

rc-car. racing

HEFT 1

Februar 1983 · 2. Jahrgang

DM 5,-

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



NEU: Jetzt auch mit Elektro-Berichten!
Zusätzlich 8 Seiten mehr Inhalt!

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
Über 17 000 verschiedene Teile am Lager
4800 Bielefeld 1; Heeper Str. 251; Telefon 0521/31482

BOCHUM

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

DUISBURG

OVERMANN

Gneisenastr. 102 · 4100 Duisburg 1 (Neudorf)
Tel. (0203) 338090 · Dienstags ab 13.00 Uhr
geschlossen

Gut sortiertes Serpent-Quattro- und Tamiya-Off-
Road-Ersatzteillager



FRIEDRICHSDORF

RC CAR'S
Friedrichsdorf
06172/78743

MODELLBAU
ROUX
Techn.
SPIELWAREN

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
Über 17 000 verschiedene Teile am Lager
4900 Herford; Goebenstr. 22; Telefon 05221/55395

MÜNCHEN

MODELLBAU-BEDARF
ERNST ZIMMERMANN
8000 München 40
Riesenfeldstraße 16
Tel. 089/356736



NEUNKIRCHEN/SAAR



LISMANN

H. H. Lisman GmbH
Modellbau-Elektronik
Bahnhofstraße 10 – 6680 Neunkirchen/Saar
Telefon 06821 / 21225
RC-Car-Abteilung, eigene Werkstatt,
Ersatzteile-Schnelldienst.

OFFENBACH



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

OSNABRÜCK

BASTEL-OTTO
Über 17 000 verschiedene Teile am Lager
4500 Osnabrück; Iburger Str. 41; Telefon 0541/587549

SPENGE

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

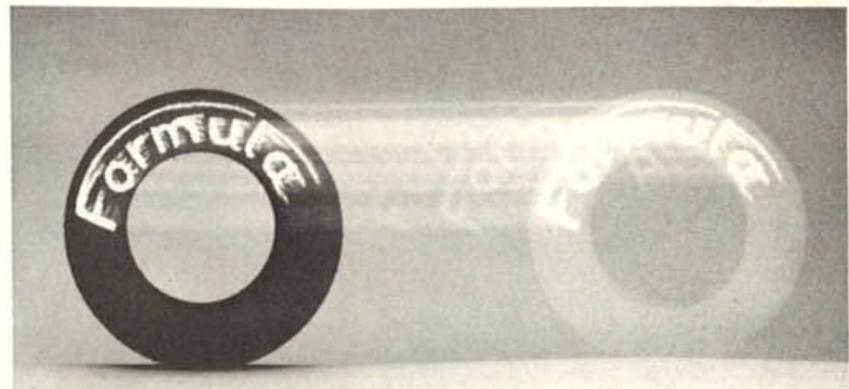


WIESBADEN

„Speed tyre - hobby shop“
Spezial-Fachgeschäft für RC-Cars und Motoren
Geisbergweg 10 · 62 WI-Nordenstadt · 06122/16230

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.

Test & Technik

Associated RC 500	6
Delta Eagle	11
Robbe SG Columbia Mk II 83	18
Serpent Mk IV Quattro 83	18
Associated 121	27
Gemini SLX	33
Tamiya Toyota Hilux 4x4	40
Tamiya Blazing Blazer 4 WD	40

Magazin

Rückblick 1982, Vorschau 1983	16
RC-Car-Rennstrecke Sollenau	36

Verschiedenes

Fachgeschäfte	2
Meinung	4
Leserumfrage	10
Vereinsnachrichten	23
Private Kleinanzeigen	23
Foto des Jahres	24
DMC-Förderkreis	26
Neuheiten	30
DMC-Vorstands-Adressen	37
Sonderzubehör	39
Ernst	44
Messe-Sonderheft	44
Vorschau	46
Impressum	46

Tabellen

Endstand Gruppe B Mitte	36
Endstand Gruppe C Mitte	38

Titelbild:

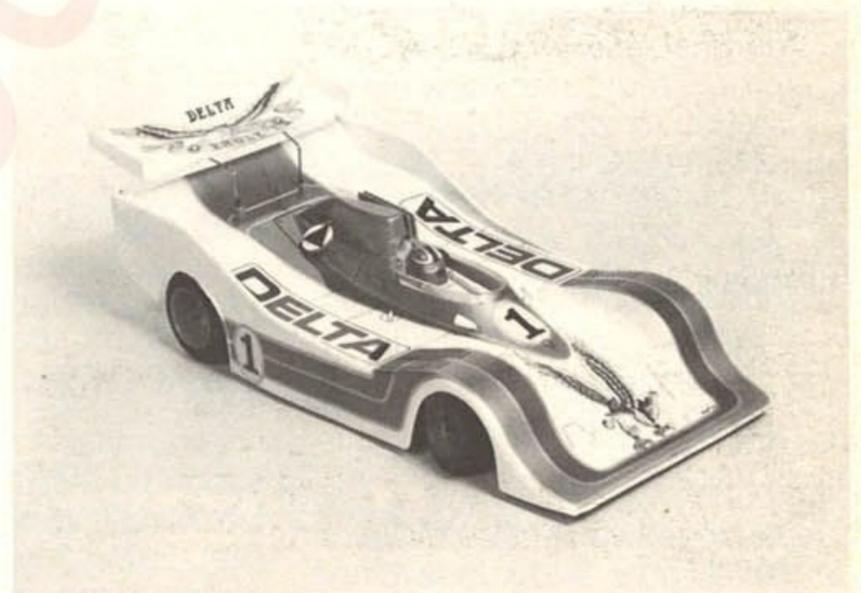
**SERPENT Mk IV Quattro 83,
GEMINI SL X, TAMIYA
Toyota Hilux und Blazing Blazer**

Fotografiert von Klaus-Dieter Nowack



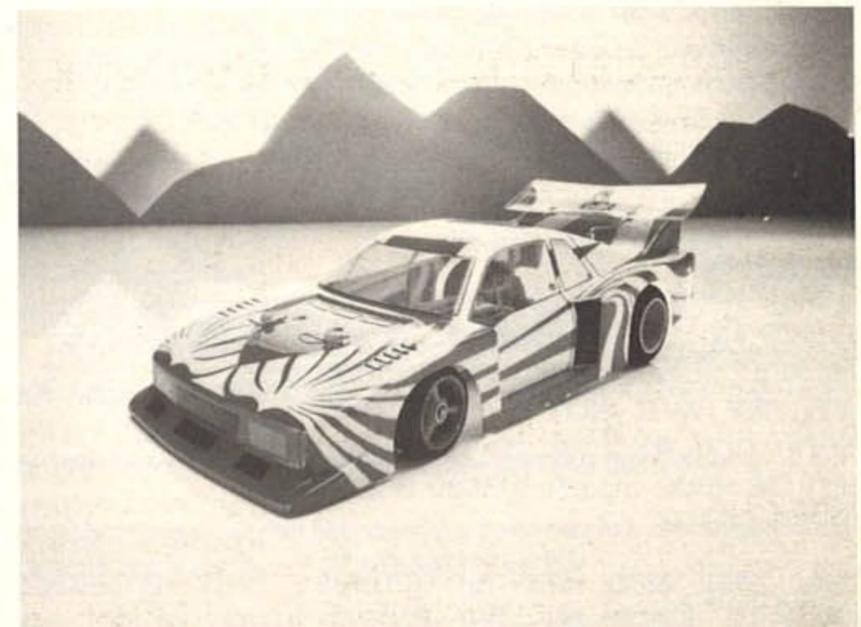
Blazing Blazer

Seite 40



Delta Eagle

Seite 11



Asso 121

Seite 27

Wie in jedem Jahr zur DMC-Jahreshauptversammlung, stand auch 1983 der Antrag zur Teilung der A-Klasse wieder auf der Tagesordnung.

Der Antrag sah lediglich vor, die bisherige Form der A-Klasse abzuschaffen und eine südliche und eine nördliche A-Gruppe zu schaffen. Das war alles!

Deshalb nahm auch niemand diesen Antrag richtig ernst, wie mir scheint. Wie kann man sonst für einen so halbherzigen und wenig durchdachten Vorschlag seine Zustimmung geben?

Leider sind vielen Leuten erst nach dieser Jahreshauptversammlung die Augen etwas aufgegangen.

Ein paar „kleine“ Fragen bleiben jedoch nach der Entscheidung, die A-Liga zu teilen, noch unbeantwortet.

Wie soll die A-Meisterschaft ausgefahren werden?

Vielleicht in einem einzigen Endlauf. Mit ein bißchen Glück gewinnt diesen Endlauf dann ein „mittelmäßiger“ Fahrer, der sich freut in der nächsten Saison von Robbe oder Serpent (nur als Beispiel) als Deutscher Meister gesponsert zu werden. Ist den großen Herstellerfirmen damit gedient, spielen sie da wirklich mit? Ist die jetzige Lösung da nicht viel besser?

Ich hoffe, von den Firmen auch bald einmal einen Kommentar zu diesem Problem zu hören!

Wie soll der Auf- und Abstieg geregelt werden?

Sollen die freiwerdenden Plätze in der Nord- oder Südgruppe direkt von der B-Gruppe aufgefüllt werden? Da es in der Gruppe Mitte und Süd einen Zwang zum Aufstieg gibt und die Jungs bei ihren B-Rennen sowieso schon rechnen, um nicht unter die ersten sechs zu kommen – um ja nicht aufsteigen zu müssen –, wird es dann ja wohl Ärger geben.

Denn, wer es als guter B-Fahrer geschafft hat auf Platz 7 oder 8 zu landen, weil er nicht aufsteigen will, der wird sich dann ärgern, denn nun muß er ja aufsteigen um die neue Süd-A-Klasse aufzufüllen.

Hier zeigt sich also ein großes Problem. Denn auf der Jahreshauptversammlung 1983 kann

Jochen Essl

Teilung der A-Klasse = Ende der Spitzen- leistungen

eine Teilung für 1984 noch gar nicht beschlossen werden. Welcher B-Fahrer aus der Gruppe Mitte oder Süd kann damit einverstanden sein, wenn er letztlich doch noch mit seinem 15. Platz aufsteigen muß.

Wenn es also wirklich zu einer Teilung kommen sollte, muß hier noch einiges besprochen werden. Wenn ich mir nun die Gruppe Süd mit ihren A-Läufen betrachte, frage ich mich, wo die großen Reisekosteneinsparungen sind. Das einzige A-Rennen 1983, das nicht zur Gruppe Süd gehören würde, ist doch in Walsum (Duisburg).

Fünf Rennen finden also sowieso schon im südlichen Teil Deutschlands statt. Wenn nun das sechste Rennen auch noch im Süden wäre, wollen dann auf einmal alle B-Fahrer aus Mitte und Süd A-Fahrer werden. Gibt es das Argument der weiten Entfernungen dann nicht mehr? Ich sehe hier keine Verbilligung des Minicar-Sportes.

In der nördlichen A-Gruppe gäbe es dann wahrscheinlich gar keine 6 Ausrichter von A-Läufen, die eine permanente Piste besitzen. Also müßte hier wieder auf Bretterkursen gefahren werden. Wo bleibt dann noch der echte Leistungsvergleich. In der einen Gruppe permanente Bahnen, wo jederzeit trainiert werden kann, also bis zum Rennen immer hervorragende Bahnverhältnisse anzutreffen sind, und in der anderen Gruppe die Hälfte der Rennen auf Parkplätzen

von Supermärkten, wo bis samstags 14.00 Uhr noch Autos parken und es somit richtig schön dreckig und staubig ist.

Das alles kann einfach nicht förderlich für unser „Hobby“ sein.

Man sollte sich doch einmal überlegen, was in den letzten Jahren gerade international erreicht wurde.

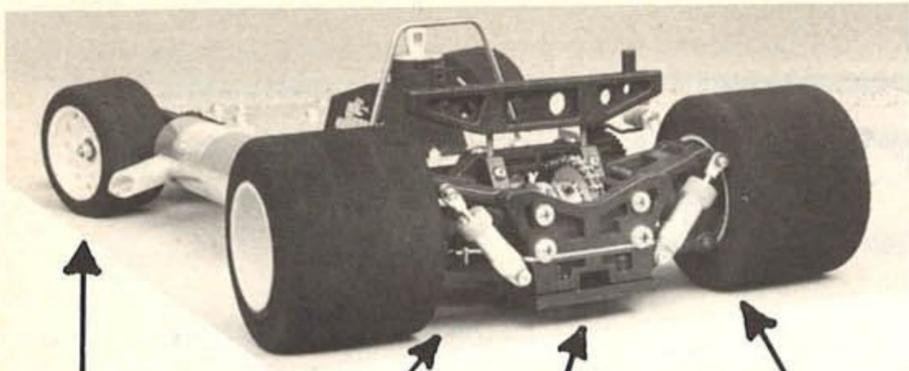
Europameister, Vize-Europameister, Plazierungen unter den ersten 20 der WM.

Seit wann gibt es denn diese Erfolge? Doch erst seit es eine überregionale A-Klasse in Deutschland gibt. Oder will jetzt jemand behaupten, daß dies nicht wirklich die besten deutschen Fahrer sind, die sich hier nach vorn gefahren haben. Wer nur in die A-Klasse aufsteigt um mal reinzuschauen, der wird schnell wieder absteigen oder unter den Letztplatzierten landen. Es gibt doch auch in jedem anderen Leistungssport eine höchste deutsche Klasse, wobei natürlich auch dort viel herumgereist werden muß. Denn nur in einer obersten Liga können Spitzenleistungen mit Spitzenleistungen verglichen werden, ob dies beim Schwimmen, Fußball, Radfahren oder eben beim Minicar ist.

Und seien wir doch mal ehrlich, bei dem vielen Geld, das in die kleinen Autos gesteckt wird, kann man doch vielfach gar nicht mehr von einem wirklichen Hobby sprechen, vielmehr nimmt das „Hobby“ doch alle Freizeit und Urlaub für sich in Anspruch. Und wo ein Hobby so stark von seinem Dachverband gefördert und angetrieben wird, da entsteht von ganz allein das Bedürfnis, seine Leistungen mit denen von anderen RC-Car-Fahrern zu messen. Und so muß es für Spitzenleistungen auch eine Spitzenklasse geben.

Ansonsten bauen wir den RC-Car-Sport nicht weiter auf, sondern ab!

Vielleicht macht sich jeder, der zu seiner Gruppenversammlung geht, wo ja Vorschläge zur „Teilung“ erarbeitet werden sollen, vorher mal ein paar Gedanken zu diesem Problem. Und so möchte ich alle am RC-Car-Sport Beteiligten dazu auffordern, ihre Meinung zu diesem Thema der rc-car racing zuzusenden. Vielleicht können wir durch die Veröffentlichung der Stellungnahmen etwas zur Meinungsbildung beitragen. ●



2 Kugellager
staubdicht
pro
Vorderfelge

4 neue
Stoß-
dämpfer

Diff + Antrieb
10-fach
kugelgelagert

Obere Querlenker
Achsbstand 29 mm
serienmäßig Nr. 43-081
Achsbstand 28 mm
Bestell-Nr. 43-082
Paar-Preis: 13,30 DM

Serpent

„QUATTRO 83“

NEU

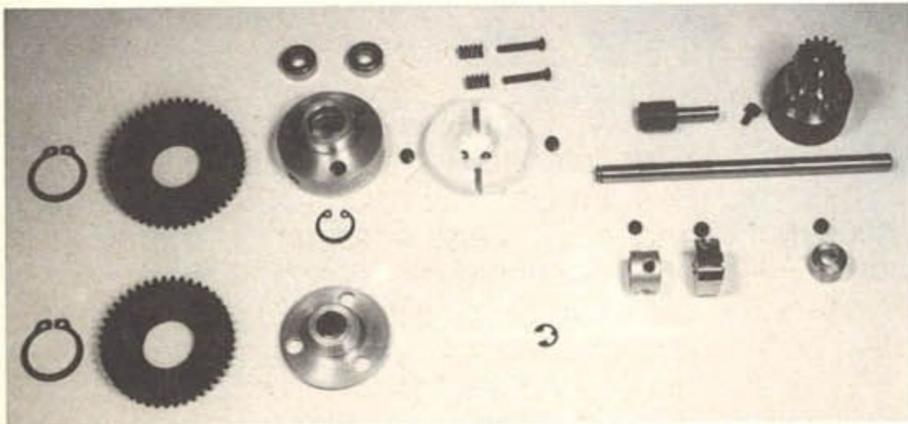


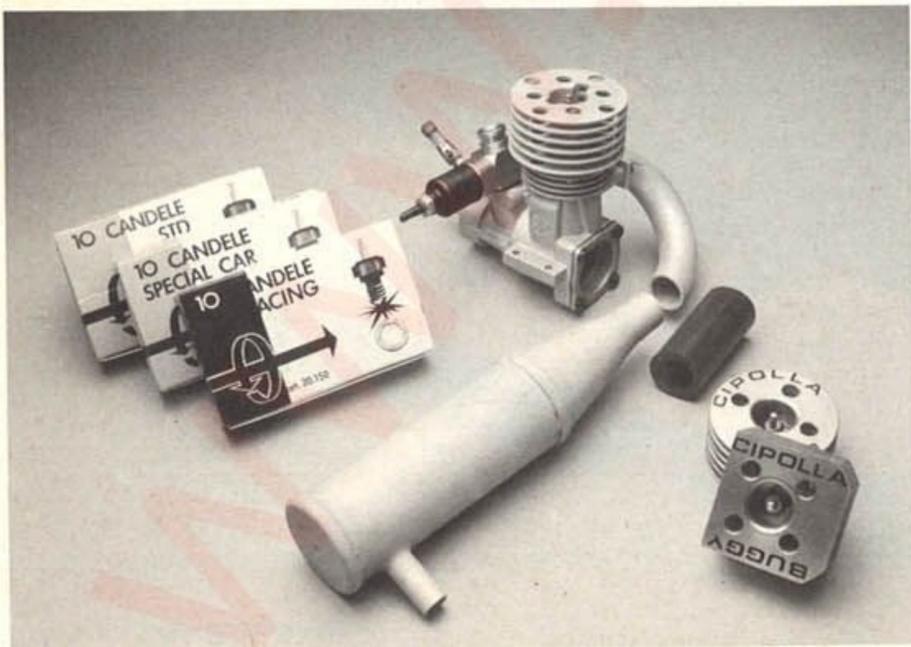
Bild oben zeigt: 2-Gang Automatik-Getriebe
Bestell-Nr. 46201, Preis: 195,- DM



Cipollas NEUER Rennmotor
aus Italien heißt „X 2“
tierisches **Drehmoment**,
da Langhuber!
Leistung über 1 PS
bei ca. 20 – 22000 U/min

4 x 3,5er Motore im Programm vom Buggy-Motor bis zum
Rennmotor „X 2“. Bei uns im Alleinvertrieb, ab Februar '83 lieferbar
Preis ca.: 200,- DM

Technik des „X 2“: Verchromter Alu-Zylinder, Kolbenhemd gefräst,
Spezial-Kugellager Novotex (Serie), Pleuel aus Titan-Alu-Legierung,
geschliffene Kurbelwelle, Kurbelzapfen austauschbar, Kupfer-
Dichtringe am Kühkopf (gute Wärmeabfuhr) Spezial-Kühkopf mit
Kerzenkühlung, Vergaseraufnahme Ø 12 mm.



MODELL-IMPORT DEUTSCHLAND

Inh.: Jürgen Günther

Am Lindenbaum 20, 6200 Wiesbaden 37
Telefon 06121/42 2864 + 422860

Alleinimporteur für:



Bild oben zeigt: Umrüstkit von Quattro 82 auf Quattro 83!
Bestell-Nr. 44 – 005, Preis: 139,00 DM

Stoßdämpfer-Kit einzeln,
4er Satz

Bestell-Nr. 41 – 151, Preis: 107,50 DM

2er Satz

Bestell-Nr. 41 – 161, Preis: 55,00 DM

Kunststoffteile auch einzeln erhältlich! (Neue Preisliste „83“
beachten)

Reparaturkit für Stoßdämpfer Bestell-Nr. 44 – 022, Preis: 17,60 DM

Gemini



Bestell-Nr. 80003, Preis: 384,- DM
Phil Greeno's Elektro-Profi mit vollkommen neuer Technologie!
Lexan-Chassis, 4fach kugelgelagert, Vorderfelgen gelb, kugel-
gelagerte Hinterachse, aus Kohlefaser!! (serienmäßig), Zahnrad
kugelgelagert!! (serienmäßig) mit Differential (serienmäßig),
650 g Gewicht mit Akku + Motor!!

Minicars XII

1/12 Scale Electric Radio Control Racing Car

Komplettes Programm, ist so preisgünstig geblieben!

Besuchen Sie unseren Messestand auf der Int. Spielwarenmesse
in Nürnberg vom 3. – 9. 2. 1983 in Halle P1.

Komplettes Programm, ist so preisgünstig geblieben!

Besuchen Sie unseren Messestand auf der Int. Spielwarenmesse
in Nürnberg vom 3. – 9. 2. 1983 in Halle P1.

Associated RC 500

Wie schon sein Vorgänger der RC 300 kommt der RC 500 einige Monate später auf den deutschen Markt als seine Konkurrenten.

Dafür ist seine Technik sehr ausgereift und robust. Größtenteils besteht der RC 500 aus Kunststoffteilen, wobei dasselbe Material verwendet wurde wie beim RC 300.

Im Baukasten bereits enthalten sind ein Motoreinbausatz und die Stoßdämpfer!

Die Bauanleitung:
Dabei hat sich Associated diesmal

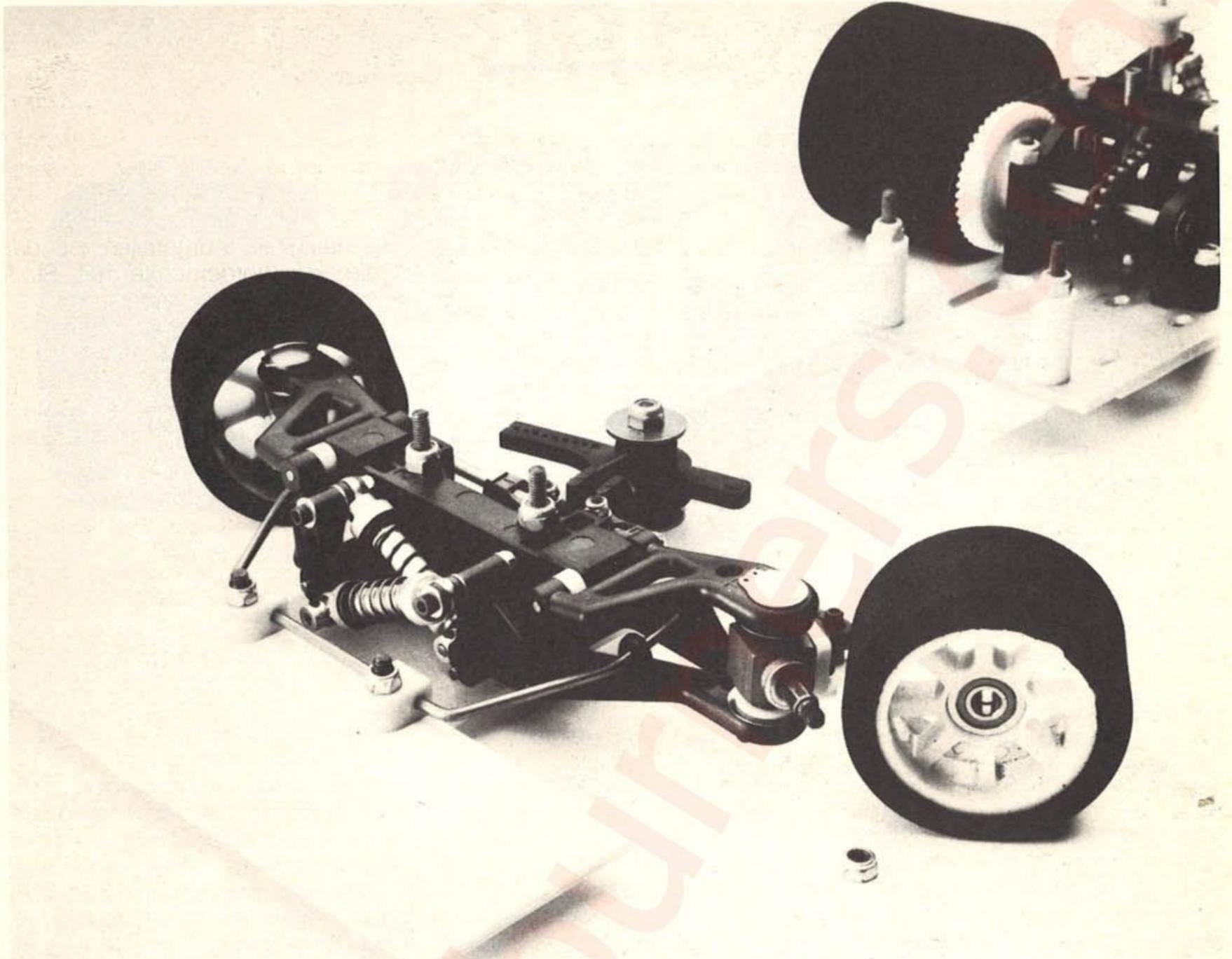
mehr Mühe gegeben, es fehlt zwar noch eine deutsche Baubeschreibung, aber dafür gibt es jetzt eine gute Bilderserie, die nach einzelnen Baugruppen aufgeteilt ist.

Der Zusammenbau:
Die einzelnen Baugruppen sind in Plastiktüten sorgfältig verpackt. Als erste Baugruppe wurde die Vorderachse montiert. Bestehend aus einem Achskörper, vier Dreieckslenkern, mehreren Stahlstiften, Stoßdämpfern mit Federn, die als eine Einheit gehalten sind, Achschenkel mit Kugelköpfen und Kugelpfannen und den Spurstangen.

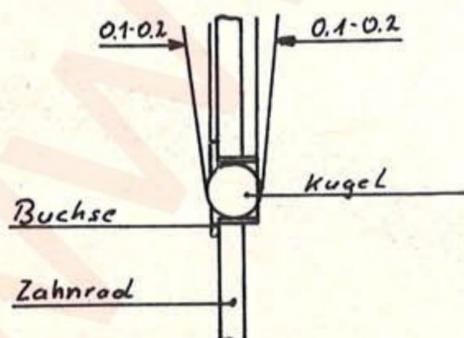
gen. Alle Einzelteile sind schnell und ohne nacharbeiten montiert. Die beweglichen Teile haben eine gute Leichtgängigkeit und Paßgenauigkeit. Aufgefallen ist, daß die kpl. Vorderachse mit Stoßdämpfer und Spurstangen mit nur zwei Schrauben demontiert werden kann, ohne daß sie dabei auseinanderfällt. Die Vorderfelgen und der Servosaver mit den Spurstangen sind vom RC 300 übernommen.

Als nächste Baugruppe wird die Hinterachse montiert.





Beim Zusammenbau des Kugeldifferential sollte man sich die Detailfotos gut ansehen um das Diff. richtig montieren zu können. Beim Einsetzen der Kunststoffbuchsen in das große Kettenzahnrad muß man darauf achten, daß die Hälfte der Buchsen von rechts und die andere Hälfte von links eingedrückt werden. Danach müssen die Buchsen gleichmäßig soweit abgeschliffen werden, daß die Kugeln 0,1–0,2 mm überstehen. Nicht zuviel abschleifen, da sonst das Kettenrad im eingebauten Zustand zuviel seitliches Spiel bekommt.



