. Es war der zweite Endlauf für ihn und das an einem Wochenende. Die nächsten Plazierungen: 3. Dirk Brocker, 4. Peter Tebbe, 5. Habecke, 6. Wiebricht, 7. Dirk Knüfermann und 8. Rolf Arbeiter. Zu dem Endlauf wäre noch zu sagen, daß von den acht Endlaufteilnehmern vier jugendlich waren. Ansonsten ist dem RC Haltern sicherlich ein großes Lob auszusprechen. Denn von den Toiletten bis zur clubeigenen Kantine war alles ausreichend vorhanden. Auch gab es kaum Proteste oder ähnliches. Dieses ist sicher auf eine gute Organisation zurückzuführen.

Dirk Knüfermann

Endstand Formel

1. D. Brocker	86	13,5
2. P. Tebbe	85	1,9
3. O. Hütter	83	20,2
4. Thom	80	19,5
5. M. Platten	80	26,7
6. R. Arbeiter	78	25,4
7. J. Heister	75	33,0
8. H. Kroezemann	71	12,1

Endstand Sport

1. M. Platten	95	5,4
2. O. Hütter	90	—
3. D. Brocker	90	7,8
4. P. Tebbe	90	10,5
5. Habecke	85	16,1
6. Wiebrecht	81	1,8
7. D. Knüfermann	78	13,6
8. R. Arbeiter	66	19,6



„Fahrerstand“



„Clubhaus“

„Aktiv

DMC

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).

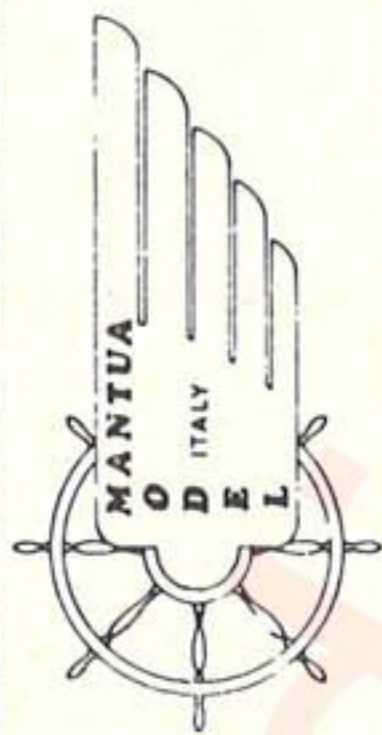
Nachstehend aufgeführte Punkte gehören zum Programm, welche durch finanzielle Mittel aus dem Förderkreis mitfinanziert werden:

- 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



für die
Interessen
der Aktiven“

Graupner



S SIMPROP
ELECTRONIC



Palma
INTERNATIONAL INC.



HESIDRUCK

Fabrik für Siebdruckartikel



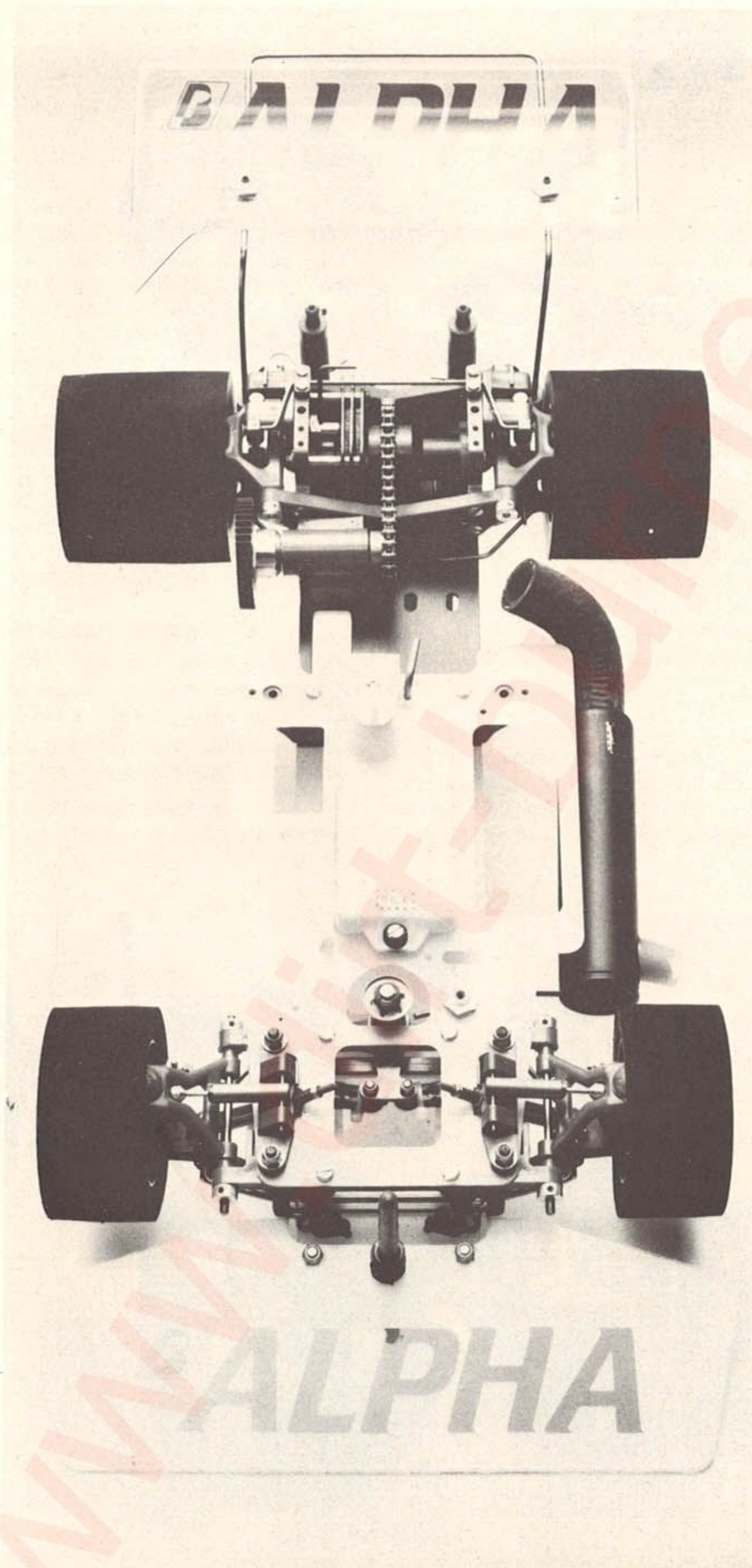
**rc-car
racing**

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



Spot
the winner with
TWINN-K
INC.

PB ALPHA 82



PB ALPHA '82

Im Normalfall steht für einen Test nur eine recht begrenzte Zeit zur Verfügung. Viele Dinge können dabei nur angeleuchtet werden, manches muß unerwähnt bleiben. Der folgende Beitrag unterscheidet sich darin ganz wesentlich. Denn es handelt sich hier um einen 2-Jahres-Test. Ein Test, der begann, als der PB-ALPHA im Februar 1981 vorgestellt wurde.