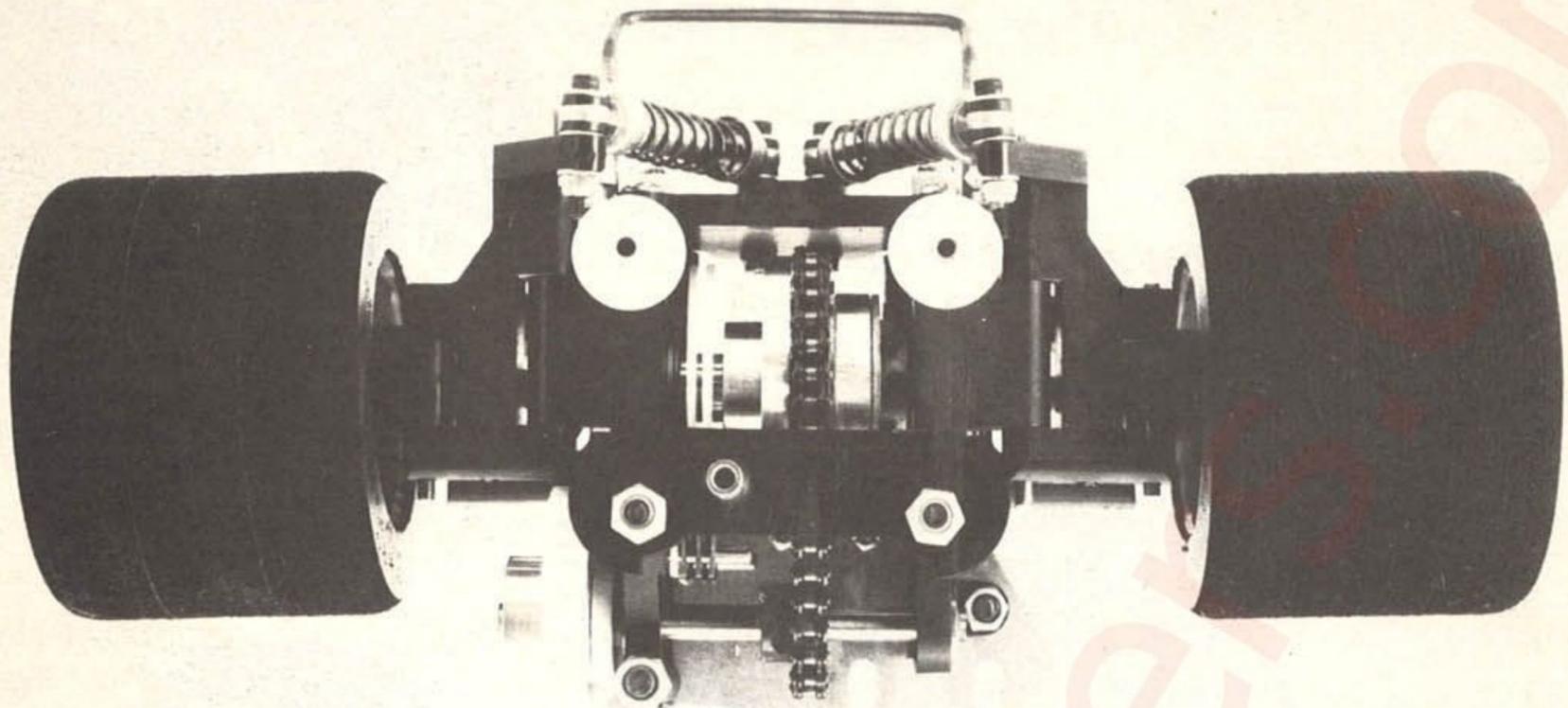
Der als Sechskant gearbeitete Anschluß für die Antriebswellen muß am Rand etwas abgeschliffen werden, da sonst beim Einfedern die Antriebswellen am Rand anschlagen würden. Am besten benutzt man dafür einen Kugelschleifer für die Bohrmaschine. Nun kann man die Hinterachsbocke, die das Diff. und die Hinterradaufhängung tragen, auf das Powerpod schrauben. Die Radaufnahme und das Diff. sind in groß dimensionierten Kugellagern gelagert. Scheibenbremse, Kette, Zwischenwelle und Hinterachsaufhängung sind leicht nach den Fotos der Bauanleitung zu montieren! Nun werden noch die Stoßdämpfer mit den Spiralfedern außerhalb der Hinterachskonstruktion befestigt. Die kpl. Hinterachse kann nun mit dem Chassi, der kpl. Vorderachse mit Servosaver und der Radioplatte verschraubt werden.

Zum Diff. wäre noch zu sagen, daß es von 10–100% sperrbar ist. Die Radioplatte ist aus 1,5 mm Epoxy gefertigt und muß noch für die Fernsteuerung ausgeprägt wer-

den. Der Tank ist eine Neukonstruktion, der diesmal aus Kunststoff gefertigt ist. Ein Spritfilter ist bereits im Tank integriert. Der Tankdeckel schließt ohne nacharbeiten 100% dicht. Als letztes werden die beiden Stabilisatoren gebogen und montiert. Hierbei sollte man sehr sorgfältig vorgehen, damit sie einwandfrei funktionieren. Man sollte darauf achten, daß die Stabilisatoren nicht zu kurz hinter den Aufhängungslöchern an den Schwingen abgeschnitten werden, da sie sonst bei einem Crash herauspringen könnten! Wenn die Stabilisatoren sorgfältig gebogen sind, arbeiten sie einwandfrei. Der Einbau der Fernsteuerung (Robbe + RS 60) und des Motors (K&B) ist problemlos.

Fahrttest!

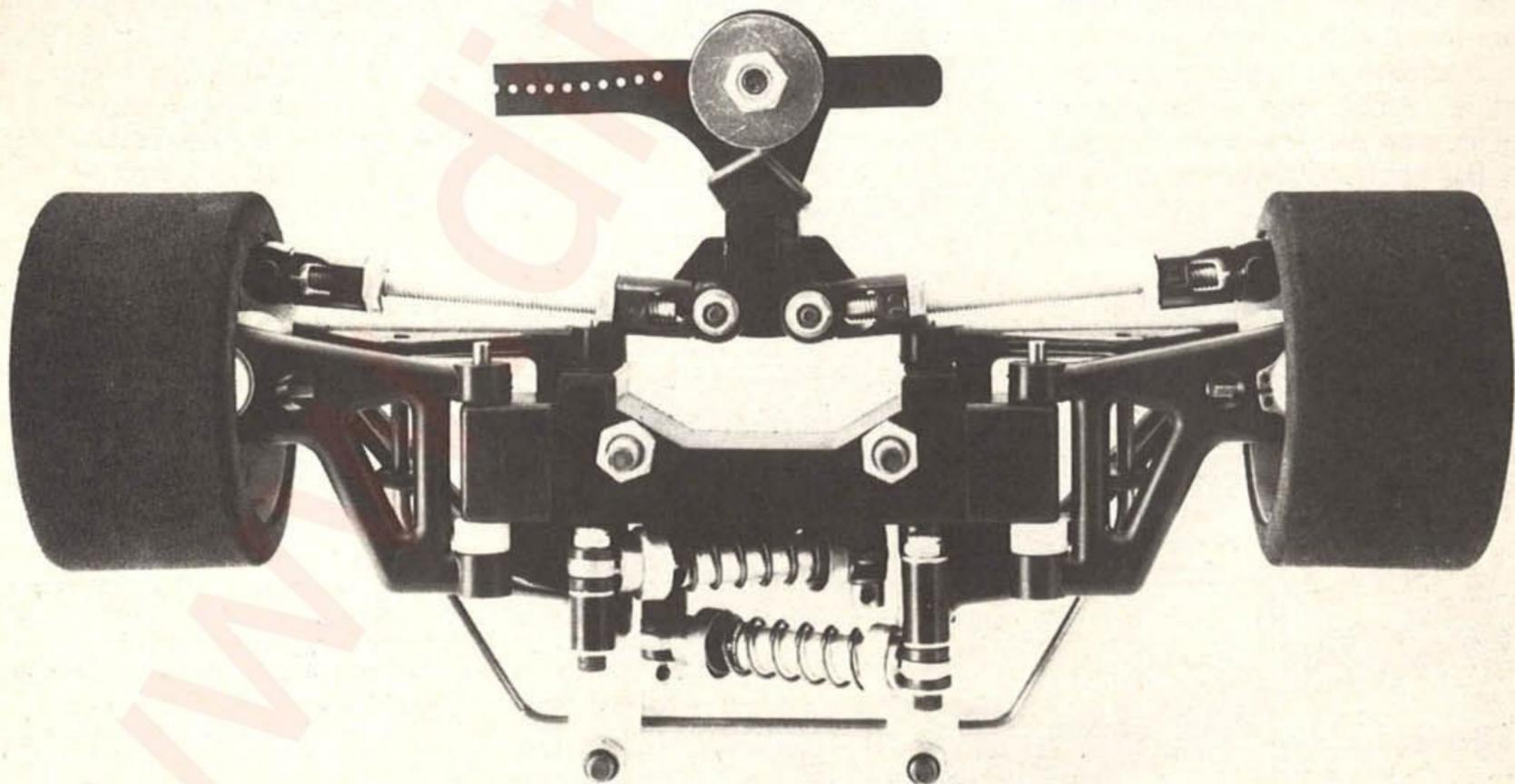
Auf dem Essener Divi-Ring wurde der Asso RC 500 zum ersten Mal getestet. Nach geringen Einstellarbeiten an der Vorderachse (Vorspur, Nachlauf) und an der Kuppelung, die beim Asso zum ersten Mal aus freiliegenden Teflonbacken besteht, kam ich mit dem

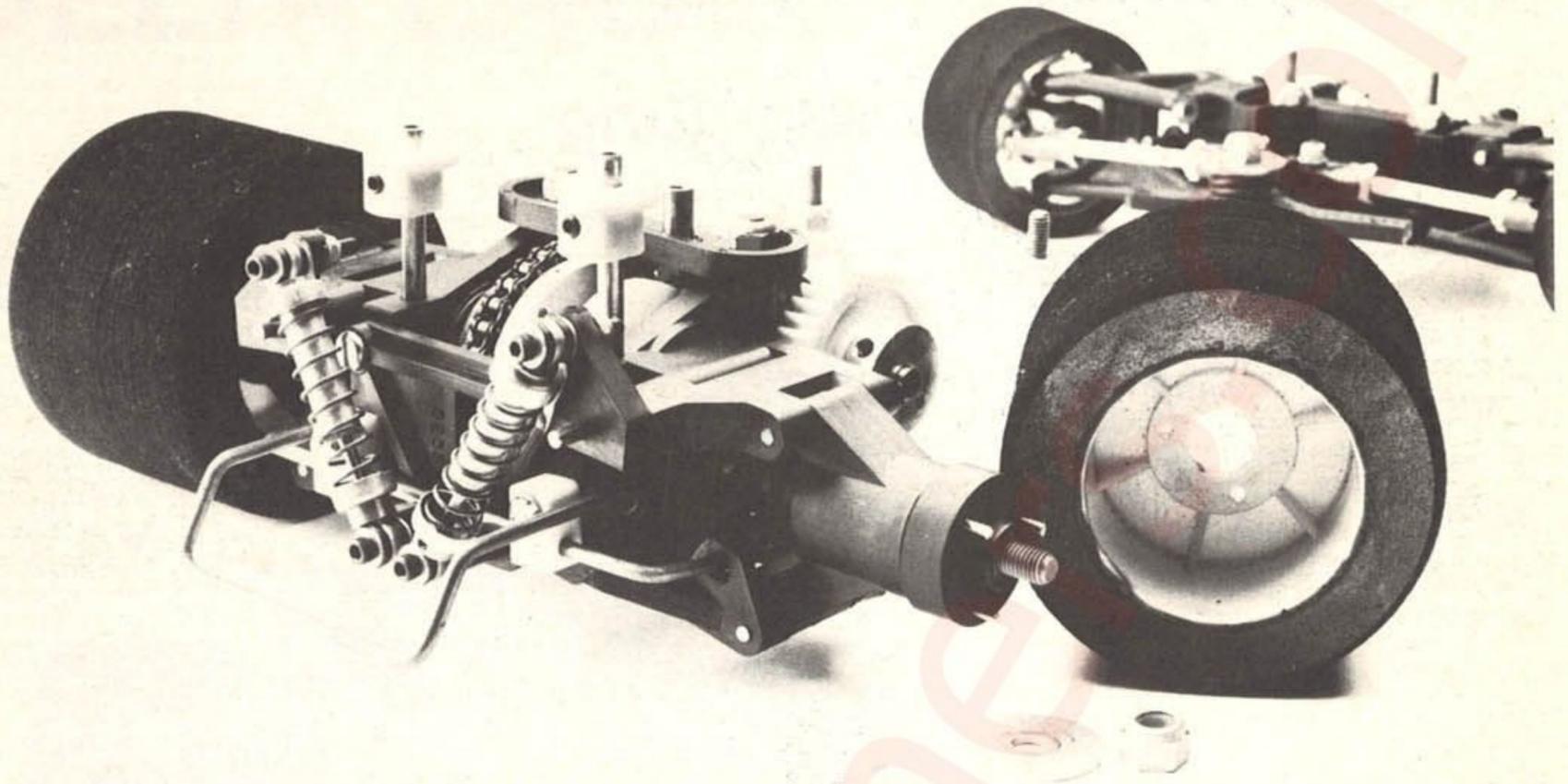


Technische Daten

Fahrzeug: Associated RC 500

Länge (ohne Karosserie)	520 mm
Breite	270 mm
Radstand	304 mm
Spurweite vorn	205 mm
Spurweite hinten	212 mm
Reifendurchmesser vorn	70 mm
Reifendurchmesser hinten	80 mm
Reifenbreite vorn	35 mm
Reifenbreite hinten	60 mm
Bodenfreiheit	10 mm
Gewichtsverteilung vorn/hinten	41/59 %
Vorderachse:	
Nachlaufwinkel	6–15' einstellbar
Nachlauf	3,5–10 mm einstellbar
Spreizung	5'
Lenkrollradius	20 mm
Lenkhebelwinkel	15'
Sturz	– 4'





Fahrzeug schnell gut zurecht. Nachdem ich die ersten langsamen Fahrversuche abgeschlossen hatte, wollte ich sehen, wie schnell ich mit meinem gefederten Fahrzeug durch die engen und großen Kurven fahren kann. Mit dem Fahrverhalten bei schneller Fahrt kam ich schnell zurecht. Natürlich ist das Handling bei gefedertem Fahrzeug nicht zu vergleichen mit dem eines ungefederten Auto. Nachdem das Fahrzeug jetzt eingefahren ist und mit den richtigen Reifen und einer Karosserie bestückt wurde, kann man einige Tips zum richtigen Abstimmen des Fahrzeugs geben. Auf Strecken mit gutem Griff kommt man mit den vorhandenen Stabilisatoren gut zurecht, bei

Strecken mit weniger Griff sollte man die Stabilisatoren gegen dünnere (2 mm) austauschen. Eventuell kann man die Stabis auch ganz aushängen, das hängt aber ganz von der Strecke und den Reifen ab. Der Geradeauslauf ist gut, kann aber verbessert werden indem man den Nachlauf an der Vorderachse verändert.

Ein nützliches Sonderzubehör sind die Federvorspanner, mit denen man die Federhärte an allen Stoßdämpfern leicht einstellen kann. Nachdem das Fahrzeug jetzt ca. 20 Fahrstunden hinter sich hat, kann ich an keinem beweglichen Teil einen Verschleiß feststellen.

Fazit!
Durch seine lange Konstruktions-

zeit ist der Asso RC 500 ein sicherlich ausgereiftes und sehr robustes RC-Car. Besonders hervorzuheben ist seine sehr gute Wartungsfreundlichkeit. Alle Aufhängungsteile lassen sich schnell und sehr leicht demontieren, was bei einem Rennen sicherlich von großem Vorteil ist. Der RC 500 hat eine sehr gute Straßenlage, die aber durch ein paar technische Mittel optimiert werden kann. Sein Gewicht von 2800 g kpl. fahrfertig ist vielleicht etwas zu hoch, kann aber ohne Beeinträchtigung der Haltbarkeit um 200–300 g verringert werden. Peter Schindler Vertrieb: World-Hobby
Bezugsquelle: Fachhandel
Empfohlener Verkaufspreis: ca. 1100,- DM

MODELL BAU 83



Das wichtigste Ereignis des Jahres für Modellbauer

5. Ausstellung für Flugmodell-Sport, Schiffs-, Eisenbahn- und Automodellbau

13. – 17. April – Dortmund

Dortmund zeigt die größte deutsche Modellbau-Ausstellung. Über 4000 Modelle in drei Hallen auf erweiterter Gesamtfläche. Großzügig und besucherfreundlich gestaltet. Neue Modelle und viele, die bisher noch nie zu sehen waren. Dazu die Vorführungen im großen Wasserbecken, die Mini-Car-Rennbahn, Modell-Hubschrauberflüge und zahlreiche Modellbahnanlagen. MODELLBAU '83 – das Ereignis für Flugmodell-Sportler, Schiffs-, Eisenbahn-, Auto- und Plastik-Modellbauer. Mit dem brandneuen Angebot an Bausätzen, Materialien, Zubehör und Werkzeugen.

Ausstellungsgelände Westfalenhallen Dortmund



rc-car racing Mitbestimmungsaktion 1983

Auswertung

(Angaben in %)	mehr	genug	weniger
Internationale Rennen	16	82	2
Rennberichte A	6	80	14
Rennberichte B, C	57	32	11
Tabellen	23	55	22
Fahrzeugvorstellungen	60	40	0
Motorvorstellungen	54	46	0
RC-Car-Zubehör	89	11	0
Off-Road-Berichte	41	40	19
Off-Road-Fahrzeuge	49	32	19
Tips	86	14	0
Fotos	32	68	0

Sollte rc-car racing um folgende Themen erweitert werden: (zusätzliche Seiten, ohne den Verbrenner-Inhalt zu vermindern)?

(Angaben in %)	Ja	Ist mir gleich	Nein
Elektro-Fahrzeuge	47	14	39
Elektro-Berichte	44	17	39
LKW (Truck)	23	14	63
Stock-Car	23	23	54

Was halten Sie von rc-car racing?

gut	befriedigend	mäßig	schlecht
76	24	0	0

Einige Auszüge von Lesermeinungen über rc-car racing:

Positiv beurteile ich die Aktualität und die ausführlichen Fahrzeugvorstellungen samt guter Detailaufnahmen, negativ fielen mir dagegen die Motorentests ohne Leistungsmessungen auf.

D. Partmann – Lüdenscheid

Für Neulinge etwas schwer verständlich.

D. Rodermond – Dinslaken

Test Alpha 82: Spitze, so sollten Tests und Tips sein.

P. Bogner – Regensburg

Gut, jedoch zu wenig Seiten.

M. Schmidt – Hagen

Gut: Ausführlichkeit der Berichte und Tabellen bis zum letzten Platz.

W. Maahs – Kall

Positiv: ausführliche Berichterstattung bei Wettbewerben, negativ: zu wenig B- und C-Berichte.

T. Kröger – Dortmund

Ich finde rc-car racing gut – wegen der schönen Fotos von K.D. Nowack.

K.D. Nowack – Herne

Da wir die „Mitbestimmungs-Aktion“ verlängert haben, wurde auch die Anzahl der Reifen, die wir verlosen wollten, von 5 auf 8 erhöht. Je ein Paar Formula-Reifen erhalten:

Rüdiger Hepp – 5160 Düren
 C.G. Oosting – NL 9401 LM Assen
 Klaus Schumacher – 6830 Schwetzingen
 Ralf Zeigermann – 2000 Hamburg
 Thomas Ritsche – 5653 Leichlingen
 Dr. Jörn Keßler – 6637 Nalbach
 Wolfgang Christadler – 6074 Rödermark
 H. Hecker – 1000 Berlin

Wenn man bedenkt, daß rc-car racing wohl hauptsächlich von „Verbrenner-Fahrern“ gelesen wird, so ist vor allem der hohe Stimmenanteil für die Aufnahme von E-Car-Berichten etwas überraschend. Man kann nur vermuten, daß eine Menge V-Fahrer sich nebenbei auch mit E-Cars beschäftigen, wogegen LKW und Stock-Car nicht sehr verbreitet sind.

rc-car racing wird als Folge davon ab 1983 auch über E-Cars berichten.

Um aber den V-Car-Inhalt dadurch nicht zu vermindern, wird rc-car racing um 8 Seiten erweitert, und wir hoffen, daß Sie als Leser mit dieser Regelung einverstanden sind.

Die weiteren Ergebnisse der Umfrage können Sie aus der Tabelle entnehmen, wobei noch zu sagen wäre, daß wir natürlich versuchen werden, den Leserwünschen nachzukommen.

Dies gilt insbesondere für den Bereich des RC-Car-Zubehör, der den insgesamt höchsten „mehr“ Stimmenanteil bekam.

Zum Schluß möchten wir uns bei allen Umfrage-Teilnehmern für ihre Mitarbeit und die positive Beurteilung von rc-car racing bedanken.

Die Redaktion

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

Die Beteiligung an der Umfrage war zufriedenstellend und das Ergebnis in einigen Punkten doch recht interessant.

DELTA EAGLE

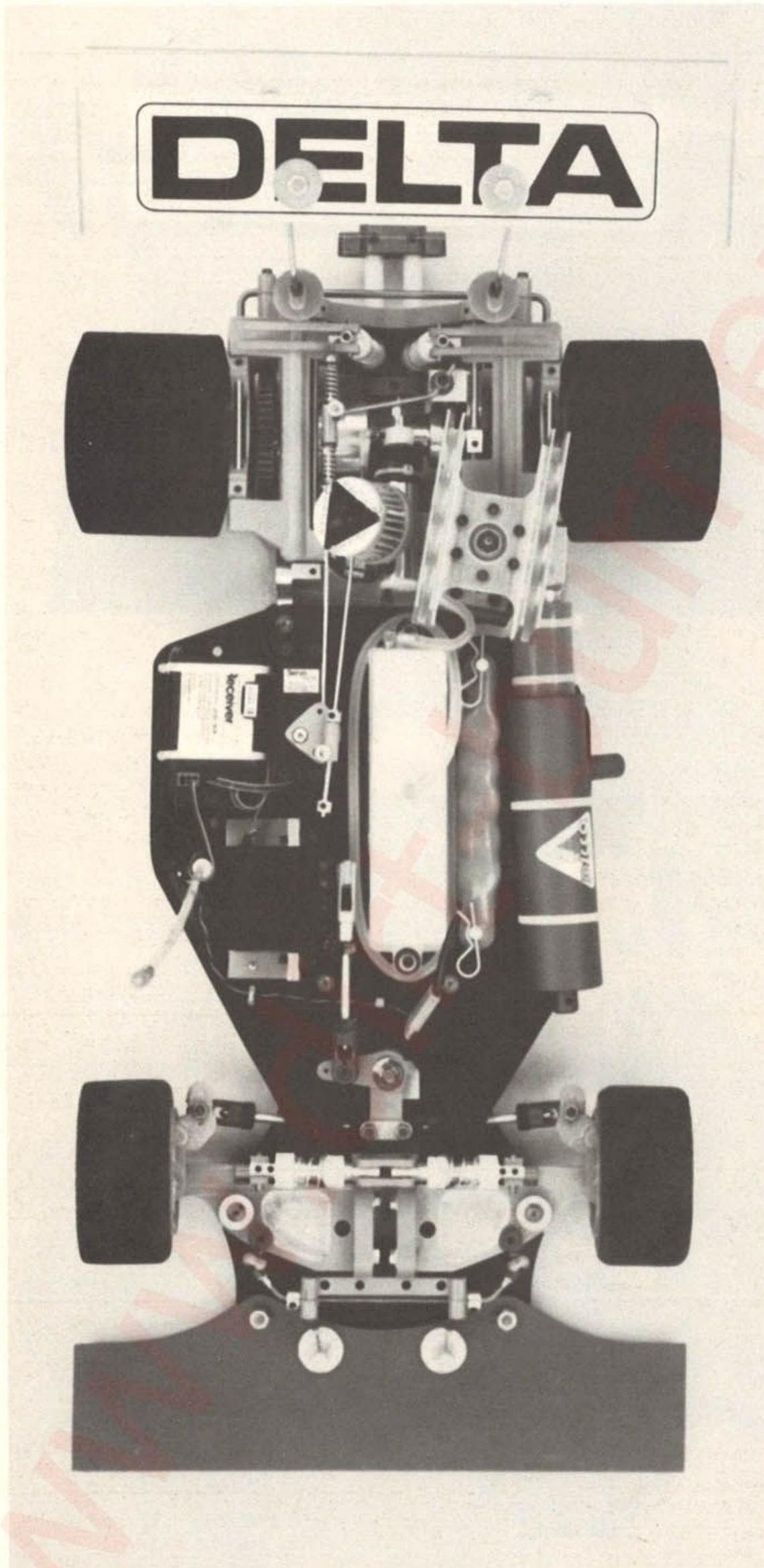


Foto: Delta

Im Juni 1982 erhielt ich den ersten offiziell ausgelieferten Delta-EAGLE über die Fa. Schmidt/Bad Reichenhall.

In der Gruppe Mitte führen zu diesem Zeitpunkt der Schildbach-Uwe und Sven Berger dieses Fahrzeug schon von Beginn der Rennsaison an.

Mein Interesse am EAGLE wurde während des EFRA-Laufes in Alcira/Spanien im März geweckt. Bei diesem Rennen setzte Arturo Carbonell und zwei Spanier den EAGLE erstmals in Europa ein.

Der Baukasten

Der EAGLE präsentiert sich nicht in einem 4farbigem Geschenkkarton, sondern „american-like“ in einer unscheinbaren, kleinen, unbedruckten Pappschachtel.

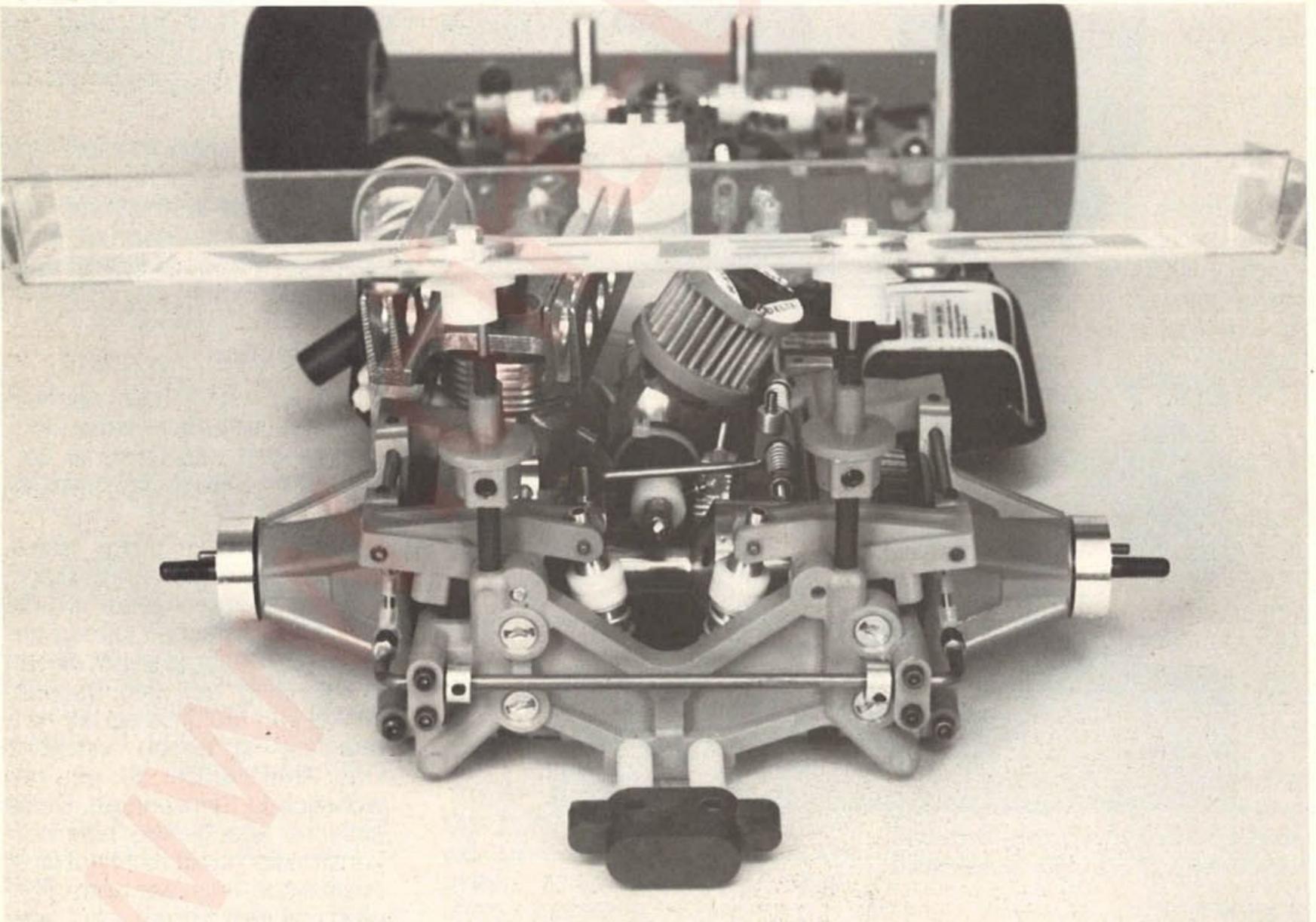
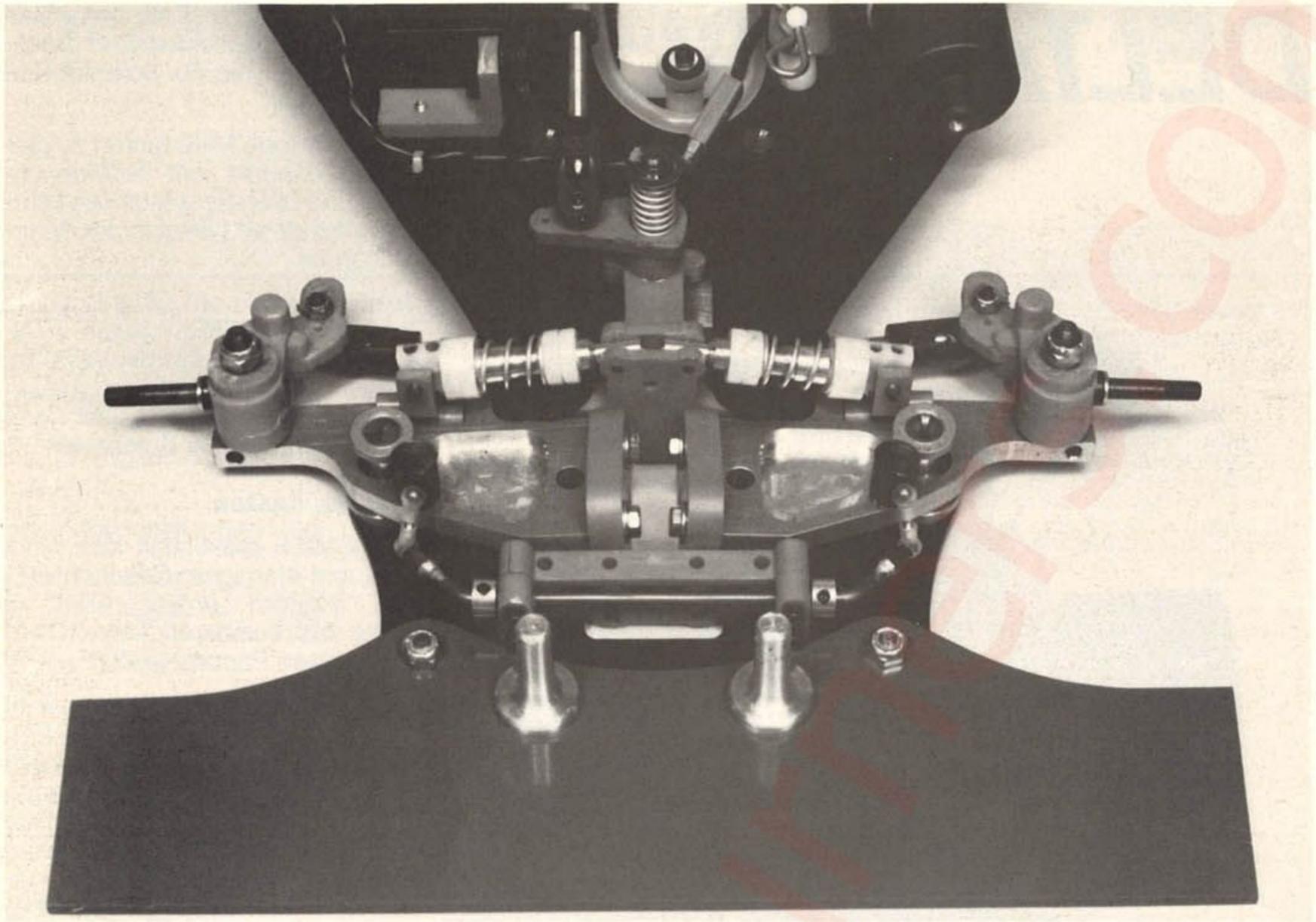
Sorgfältigst verpackt sind darin: sämtliche Fahrwerksteile, inkl. Reifen (keine Abfallprodukte, sondern Reifen, die man auch fahren kann), Tank, sämtliche Anlenkungsteile für Gas und Bremse, jedoch keine Karosserie, Auspuff und Schwungscheibe. Die zunächst unscheinbar aussehende englischsprachige Bauanleitung entpuppt sich als eine sehr durchdachte Sache: die nach Bauabschnitten und Baugruppen gegliederten Isometrie-Explosionszeichnungen sind so genau, daß man ohne Englischkenntnisse beim Zusammenbau auskommt.

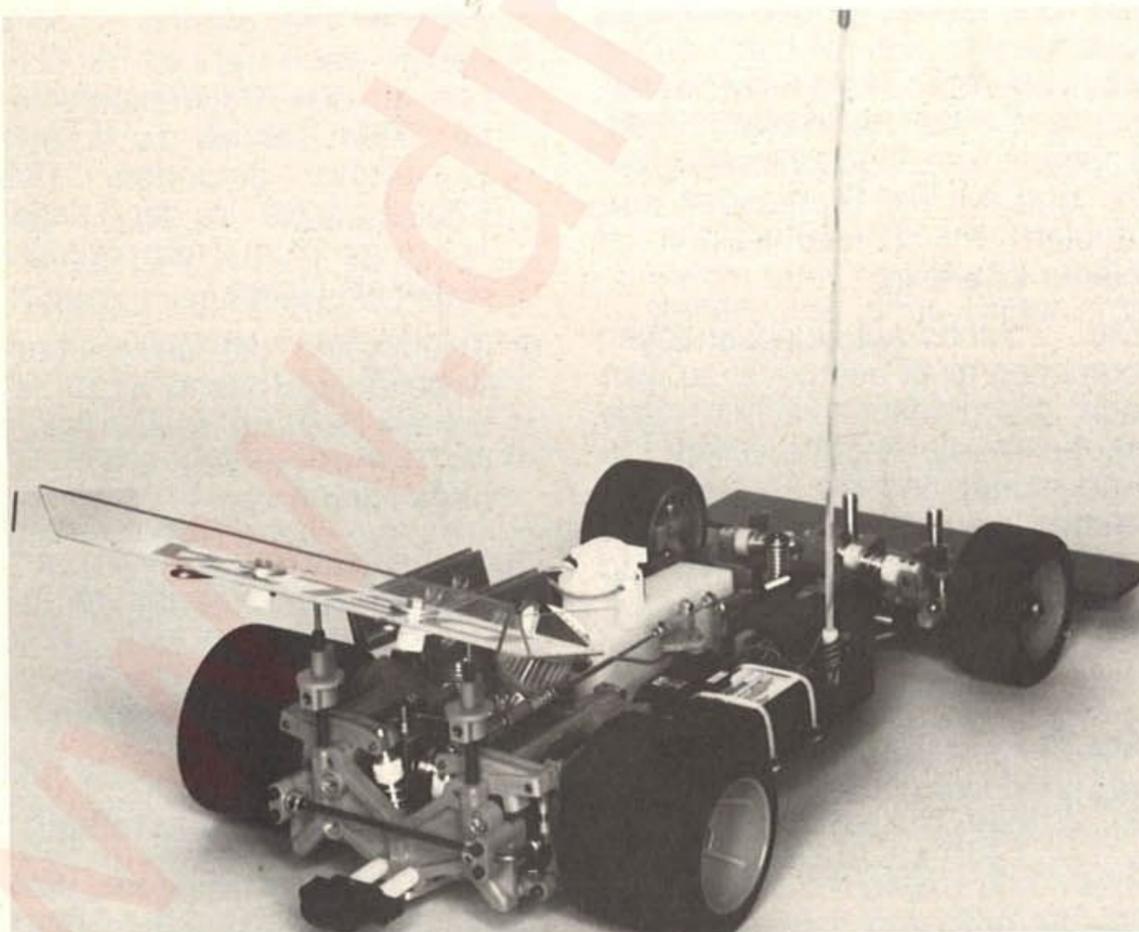
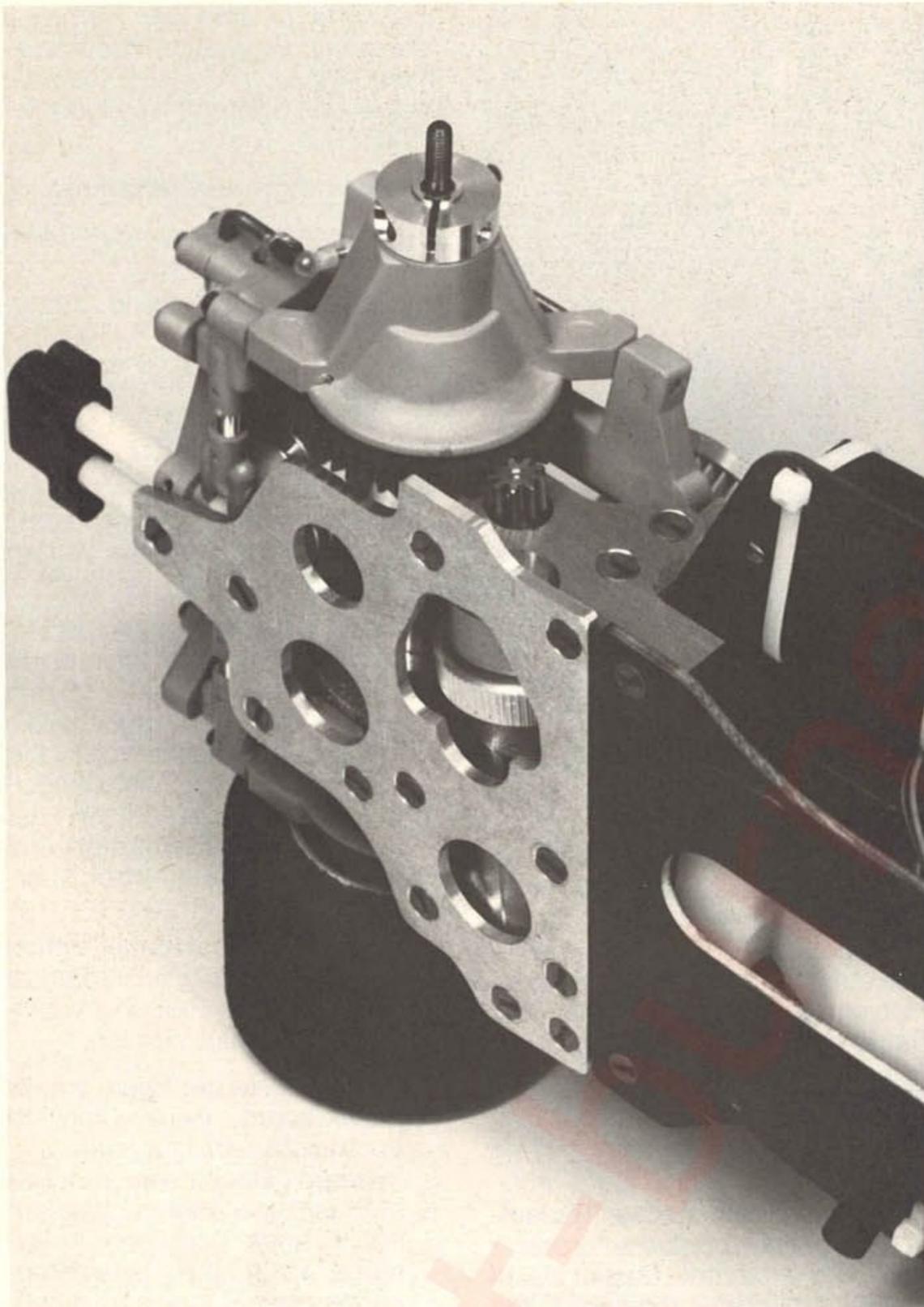
Lediglich die vielen kleinen Tips sind nur dem Sprachkenner zugänglich. Diese wurden von mir übersetzt, wer Interesse hat, kann diese gegen Portoerstattung zugeschickt bekommen.

Die Konzeption

Der EAGLE stellt die nächste Generation allradgefederter Modellrennwagen dar. Denn er verfügt über folgende technische Details:

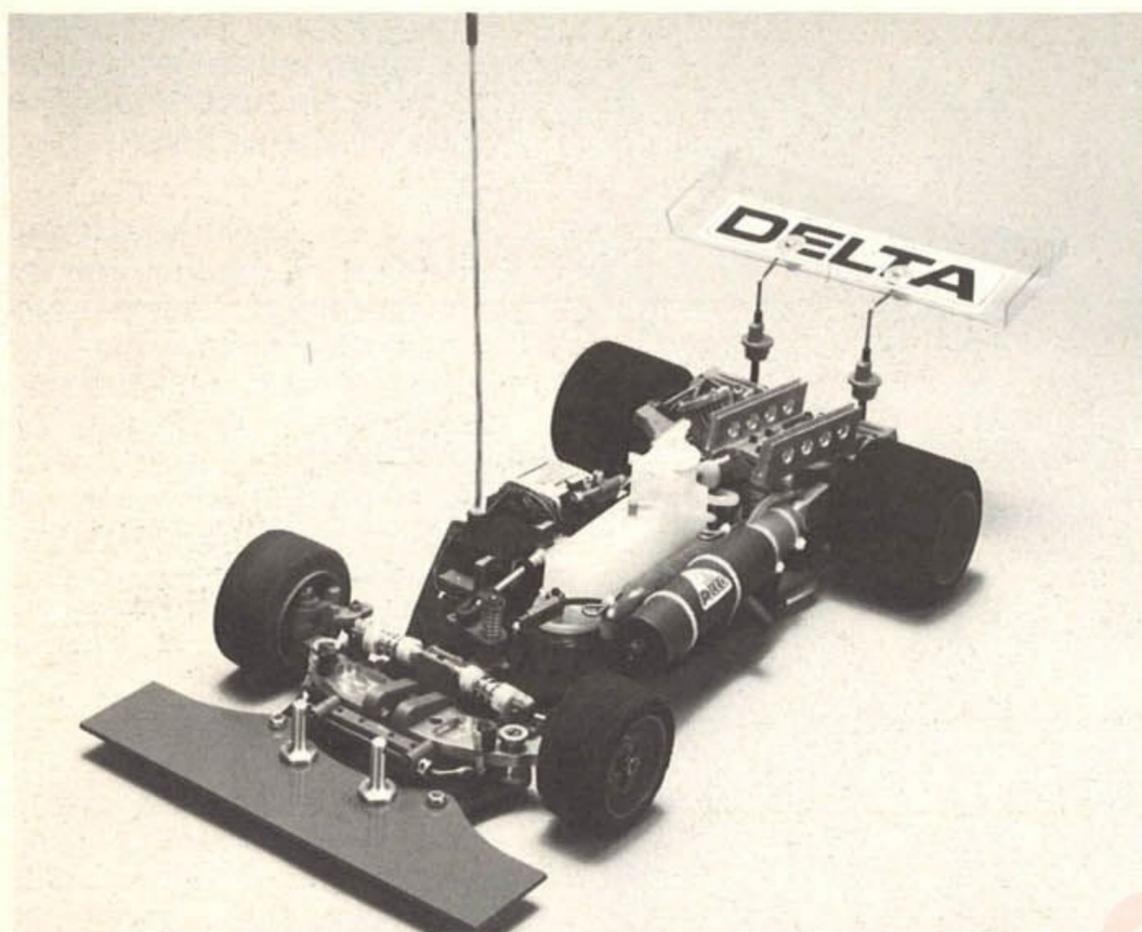
- DIREKTANTRIEB durch sogenanntes „angle-winder“-Getriebe, d.h. die Motorachse ist um ca. 20° zur Hinterachse schräg gestellt. Das Zahnrad ist um diesen Winkel und um den Versatzwinkel von Motorachse zur Hinterachse sphärisch verzahnt. Das Antriebsritzel ist ein gewöhnliches Stirnzahnrad. Diese einfache, aber geniale Ingenieurkonstruktion spart nicht nur viele zusätzliche Teile, wie Kette, Riemer, weitere Ritzel, etc., son-





dem sie spart hauptsächlich Kraft, da sich keine Getriebeverluste über ein zusätzliches Zwischengetriebe einstellen.

- Richtige ÖLDRUCKSTOSSDÄMPFER mit selbsttätigem Volumenausgleich, keine einfachen Überströmventile, mit außenliegender Schraubenfeder. Dadurch ist die Federungseinheit in einem Bauteil zusammengefaßt. Es gibt keine zig Federdrähte, Torsionsstäbe, Stabilisatoren mit vielen kleinen Einstellschraubchen. Diese Dämpfereinheiten sind flach und schlaggeschützt im Wageninneren angeordnet.
- Extrem niedrige SCHWERPUNKTSLAGE, einstellbare Fahrhöhe mit Sturzkontrolle vorne und hinten. Der Schwerpunkt liegt unterhalb der Radachsen. Dieser niedrige Schwerpunkt verbessert das Fahrverhalten wesentlich, erreicht wurde er durch Verzicht auf obere Querlenker vorne, und durch das fehlende zusätzliche Zwischengetriebe.
- Extrem niedrige VORDERACHSAUFHÄNGUNG, die es erlaubt ganz flach ansteigende Karosserien (Sorbello, MRP-Spyder) zu fahren. Die Aufhängung mittels „langen Schwingarmen“ deckt den Bereich geforderter Federwege (6 mm für Glattbahnrennen) ab, ohne daß die Reifen „auf die Kante“ gestellt werden. Andererseits wird durch diese Konstruktion eine
- extreme ROBUSTHEIT erreicht, die bei anderen allradgefederten Fahrzeugen zu suchen ist. Ein massiver Anschlagbolzen aus Alu stützt die Schwingarme zusätzlich ab.
- MOTORSCHNELLWECHSELMÖGLICHKEIT: ohne Abschrauben eines Hinterrades, der Zahnräder und Kupplungsglocke, kann der Motor demontiert werden.
- KRÄFTIG DIMENSIONIERTE Kunststoffelemente aus hochwertigem Nylon. Zusätzliche Blechversteifungen für diese Teile gibt es nicht, und sind auch nicht notwendig.
- Ein Kunststofftank, der endlich dicht ist, und über eine große Einfüllöffnung verfügt.



Der Zusammenbau

Der macht Spaß! Da ist wirklich kein Nacharbeiten – Drähtebiegen, Nach- und Ausrichten von Teilen, Glattschleifen – und anderes notwendig. Angesichts der ungewöhnlich formenreifen Teile ist aber schon verwunderlich, wie so Stück um Stück tatsächlich am Ende ein R/C-Car entsteht.

Als erstes werden entsprechend der Isometrie die Stoßdämpfer zusammenmontiert. Der letzte Arbeitsschritt ist hierbei der wichtigste: überschüssiges Öl muß beim Schließen des Zylinders austropfen, dies erreicht man durch Hineindrücken der Kolbenstange bis 6 mm Abstand, während der Zylinderdeckel noch 3 Umdrehungen frei ist. Danach ist der Deckel per Hand festzuziehen. Der Dämpfer arbeitet einwandfrei, wenn er nach Zusammendrücken schön weich wieder selbsttätig in die Ausgangsstellung zurückgeht. Die Unmenge Spezialöl, die dem Baukasten beiliegt, reicht für 2 Rennsaisons.

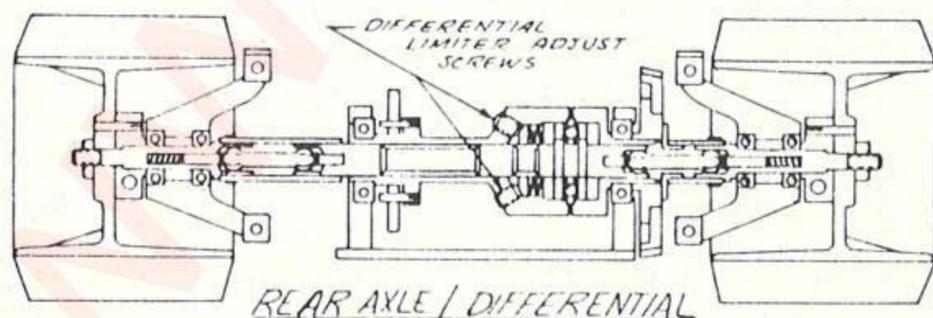
Das Differential ist mit dem beigefügten Molybdänfett zu komplettieren. Zittrige Leute sollten da aufpassen, daß keine Kugeln ver-

loren gehen. Es sind aber einige Kugeln mehr als notwendig im Beutel. Wenn man danach die Fahrtrichtung der hinteren Chassisplatte herausgefunden hat, ist das Zusammenfügen der Antriebseinheit auf das Chassis kein Problem. Hervorragend funktioniert der dem Baukasten beiliegende Schraubenzieher. Nur mit diesem kann man die aus dem Flugzeugbau stammenden Spezialschrauben ohne „Schlitzvermurksung“ anziehen.

Die vordere und hintere Radaufhängung flutscht nur so zusammen. Der erfahrene Bastler flücht hierbei die Schraubstellen auf den „pins“ an.

Nun darf gelötet werden: die fertig gebogenen „anti-roll-bars“ enden nicht irgendwo in einer Nylonecke, sondern sind mit kleinen Kugelpfingern angeschlossen. Diese sind auf die Drahtenden aufzulöten, ein 20-Watt-Kolben ist hierfür zu wenig.

Die Sechskant-Hundeknochen brauchen nicht bearbeitet zu werden, gut gefettet rutschen diese sauber in die Antriebswellen. Die Räder dran, und der EAGLE steht erstmals auf seinen Krallen und es darf gespielt werden: linkes Rad



hoch und gucken wo sich was mitbewegt, Popöchen niederdrücken und gucken wie sich's wieder hebt. Diese Spielerei ist schon der Beginn der:

Fahrwerksgrundeinstellung

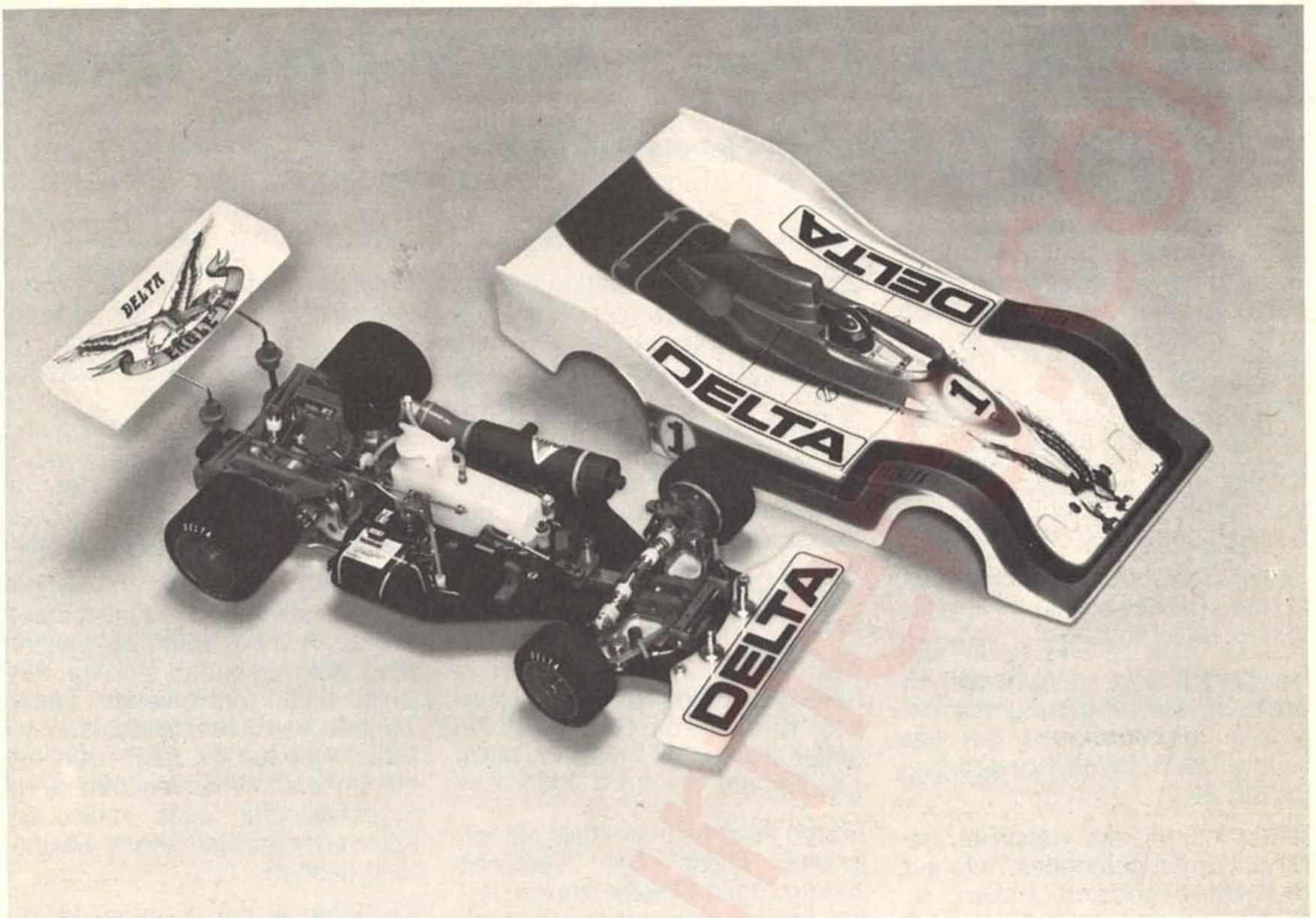
Das ist ganz stur nach folgendem Prinzip durchzuführen:

1. die anti-roll-bars sind auszuhängen,
 2. gleich große Räder montieren, vorne geschliffen auf $\varnothing 70$ mm, hinten auf $\varnothing 79$ mm,
 3. den Eagle auf eine ebene Fläche aufsetzen und vorne mittig anheben, bis die Vorderräder frei hängen,
 4. das Chassis muß hinten parallel zum Boden stehen, die unteren Querlenker sollten innen 1,5 mm höher liegen als außen, die Hinterräder müssen vollflächig aufliegen. Diese Einstellungen sind mittels Drehen an der Stoßdämpferkontermutter und dem unteren Querlenker zu erreichen.
- Zur Kontrolle ist dabei immer mal das Fahrzeug ausfedern zu lassen, damit Reibungswiderstände beseitigt werden,
5. danach sollte der Eagle auf ein Tweak-board (so'n Ding ist auch leicht selbstzubauen: vom früheren Flacheisen montiert man ein paar Hinterachslagerböcke unter eine ebene zweiteilige Holzplatte, eine Starrachse oder Rundeisen durchgesteckt – fertig): Aufsetzen und Kontrollieren, ob die Vorderräder die gleiche Radlast haben, wenn nicht ist mit Drehen an den Stoßdämpferkontermuttern schnell die richtige Einstellung gefunden. Das Chassis sollte in der Längsachse vorne um 2 mm niedriger liegen als hinten.
 6. Zuletzt sind die anti-roll-bars einzuhängen, hierbei ist zu beachten, daß sich dadurch nicht die vorher gefundene Grundeinstellung ändert.

Diese Reihenfolge hat man sich gut zu merken, bei späterem „irrigem“ Fahrverhalten ist diese Grundeinstellung zu kontrollieren, simples „irgendwo-herumdrehen“ bringt nichts ein.