Die Vorgeschichte

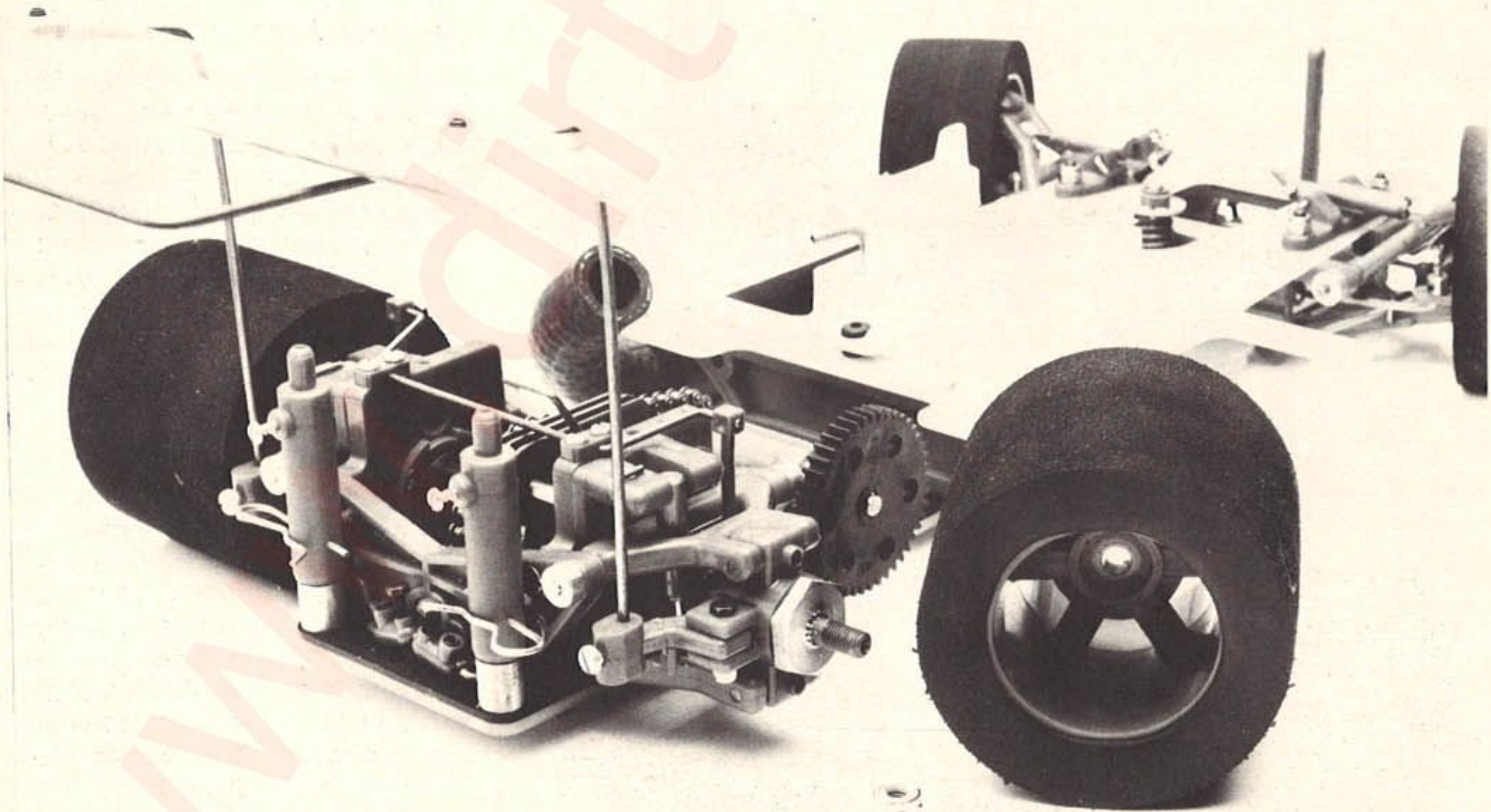
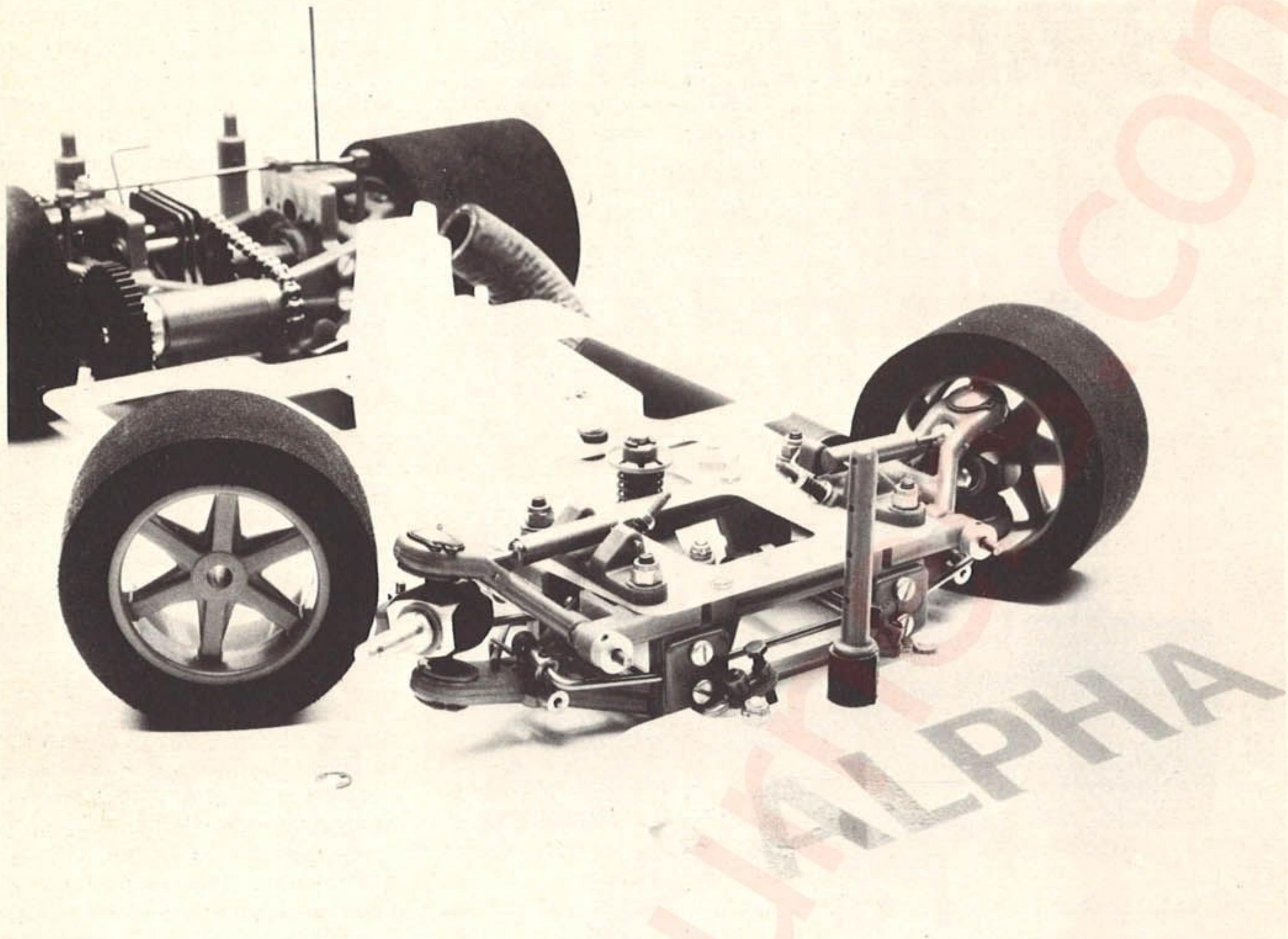
Wenn man etwas über den ALPHA '82 schreiben will, kann der Vorgänger nicht unerwähnt bleiben. Denn auf diesem und den Erfahrungen, damit baut der ALPHA '82 auf. Ein paar kleine Änderungen, die an der Konstruktion nichts änderten, das Fahrverhalten aber entscheidend verbesserten, machten aus dem ALPHA '81 den ALPHA '82.

Als der ALPHA 1981 auf den Markt kam, bestand unter den deutschen Fahrern keine übermäßige Bereitschaft, sich mit der neuen Technik zu befassen. Heute hat sich das grundlegend geändert und es ist nicht zu vermessen, zu behaupten, daß PB mit dem ALPHA einen sehr großen Anteil daran hatte, daß das so geworden ist. In der Saison '81 flossen die Erfahrungen verschiedenster Fahrer in das Konzept des ALPHA ein und daraus entstand der ALPHA '82, wie er zur Nürnberger Messe '82 präsentiert wurde.

Der ALPHA '82

Das Wesentliche war geblieben: der Rahmen, bestehend aus fest miteinander verschraubter Chassis- und RC-Platte. Einzeln aufgehängte Räder über Querlenker oben und unten, Federung mit Torsionsfedern und Stoßdämpfer vorn und hinten. Kraftübertragung über Stirnzahnräder auf eine Zwischenwelle, dann mittels Kette auf die Hinterachse. Hinterachse mit Differential und Zwei-Scheiben-Bremse.

Was also hat sich geändert? Die Chassisplatte ist jetzt durchgehend aus Epoxy, am Power-Pod mit aufgeklebter Aluplatte. Stabilisatoren gibt es für beide Achsen, vorn sitzen Diagonalstäbe mit Federn da, wo früher die Stoßdämpfer saßen. Die Stoßdämpfer liegen aus diesem Grund jetzt oben. Der Servo-Saver hat oben und unten ein Gleitlager bekommen, für die Kunststoffteile wird ein neues Material verwendet.



Ein Komplettbausatz

Der Bausatz eines ALPHA schließt den Tank, Schalldämpfer, Kupplung und eine Karosserie mit Flügel, wahlweise Formel oder Sport, mit ein. Dem Bausatz liegt eine reichlich bebilderte Bauanleitung mit einer Einstellanweisung bei. Die Teile sind in Funktionsgruppen zusammengefaßt und in Kunststoffbeutel eingeschweißt. Die Wahl der Funktionsgruppen ist nicht immer ganz glücklich, so daß man beim Zusammenbau doch hin und wieder ein Teil aus einem anderen Beutel herausholen muß. Der verwendete Kunststoff für die Aufhängungsteile ist von sehr guter Qualität, er bietet sowohl große Festigkeit als auch hohe Elastizität. In den zwei Jahren rauhen Einsatzes sind nur wenige Teile zu Bruch gegangen.

Der ALPHA wurde in dieser ganzen Zeit mit den Originalteilen aus dem Baukasten gefahren, was völlig ausreicht. Mit einer Ausnahme: Als Sonderausstattung ist eine dickere RC-Platte lieferbar, deren Einsatz sich bewährt hat. Sie bringt allerdings auch etwas Mehrgewicht.

Der Zusammenbau

Wenn man bei der Montage des ALPHA ein paar wesentliche Dinge beachtet, kann man bei der Einstellung des Fahrwerks und den ersten Fahrttests eine Menge Zeit sparen.

1. Die Torsionsfedern

Beim Biegen der Torsionsfedern

vorn und hinten wird oft übersehen, daß beim Verbiegen des Drahtes eine Rückstellkraft entsteht. Diese Rückstellkraft im Draht bewirkt, daß die gebogenen Federn sich relativ leicht um einen bestimmten Betrag zurückstellen lassen. Die Federn müssen also immer etwas stärker verdreht werden als erforderlich, dann können sie auf das richtige Maß zurückgebogen werden. Das zweite wichtige Kriterium ist die Symmetrie der beiden Federn, sie müssen immer gleich gebogen werden.

2. Stabilisatoren

Für die beiden Stabilisatoren gilt das Gegenteil, sie müssen gerade sein. Der hintere Stabilisator kann leicht auf einer planen Fläche geprüft werden, der vordere ist mit montierten Kugelköpfen auf zwei parallelen Klötzchen zu prüfen.

3. Die Aufhängungsteile

Die beweglichen Aufhängungsteile dürfen auf den Achsen nicht klemmen. Bei Bedarf sind die Achsen etwas nachzuarbeiten. Überall da, wo mit Madenschrauben Teile auf den Achsen fixiert werden, die Achse etwas anschleifen oder anfeilen. In Kunststoff lassen sich die Schrauben nicht so fest anziehen wie in Metall.

4. Die Hinterachse

Einer der wesentlichen Punkte ist die Leichtgängigkeit der Antriebswellen. Der kugelige Außensechskant an beiden Enden der Gelenk-

welle darf in den Gegenstücken nicht klemmen. Andernfalls muß der Sechskant etwas nachgearbeitet werden. Auch das Außenteil der Hinterachse (mit dem Sechskant für die Felgen) auf einwandfreien Lauf prüfen. Die Gummibälge zum Schutz der Gelenkwellen kann man am dünneren Ende um etwa 2 mm kürzen, sie halten dann viel länger.