Die Fahrwerksfeineinstellung

Mit den Baukasten-Federn, -Reifen-, anti-roll-bars, und der Grund-



einstellung ist der Eagle mit Leichtigkeit sehr schnell zu fahren. Der Griff zum richtigen Reifen ist nach wie vor das Wichtigste: Hinten kann man zwischen den Typen TR 340 A, B, AA je nach „Griff“ der Bahn wählen, der ASSO 2402 empfiehlt sich auch.

Vorne ist an der unteren Grenze die molded-Reifen von ASSO und MRP zu fahren, die jeweilige soft-Ausführung hat schon mehr Griff. Der absolute Vorderreifen auf griffiger Bahn (Gruppe Mitte) ist der TR 316.

Für weitere Feinabstimmung brachte Delta im nachhinein einige Pfennigartikel heraus: es gibt nun 4 Federtypen unterschiedlicher Federstärke. Je nach „Holprigkeit“ der Bahn wählt man die harten für ebene Pisten, die weichen für wellige Strecken. Ein Ab- bzw. Vorspannen der Federn zum Zwecke der vorgenannten Bahnanpassung ändert die Grundeinstellung und ist tunlichst zu unterlassen.

Die Fahrerprobung

Der EAGLE wurde von mir auf der härtesten Bretterbahn der Gruppe Mitte in Kassel eingesetzt. Während der Umgewöhnungszeit an noch weiches Fahrverhalten

setzte ich den Eagle ein paar mal knallhart an die Bande, der Eagle tat seinem Namen alle Ehre, hob ab und flog bis in die Stahlfanggitter, ohne Schaden zu nehmen, so wie es der Schildbach-Uwe schon öfters demonstrierte.

Anfangs sang der Motor noch in den höchsten Tönen, die Abhilfe war ein stärkeres Sperren des Differentials.

Danach ging die Post ab: der Eagle zeigte folgende Eigenschaften auf:

- viel höhere Kurvengeschwindigkeiten ohne auffälliges Querstellen, also ohne Driften, mit der Konsequenz,
- das Fahrzeug unter voller Kontrolle in den Kurven an Konkurrenten vorbeilenken zu können,
- eine absolut weiche, aber gut zupackende Bremse, die keine „Fading“-Probleme kennt,
- der Nervenstreß von in den Kurven querstehenden Hackbrettern stellt sich nicht ein, der Eagle fällt im Rennen kaum auf,
- für mich fiel Ostern und Weihnachten auf einen Tag, als ich

zum erstenmal direkt im Endlauf war.

Zusammenfassung

Dem Baukasten liegt, wie schon gesagt keine Karosserie, Auspuff, Schwungscheibe bei. Der Eagle kostet DM 1450,-. Das ist viel Geld. Dies ist er aber auch wert, wenn man die hochwertigen Materialien (7075 T6-Aluminium), deren Verarbeitung, die feinen Konstruktionsdetails, und die Stabilität des Fahrgestells betrachtet. Frühere Delta-Super-J-Fahrer können einen Umbausatz erwerben. Dies zeigt auf, daß bei Delta langfristig gedacht wird.

Kurzfristiges Ändern von allen möglichen Teilen gehört nicht zum Firmenprinzip, und dies spart dem Kunden Kosten. Da er sonst Nachrüstätze, Tuningteile etc. kaufen muß.

Darüber hinaus sind die Kosten für Reparaturteile während einer Saison niedriger, da es weniger Bruchteile gibt.

Gepaart mit dem überlegenen Fahrverhalten liegt somit ein Preis-Leistungsverhältnis vor, für das es nach meiner Meinung fast keinen Vergleich gibt. Gerhard Plath

Rückblick 1982 – Vorschau 1983

Jochen Essl: Wie war's und was wird's neues geben?

Tja, trotz der vielen Unkenrufe, daß die gefederten Renner es 1982 nicht schaffen werden, ist es nun doch so gekommen. Zwar ist Franz Gröschl und Hermann Raith die Doppelmeister- und Vize-Meisterschaft gelungen, aber trotzdem täuschen diese Erfolge nicht darüber hinweg, daß der Durchbruch der Gefederten geschafft ist.

Selbst Gröschl und Raith werden in der 1983er-Saison ein gefedertes Auto pilotieren.

Bei beiden wird es wohl der PB Alpha 83 sein, der im Februar mit einigen Modifikationen bei der Nürnberger Spielwarenmesse vorgestellt wird.

Wenn ich mir die Hersteller ansehe, die ein gefedertes Auto auf den Markt gebracht haben, so muß ich eigentlich gestehen, daß alle recht gut gelaufen sind.

Von Rainer Dosch und Fred Knettenbrech bekamen wir gute Leistungen auf dem Asso 500 zu sehen.

Nach dem Ausscheiden Rainer Dosch's wird Asso auch 1983 mit zwei guten Fahrern in A vertreten sein. Fred Knettenbrech bleibt dabei und Rainer Zimmer kommt hinzu. Damit ist das Ende von Rainers Zimmer's Black-Fire-Auto wohl besiegelt.

Bei Serpent wird es keine großen Veränderungen geben. Mit Michael Mielke, Klaus Höschen und Jürgen Bähr werden auch 1983 drei der stärksten deutschen Fahrer werksunterstützt. Übrigens soll bei Serpent in der kommenden Saison mit dem neuen bärenstarken Cipolla-Car-Motor gefahren werden. Vielversprechend ist seine Leistung wirklich, wollen wir hoffen, daß er auch gut durchhält. Wahrscheinlich können wir Euch diesen Motor schon in der nächsten rc-car racing vorstellen.

Bei PB werden wohl auch alle Fahrer bleiben, die dieses RC-Car im Vorjahr gefahren haben. Es werden wie schon eingangs erwähnt, die Graupner-Fahrer der letzten Saison noch hinzu kommen.

Schade ist es, daß Graupner kaum noch durch Spitzenfahrer auf seinen Produkten vertreten sein wird, wo das vorige Jahr doch so vielversprechend war. Graupner soll ja in intensiven Verhandlungen mit PB gestanden haben. Offensichtlich hat die Übernahme eines gefederten Autos jedoch nicht geklappt. Gröschl wird zwar an Entwürfen zu einem solchen Fahrzeug arbeiten, bis zum Beginn der A-Saison im Mai wird die Zeit jedoch zu knapp sein.

Bei SG sind Fred Laufer und Heinrich Kresken ausgestiegen. Ein neuer Fahrer ist bislang hinzu gekommen.

Robbe setzt hier ebenfalls auf ein junges Talent. Der Deutsche Tourenwagen-Meister Stephan Kaser, der im vergangenen Jahr noch einen Quattro steuerte, wurde für die kommende Saison ins Team genommen. Hoffentlich gelingt ihm der Umstieg und der Einstieg in die A-Klasse. Mit dem Columbia Mk 2 sind die Robbe-Fahrer ja gut bedient. Dieses Auto, es wird jetzt so ausgeliefert, wie es werksseitig in Italien eingesetzt wird, hat ja nun auch einen annehmbaren Preis mit auf den Weg bekommen. Mit unter DM 800,- liegt der Columbia dann auch wohl preislich gut im Rennen.

Es ist erstaunlich, wie schnell Sabattini die Entwicklung dieses RC-Car's vorangetrieben hat. An guten Ideen hat es ihm ja auch in der Vergangenheit nie gemangelt. Hoffentlich läuft der Wagen nun einmal eine Zeitlang unverändert, denn ich glaube, die dauernden Änderungen der Baukästen waren nicht gerade gut für den Verkauf des Autos.

Und jetzt komme ich zum Rolls Royce unter den RC-Car's, wie es Delta von sich selbst behauptet. Zumindest ist der Preis auch zukünftig fürstlich. Mit knapp DM 1400,- ist es ja wirklich das teuerste RC-Car. Vom Aufbau und seiner Haltbarkeit her ist dieses Auto jedoch auch sehr positiv zu sehen. Ohne Kette, wenig Kraft-

verluste, gefräste Teile für hohe Präzision, das spricht schon alles für diesen Wagen. Obwohl die Kunststoffe der anderen Hersteller auch sehr gut geworden sind und auch hier keinerlei Ausfälle mehr auftreten. Leider war dieses in Amerika produzierte RC-Car im vorigen Jahr nicht in der A-Liga vertreten. In diesem Jahr wird sich dieses gründlich ändern.

Rainer Roßkothen, Fred Laufer und Gregor Reintjes, alle im Vorjahr noch auf SG, haben sich für den Delta Eagle entschieden (auch wenn es, wie Uwe Schildbach sagt, keine Werksfahrer gibt). Und da bin ich auch schon bei ihm, dem Sprücheklopfer oder ironischen Kritiker der RC-Car-Szene, wie ihn viele nennen.

Nachdem er nun 3 Jahre der A-Klasse entwichen ist, gehört er in diesem Jahr wieder dazu. Dies freut mich ehrlich gesagt besonders, denn er ist einfach eine Bereicherung für den RC-Car-Sport, und auf den frischen Wind, den Uwe zumindest verbal erzeugt, sollten wir nicht verzichten. Er ist es ja auch eigentlich, der den Delta Eagle in der Bundesrepublik bekannt gemacht hat.

Nun muß ich noch einmal nach Italien rüberriesen, denn da wird noch ein weiteres gefedertes Car produziert, das in der kommenden Saison ebenfalls vertreten sein wird.

Korff und Kounath, sowie nun auch Böttcher haben sich ja schon auf den Mantua Manta eingeschossen. Dieser Manta ist allerdings kein gefedertes Fahrzeug. Es gab zwar im vergangenen Jahr schon ein namenloses gefedertes Auto aus dem Hause Mantua, jedoch eignete sich dieses Auto am besten zum plazieren in einer Glasvitrine. Zu fahren war dieser Typ wirklich nicht; obwohl Uwe Korff dies ja einige Male, allerdings ohne den geringsten Erfolg, versuchte.

Altmeister Poldi, Hersteller dieser Mantua-Fahrzeuge, ist jedoch noch lange nicht am Ende mit seinem Wissen. So wird auf der

Spielwarenmesse in Nürnberg ein vollkommen neues, gefedertes RC-Car vorgestellt. Auch hierfür gibt's noch keinen Namen. Nach dem Poldi im Spätherbst in Italien mit einem solchen Prototypen zu ersten Erfolgen kam, ist für diesen Wagen wohl ein Name und mehr Erfolg auch bei den deutschen Fahrern zu erwarten.

Allerdings geht auch in diesem Jahr der etwas ungleiche Kampf der beiden italienischen Hersteller SG und Mantua weiter. Nachdem SG sich offensichtlich entschlossen hat, den Prototyp des bei den Europameisterschaften eingesetzten Super Tigre nicht in Serie zu bringen, gab's hier Probleme. Der bisher verkaufte Super Tigre bringt offensichtlich nicht genug Leistung für den Columbia und mit Picco, der ja gar nicht über SG und Robbe vertrieben wird, will Sabattini wohl auch nicht weiter zusammenarbeiten. So ist also ein anderer Motor ins Gespräch gekommen. Das frühere Zuhause

des Herrn Picco ist es, nämlich OPS.

So konnte man die italienischen SG-Werksfahrer schon im Herbst des letzten Jahres auf OPS-Motoren fahren sehen. Bisher wurde der Motor ja von Mantua vertrieben. Wird Sabattini dem Herrn Poldi auch dieses Rennpferd aus dem Stall holen? Wenn ja, wird Franco sicherlich gute Konditionen gemacht haben. Mit diesem Heckauslaß OPS wird Franco Sabattini dann wohl gut bedient sein, denn dieser Motor brachte im vergangenen Jahr durchweg sehr gute Leistungen, so auch bei den deutschen Asso-Fahrern.

Wie in den letzten Jahren spricht man auch zu Beginn der Saison '83 von einem Car-Motor von Rossi.

Vom Hersteller exzellenter Flug- und Schiffsmotoren erwartet man natürlich auch für die RC-Car's überdurchschnittliche Leistungen. Vielleicht ist dies auch der Grund,

warum Rossi so lange zögert, einen Car-Motor auf den Markt zu bringen.

Wie es dann wirklich zum Beginn der Saison '83 aussieht, werden wir wohl abwarten müssen. Bis zur Spielwarenmesse ist es ja nicht mehr lang, und dort werden ja die letzten Würfel fallen und die letzten „Sponsorverträge“ vergeben werden.

Eins steht jedenfalls für 1983 fest. Die Frage, ob diese Saison eine gefederte Saison wird, wird es nicht mehr geben. Es gibt mit Sicherheit ein gefedertes Jahr, und das nicht nur in der A-Klasse. In der Gruppe Nord-West sind ganze Vereine von ihren herkömmlichen Autos auf gefederte Typen umgestiegen.

Hoffentlich wird es auch für alle ein mindestens so erfolgreiches Jahr wie es 1982 hoffentlich schon war.

Viel Erfolg für 1983.

J.Essl

RC-500
TEAM ASSOCIATED

ASSOCIATED
RC 300D

1. Associated RC-300 D 1:8
2. Associated RC-500 1:8
3. Associated RC-12i 1:12
4. E-Motore:
Parma Ferrari / Parma Vette / Parma Turbo-Porsche

WORLD HOBBY Modellbau-Import-Export und Fabrikation
Resser Straße 23 · Postfach 2828 · 4690 Herne 2
Vertrieb nur über den Fachhandel

Genau wie in Heft 1/82, beginnen wir auch in Heft 1/83 wieder mit der Gegenüberstellung Quattro – Columbia. Es handelt sich um die Nachfolgegeneration mit einigen techn. Änderungen.

Beide Fahrzeuge haben wir sozusagen in letzter Minute bekommen; der Quattro war schon fertig montiert. Wegen der Ausgewogenheit ist diesmal der Quattro auf der Titelseite, im Heft 1/82 war es der Columbia.

Wir haben auf die gemeinsame Neuvorstellung deshalb so großen Wert gelegt, damit nicht nur der Vergleich Quattro – Columbia, sondern auch der direkte Vergleich 82/83 möglich ist. Dazu dienen natürlich in erster Linie wieder die Fotos, auf denen man ohne große Erklärungen die Unterschiede sofort erkennen kann.

Ein Fahrtstest war wegen der Zeitknappheit und der „Großwetterlage“ nicht möglich, aber wir haben berechtigte Hoffnung, diesen Fahrtstest durchzuführen, bevor wieder Modelländerungen erfolgen.

Da ich den Columbia noch zusammenbauen mußte, möchte ich vor der Aufzählung der techn. Änderungen noch kurz über die Montage berichten.

Montage Columbia

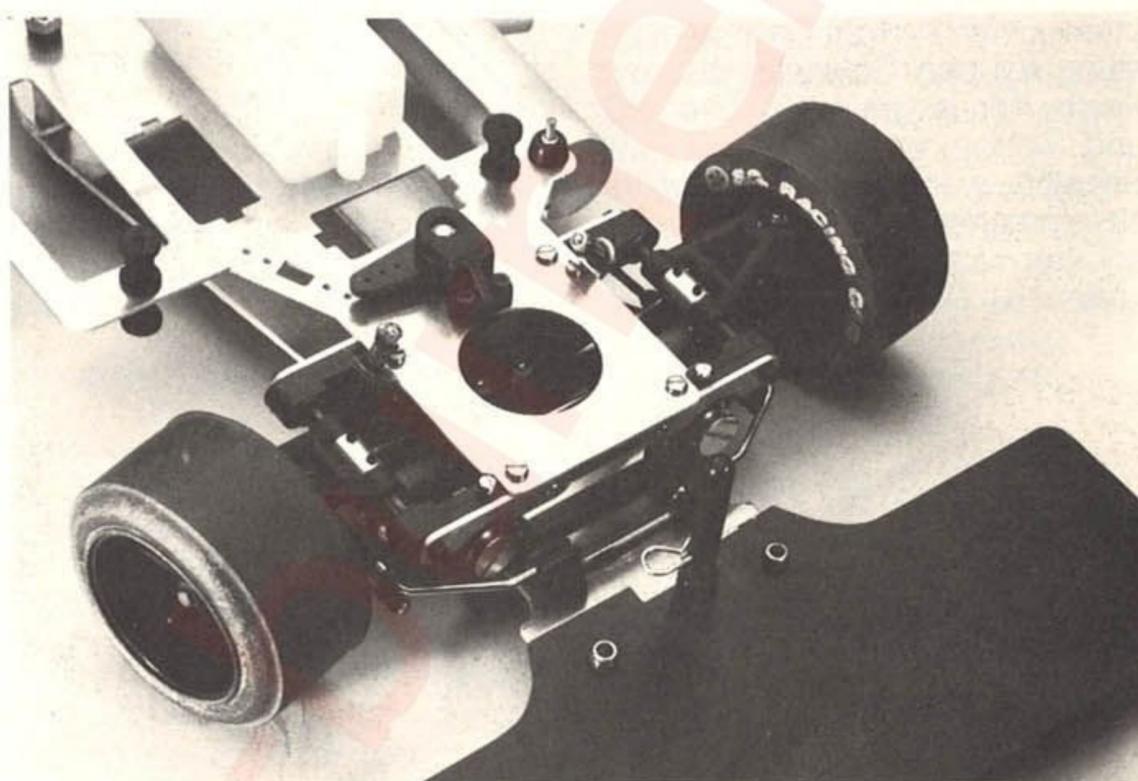
Die Einzelteile des Columbia sind übersichtlich nach Baugruppen aufgeteilt und verpackt.

Als Bauanleitung stand nur ein unhandliches Falblatt zur Verfügung. Ich begann mit der Vorderachse, deren Zusammenbau auf der Anleitung noch recht gut ersichtlich ist und hatte auch keinerlei Probleme. Die gab es aber beim Zusammenbau der Hinterachse. Es kann natürlich auch an mir liegen, jedenfalls bin ich dabei mit der Anleitung nicht mehr zurechtgekommen. Ich mußte zweimal eine Teildemontage vornehmen, weil etwas nicht stimmte. Der Rest ging dann wieder sehr gut, so daß ich den Columbia, so wie er auf den Fotos zu sehen ist, in ca. 8 Std. zusammengebaut hatte.

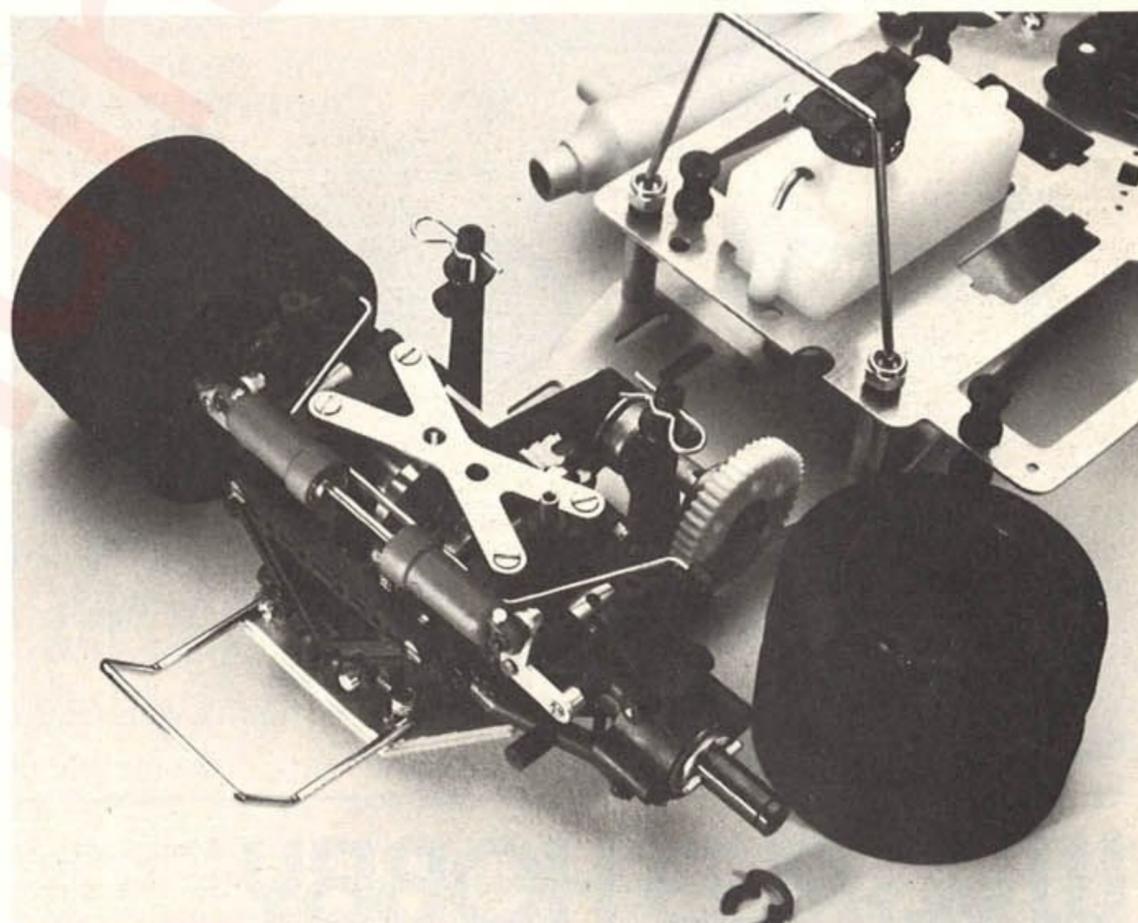
Fazit: Die Qualität und vor allem die Paßgenauigkeit der Teile ist hervorragend, während die Bauanleitung übersichtlicher und umfangreicher sein könnte.

So, kommen wir nun zu den techn. Änderungen und bleiben wir beim Columbia.

Robbe SG Columbia Mk II 83

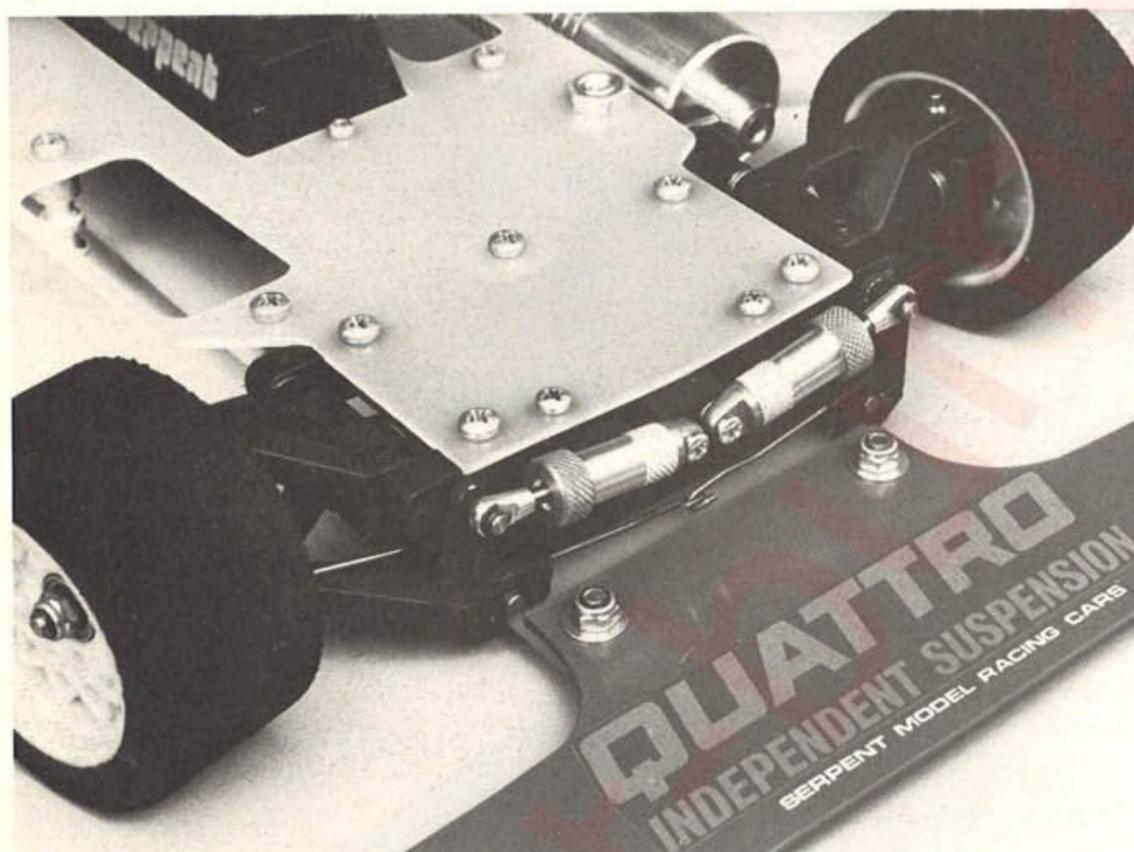


Vorderachse Columbia

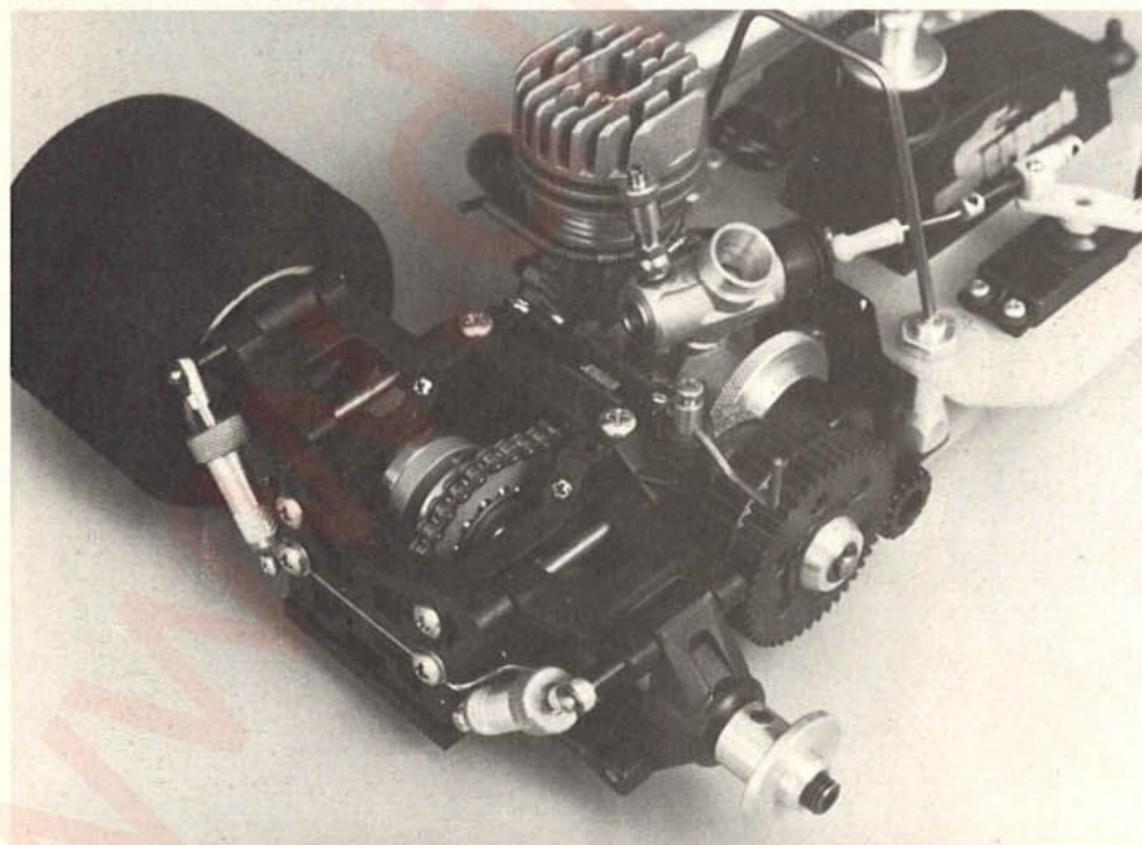


Hinterachse Columbia

Serpent Mk IV Quattro 83



Vorderachse Quattro



Hinterachse Quattro mit Getriebe

Änderungen am Columbia

Die Stoßdämpfer sind nicht mehr einzeln, sondern jeweils vorne und hinten paarweise durch eine gemeinsame Kolbenstange miteinander verbunden. Damit wird eine unterschiedliche Wirkung für rechts und links verhindert, wenn die Dämpfer nicht gleichmäßig arbeiten.