Fahrwerks-Voreinstellung

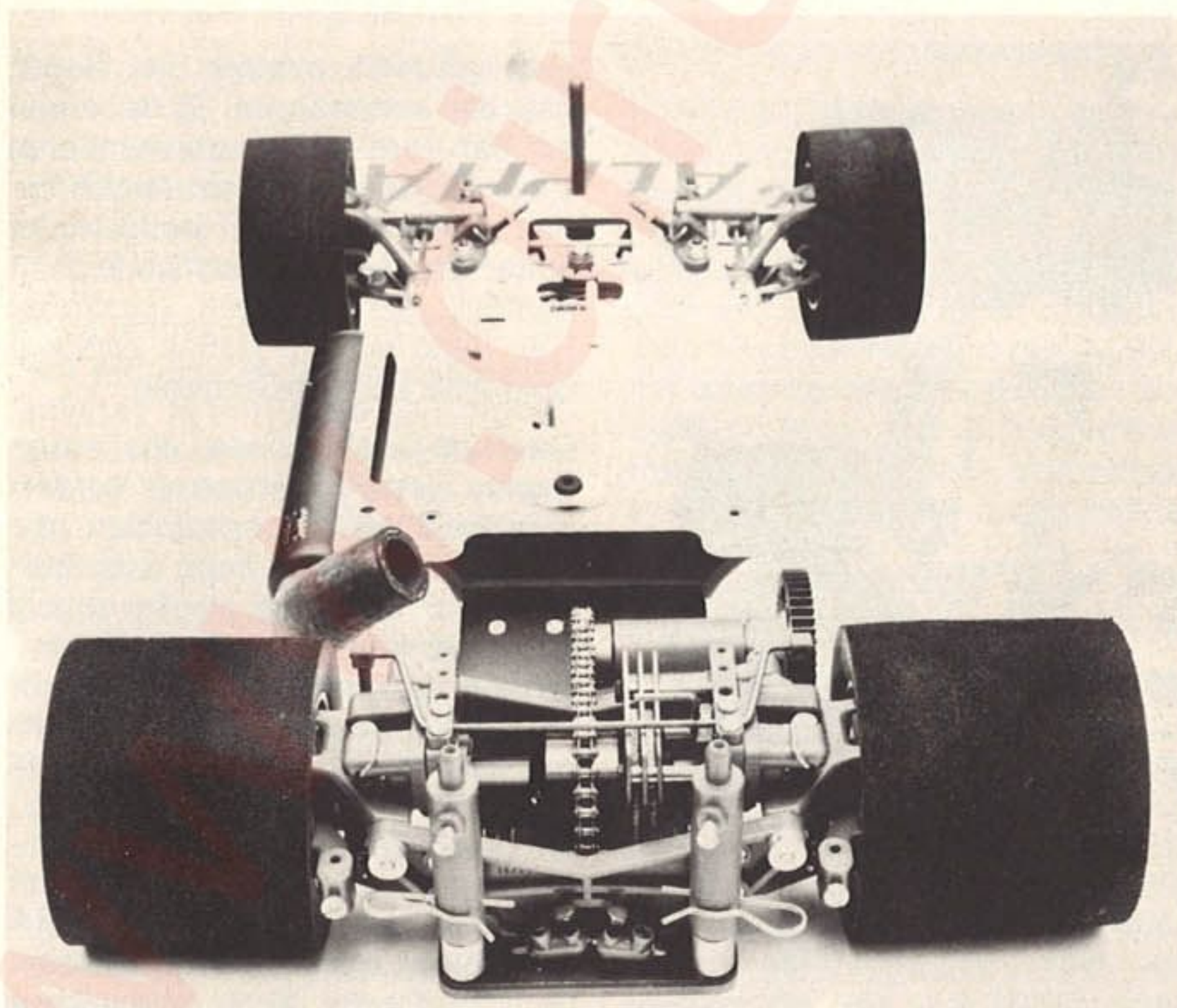
Die folgende Voreinstellung des Fahrwerks gehört noch zu den Trockenübungen und sollte vor dem ersten Fahren erfolgen. Die Torsionsfedern sind alle vorschriftsmäßig gebogen und eingebaut, die Stabilisatoren sind noch nicht montiert. Perfektionisten hängen auch noch die Stoßdämpfer an einem Ende aus oder montieren sie erst später.

Zur Einstellung gleich große Reifen auf jede Achse montieren, wenn möglich 82 mm Ø hinten und 75 mm Ø vorn. Sie können auch etwas größer oder kleiner sein, wichtig ist, daß sie gleich groß sind. Die Chassishöhe hinten ist so einzustellen, daß die Elemente der Hinterachse eine gerade Linie bilden. Das Chassis kann auch noch etwas tiefer gelegt werden, jedoch nicht höher. Drückt man das Chassis hinten von Hand nach unten, muß es nach dem Loslassen wieder die alte Position erreichen (wohlgemerkt, ohne Stoßdämpfer!). Muß die Höhe verstellt werden, sind die beiden Einstellschrauben jeweils um den gleichen Betrag zu verstellen.

Die Fahrwerkshöhe vorn ist mittels der Diagonalstäbe so einzustellen, daß die Vorderräder bei Geradeausstellung einen rechten Winkel zur Standfläche bilden. Das Chassis kann wiederum auch tiefer, in selteneren Fällen auch höher gelegt werden. Die Einstell-Muttern auf den Diagonalstäben befinden sich nach dieser Einstellung auf etwa gleicher Position.

Zur Symmetrieprüfung muß man den ALPHA in der Federung ein paarmal einschwingen lassen (etwas anheben und fallen lassen). Wenn man das Fahrzeug vorn in der Mitte der Chassisplatte anhebt, müssen die Vorderräder gleichzeitig abheben und wieder aufsetzen. Kleine Differenzen werden mit den Spiralfedern der Diagonalstäbe korrigiert, größere Abweichungen mit den Torsionsfedern.

Nach Einbau des vorderen Stabili-



sators die Symmetrie erneut prüfen. Hat sich die Symmetrie verschoben, ist der Stabilisator nicht exakt gerade. Stimmt die Symmetrie noch, kann man den hinteren Stabilisator einbauen und die Stoßdämpfer montieren.

Die Einstellung der Vorspur ist bei verschiedenen Fahrern zum Teil unterschiedlich, für den PB-ALPHA hat es sich als günstig erwiesen, mit einer geringen Vorspur zu fahren.

Die Feineinstellung

Die endgültige Einstellung des Fahrwerks kann, falls erforderlich, nur beim Fahren erfolgen. Wenn man „seine“ Einstellung einmal gefunden hat, kann man nach einem Rennen das Auto demontieren, wieder zusammenbauen und ohne erneuten Einstellvorgang fahren. Lediglich bei unterschiedlichen Kursen von Rennen zu Rennen, kann eine geringfügige Korrektur nötig sein.

Beim ersten Fahrttest sollte man wie folgt vorgehen: Das Fahrzeug in der Lenkung so austrimmen, daß es beim Gaswegnehmen oder konstanter Geschwindigkeit geradeausläuft. Wenn die Haftung auf der Bahn nicht so besonders gut ist, bricht das Auto u. U. beim Gasgeben bzw. Beschleunigen hinten etwas aus. Erfolgt das immer nach der gleichen Seite (Vorsicht, manchmal ist es auch der Fahrer), kann man die Torsionsfeder hinten auf

dieser Seite um eine halbe bis zu einer Umdrehung hineindrehen. Stimmt's dann immer noch nicht, ist noch eine andere Ursache im Spiel.

Fahrergergebnisse

Wenn der PB-ALPHA '82 die richtige Fahrwerkseinstellung und den entsprechenden Motor eingebaut hat, sind ihm überdurchschnittliche Fahrleistungen zu entlocken. Von Anfang an begeistert vor allem der sehr gute Geradeauslauf auch beim Beschleunigen oder beim Bremsen. Wenn man von einem konventionellen Fahrzeug umsteigt, stellt man sehr bald fest, daß Lenkkorrekturen auch bei voller Beschleunigung ohne Gaswegnehmen möglich sind. Der ALPHA liegt zudem sehr ruhig auf der Bahn und verzeiht relativ viele Fehler des Fahrers, weit mehr als das bei früheren Autos der Fall war. Besonders auf Kursen mit langgezogenen, schnellen Kurven kann man seine Vorzüge voll ausspielen. Die erheblich kleineren Driftwinkel in den Kurven wirkt sich wohlthuend auf den Reifenverschleiß aus, der deutlich geringer ist. Deutlich merkbar ist auch, daß der ALPHA beim Lastwechsel keine wesentliche Änderung des Fahrverhaltens zeigt, die früheren Autos mit Starrachse pendelten ja oft stark zwischen Unter- und Übersteuern. Daran, daß sich die Hinterreifen kegelig ablaufen, muß man sich allerdings erst gewöhnen. Um die Leistung des ALPHA voll auszuschöpfen,

will er auf der Piste rund und gleichmäßig bewegt werden; an den Rundenzeiten kann man es deutlich ablesen.

Für die beiden Klassen Formel und Sport stehen von PB zwei spezielle Karosserien zur Verfügung, die auf die Belange des ALPHA zugeschnitten sind. Sowohl die Williams- als auch die Lola-Karosserie tragen der Tatsache Rechnung, daß der Tank wesentlich weiter vorn sitzt als früher. Bei anderen Karosserien muß man entweder den Fahrer wegschneiden (laut Reglement nicht zulässig) oder man kommt nicht richtig an den Tank. Außerdem ist zu bedenken, daß Autos mit Einzelradaufhängung eine große Bewegungsfreiheit für die Räder benötigen, die bei vielen älteren Karosserien nicht gegeben ist.

Zur Flügeleinstellung: Bei der Williams-Karosserie kann der Flügel meistens recht tief und flach stehen. Die Lola-Karosserie erzeugt wesentlich mehr Druck auf der Vorderachse, so daß man in Sport den Flügel etwas höher stellen muß. Diese Angaben stellen nur einen Richtwert dar, je nach Beschaffenheit einer Bahn und Witterungsbedingungen können sich ganz andere Werte ergeben.

Tips und Hinweise

Die Stoßdämpfer sind eines der wenigen Dinge, die nach Verbesserung rufen. Manche leiden an eklatanter Undichtigkeit, der nur sehr schwer beizukommen ist. Vielleicht kann man da etwas machen?

Grundsätzlich stimmt die Regel, daß die strammeren Stoßdämpfer auf der Vorderachse zu montieren sind. Es ist aber auch vorgekommen, daß stärkere Stoßdämpfer hinten das Auto wesentlich leichter kontrollierbar machten (konkreter Fall: Sand auf der Bahn). Das war aber eine echte Ausnahme.

Last not least: Reifen, das ewige Thema. Von PB werden als Vorderreifen die 19/202 empfohlen (sie hießen früher 371). Dem kann man nur zustimmen, es ist der einzig richtige Reifen für das Auto. Als Hinterreifen ist der 19/215 zu empfehlen, unter bestimmten Bedingungen auch 19/210 oder /211. Zu den Vorderreifen gibt es keine echte Alternative, der /215 ist ein Haftarifen, wie er seit geraumer Zeit am Markt ist (wie Black-Fire, UFRA o. ä.). Nun wäre es natürlich eine herrliche Sache, wenn man mit nur