Die aus Federstahl gebogenen Federn wurden vorne und hinten in ihrer Form verändert und sind mit Alu-Exzenter in ihrer Vorspannung einstellbar.

An der Vorderachse befindet sich eine einstellbare Federwegbegrenzung, die ein Ausfedern des Fahrzeugs verhindern soll.

Der Servo-Saver ist doppelkugellagert und dadurch sehr leichtgängig.

Die Befestigung der Vorderräder erfolgt nun wie bei den Hinterrädern mit einem Sprengring, und die Befestigung des Überrollbügels hat sich ebenfalls geändert.

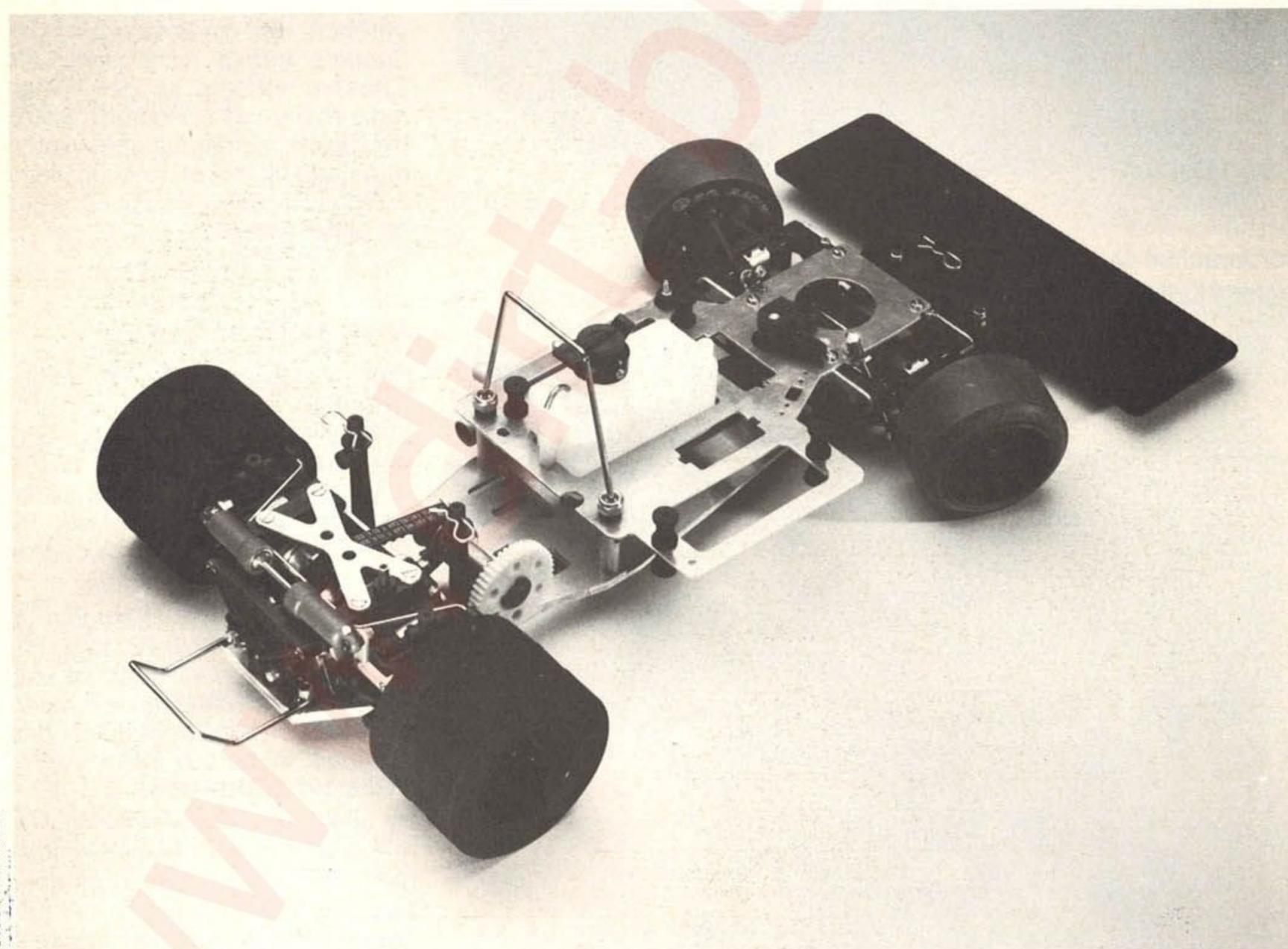
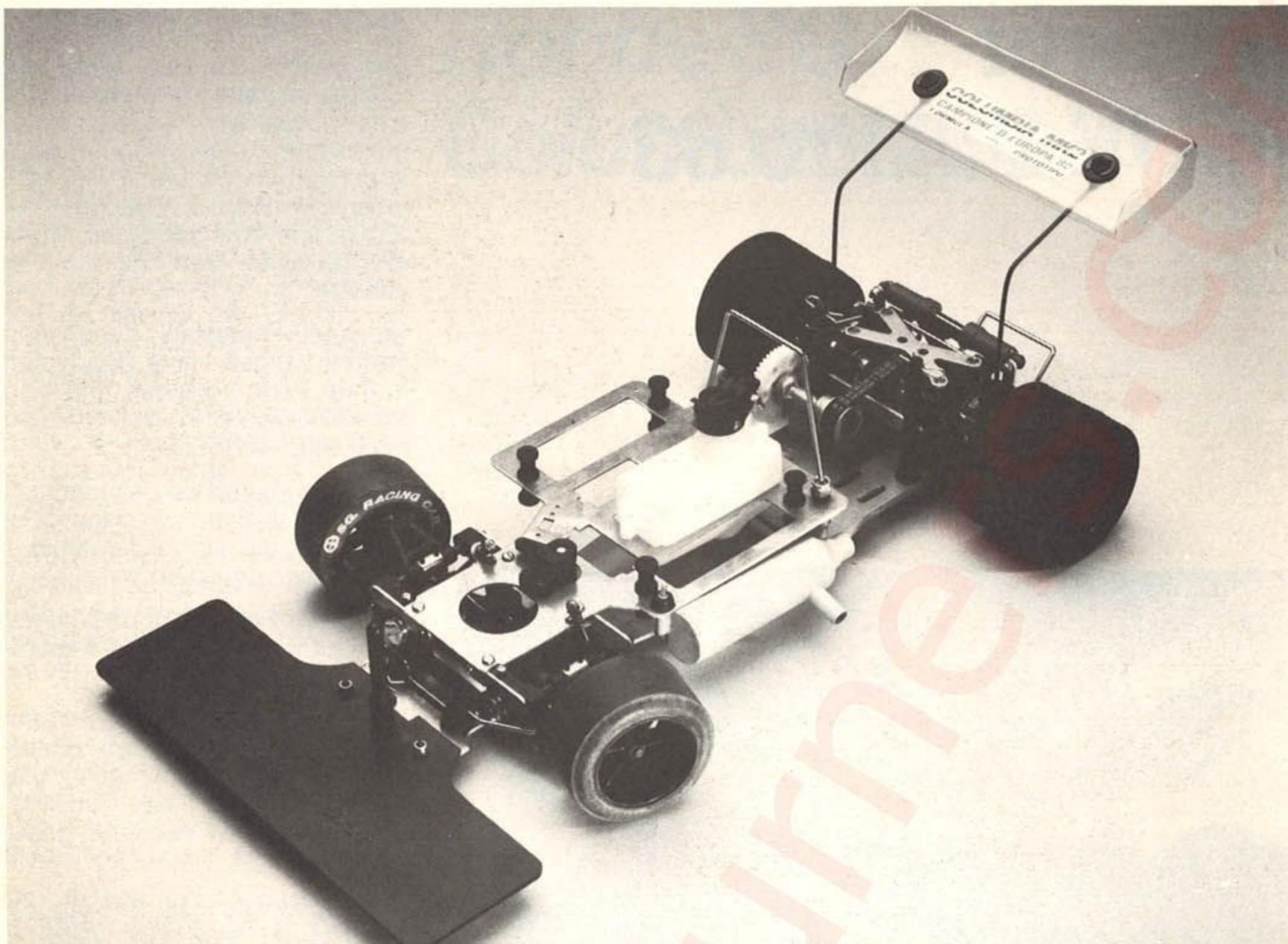
Als Antrieb wird statt der Kette ein Zahnriemen verwendet (vielleicht werden dadurch ein paar Finger gerettet), und die Befestigung des Spoilers erfolgt nicht mehr am Chassis, sondern an der Hinterradaufhängung. Dadurch wirken die Kräfte sofort auf die Hinterräder und nicht erst unnötigerweise auf das Chassis. Als Zubehör gibt es außerdem noch ein autom. 2-Gang-Getriebe.

Änderungen am Quattro

Hier gibt es nicht so viele Veränderungen. Einige Teile der Hinterachsaufhängung wurden verstärkt, das Resonanzrohr von Ron Ton und das Chassis wurden etwas verändert. Wichtigste Änderung sind die neu entwickelten Stoßdämpfer.

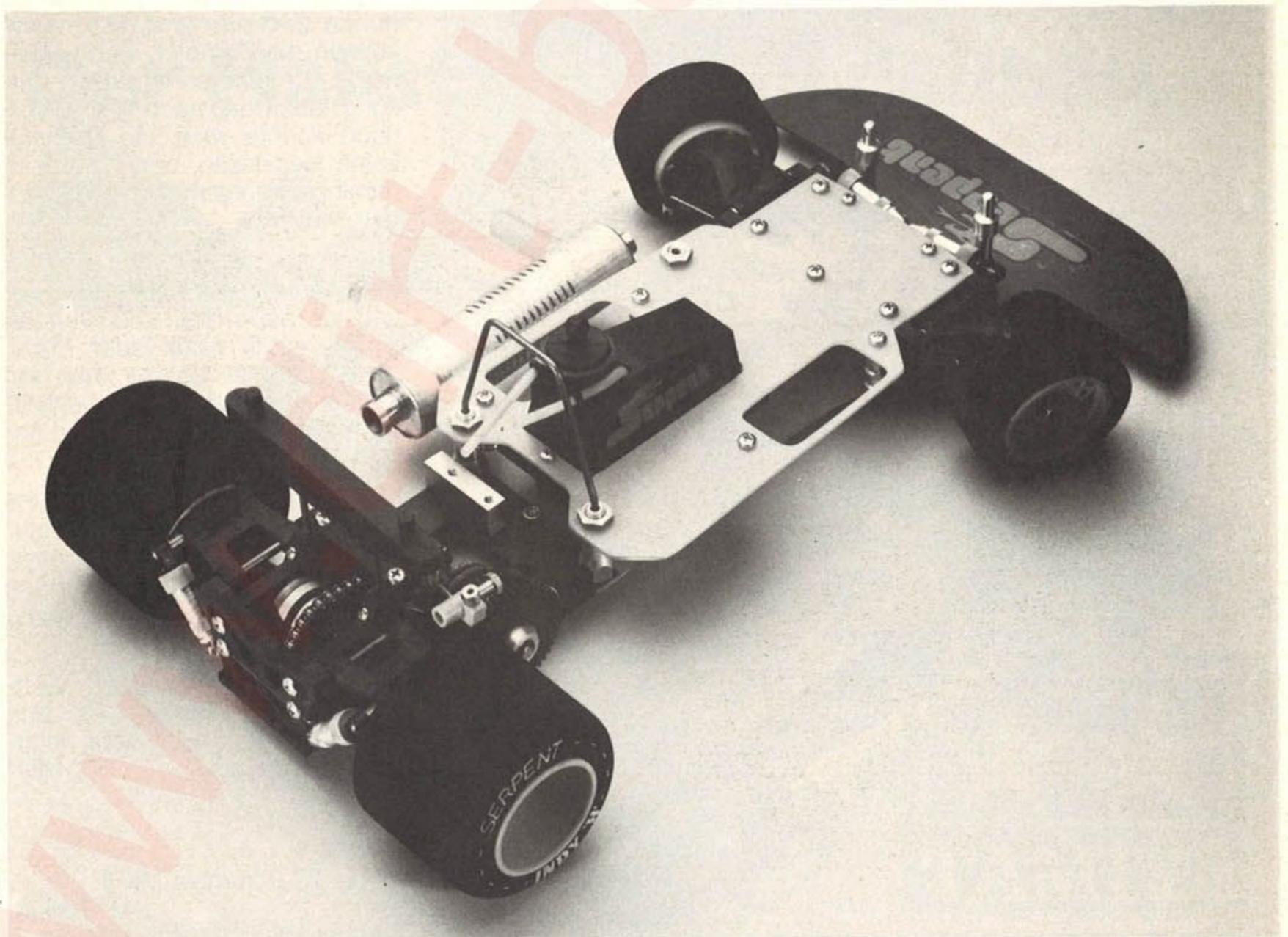
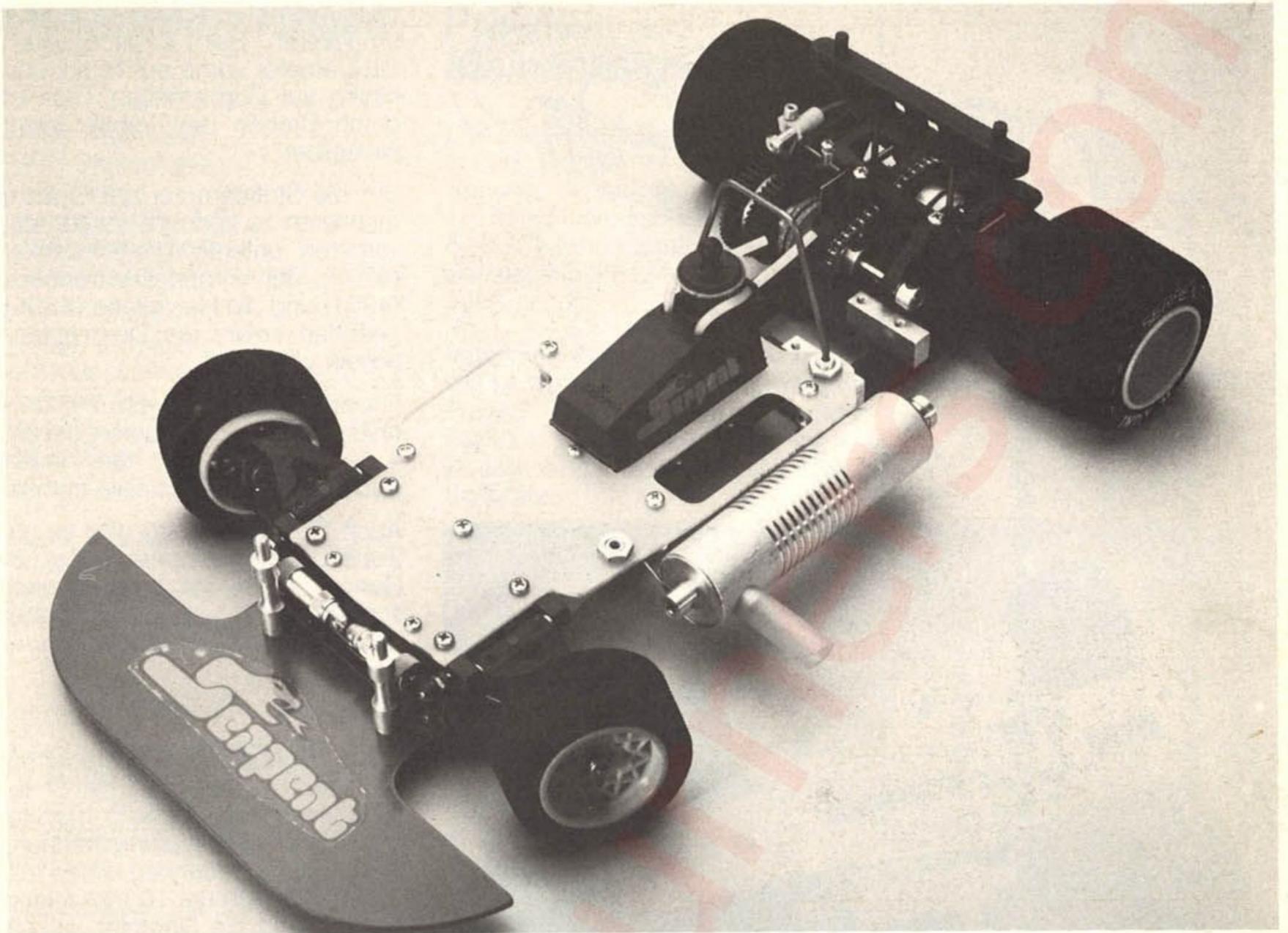
Merkmal dieser Stoßdämpfer ist eine verlängerte Kolbenstange, die oben und unten verlagert ist und somit nicht so schnell ausschlagen kann. Außerdem ist dadurch das Volumen in beiden Kolben-Endstellungen gleich groß.

Ein weiteres wichtiges Merkmal ist das sog. Ein-Weg-Ventil im Kolben. Dieses Ventil erlaubt in einer Richtung ein schnelles, in der anderen Richtung jedoch nur ein langsames Durchfließen des Öls, d.h. beim Einfedern leicht rein,



Fotos: Nowack

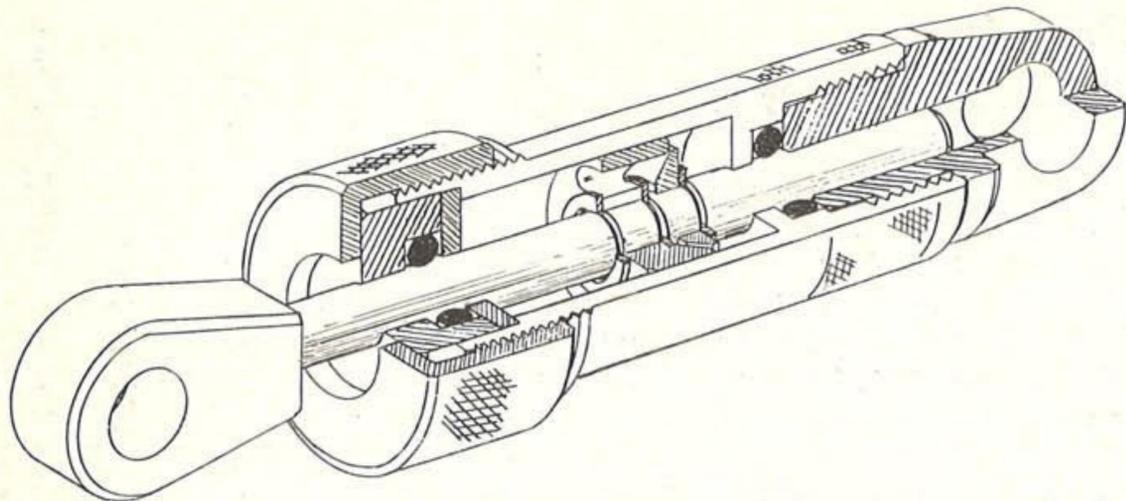
Robbe SG Columbia Mk II 83



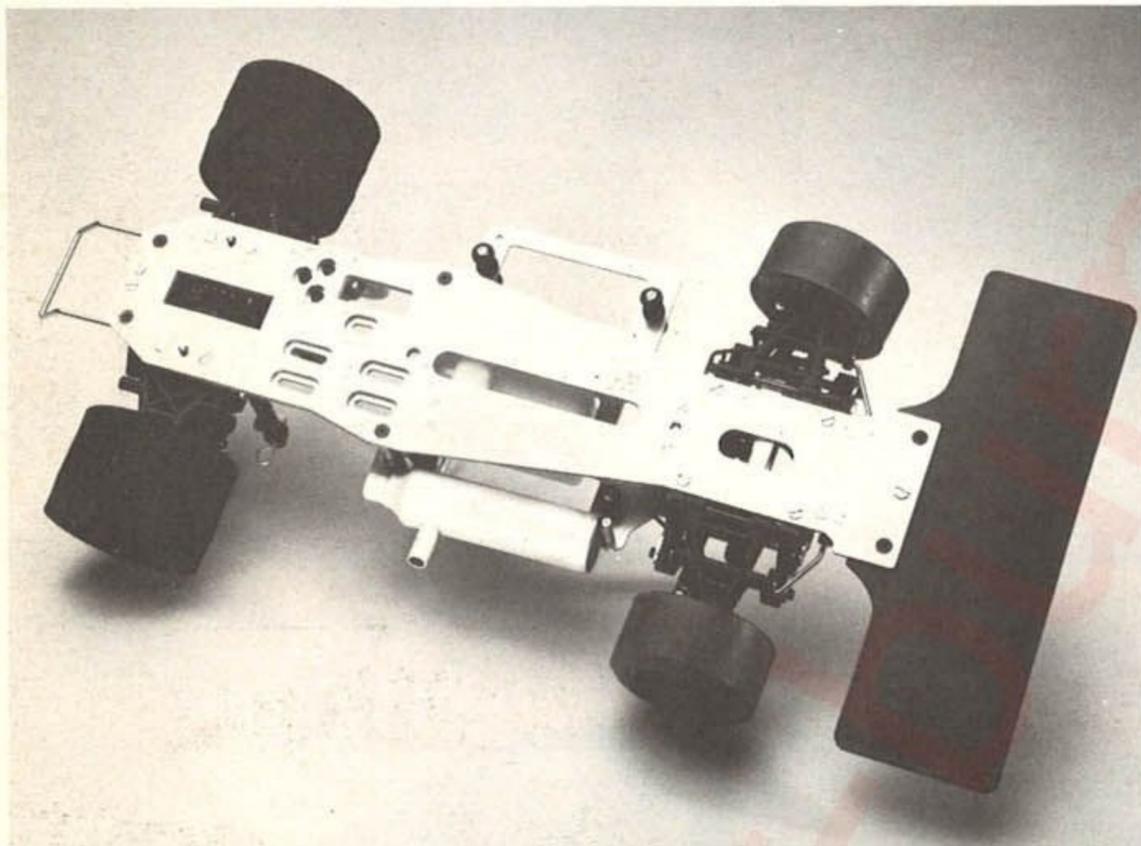
Fotos: Nowack

Serpent Mk IV Quattro 83

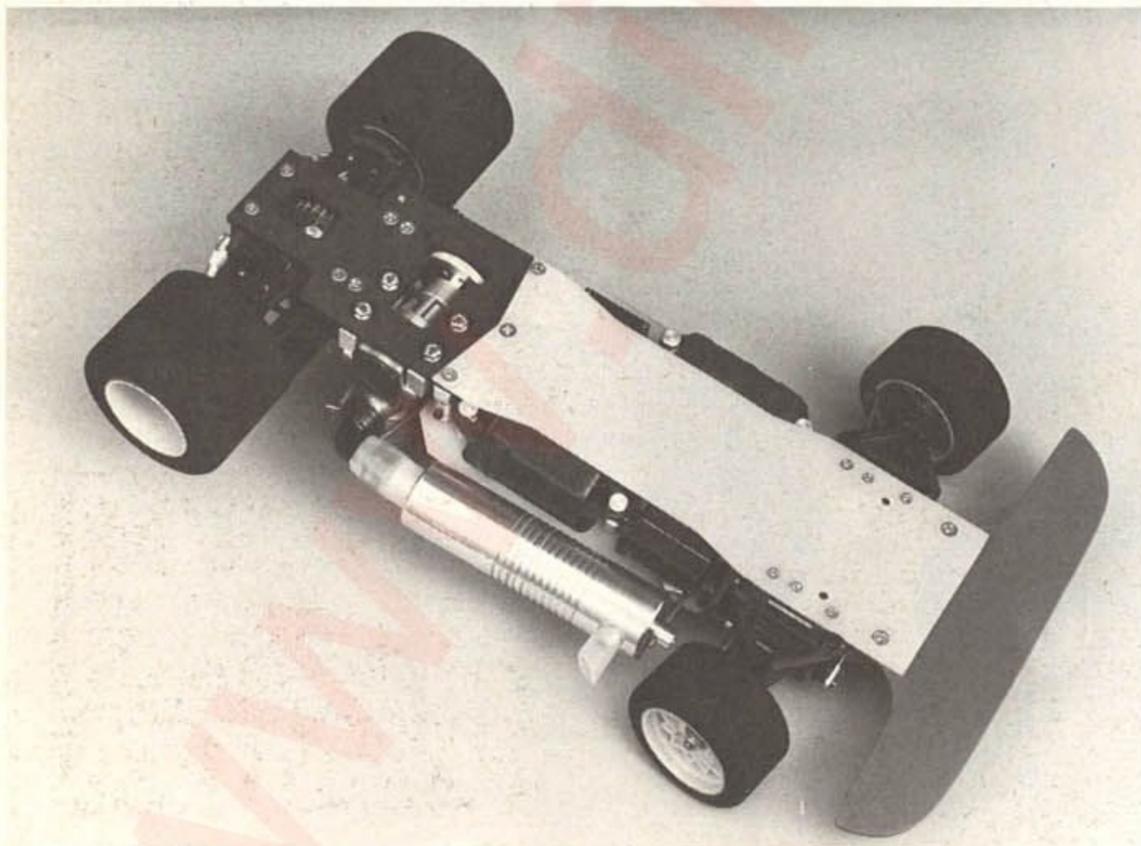
rc-car racing 1/83



Schnitt durch einen Quattro-Stoßdämpfer



Columbia



Quattro

beim Ausfedern schwer raus (oder umgekehrt). Beim Quattro sollen die Dämpfer vorne auf Druck und hinten auf Zug arbeiten. Dies ist durch Drehen des Ventils leicht einstellbar.

Um die Stoßdämpfer am Quattro montieren zu können, wurden die vorderen unteren Dreieckslenker (4207), der Vorderteil-Mittenbock (4201) und die Heckplatte (4306) geändert sowie die Drehzapfenbolzen verlängert.

Für den Quattro 82 wird ein Umrüstsatz (4450) angeboten, der die 4 Stoßdämpfer und die neuen Kunststoff- und Metallteile enthält.

Auch für den Quattro gibt es als Zubehör ein automatisches 2-Gang-Getriebe mit den Übersetzungen 5,95:1 und 4,54:1, wobei der Schaltpunkt einstellbar ist.

Allgemein:

Nachdem nun fast alle gefederten Fahrzeuge serienmäßig mit Stoßdämpfern ausgerüstet sind, möchte ich dazu eine Anmerkung machen. Während der Federweg hinten mit durchschnittlich ca. 10 mm relativ groß ist und die Dämpfer wirken können, ist der Federweg vorne nur ca. 2–3 mm groß. D.h., vorne können die Dämpfer, wenn überhaupt, nur eine sehr geringe Wirkung haben, und nach meiner Meinung könnte man die Dämpfer vorne weglassen, ohne daß sich damit am Fahrverhalten etwas ändern würde.

Aber unbestritten, mit Dämpfer sieht es natürlich viel besser aus, und ich habe dies auch nur erwähnt, damit nicht jeder meint, ohne Dämpfer könnte man ein RC-Car nicht mehr fahren. Schließlich wollen wir ja hier nicht die Anfänger abschrecken.

Der Serpent Quattro Mk IV 83 und der robbe SG Columbia MK II machen einen soliden und ausgereiften Eindruck. Hier eine Wertung zu geben, fällt schwer und dürfte auch fahrstilabhängig sein.

Für den fortgeschrittenen Wettbewerbsfahrer handelt es sich jedenfalls um zwei sehr interessante RC-Cars. HDN

Preis:

robbe SG Columbia MK II:
DM 799,40

Serpent MK IV Quattro 83:
DM 811,00

Vereinsmitteilungen

Neuer Teamleiter
MCR Remscheid:
Lutz Thomä
Joachimstraße 4
5630 Remscheid
Tel. (021 91) 3 32 91 (nach 18 Uhr)

Neuer Teamleiter:
MRT Hockenheim
Joachim Ertl
Wilhelmstraße 5
6831 Brühl

Neue Teamleiteradresse
MAC-Altztal:
Fritz Mirfanger
Weiß-Ferdl-Straße 2,
8261 Unterneukirchen

RMC Düren
Clubmeisterschaft 1982
1. Rüdiger Hepp
2. Helmut Schnitzler
3. Walter Dahmen

Private Kleinanzeigen

DMC-bewährte Zeitmeßanlage für 8 Cars, Quarztimer 1/100 sec, 99 Runden, schnellste im Speicher, 18 mm Fluorodisplays, 12 V. DM 800,-. 1 Jahr Garantie. D. Weyrich, Sulzbachstraße 243, 6603 Sulzbach.