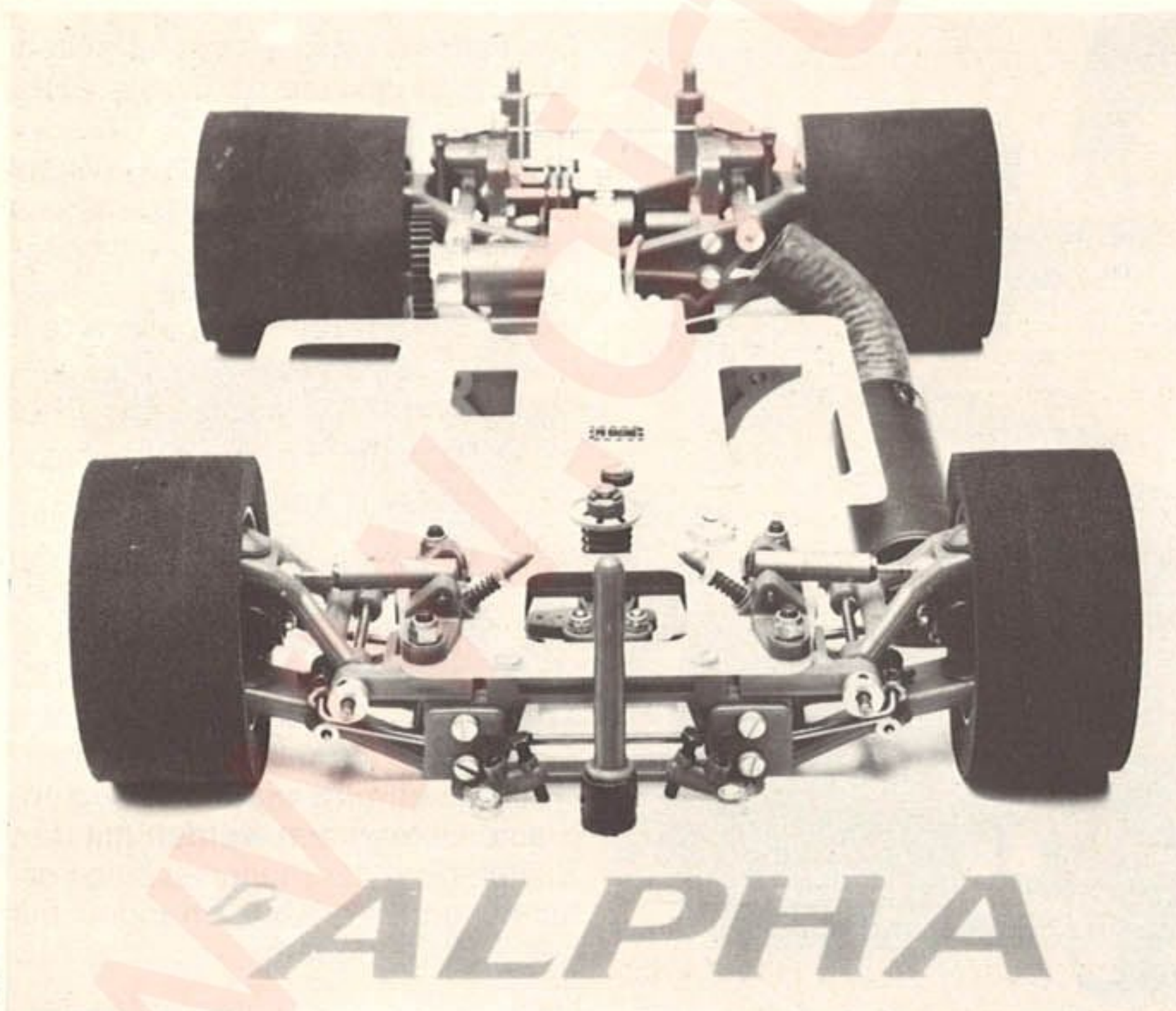
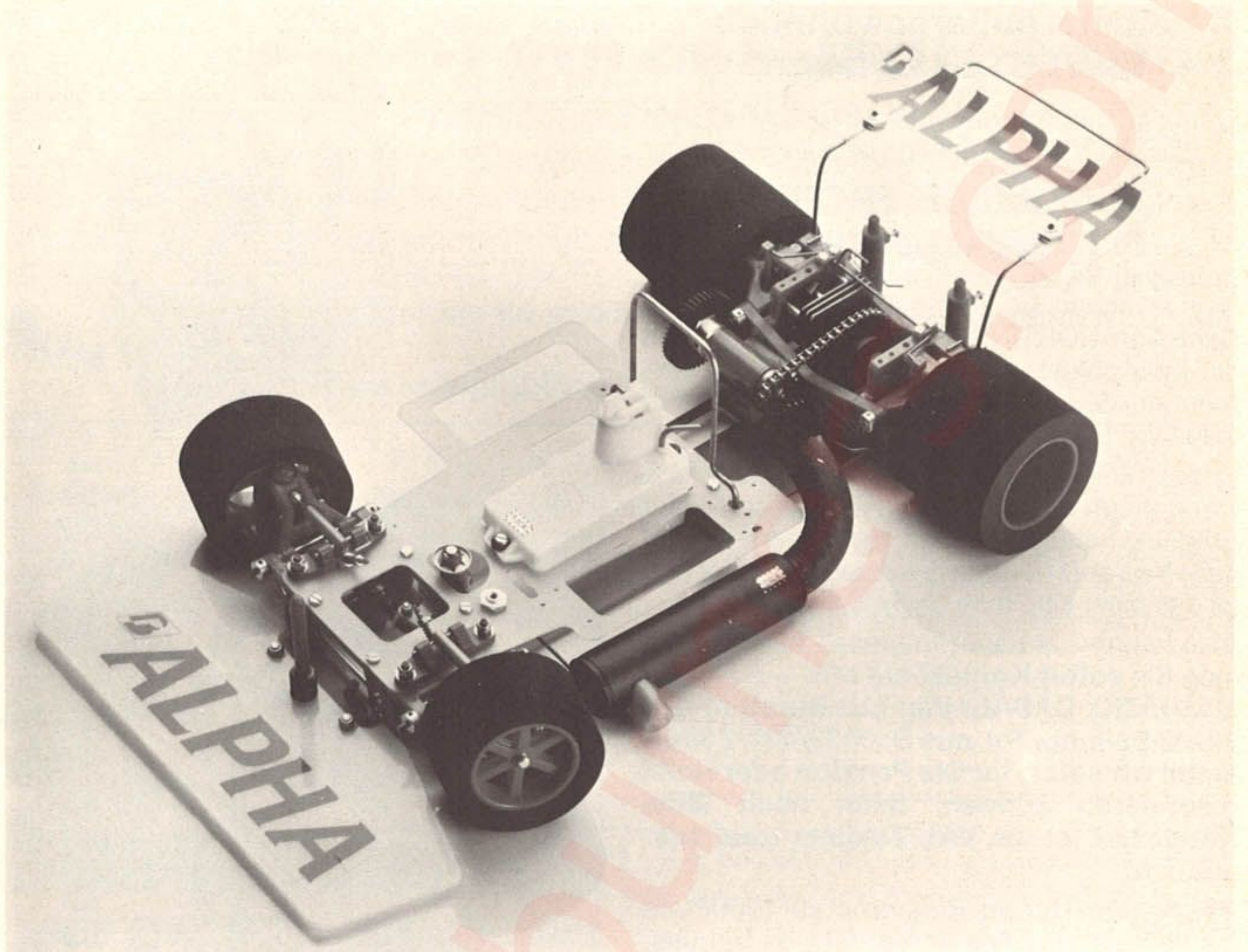


Foto: Nowack



zwei Sorten Reifen losziehen könnte. Leider geht's nicht ganz so einfach, für besondere Fälle braucht man noch was für die Hinterachse.

Wenn die Traktion auf der Piste extrem hoch ist, läßt es sich mit den bereits erwähnten /210 oder /211 erheblich besser fahren. Beides sind relativ feste Reifen, die etwa dem Asso 2402 entsprechen.

Wenn man beim Training merkt, daß man grundsätzlich mit beiden Reifentypen fahren kann (ausprobieren), so ist dem festeren Reifen eigentlich immer der Vorzug zu geben gegenüber dem weicheren Haftreifen. Zum einen wird die Haftung der Bahn meistens noch besser, zum anderen knabbern die Konkurrenten im Gedränge nicht so leicht ein Stück aus dem Reifen. Eine Unwucht im Reifen, früher ohne weiteres zu verschmerzen, wirkt sich bei einem Fahrzeug mit Einzelradaufhängung wegen der viel geringeren gefederten Masse katastrophal aus, ist also immer zu vermeiden.

Außergewöhnliche Umstände oder Bahnbeläge können natürlich auch mal andere Reifen erfordern. Meistens kommt man aber mit den oben genannten Reifentypen aus.

Erwähnenswert ist noch, daß die Konstruktion des hinteren Stabilisators es möglich macht, ihn mit einem schnellen Handgriff aus- oder wieder einzuhängen. Bei Rennbeginn am frühen Morgen mit kalter oder feuchter Piste ist der ALPHA mit ausgehängtem Stabilisator wesentlich ruhiger und leichter zu kontrollieren. Aber nicht vergessen, den Stabilisator rechtzeitig wieder einzuhängen!

Zusammenfassung

Der PB-Alpha '82 ist so, wie er im Bausatz geliefert wird, ein vollständiges Wettbewerbsfahrzeug. Es sind keine Ergänzungsteile oder ähnliches erforderlich, man kann ihn fahren so wie er ist. Was übrigens auch die englischen PB-Fahrer tun (außer Keith Plested, der probiert dauernd was Neues aus).

Wer einmal einen optimal abgestimmten ALPHA auf einer guten Bahn gefahren hat, wird ihn nicht mehr missen wollen. Man darf nur nicht in den Fehler verfallen, von dem Auto Dinge zu erwarten, die es nicht erfüllen kann. Auch an einem solchen Fahrzeug muß man seine Erfahrungen sammeln, eventuell etwas den Fahrstil ändern und dieses und jenes probieren.

Wer aber „seine“ Einstellung einmal gefunden hat, wird feststellen, daß er gute Ergebnisse im Wettbewerb über längere Zeit mit geringem Aufwand als früher erreichen kann. Abgesehen davon, daß das Fahren mit einem solchen Auto einfach mehr Spaß macht!

Alfred Schön

Preis: ca. DM 790,-

Haben Sie schon daran gedacht, einmal außergewöhnlich SILVESTER zu feiern?

Wenn ja, haben wir vom MINI-CAR TEAM
ZOLDO-CORSE die richtige Idee für Sie mit der

III. GLACIAL-TROPHY 1.-2. Januar 1983

Dieses schon berühmte Eis-Rennen in der
Nähe von CORTINA D'AMPEZZO gibt Ihnen
die Möglichkeit, ein RC-car-Rennen für Ver-
brenner-Modelle der Klasse Sport, mit einem
tollen Winterurlaub zu kombinieren.

Unser Tal liegt im Herzen der Dolomiten und
kann Ihnen jede Art von Wintersport oder
Erholung anbieten, und selbstverständlich
haben wir auch an eine Silvester-Fete gedacht.
Ist das nicht eine tolle Sache?

Also, wenn Sie daran Interesse haben, neh-
men Sie **sofort Kontakt auf mit**
**MAURIZIO CASAL/Via T.L. Burattini 46/
32100 Belluno/Tel. aus D: 0039/437/23664,**
damit wir sofort für Sie Pension oder Hotel
reservieren können, denn nach Mitte
November ist die VAL-Zoldana total aus-
gebucht.

Das Startgeld für das Rennen ist auf 15000 Lire
festgesetzt, und wie immer gibt es bei uns:
Super-Preise und Pokale sowie Trophäen für
alle Teilnehmer! An Euch alle, die wir schon
als Freunde betrachten, geht ein herzliches
Dankeschön und ein „Auf Wiedersehen“ in:

VAL ZOLDANA – Dolomiten – Italien

Zoldo Corse

c/o Maurizio Casal

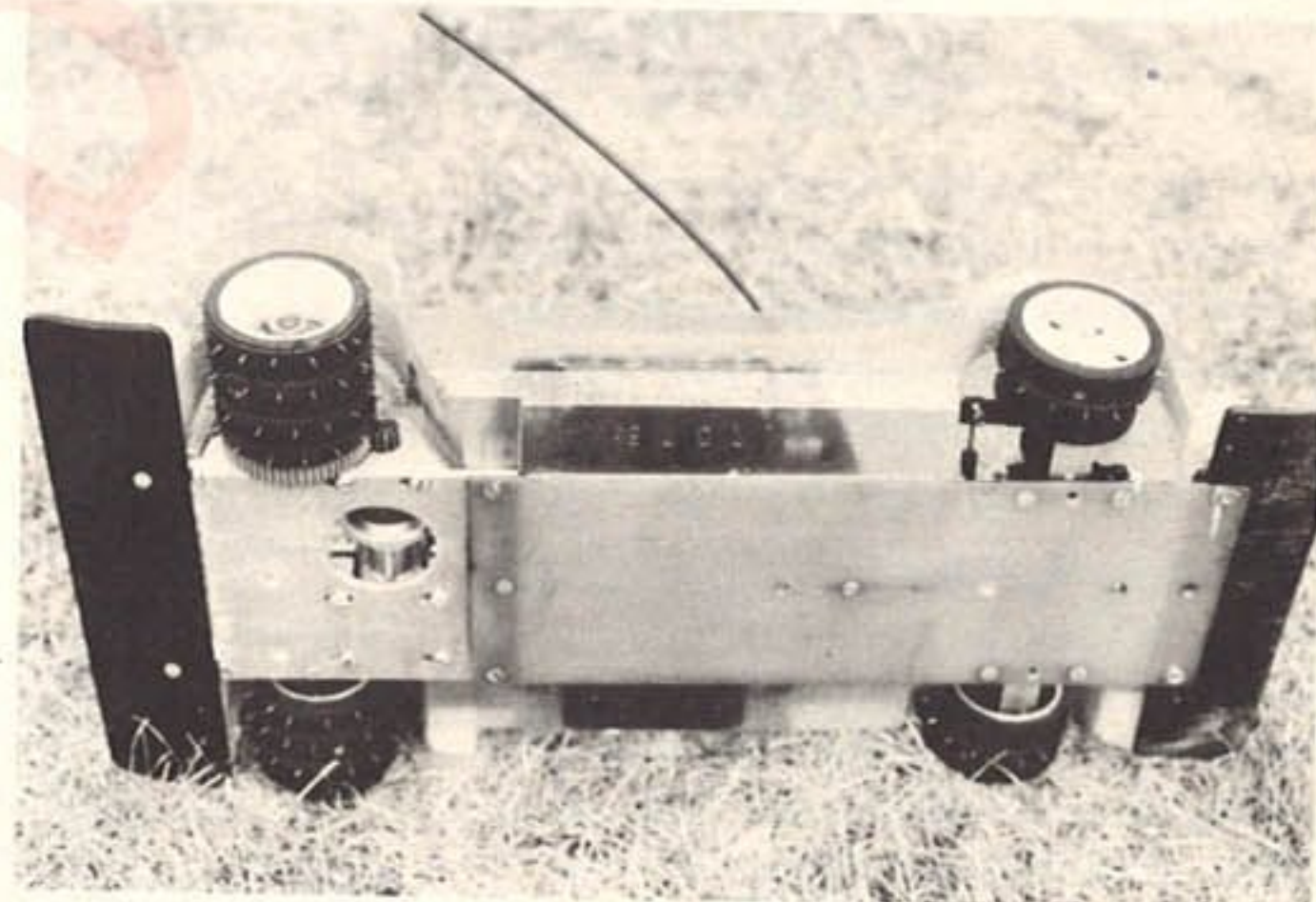
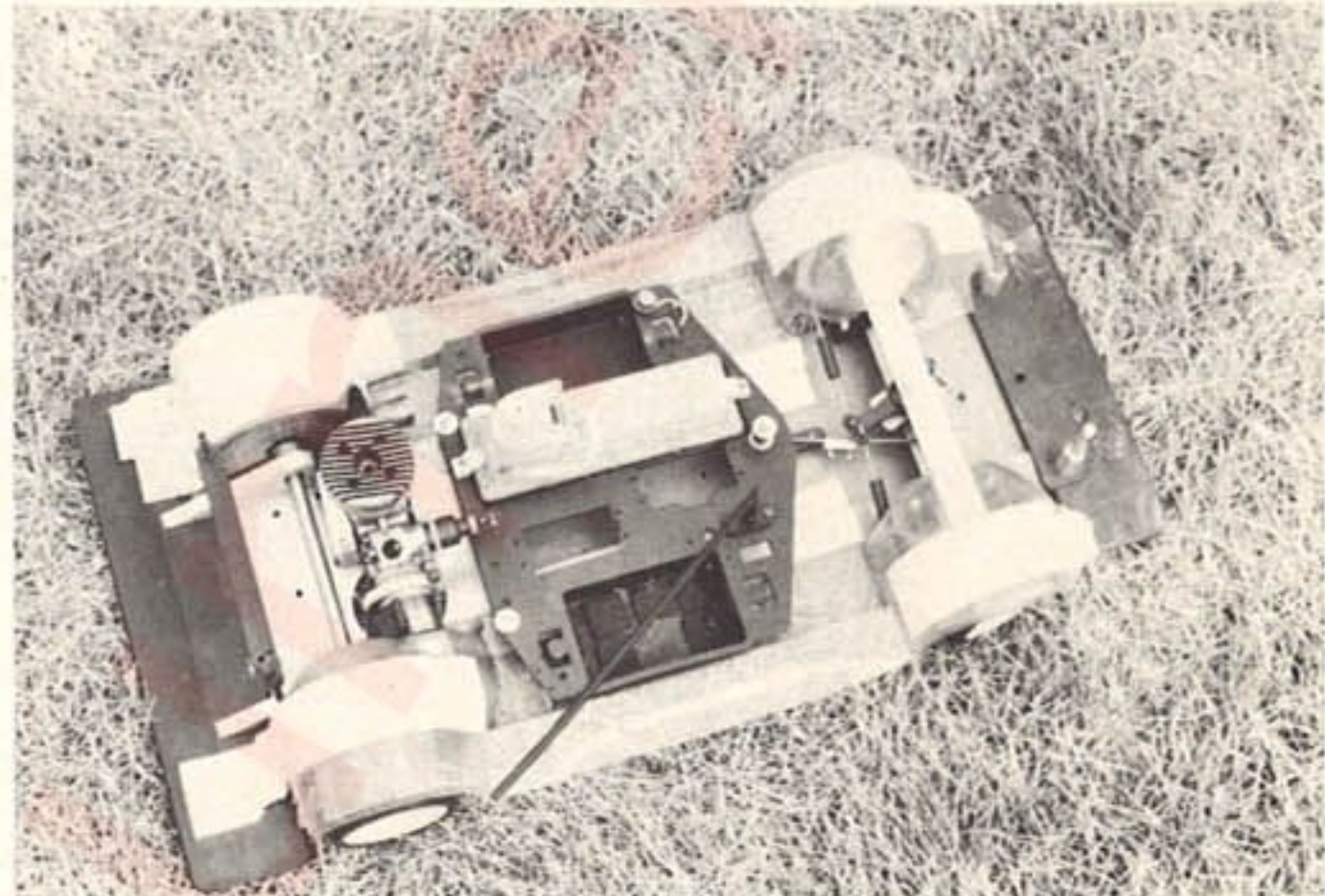
Via T.L. Burattini 46

32100 BELLUNO (Italy)

Tel.: 0039/437/23664 (nach 20.00 Uhr)

PS: Vergesst nicht zu reservieren!

*Eis-Champion
Hansjörg
Böttcher stellte
als Anregung
sein Fahrzeug
zur Verfügung.*



Telefon
030/
6 21 74 93

Grunis' s. c. Modelle

Racing-Car Tuningteile

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

Änderungen vorbehalten

Inh. Ruth Grunow, Weisestraße 55, 1000 Berlin 44

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



Geschäftsstelle

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

Teamleiter- und Adressenänderungen

Gruppe Süd
MRT Böblingen
Eberhard F. Jäger
Theodor-Heuss-Str. 1
7261 Simmozheim
Tel. 0 70 33/63 63

Gruppe Nord-West
MC Dortmund e. V.
Wolfgang Meya
Neunkirchenstr. 21
4600 Dortmund 14
Tel. 02 31/23 53 23

Gruppe Süd
MCT Emmendingen
Waldemar Reiß
Königsberger Str. 17
7801 March
Tel. 0 76 65/23 25

Gruppe Süd
RT Friedrichshafen
Werner Sack
Königsberger Str. 1
7990 Friedrichshafen
Tel. 0 75 41/5 42 54

Gruppe Süd
MCC Hallstadt e. V.
Jürgen Müller
Michelinstr. 122
8605 Hallstadt
Tel. 09 51/7 59 92

Gruppe Nord
AMC Hildesheim
Ralf Hoffmann
Lammetal 49
3202 Bad Salzdetfurth
Tel. 0 50 63/45 33

Gruppe Süd
SLR Ingolstadt e. V.
Stanislaus Heger
Fischergasse 6
8898 Schrobenhausen
Tel. 0 82 52/ 27 98

Gruppe Nord-West
MAC Walsum e. V.
Lothar Brocker
Kiefernweg 17
4153 Neuk.-Vluyn
Tel. 0 28 45/2 11 06

Gruppe Mitte
HRT Kassel e. V.
Herbert Giese
Osterbergstr. 23
3502 Vellmar
Tel. 05 61/82 31 11

Gruppe Nord-West
MRT Krefeld e. V.
Horst Weyer
Moerser Str. 447
4150 Krefeld
Tel. 0 21 51/59 15 48 od.
6 76 76

Gruppe Süd
AMC Mühlacker e. V.
Waldemar Herberger
Goldshaldenstr. 13
7130 Mühlacker
Tel. 0 70 41/25 75

Gruppe Süd
MRT Rosenheim
Horst Alberer
Sulzbergstr. 33
8200 Rosenheim 2

Gruppe Süd
EIS Schmiden e. V.
Ulrich Kiefer
Birkenackerweg 33
7056 Weinstadt
Tel. 0 71 51/6 26 73

Gruppe Süd
MAG Schwabach e. V.
Walter Herbst
Ramungstr. 7
8540 Schwabach
Tel. 0 91 22/8 16 45

Gruppe Süd
MCC Traunreut
Wolfgang Pietsch
Ahornstr. 8
8220 Traunstorf
Tel. 08 61/22 98

Gruppe Süd
RCC Tuttligen
Rainer Ludwig
Schloßstr. 45
7201 Rietheim-Weilheim 1
Tel. 0 74 24/43 11

Neue Teams im DMC

Gruppe Süd
207 RTV Karlsruhe
Volker Lehmann
Kaiserallee 46
7500 Karlsruhe 21
Tel. 07 21/84 88 79

Gruppe Mitte
208 CBFC Dietzenbach e. V.
Jürgen Ludwig
Taunusstr. 13
6057 Dietzenbach
Tel. 0 60 74/34 13

Gruppe Mitte
209 MAC Haßloch
Michael Hammann
Brunnengasse 27
6733 Haßloch
Tel. 0 63 24/50 88

Gruppe Süd
210 GT Wustenriet
Gregor Fuisting
Breite Str. 16
7070 Wustenriet
Tel. 0 71 71/7 11 59

Nachtrag zur Homologationsliste

FORMEL

● **SG (Italien)**
Lotus 91
Gilmoure Ford Indy
● **Parma (USA)**
Lotus 80

SPORT

● **SG (Italien)**
VOS Lola T 530
Lola 200
Budweiser
● **Parma (USA)**
Porsche 956

TOURENWAGEN

● **SG (Italien)**
Porsche 935 K3
Ford Capri
Toyota

Der RMC Rheinbach, Gruppe N/W, hat einen neuen Teamleiter:

Alfred Mayer
Palmerheimer Str. 50
5350 Eu-Palmerheim

An alle Teamleiter!