Verkaufe: PB9-Rennstall, kompl. mit Multiplex-Anlage, 4 Satz neue Felgen und viele Ersatzteile und Startbox. Tel. (070 43) 7792, Ingo Kuszyk, In der Heumahden, 7531 Oelbronn.

Systemwechsel: Quattro 82 gegen Alpha 82 zu tauschen gesucht. M. Fürste, Am Höhweg 100, 4600 Dortmund 1, Tel. (02 31) 17 32 78.

Verkaufe SG VCS-L, viele Tuning-Teile (CFK Chassis), mit oder ohne RS 60 Servos, sehr viel Zubehör (Reifen, Motor, z.T. neu). Axel Faust, Kolpingstraße 29, 6228 Eltville, Tel. (061 23) 6 12 30.

Neue Aktion

Leser fragen – wir antworten –
(d. h., wir versuchen es)

Wenn Sie also eine Frage haben, die den Modell-Auto-Sport betrifft, so schreiben Sie an

RC-CAR RACING Taubenstraße 65 4130 Moers 1

Ist die Frage von allgemeinem Interesse, wird sie in rc-car racing veröffentlicht (Natürlich auch die Antwort; wenn es eine gibt!)

Der Maßstab im Modellbau



HEINZ BEHRINGER · LEHRBERGER STR. 560 · 8500 NÜRNBERG · TEL. (0911) 31 11 94 · TELEX 6 23 603 Hobby

Das RC-Car-Foto des Jahres 1982



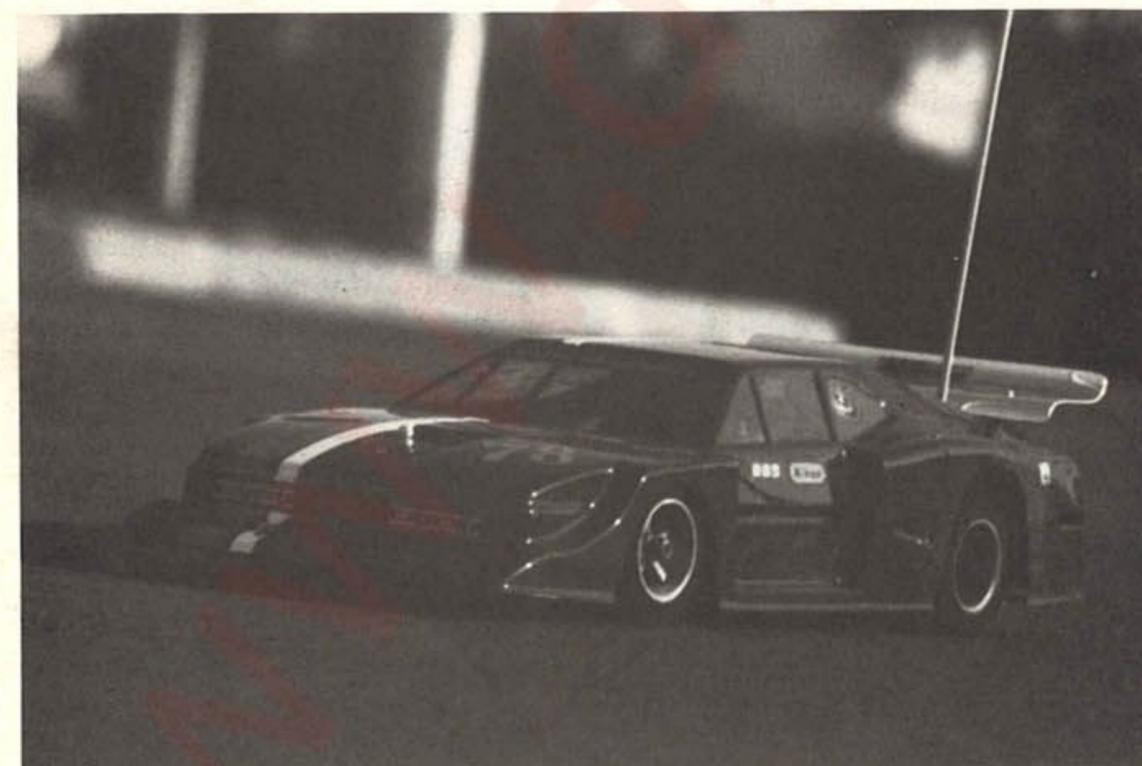
Platz 1

JÜRGEN FÖHLINGER
An der Eisenbahn 17
6392 Hausen-Arnsbach



Platz 2

HANSJÖRG PISTOR
Grundgasse 6
6390 Usingen 2



Platz 3

PETER BECK
Horner Landstraße 401
2000 Hamburg 74

Wettbewerb: RC-Car-Foto des Jahres 1982

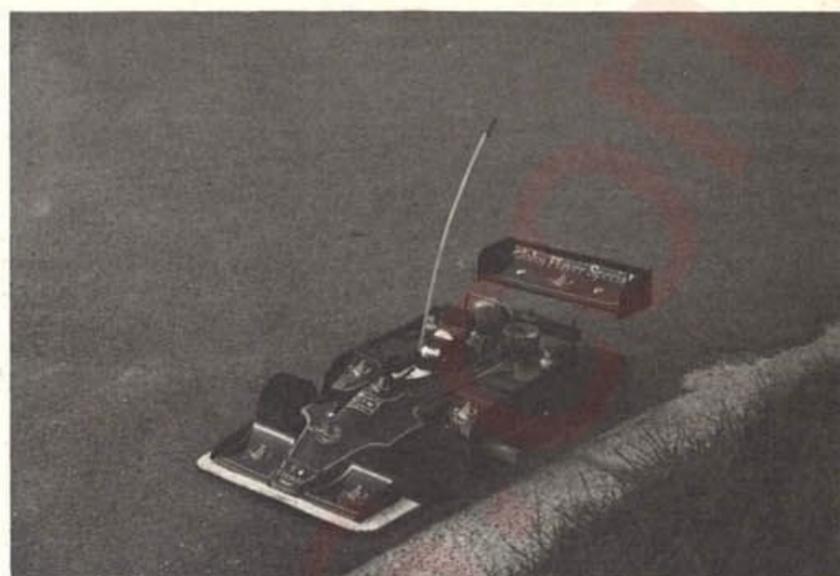
War die Teilnahme an der Leserumfrage doch recht zufriedenstellend, so waren wir über die Anzahl der Einsendungen für das RC-Car-Foto des Jahres doch etwas enttäuscht.

Unsere ursprüngliche Vorstellung, die Wertung in verschiedenen Gruppen durchzuführen (z.B. Off Road, V-Car, Stand- und Aktion-Bilder), haben wir deshalb fallengelassen.

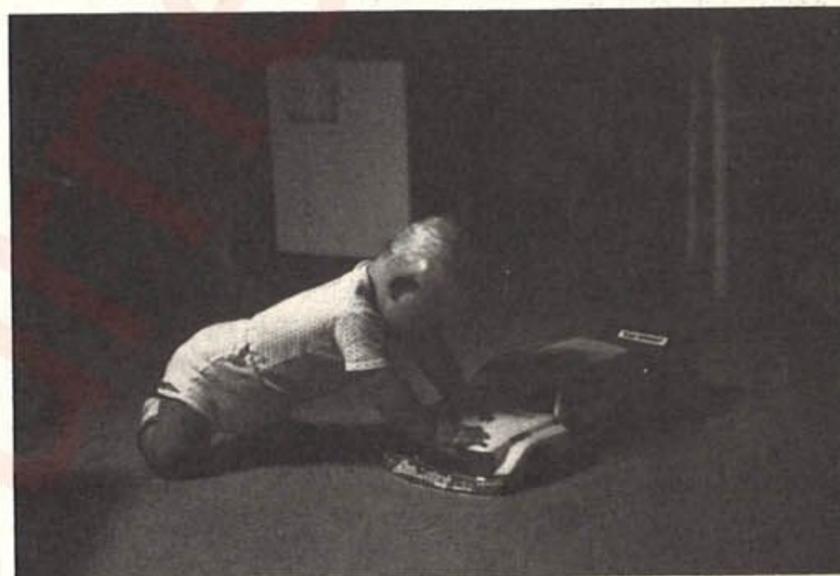
Vielleicht kam diese Aktion etwas zu kurzfristig, deshalb weisen wir jetzt schon darauf hin, daß wir auch Ende 1983 wieder das RC-Car-Foto des Jahres suchen.

Unterstützen Sie die Film- und Fotoindustrie, indem Sie bei Wettbewerben als Fahrer, Helfer oder Zuschauer Ihre Kamera mitnehmen und ein paar Fotos machen.

Also denken Sie an das Doppel-C: Car und Camera.

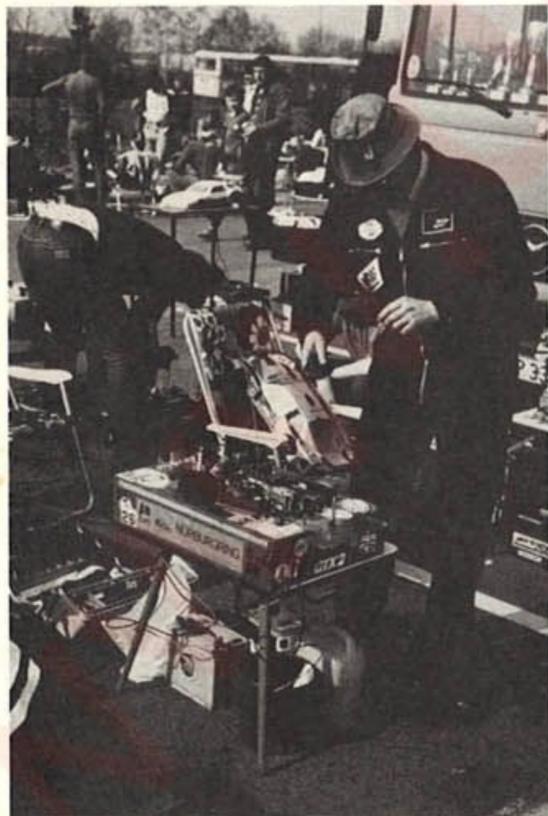


Siegfried Doering
Griemensiek 22
4930 Detmold

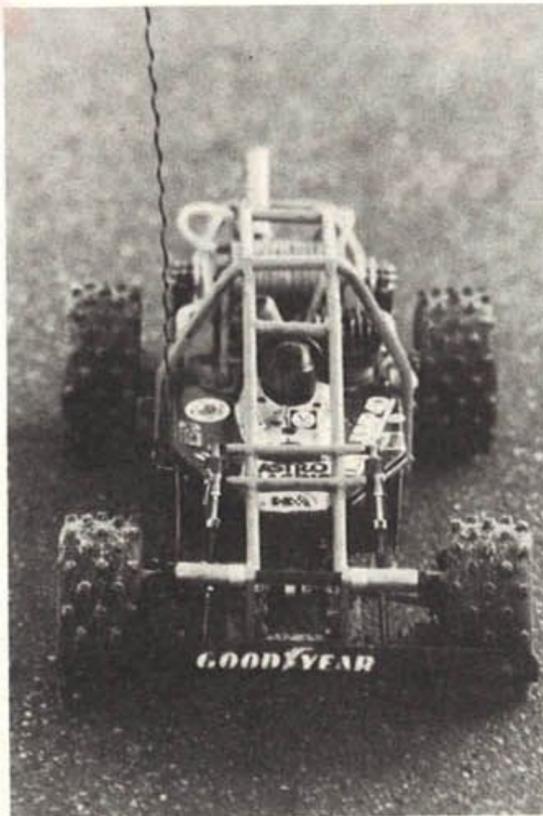


D. Thalmann
Preusserstraße 6
2370 Rendsburg

Friedhelm Schüttler
Hagebattenweg 136
4000 Düsseldorf



Michael Hammann
Brunnengasse 27
6733 Hassloch



Siegfried Doering
Griemensiek 22
4930 Detmold



DMC

DEUTSCHER MINICAR CLUB e.V.



„Aktiv

für die Interessens der Aktiven“

Förderkreis

„Aktiv für die Interessen der Aktiven“

informiert ...

Der DMC-Förderkreis ermöglicht eine Firmen-Mitgliedschaft verbunden mit einer Image-Werbung im DMC.

Mit der Bildung des Förderkreises, stellt sich der DMC die Aufgabe, allen Firmen ein gleiches Maß an Werbung bei Großveranstaltungen zu ermöglichen.

Auf allen Publikations-Drucken, wie Plakaten, Handzetteln, Informationen etc. des DMC erscheinen die Mitglieds-Firmen des Förderkreises mit Ihrer Firmenbezeichnung (Emblem).

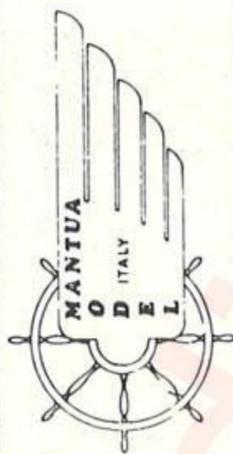
Nachstehend aufgeführte Punkte gehören zum Programm, welche durch finanzielle Mittel aus dem Förderkreis mitfinanziert werden:

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

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

Deutscher Minicar Club e. V.
Präsident
Hans-Ludwig Walther

1) Tourenwagen-Europa-Meisterschaft
Duisburg-Walsum 1982



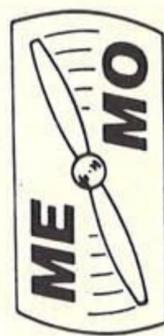
Graupner



SIMPROP ELECTRONIC



Palma INTERNATIONAL INC.



HESIDRUCK

Fabrik für Siebdruckartikel

robble

rc-car racing

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



Spot
he winner with
TWINN-K
INC.

Associated 12 I

„Das Zeitalter der Gefederten ist da“ oder „Wunderwagen“, mit diesen Slogans kündigte die Firma Associated ihre Neuentwicklung im Maßstab 1:12, das Modell 12I an. Was den amerikanischen Hersteller zu solch wortgewaltigen Werbesprüchen bewegte, bestätigte sich in der letzten Saison als das erfolgreichste Fahrzeug.

Hier seien einige der Erfolge genannt:

1. Platz: Europameisterschaft in England für Jim Davis. 1.–5., 8., 9. Platz: Weltmeisterschaft Standardklasse. 2.–5., 8., 10. Platz: Weltmeisterschaft Expertenklasse.

Auf nationaler Ebene setzte sich dieses Jahr der „12I“ ebenso überraschend schnell durch.

Bei diesem Modell handelt es sich laut Herstellerfirma um die konsequente Weiterentwicklung ihres „12E“. Die Bezeichnung „12I“ steht für die insgesamt 4. Entwicklungsstufe (1. F-, 2. G-, 3. H-, 4. I-Version) des Fahrzeugs.

Seine überlegene Fahrqualität soll

durch eine neuartige Federung erzielt werden. Die Federung wird mittels Einschnitte in der Chassisplatte um die Vorder- und Hinterachsaufhängungen erreicht.

Die Dämpfung der Hinterachseinheit kann über einen Federungsdämpfer justiert werden. Diese Abstimmöglichkeit erfüllt den gleichen Zweck, wie der alte Tweaker des 12E.

Die veränderte Radioplatte ist jetzt seitlich mit 2 Befestigungsstehern gestützt.

Eine starke Überarbeitung mußte sich die neue Vorderachsaufhängung gefallen lassen. Die neuen Anlenkungen der Steuerblöcke mit ihren größeren Verstellmöglichkeiten sind besonders hervorzuheben.

Der beschriebene Komplettbaukasten enthält alle Chassisteile, Differential, Reifen mit Felgen, Akkus, ein Standard-Motor, sowie alle Elektroteile. Der Bausatz besteht durch eine ordentliche Aufmachung.

Die Bauanleitung besteht aus mehreren Teilen:

1. Die reine textliche Beschreibung des Zusammenbaus. 2. Ein bebildeter Teil der den Aufbau illustriert. 3. Nützlichen Tips, Tuningmöglichkeiten, Akkupflege, usw. ist ein weiterer Abschnitt vorbehalten.

Leider ist der Text nur in Englisch verfaßt, jedoch kann man bei eventuell aufgedeckten Lücken des eigenen englischen Wortschatzes Hilfe in der Bildanleitung finden.

Der Zusammenbau gliedert sich in Baugruppen. Die Einzelteile sind ihrer Zugehörigkeit nach verpackt und gekennzeichnet. So enthält zum Beispiel eine Packung nur die Bauteile für die Vorderachse. Dadurch entfällt ein lästiges Suchen. Die Teile besitzen ein sauberes „Finish“ und überzeugen durch gute Paßgenauigkeit. Nur die Vorderachse erforderte einige Nachbehandlungen, um ein einwandfreies Spiel der Steuerblöcke zu gewährleisten.

Bei dem Einbau der Fernsteuerung sollte man die Größe der Servos beachten. Das Lenkservo liegt bei der Montage genau zwischen den Aufhängungsarmen, darf demnach eine bestimmte Breite nicht überschreiten. Ebenso für den Empfänger und die Fahrtenreglereinheit

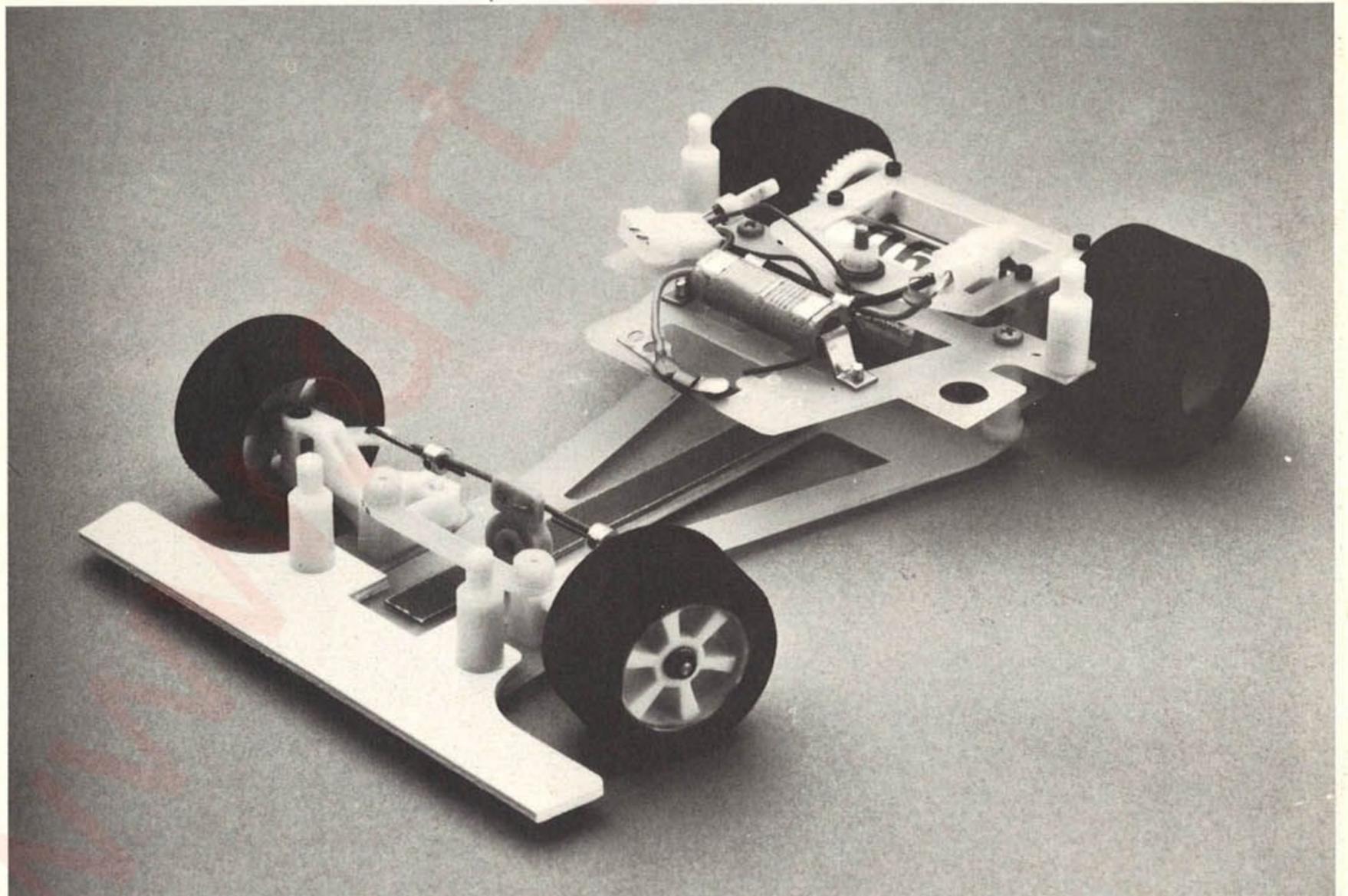
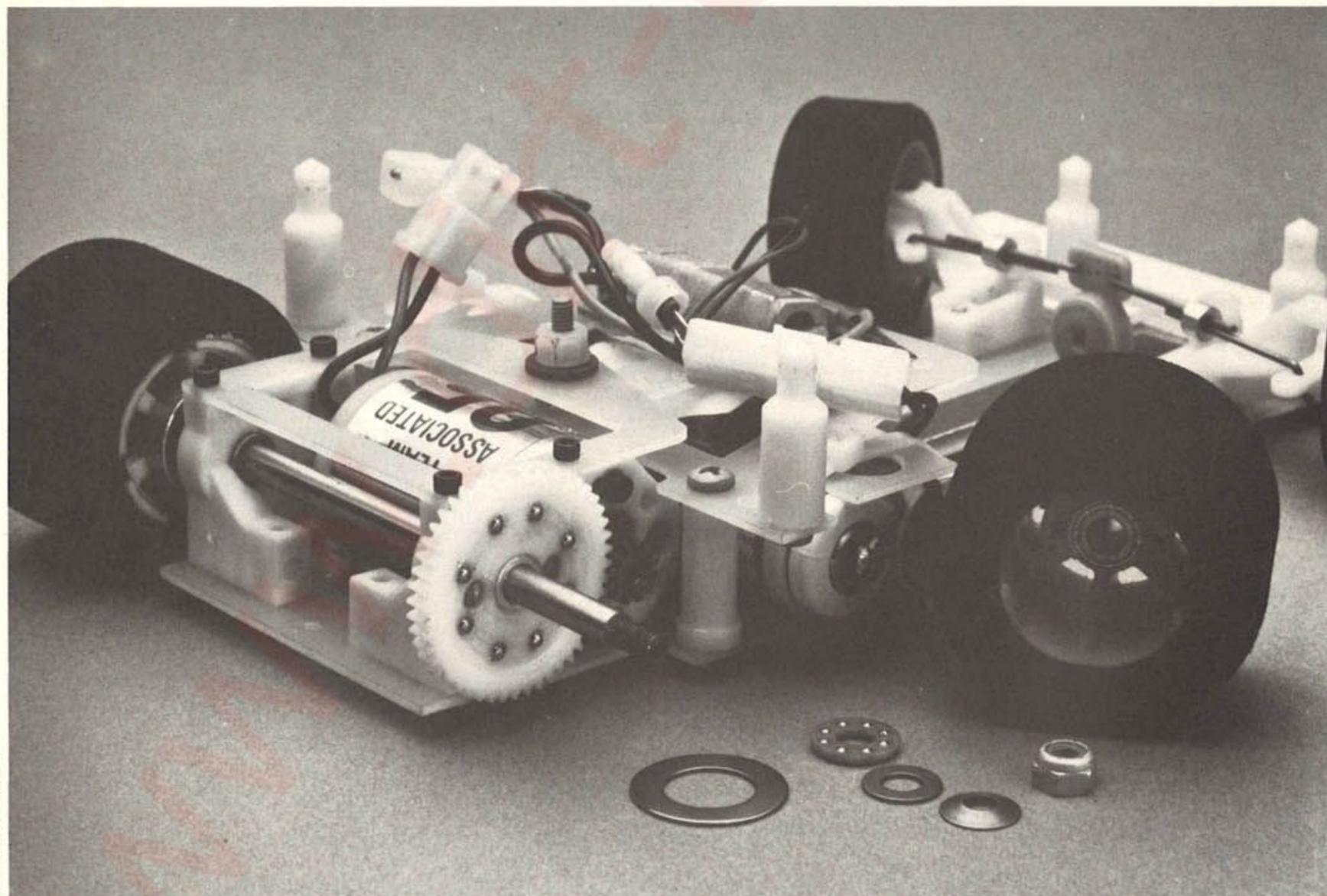
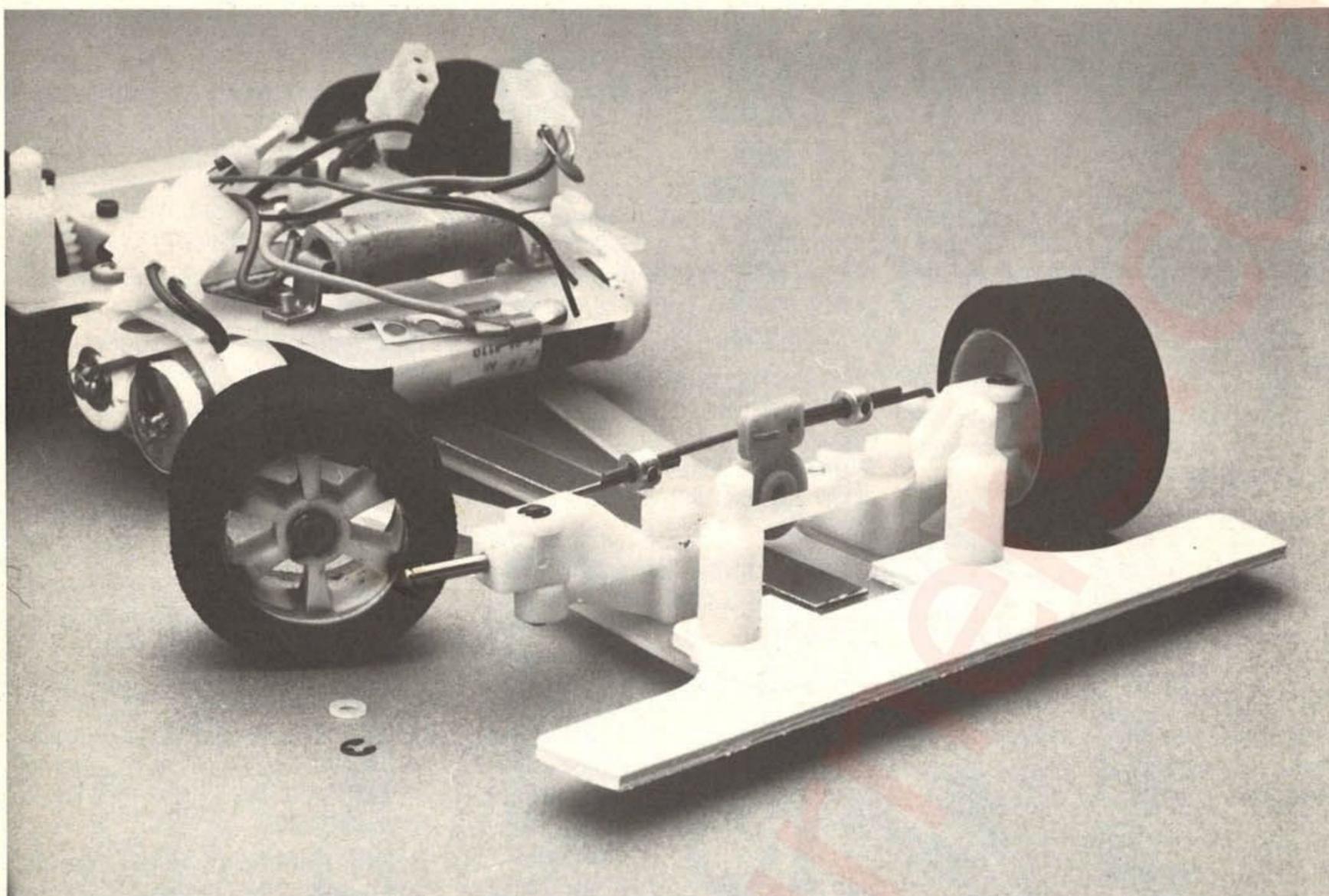
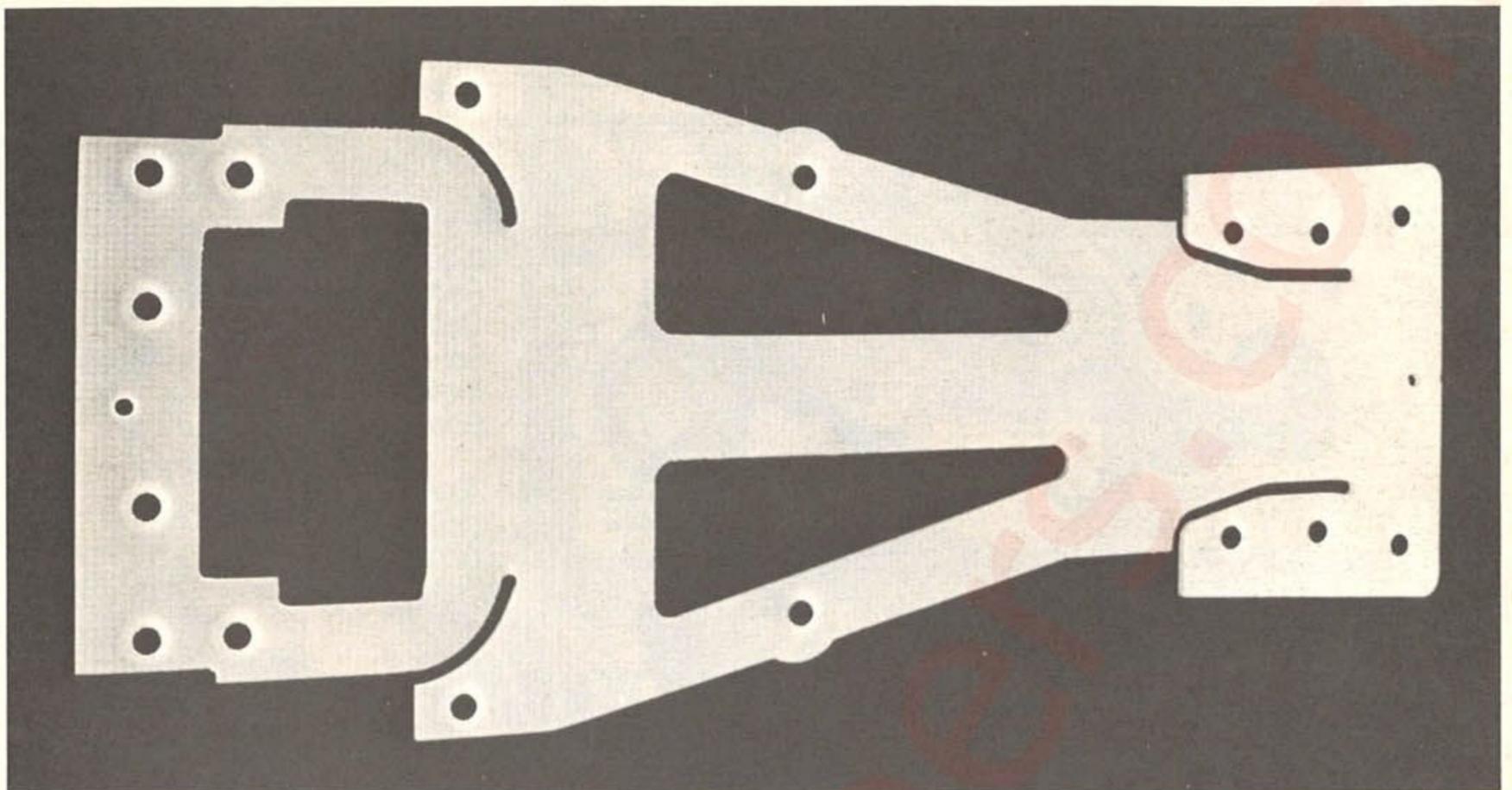