Denken Sie daran, daß rc-car racing kostenlos Veranstaltungshinweise veröffentlicht.

Bitte schicken Sie uns auch eine Kopie der Ergebnislisten von allen Rennen die Sie veranstalten, damit diese ebenfalls veröffentlicht werden können.

rc-car racing · Taubenstr. 65 · 4130 Moers 1



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 Lötflächen, Stck. **DM 6,50**; ab 10 Stck. **DM 6,30**

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

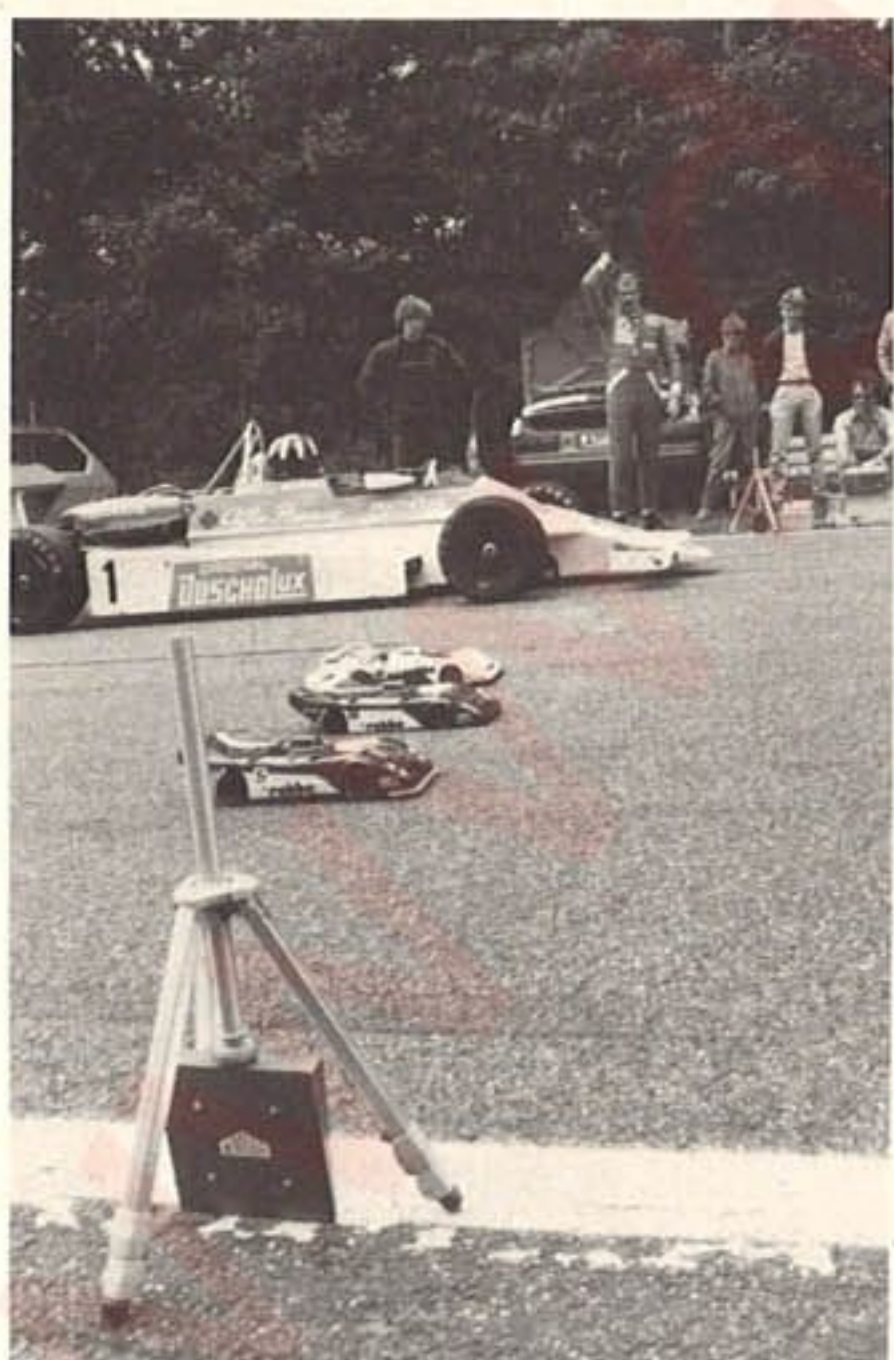
Modellbaustudio Lehnert & Schwarz GmbH
Gärtnerstraße 109, 2000 Hamburg 20
Telefon 040/402325

Sprint-Duell . . .

Zu einem Sprint-Duell (100 Meter) trafen sich in diesen Tagen Donald E. Bradway auf Formel 3 March/Alfa und Rainer Rohnke, Werksrennfahrer der robbe Modellsport GmbH Grebenhain, mit seinen Modellrennfahrern auf dem Hockenheimring. Bradway legte auf Anhieb eine Zeit von 5.01 Sec. (71,84 km/h) vor.

Jedoch bereits im fünften Durchgang gelang es Rohnke mit einem Miniflitzer den Formelwagen um einige Hundertstel zu schlagen. Seine Zeit betrug 4.96 Sec. (72,58 km/h).

(Foto: robbe/print aktuell)



SONDERZUBEHÖR

Hobbythek/Krefeld

Drahtlose Fahrer-Helfer
Gegensprechanlage,
Reichweite ca. 200 m,
mit Empfindlichkeitseinstellung.

Paar-Preis (2 Stück):

DM 449,50

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

Sonnen

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

Tag der offenen Tür! Am 30. 10. '82.

Für alle Modellbauer
freie Getränke, große Tombola und
SUPER-SONDERANGEBOTE!

PB Alpha 81	DM 620,-	SG VCS-L	DM 398,-
PB Alpha 82	DM 720,-	Serpent Quattro	DM 650,-
Asso 500	DM 950,-	Romax Expert	DM 590,-
SG Columbia	DM 650,-	Land Jump 4 D	DM 690,-
SG Columbia MK2	DM 950,-		

SONDERPREISE
natürlich auch für alle Ersatzteile, Reifen und Motoren:
Picco 21, ST-TST, Enya X21 SS, K&B 21, OS 21 FSR,
OS 21 VF-C, OPS 21, HP 20, HB 20, Hegi 20

**Heinz Sonnen, Manfred Hoyer und Frank Ponzelar
freuen sich auf Ihren Besuch!**

Alle Sonderangebote nur solange der Vorrat reicht – kein Versand!

K & B 3,5 RC-Car Engine

War der bis vor einem Jahr vertriebene 3,5 ccm Motor von K&B eigentlich nur für das Pylon-Fliegen und Rennbootmodelle gedacht, so hat K&B mit dessen überarbeiteter Version einen Motor konzipiert, der den Belastungen im RC-Car besser gewachsen ist.

Fahrer, die den alten K&B zum Einsatz brachten, mußten diesen unter Zuhilfenahme von Fremdteilen renntauglich machen. Er verfügte weder über einen Extremkühlkopf, noch konnten Verarbeitung und Dimensionierung des Pleuels zufriedenstellen. Oftmals war auch das hintere Kugellager den auftretenden Belastungen nicht gewachsen. Addierte man nun die Kosten für HS-Lager, Kühlkopf und verstärktes Pleuel zu dem Preis für den recht erschwinglichen „Rumpfmotor“, so wurde dieser Motor in renntauglichem Zustand zu einem recht teuren Vergnügen.

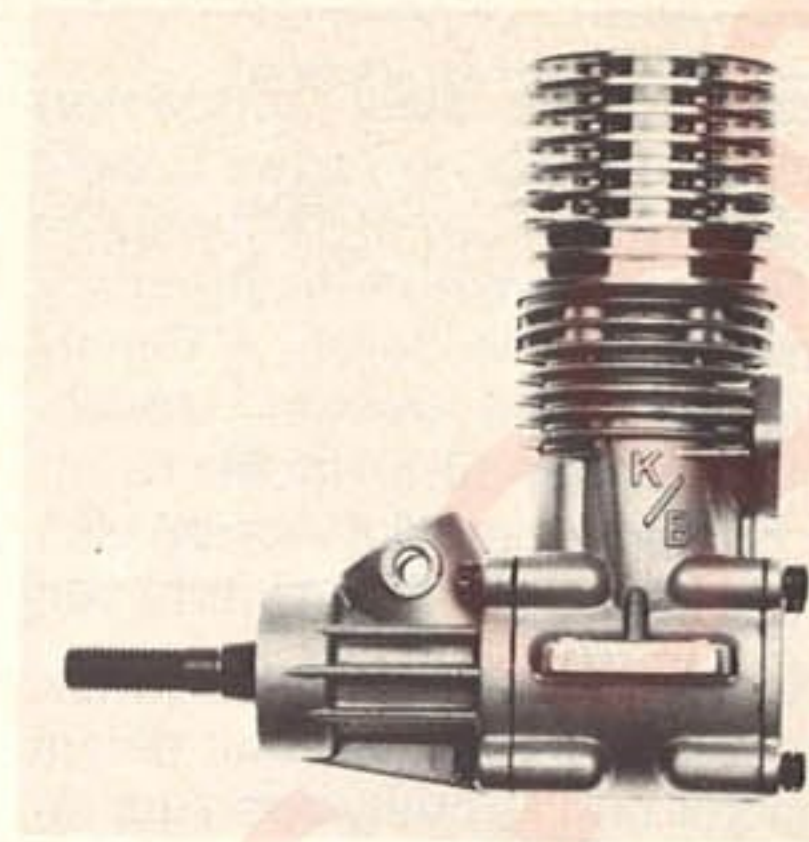
Um den langsam, ob der großen japanischen und europäischen Konkurrenz, in Vergessenheit geratenen K & B wieder als preiswerte und renntaugliche Alternative interessant zu machen, hat der amerikanische Hersteller den neuen K & B „ab Werk“ mit allen wünschens-

werten Ausstattungsdetails versehen.

Die auffallendste Neuerung besteht in dem Extremkühlkopf mit integriertem Brennraum. Dieser ist nach Herstellerangabe aus einer besonders wärmeleitfähigen Aluminiumlegierung gefertigt und großzügig dimensioniert.