Foto: Nowack





Deutlich zu erkennen: Die Einschnitte im Chassis für die Federung

hat man nur einen stark begrenzten Raum zur Verfügung.

Nach dem erfolgten Einbau der RC-Anlage sollte sich das Auto in einem fahrbereiten Zustand befinden.

Die ersten Fahrversuche sind jedoch gekennzeichnet durch ein Suchen nach der optimalen Reifenmischung. Die Bausatzreifen lassen leider keine guten Fahrleistungen aufkommen. Bei Fahrtests auf der Hausstrecke wurde eine radikale Verbesserung mit weichen Mischreifen erzielt.

Die Frage der Abstimmung ist aber ein individuelles Problem.

Besonderer Erwähnung bedürfen einige Modifikationen. Das Team Associated setzte seine Wagen bei den Weltmeisterschaften mit zum Teil deutlichen Abänderungen ein.

1. Die Chassisplatte war durch zusätzliche Bohrungen erleichtert.
2. Der Kydex-Streifen zur Verstärkung des Chassis wurde durch einen Fiberglas- bzw. Graphite-Streifen ersetzt und nicht, laut

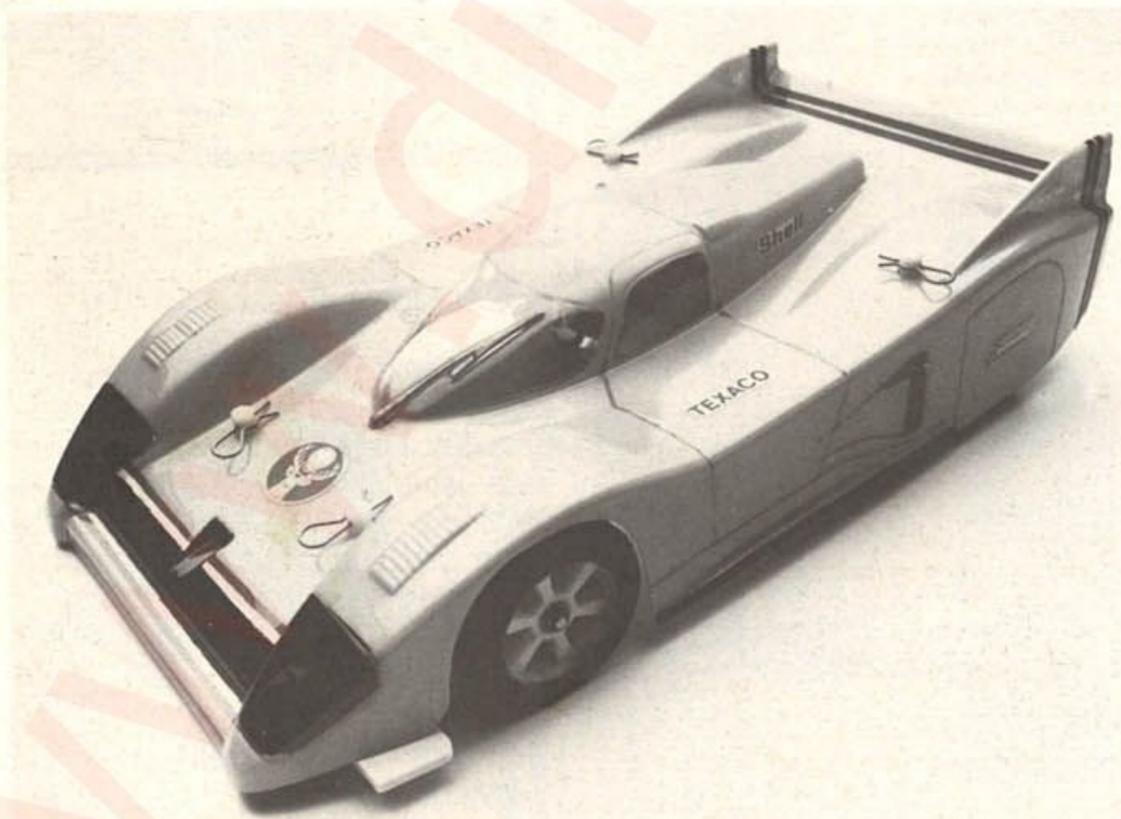
Bauanleitung, geklebt, sondern vorne und hinten mit kleinen Senkkopfschrauben befestigt.

3. Nach der Art des „Jomacs-RC-Cars“ wurden Experimental-Vorderachsblöcke mit kleinen Federn ausprobiert.
4. Die Fernsteuerungsplatte erhielt vorne wieder zusätzliche Befestigungsbolzen.
5. Bei einem Fahrzeug wurde gar die Federung der Motor- und Achsaufhängungseinheit gegen die Fernsteuerungsplatte mittels eines Stoßdämpfers kontrolliert.

Die letzten beiden Modifikationen ergaben nach eigenem Erkunden deutliche Fahrverhaltenverbesserungen.

Abschließend bleibt festzustellen, der Associated 121 stellt ein hochentwickeltes Auto dar, in das seine Erbauer viele neue Ideen verwirklicht.

Es ist unschwer abzusehen, daß er eine genauso erfolgreiche RC-Car-Karriere machen wird, wie sein Vorgänger. Frank Gruner



Asso 121 mit Lola-T-600-Karosserie

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



Off-Road Racer „SCORPION“
RC-Elektro Renn-Buggy im Maßstab 1:10

Technische Daten:
Gesamtlänge ca.: 396 mm
Breite ca.: 230 mm
Bodenfreiheit ca.: 35 mm
Radstand ca.: 258 mm
Getriebe-
untersetzung: 10x8:1-18x8:1
Motor: Mabuchi 540
Gesamtgewicht: 1680 g

Tuning-Teile:
Kugellager: Ø 4 mm
Kugellager: Ø 6 mm
Kunststoff-Spikes

Preis: DM 289,-
Vertrieb: Graupner

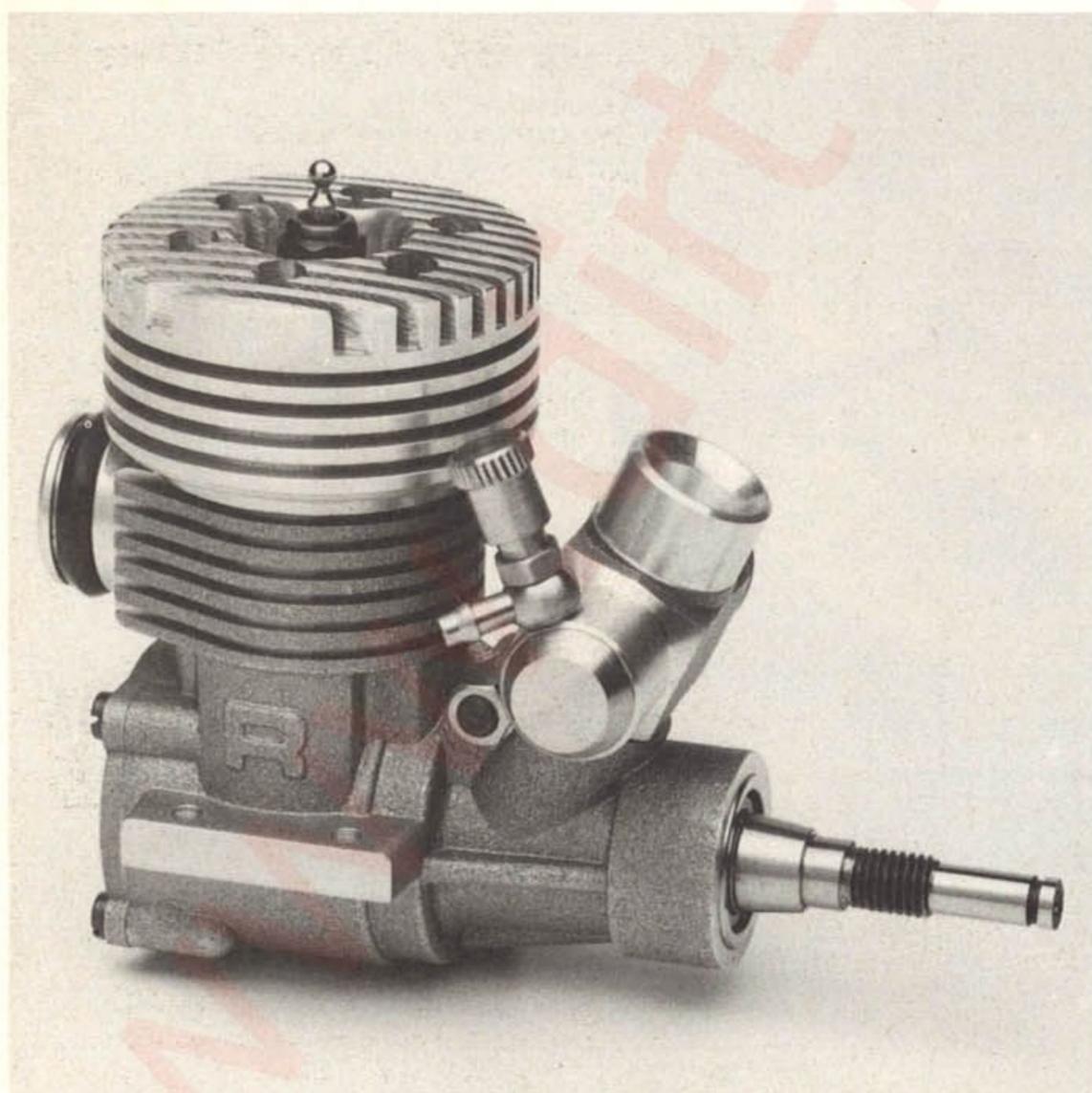


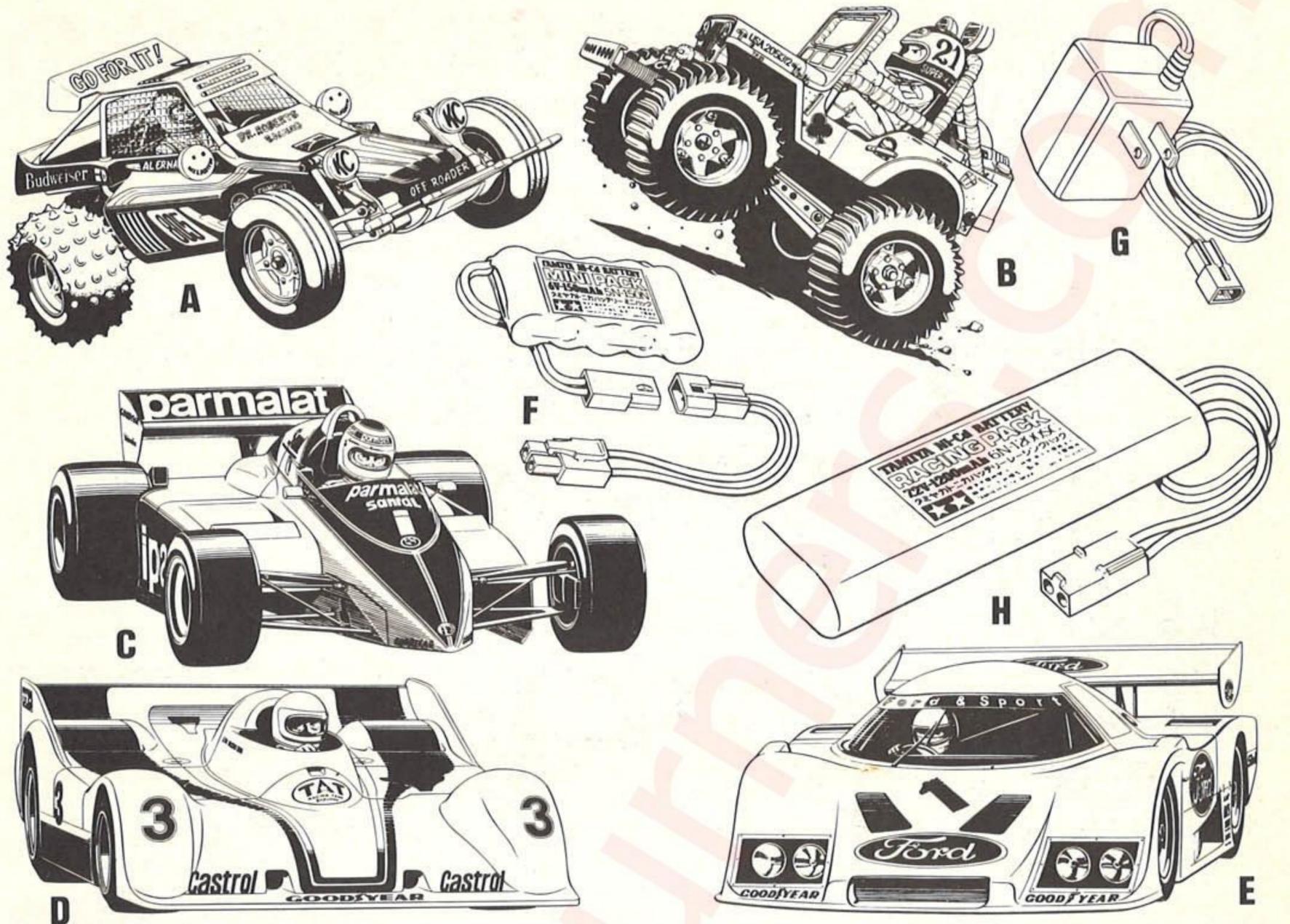
CONRAD-Modellbaukatalog 83,
122 Seiten, s/w, zwar nicht sehr
viele RC-Cars, dafür aber eine
Menge Zubehör und eine ganze
Reihe Tips und Erläuterungen.

Neuer Motor: Rossi – 21 Car

Originaltext Rossi: Auch dieses ist
ein Motor in der berühmten Rossi-
Qualität. Die Paßgenauigkeit aller
Teile ist nicht zu überbieten. Die
Leistung dieses Motors dürfte
neue Maßstäbe für die kommen-
den Car-Wettbewerbe stecken.

Hubraum: 3,5 ccm
Leistung: 1,6 PS
Drehzahl: 29 000 UpM
Gewicht: 240 g
Vergaser: Rossi Spezial
Vertrieb: World Hobby





TAMIYA-Neuheiten: A = 1:10 Super Champ, B = 1:10 Wild Willy, C = 1:10 Brabham BT 50; BMW TURBO Competition Special, D = 1:12 Tornado Racing Master Mk. 3, E = 1:12 FORD C 100 Racing Master Mk. 4, F = Ni-Cd Mini-Pack 6 V-150 mAh, G = Ni-Cd Mini-Pack 6 V-150 mAh Ladegerät, H = Ni-Cd Racing Pack 7,2 V-1200 mAh.

**walther
decals**

R/C-MODEL-RACING-ACCESSORIES

- PVC-Sponsoraufkleber
- PVC-Startnummern
- PVC-Namensaufkleber
- PVC-Verreinsaufkleber
- Rennterminbogen
- Minicar-Terminkalender



MINICAR-TERMINKALENDER 1983 für die tägliche Praxis, prallvoll mit Informationen, die man anderswo lange oder vergeblich sucht:
 Renntermine (int., national und regional) - Reglement aller vom DMC geführten Wettbewerbsklassen, Anschriften der Ortsclubs im DMC (ca. 200) - Lage und Übersicht der permanenten Rennstrecken in Deutschland - Homologationslisten der Klassen Formel, Sport und Tourenwagen von EFRA/DMC M 1.8 - dies alles und noch mehr

Erscheinungstermin: Februar 1983

Postanschrift: Postfach 343 6490 Schlüchtern 1 Telefon: (06661) 3704

Postcheckkonto: Postcheckamt Frankfurt/Main BLZ 500 10060 - Kto.-Nr. 288 706-604

Bankkonto: Kreissparkasse Schlüchtern - BLZ 530 51396 - Kto.-Nr. 10021

MINICAR-TERMINKALENDER 1983 (März 1983 - Februar 1984) Stück DM 2,00 plus Versandkosten.

Lieferung per NN+NN-Gebühren oder Vorkasse DM 3,00 von Walther-Decals direkt oder erhältlich im Fachhandel.

Fachhandel Angebote einholen.

Achtung RC-Car-Fahrer!

Der neue Katalog ist fertig.
 Wichtig für Sie: auch eine neue Preisliste.

MTS-Karosserien schonen Modell und Portemonnaie!

Wir sind ständig bemüht, Schwachstellen an unseren Karosserien zu beseitigen. So werden unsere Formen ständig überarbeitet und verbessert. Ein inzwischen beachtlich angewachsener Maschinenpark ermöglicht uns, auch hier rationell zu arbeiten. Die Weiterentwicklung an den Rennfahrzeugen ist beachtlich. Wir sind bestrebt, unsere Karosserien den neuen Fahrzeugen anzupassen.

**Sonderangebot
 ABS-Karosserien M 1:12 Ferrari-
 und Capri Zackspeed**

je DM 11,90



Ab sofort lieferbar: SHADOW

Alle Karosserien sind von der EFRA zugelassen!

Der Katalog ist gegen DM 3,- in Briefmarken erhältlich.

Modelltechnik Strotmann

Berghang 44, 4530 Ibbenbüren-Püßelbüren
 Telefon 0 54 51 / 64 74

Gemini SLX

Gemini, war das nicht ein amerikanisches Raumschiff aus den sechziger Jahren? Richtig! Insider der 1:12er-Szene bringen diesen Namen jedoch mit etwas anderem in Verbindung, den Konstruktionen des Briten Phil Greeno nämlich. Phil, den meisten wohl als Verbrennerfahrer bekannt, baut unter anderem seit Jahren 1:12er-E-Cars. Seine jüngste Kreation, ist der Gemini SLX, von dem im Folgenden die Rede sein soll. –

Um es gleich vorwegzunehmen: der Gemini ist ein Fahrzeug, an dem so gut wie nichts mit den bisher bekannten Bauformen von Elektro-Autos identisch ist. Fangen wir beim Chassis an. Anstelle der sonst üblichen Chassisplatten aus Alu oder GFK versieht hier ein mit entsprechenden Ausschnitten versehenes Lexan-U-Profil in Verbin-

dung mit einem Alu-Rohr als Hinterachs- und Motoraufhängung seinen Dienst. Die Verwindungseigenschaften des Chassis lassen sich in gewissen Grenzen durch zwei längs angeordnete Spurstangen einstellen, die das Chassis hinterteil mitsamt der Motor/Hinterachseinheit zum Mittelteil hin abstützen. So abenteuerlich das Ganze auch aussieht, so klar ist der Gedankengang, den der Konstrukteur hiermit in die Tat umsetzte! Zum einen verbindet das U-Profil-Chassis extreme seitliche Flexibilität mit hoher Steifigkeit in Längsrichtung, was mit einer herkömmlichen Chassisplatte technisch gar nicht möglich ist, darüber hinaus bewirkt die Art der Motor-/Hinterachsaufhängung eine exakt mittige Übertragung des Motorrückdrehmoments auf das Chassis. Zur Erklärung: Schraubt man

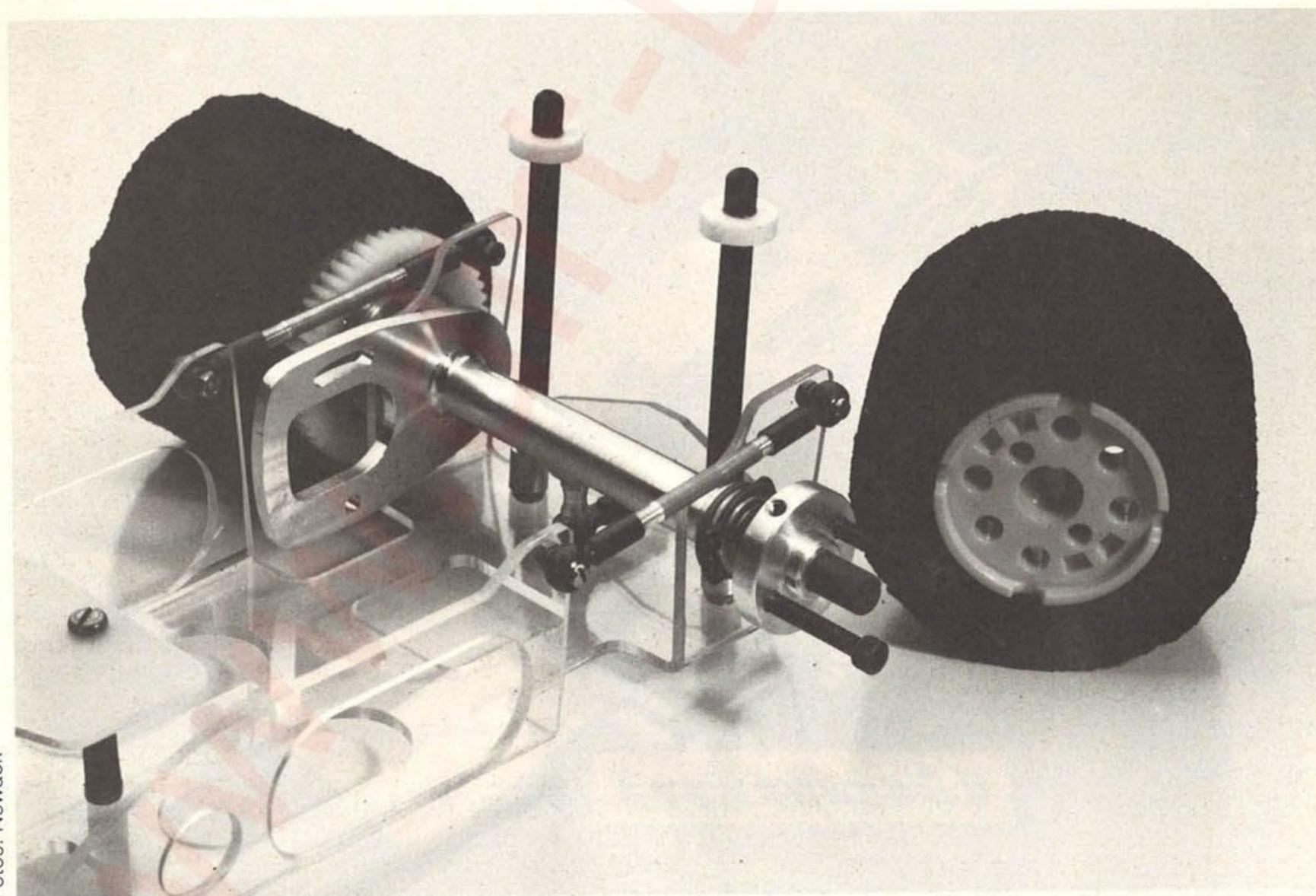
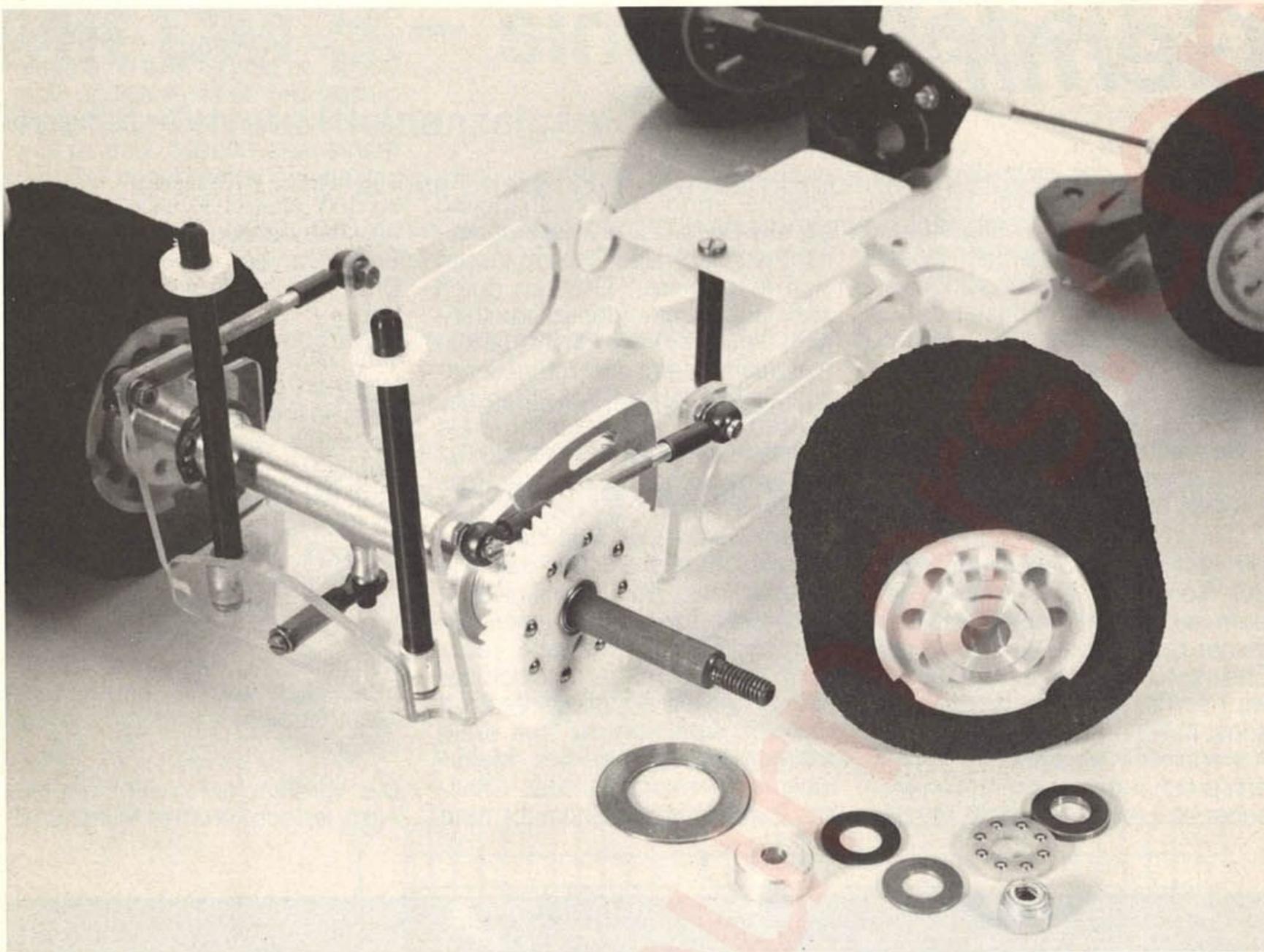
den Motor wahlweise rechts oder links an einen der Hinterachsbocke, so bewirkt dies eine außermittige und damit einseitige Überlappung des Motorrückdrehmoments aufs Chassis, was zu einer einseitigen Verwindung und damit zu den „allseits so beliebten“ Ausbrechtenden des Hecks beim Beschleunigen aus der Kurve führt. Dies wird hier wirksam unterbunden!