Zur Versteifung des Gehäuses wurde den Motorbefestigungsflanschen jeweils eine Rippe beigefügt. Die letzte äußerlich zu erkennende Änderung wurde am Befestigungsstutzen des Vergasers vorgenommen. Die Wandung des Stutzens wurde verstärkt und die Bohrung auf einen Durchmesser von 12 mm gebracht.

Doch auch das Innenleben des Motors wurde kräftig überarbeitet. Die sehr sauber gefertigte Kurbelwelle mit einer Bohrung von 8,35 mm und leicht trichterförmiger Erweiterung läuft nun in zwei HS-Lagern mit Kunststoffkäfig. Der Käfig besteht jedoch nicht aus dem bekannten Pertinaxmaterial, sondern aus einem dunkelgrauen Kunststoff. Als Besonderheit ist zu erwähnen, daß der Zapfen der Kurbelwelle nicht angedreht ist, sondern in die Welle



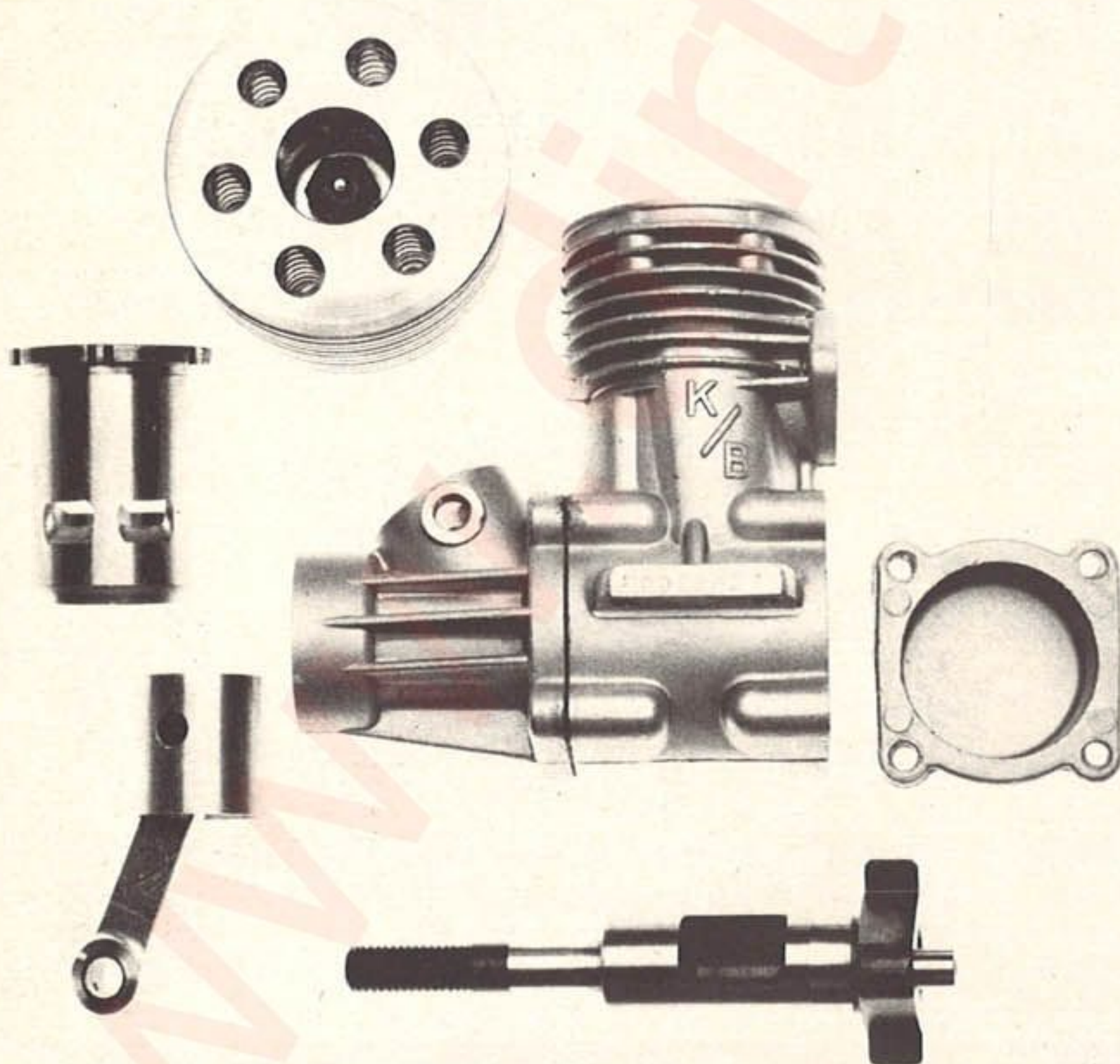
eingeschrumpft wird. Die Oberfläche der Bohrung ist glatt bearbeitet und auch der Konturverlauf des Steuerfensters zum Kurbelgehäuse kann überzeugen.

Das Pleuel des Motors ist nunmehr gefräßt und beidseitig ausgebuchst. Da es sehr kräftig ausgelegt ist, dürften Pleuelabrisse bei korrekter Behandlung des Motors nahezu unmöglich sein.

Die Laufgarnitur erfuhr eine entscheidende Änderung. Die Wandstärke der Buchse wurde verdickt, so daß die Garnitur in älteren Motoren nicht verwendet werden kann. Diese Verdickung kommt einer gleichmäßigeren Ausdehnung der Buchse bei Erwärmung zugute und somit der thermischen Belastbarkeit des Motors. Das Kolbenhemd ist ebenfalls dickwandig ausgeführt. Interessant ist die Fixierung des Kolbenbolzens im Kolben. Auslaßseitig besitzt der Kolben ein Sackloch, auf der gegenüberliegenden Seite läuft der Kolbenbolzen zwischen den beiden mittleren Überströmkanälen, was durch Verwendung eines in den Bolzen eingesetzten Teflonpilzes eine sehr montage- und reparaturfreundliche Lösung darstellt.

Erfreulich ist, daß die bei älteren Motoren oftmals festgestellten Fertigungstoleranzen offenbar wesentlich verringert wurden. Sowohl die Überströmkanäle im Gehäuse als auch die Schlitze in der Garnitur sind gleichmäßig und sauber gefertigt. Die Bohrung der Buchse beträgt 16,5 mm, der Hub der Welle 16,35 mm.

Einen recht aufwendigen Weg beschritt K & B, um den Motor trotz nicht abgedecktem vorderen Lager fast öldicht zu machen. In das Lagerteil des zweigeteilten Gehäuses wurde vom vorderen Lager zum Fenster des Ansaugstutzens eine Spirale eingearbeitet, die durch

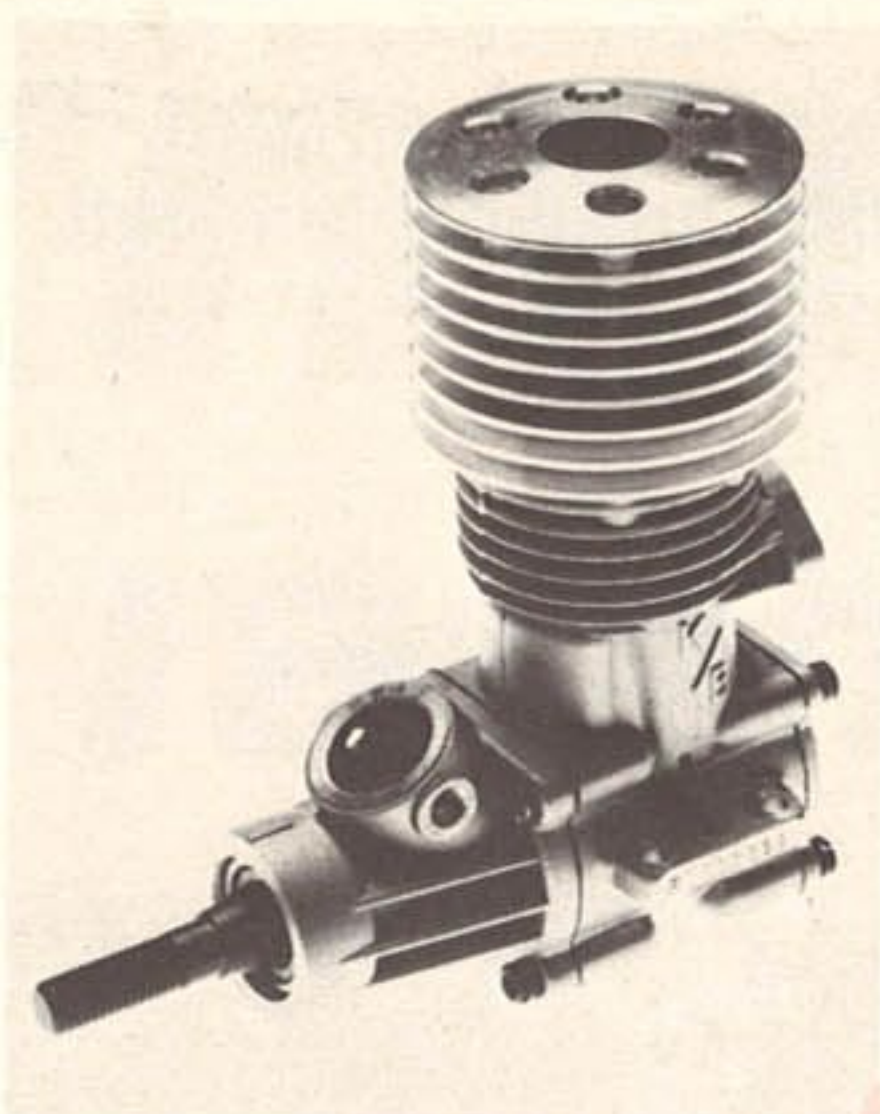


Drehung der Welle das Öl zum Fenster der Welle zurücktransportiert, wo es vom Motor angesaugt wird. Dieses überarbeitete Lagerteil kann auch für ältere Motoren verwendet werden.

Die letzte Verbesserung nahm K & B am Kurbelgehäusedeckel vor. Dieser wurde hartchrombeschichtet, wodurch der Abrieb durch das Pleuel stark vermindert wurde.

Da der Motor ohne Distanzscheiben zwischen Laufbuchse und Kühkopf geliefert wird, erschien mir wichtig, wie groß der Luftspalt zwischen Kolbenboden im OT und Brennraumunterkante ist. Die verbleibenden 0,2 mm erscheinen mir für Nitroanteile bis max. 20% ausreichend, bei Verwendung höherer Anteile sollten noch ca. 0,1 bis 0,2 mm Distanzscheiben beigefügt werden.

Der Einlaufvorgang sollte, wie bereits öfters beschrieben, im RC-Car vorgenommen werden. Bei mittleren Drehzahlen und fetter Vergasereinstellung benötigt der K & B aufgrund der konischen, stark klemmenden Garnitur eine recht lange Einlaufzeit, die ohne Bedenken bis auf eine Stunde ausgedehnt werden kann.



Der K & B wird ohne Vergaser geliefert, was aber die Mehrzahl der RC-Car Fahrer sicherlich begrüßen wird. Die rennfertige Ausstattung des Motors mit u. a. einer K & B-Stegkerze, die in diesem Motor gute Ergebnisse bringt, macht ihn wieder zu einer interessanten Alternative.
K.-P. Tebbe

Erhältlich im Fachhandel
Mittlerer Preis ca. DM 225.-

Der Motor wurde freundlicherweise von der Fa. World Hobby/Herne zur Verfügung gestellt.

4. C2-Lauf Mitte

24./25. 7. Offenbach

Endstand Formel

1. Jürgen Schön	76	0,0
2. Bernd Adler	75	0,0
3. K. Wuntke	73	11,8
4. Math. Reiss	70	10,2
5. Andreas Theis	70	12,6
6. K.-J. Koch	68	2,0
7. Charles Roux	63	10,5
8. K.-H. Schäfer	13	-
9. G. Schäfer		

Endstand Sport

1. Bernd Adler	52	18,0
2. P. Zlamal	42	20,0
3. Robert Speck	44	15,0
4. Gereon Schäfer	37	20,0
5. K. Wuntke	32	-
6. Markus Mayer	6	-
7. N. Schmolke	1	-
8. Math. Reiss	1	-
9. Reinhard Mehl		

G. Plath

Private Kleinanzeige

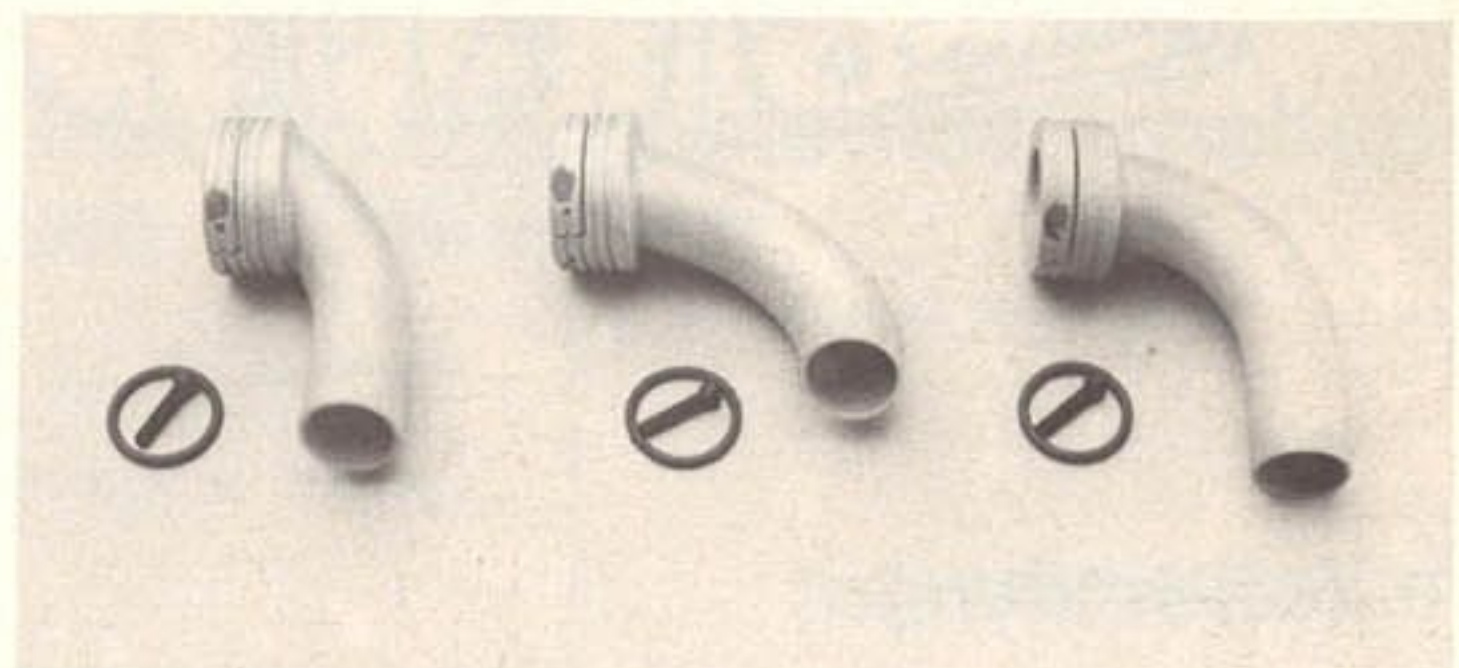
Verkaufe Graupner Renault Alpine 1:10 + Robbe Kompakt + Akkus für DM 300,- T. Doerr, Herrmannstr. 35, 4100 Duisburg-Hamborn, Tel.: 0203/4004 16



- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| 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.

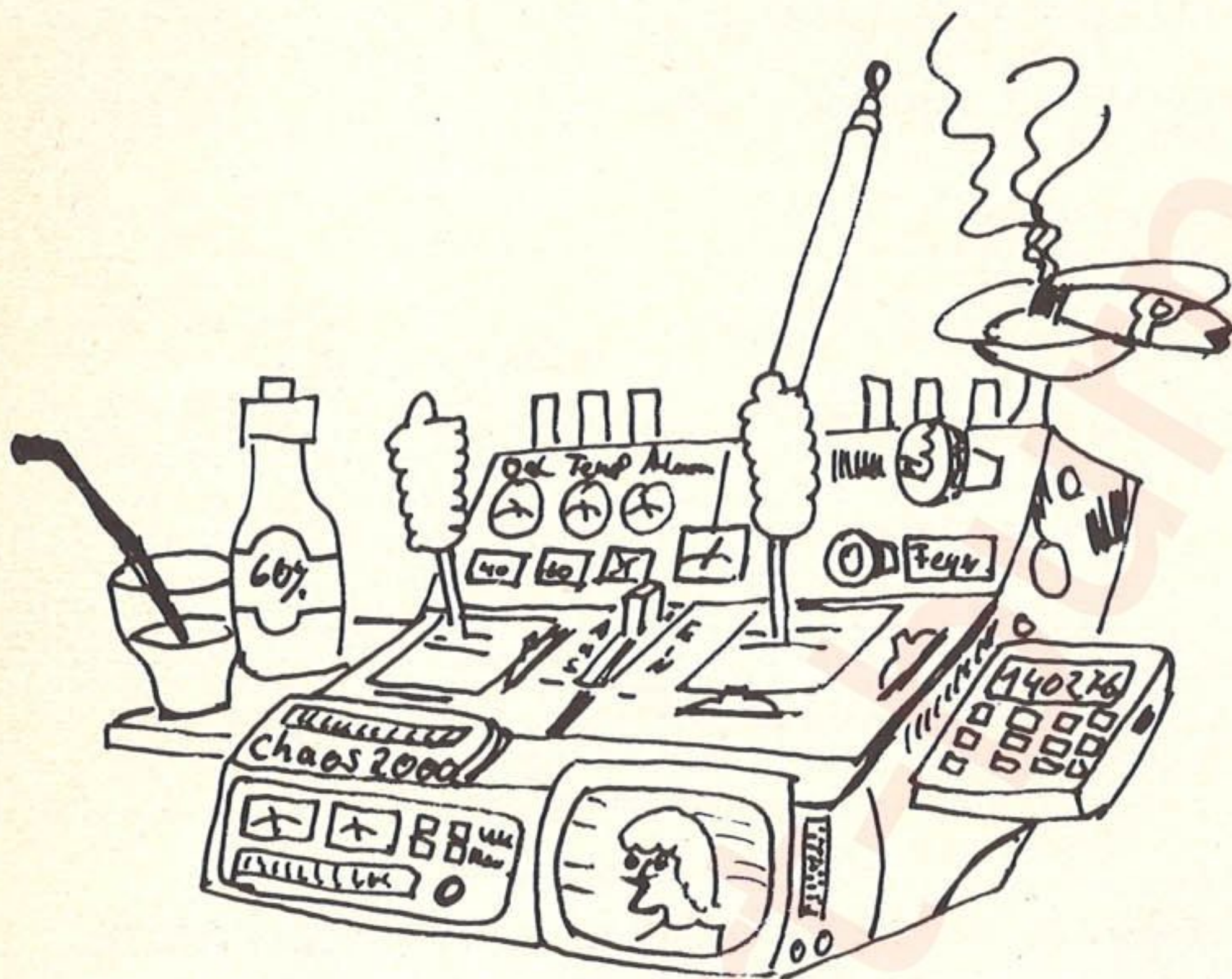
Memo-Meyer AG, Münchner Str. 30, 8046 Garching
Memo-Meyer SA, Loge 11, CH-2502 Biel/Bienne



Das bringt RC-CAR RACING im nächsten Heft:
(Heft 5/82 erscheint Anfang Dezember)

Rennsport:

Gruppenmeisterschaft
Abschlußtabellen



In Vorbereitung:

Test & Technik
Fernsteueranlagen
Graupner Land Jump
Robbe Romax
Associated RC 500

Anzeigenschluß für Heft 5/82: 12. November 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
Hartwig Aubry
Maurizio Casal
Manfred Hoyer
Reinhold Mertens
„Saubermann“
Horst Weyer
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
BLZ: 350 700 30

Postscheckkonto Essen
Konto-Nr.: 1195 12-436
BLZ: 360 100 43

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.

Herzlichen Glückwunsch

den Siegern der Deutschen Meisterschaft!

GRAUPNER



F. Gröschl
Deutscher Meister 1982
in den Klassen
Formel und Sport

**H. Raith Deutscher
Vizemeister 1982**
in der Klasse Sport

Das Siegfahrzeug:
GRAUPNER EXPERT SPEED CAR 82
mit OS MAX 21 VF und JR-Fernsteuerung T 3014

Erfolge 1982	Klasse	Sieger
1. Platz Fichtenberg	Klasse Formel	H. Raith
1. Platz Fichtenberg	Klasse Sport	H. Raith
1. Platz Duisburg/Walsum	Klasse Formel	F. Gröschl
1. Platz Duisburg/Walsum	Klasse Sport	F. Gröschl
1. Platz Türkheim	Klasse Formel	F. Gröschl
1. Platz Türkheim	Klasse Sport	H. Raith
1. Platz Wiesbaden	Klasse Sport	F. Gröschl
1. Platz Oberfrankenpokal/Hof	Klasse Sport	F. Gröschl



Graupner
Modelle
Modellmotoren
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

Wann kommen Sie
zum GRAUPNER
Erfolgsteam?



Alles über Autosport, Motoren und Fernsteuerungen siehe GRAUPNER Hauptkatalog 35 FS mit Neuheiten-Prospekt N 82. Schutzgebühr DM 9,80, im Fachhandel. Unverbindliche Preisempfehlung