Das Diff arbeitet nach dem Drucklagerprinzip unter Verwendung von Asso-Teilen. Im Gegensatz zum Asso-Diff kommt jedoch eine Kohlefaser-Hinterachse zum Einbau. Als zusätzliche Besonderheit ist das Ritzel auf der Achse kugellagert, was das Diff besonders leichtgängig und feinfühlig einstellbar macht. Die Achse selbst läuft in zwei geschlossenen Präzisionslagern, wobei ich sagen muß, daß mir bis heute keine leichtgängigere Hinterachse bekannt ist!!!

Die Vorderachse gleicht der des Asso, jedoch kommen Mittelpunkt-

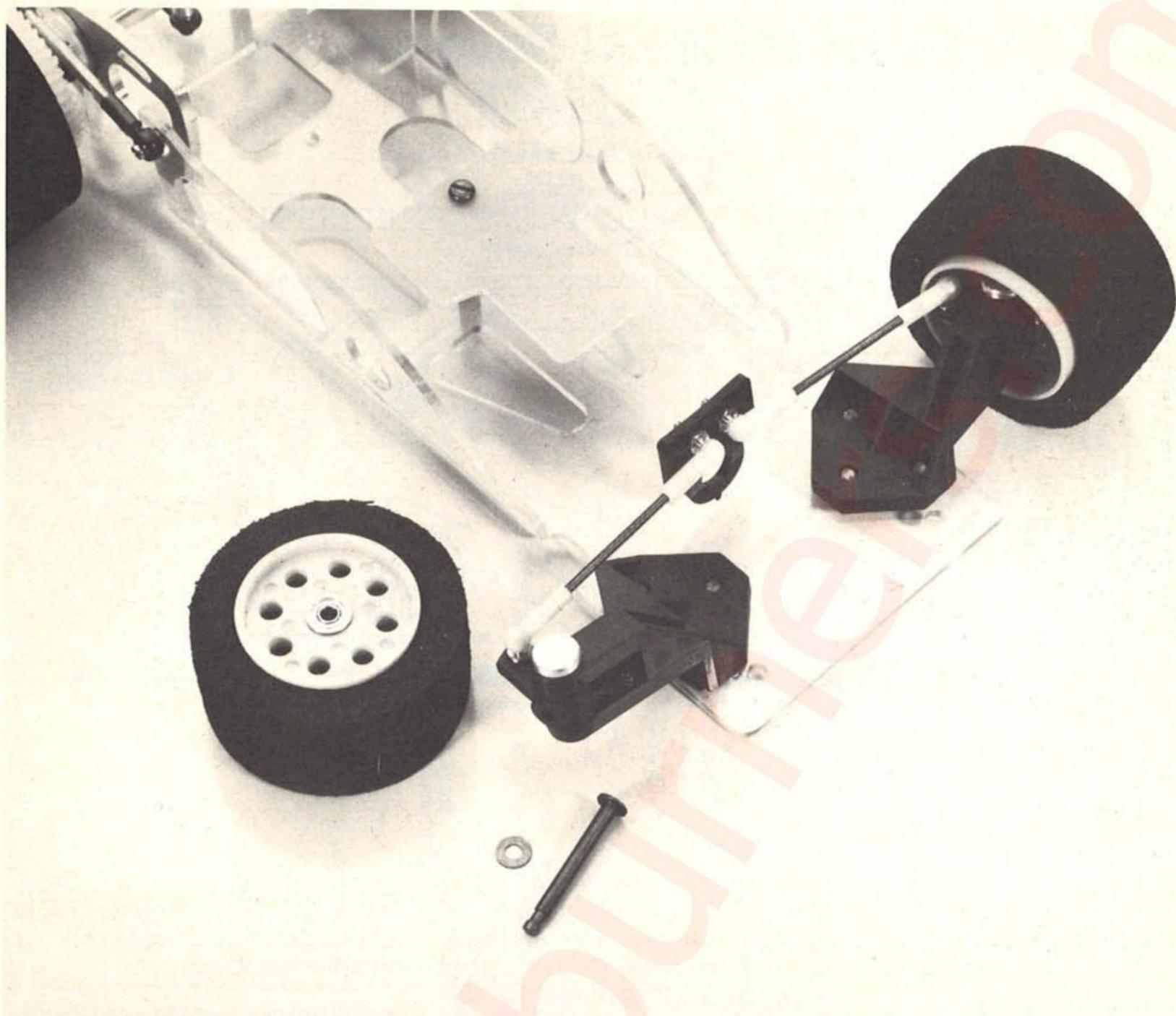


Fotos: Nowack



Fotos: Nowack

Unterschiedliche Hinterradbefestigung beim Gemini.



achsschenkel zum Einsatz, die einen schnellen Wechsel der Vorderräder (auch doppelt kugelgelagert!) gestatten, da sie mit nur einer Inbusschraube fixiert werden. Das System erinnert an das des Futura-VCS mit allen damit verbundenen Vorteilen. Neben einstellbaren Kugelkopfspurstangen ist ein Schumacher-Servo-Saver beigegepackt, der, dank verschiedener Mittelstücke, die Verwendung aller derzeit angebotenen Servos zuläßt und einen zuverlässigen Schutz des Schutzservos gewährleistet.

Lenkservo und Empfänger werden direkt auf dem Chassis befestigt. Die Größe, oder besser gesagt Kleinheit der Radioplatte läßt den Einbau eines elektronischen Fahrtreglers sinnvoll erscheinen. Ich verwandte den CS-Profi, doch paßt auch der Ut-PRO SPEED problemlos hinein. Die Fixierung des Akkus erfolgt mittels entsprechender Rundgummis. Ausgerüstet mit

National-Zellen und dem GZ-240-Motor brachte das Modell nun in Verbindung mit einer Parma-Kroll-Karosserie etwa 885 g auf die Waage. Ein sehr günstiges Gewicht, also gerade richtig für die Expertenklasse. Wo man allerdings die erforderlichen 200 bis 270 g Blei zum Einsatz in der Standardklasse unterbringt erfordert etwas Überlegen. – Die Fahrttests fanden auf der Hallenpiste des ECC-Düsseldorf statt, einem Einsatz im Freien schob das Wetter einen Riegel vor. Zur Abstimmung auf den PVC-Belag wurde der Wagen mit weichen, silikonbeschichteten Reifen ausgerüstet. Es ergab sich ein direktes Fahrverhalten, das hohe Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht und somit auf kurvenreichen Kurven enormen Fahrspaß vermittelt, wobei die Charakteristik über die Wahl des Vorderreifens von „direkt“ bis „extrem bissig“ in der Lenkung variabel ist, ohne daß sich irgendwelche Unruhe in der

„Hinterhand“ ankündigt. Wenn es ein Auto gibt, womit man in der Halle „senkrecht um die Ecke“ fahren kann, so trifft dies sicherlich auf den Gemini zu. –

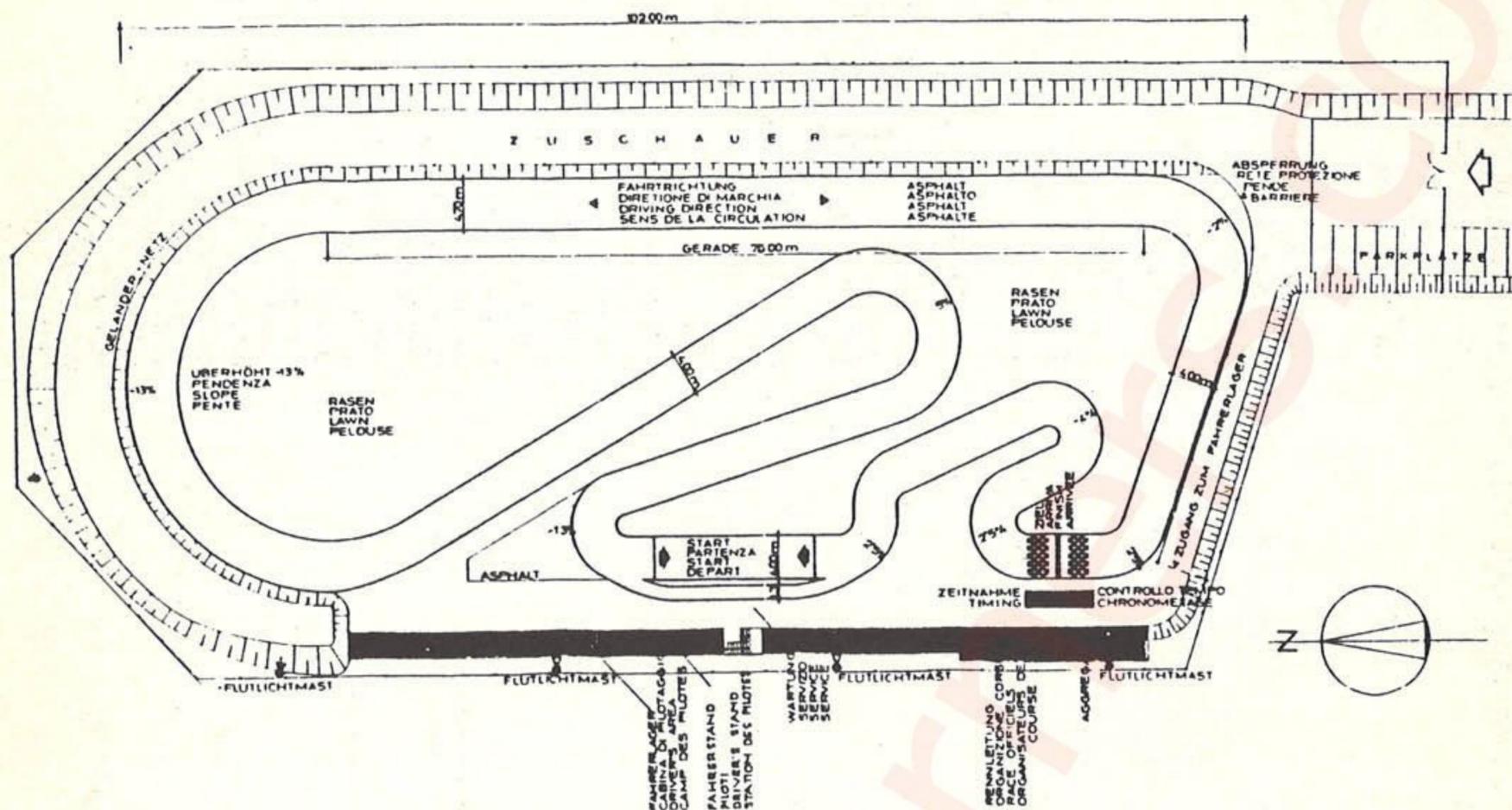
Der Gemini SLX präsentiert sich als reinrassiger Wettbewerbswagen, der aufgrund seiner Chassiskonstruktion und des geringen Gewichts enorme Fahrleistungen ermöglicht. Kritikwürdig erscheinen mir der trotz der wettbewerbsmäßigen Ausstattung recht hohe Preis von DM 380,- für den Basis-kit, sowie das gänzliche Fehlen einer deutschen Bauanleitung. Hier sollte seitens des Importeurs noch etwas getan werden!

Aber last not least: Was soll's? Versuchen Sie mal einen 911er zum Preis eines GTI zu kriegen!

Uwe Dörner

Vertrieb: Modell-Import – Deutschland. Erhältlich im Fachhandel.

Die RC-Car-Rennstrecke in Sollenau/Österreich



Die Rennstrecke in Sollenau/Österreich liegt ca. 40 km südlich von Wien. Hier fand 1981 die Formel/Sport-Europameisterschaft statt.

Mit einer Gesamtlänge von 360 m dürfte Sollenau eine der größten RC-Car-Rennstrecken sein.

Der Kurs wird bestimmt durch die Super-Gerade von 75 m Länge, der folgenden überhöhten Kurve

mit sehr großem Radius (ca. 16 m) und der daran anschließenden zweiten Geraden von immerhin noch 50 m Länge. Dadurch ergibt sich ein Hochgeschwindigkeitsabschnitt von ca. 180 m, der die Motoren bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit fordert.

Auf der anderen Hälfte der Bahn befinden sich sehr interessante und schnelle Kurvenkombina-

tionen. Die Rundenzeiten liegen bei ca. 20 sec, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 60 km/h entspricht.

Wer also auf dieser Strecke fahren (und gewinnen) will, sollte vielleicht ein paar Motore mehr als üblich mitnehmen.

EFRA GP Österreich – Wien, 18./19. Juni 1983

Die Tabellen der Gruppen Nord und Nord/West

lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor

Verbundwertung B-Klasse Gruppe Mitte

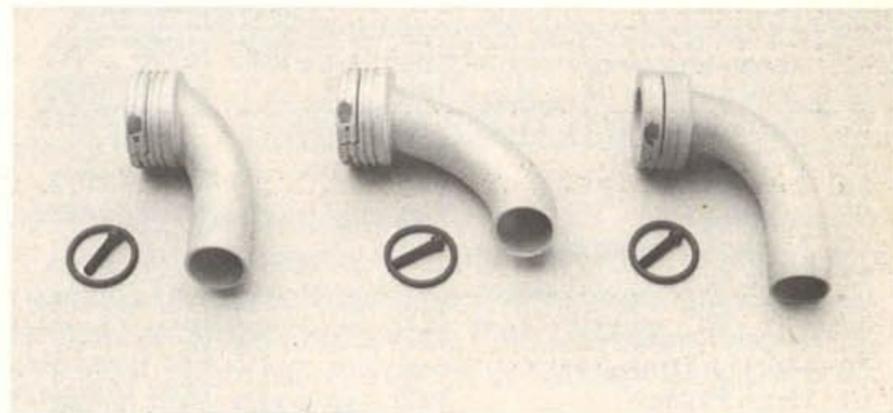
Platz	Name	Punkte	Aufsteiger nach A
1.	Sven Berger	2060	
2.	Helmut Hohmeister	2015	
3.	Erhard Liewald	1806	
4.	Andreas Zitzlsperger	1407	
5.	Manfred Dorn	1342	
6.	Uwe Schildbach	1296	
7.	Dieter Rühl	1248	
8.	Manfred Vloth	1212	
9.	Günther Mack	1080	
10.	Dieter Müller	1019	
11.	Götz Walther	930	
12.	Mathias Beez	895	
13.	Frits Akkermans	848	
14.	Axel Faust	827	
15.	Ralf Herrmann	802	
16.	Gerhard Plath	699	
17.	Helmut Wegmann	698	
18.	Franz Spiegel	692	
19.	Günther Lang	647	
20.	Axel Koch	634	
21.	Andreas Schweigert	624	
22.	Reinhard Roth	622	
23.	Hans Höll	617	
24.	Klaus Hoferichter	610	
25.	Hans Jürgen Fritsch	604	
26.	Werner Gruhn	566	
27.	Helmut Bier	561	
28.	Dieter Weyrich	480	
29.	Klaus Schmidt	474	
30.	Thorsten Heidel	461	
31.	Günther Klimm	426	
32.	Gerhard Kannemann	402	
33.	Jürgen Plan	389	
34.	Heinz Kaufmann	334	
35.	Bernd Trübner	329	
36.	Michael Murmann	327	
37.	Horst Mann	327	
38.	Franz Nusterer	292	
39.	Herbert Wagner	286	
40.	Michael Kirchner	286	
41.	Angelo Vivencio	275	
42.	Walter Siegfried	261	
43.	Ralf Görsdorf	243	
44.	Karl Pörtner	230	
45.	Norman Gümblein	227	
46.	Manfred Eichhorn	213	
47.	Hans Englert	199	
48.	Hans Ludwig Walther	187	
49.	Horst Kappel	185	
50.	Klaus Kollmann	152	
51.	Hans Günther Blum	143	
52.	Franco d'Allessandro	105	
53.	Alfred Rausch	97	
54.	Heribert Herold	94	
55.	Michael Pfeiffer	89	
56.	Reinhard Neumann	61	
57.	Patrick Entinger	18	
58.	Uwe Geiling	17	
59.	Jürgen Günther	6	
60.	Marco Zanin		
61.	Stefan Brill		
62.	Karl Heinz Schäfer		
63.	Wilfried Wiebe		
64.	Gerd Schröder		
65.	Herbert Schmeer		
66.	Herbert Lang		

Absteiger nach C

Anschriften der Mitglieder des Präsidiums und Hauptausschusses



- | | |
|---|---|
| 1. Präsident | Hans Ludwig Walther
Postfach 343
6490 Schlüchtern 1
Tel.: 06661/3704 |
| 2. Präsident | Dieter Müller
Theisstal 6
6272 Niedernhausen
Tel.: 061 27/2642 |
| Schritfführer | Hans-Josef Volk
Falkenstr. 6
4455 Wietmarschen 1
Tel.: 05908/1559 |
| Schatzmeister | Hartwig Aubry
Postfach 3132
5840 Schwerte 3
Tel.: 02304/61580 |
| Auslandsreferent | Jürgen Wickert
Tilsiter Straße 9
3003 Ronnenberg 1
Tel.: 051 09/7293 |
| Elektroreferent u. Ausschußvorsitzender
Elektro | Heiner Martin
Römerstr. 93
7900 Ulm/Donau
Tel.: 0731/33247 |
| Jugendreferent | Raimund Bauer
Schillerstr. 19
6840 Lampertheim 5
Tel.: 06241/80348 |
| Off-Road Referent | Hans Peter Raschke
Schildhornstr. 18
1000 Berlin 41
Tel.: 030/7928900 |
| Gebietsvertreter Nord | Helmut Krüger
Bahnenfelder Str. 206
2000 Hamburg 50
Tel. 040/3901570 |
| Gebietsvertreter Mitte u.
Ausschußvors. Verbrenner | Uwe Schildbach
Mombacher Str. 25
6500 Mainz
Tel.: 061 31/382328 |
| Gebietsvertreter Nord West | Horst Weyer
Moerserstr. 447
4150 Krefeld
Tel.: 021 51/67676 (bis 19.00 Uhr)
Tel.: 021 51/51548 (ab 19.00 Uhr) |
| Gebietsvertreter Süd | Werner Büch
Ludwigstr. 1b
8700 Würzburg
Tel.: 0931/94181 - 52859 |
| Vors. Schiedsgericht | Michael Butz
Weinbergstr. 8
7601 Hohberg
Tel.: 07808/2914 |



- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| 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 Karrosserien | |
| 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

Tabelle: Gruppe C Mitte

Endergebnis Verbundwertung C-Fahrer Region 1, Gruppe Mitte

Platz	Name	Punkte
1.	Jean Marie Galot	1742
2.	Werner Bonnet	1678
3.	Hans Edelmann	1647
4.	Georg Scheerer	1527
5.	Bernhard Haas	1286
6.	Günter Hemmerling	1173
7.	Rainer Arnold	1114
8.	Joachim Kostka	1112
9.	Arthur Hübner	1084
10.	Jean Pierre Galot	1030
11.	Siegmar Knab	941
12.	Horst Nagel	871
13.	Georg Gellenberg	866
14.	Roger Rentschler	834
15.	Karl Heinz Veit	829
16.	Hans Peter Dollenbacher	824
17.	Michael Weber	806
18.	Alfred Klasen	778
19.	Edgar Hemmer	708
20.	Kurt Janzen	608
21.	Hartmut Köhler	574
22.	Roland Weickenmeier	573
23.	Bernd Faust	556
24.	Norbert Becker	519
25.	Bernd Quarz	511
26.	Jochen Schramm	488
27.	Alain Rigolet	455
28.	Wolfgang Dieser	413
29.	Thomas Puran	405
30.	Hans Josef Gombert	399
31.	Theo Klink	363
32.	Klaus Matz	358
33.	Mario Niemann	347
34.	Michael Becker	309
35.	Harald Hühn	309
36.	Bruno Zimmer	305
37.	Bertram Risse	305
38.	Klaus Wessel	289
39.	Klaus Kunz	288
40.	Klaus Albert	274
41.	Jörn Kessler	263
42.	Gerhard Trapp	239
43.	Andreas Grabis	229
44.	Michael Ginz	225
45.	Uwe Gabbert	223
46.	Ulrich Berger	216
47.	Rolf Blass	215
48.	Karl Heinz Bohl	210
49.	Werner Joras	199
50.	Jürgen Knapp	183
51.	Jochen Franke	179
52.	Michael Hamann	170
53.	Helmut Surkau	163
54.	Thomas Veit	140
55.	Joachim Ertl	132
56.	Friedrich Erbesdobler	124
57.	Peter Albert	120
58.	Rolf Kloss	119
59.	Eugen Rentschler	117
60.	Heinrich Maruschke	115
61.	Ulrich Fröhlich	112
62.	Toni Brück	112
63.	Volker Rittreiser	111
64.	Michael Knopp	90
65.	Bruno Surkau	88
66.	Karl Heinz Bletzer	87
67.	Josef Gratz	80
68.	Detlef Sold	79
69.	Kühn	73
70.	Wolfgang Greim	73
71.	Klaus Klemm	72
72.	Frank Ritter	60
73.	Ludwig Feuchtner	60
74.	Klaus Diemert	60
75.	Hansjörg Giegerich	53
76.	Thomas Bottke	53
77.	Günther Höffle	49
78.	Georg Nägle	46
79.	Bernhard Comtesse	44
80.	Richard Freiermuth	44
81.	Volker Müller	43
82.	Holger Schandin	43

Aufsteiger nach B

83.	Francis Mullerthiery	42
84.	Robert Schreiner	40
85.	Werner Willer	37
86.	Raimund Bauer	33
87.	Rainer Dell	31
88.	Kurt Ertl	28
89.	Willi Schneider	27
90.	Bruno Schäfer	27
91.	Gilbert Thelen	25
92.	Jörg Müller	25
93.	Konrad Kiefer	24
94.	Hans Heene	21
95.	Arno Schenk	18
96.	Andreas Horn	15
97.	Ralf Reichardt	14
98.	Rainer Senftleben	14
99.	Fred Kitzmann	14
100.	Ronald Bender	14
101.	Bernd Golsong	13
102.	Ralf Rubach	11
103.	Gerhard Braum	7
104.	Thomas Ringel	6
105.	Dietmar Friedrich	2
106.	Steffen Marx	2
107.	Armin Engelmann	1
108.	Thorsten Wiedemeier	1
109.	Heinz Damm	1
110.	Markus Kolb	1

33.	Klaus Bücher	373
34.	Klaus Henrici	368
35.	Norbert Hügel	313
36.	Wolfgang Christadler	289
37.	Manfred Schäßler	289
38.	Claudius Henschke	282
39.	Jürgen Rühl	277
40.	Horst Damm	261
41.	Th. Smolanowicz	239
42.	Detlef Middermann	209
43.	Gerold Weber	200
44.	Helmut Möller	172
45.	Guntram Kirchner	163
46.	Silke Plath	160
47.	Hans Trübner	155
48.	Klaus Kolliski	151
49.	Paul E. Junghans	149
50.	Kurt Schaub	141
51.	Thomas Preiss	135
52.	Peter Weber	129
53.	Helmut Panak	129
54.	Axel Ponndorf	113
55.	Jürgen Herbert	110
56.	Ingo Stern	97
57.	Klaus Wietrichowski	87
58.	Oliver Hertel	83
59.	Christian Willert	74
60.	Gisbert Willert	69
61.	Daniel Schön	69
62.	Werner Carl	65
63.	Hans G. Rühl	64
64.	Andreas Peter	57
65.	Kathy Kaufmann	56
66.	Michael Kosak	56
67.	Dieter Beyersdörfer	53
68.	Kai Bechmann	51
69.	Harald Wiesner	51
70.	Werner Müller	44
71.	Dieter Henschke	44
72.	Wolfgang Hederich	43
73.	Andreas Beissler	42
74.	Ralf Stoecker	39
75.	Knuth Dreyer	38
76.	Martin Gröll	37
77.	Paul Nau	35
78.	Heinz Gröll	31
79.	Udo Lerch	30
80.	H. G. Kothe	30
81.	Hermann Kopp	29
82.	Cornelia Meier	29
83.	Marcus Schulze	25
84.	Ingomar Godehardt	21
85.	Thomas Heumann	21
86.	Hans Eimuth	17
87.	Gerhard Leick	17
88.	Peter Unterbrunner	16
89.	Theo Schoonebek	16
90.	Werner Hedderich	14
91.	Wolfgang Krimm	13
92.	Erich Bode	13
93.	Ronald Kling	10
94.	Andreas Jahn	9
95.	Manfred Becker	9
96.	Joachim Ruppel	6
97.	Dieter Rohrbach	6
98.	Wolfgang Nüchter	6
99.	Hermann Goedecke	5
100.	Robert Beissler	5
101.	Heinrich Reiss	4
102.	Stefan Burkard	4
103.	Claus Stegmann	4
104.	Jörg Böckner	4
105.	Inge Jahn	4
106.	Günther Rittmeier	4
107.	Leroy Schaub	3
108.	Lothar Ruchti	3
109.	H.J. Moyses	2
110.	Gerold Meireis	2
111.	Horst Herrmann	2
112.	Reiner Weiß	2
113.	Michael Spachmann	2
114.	L. Büche	2
115.	Lauterbach	2
116.	Hilmar Bauer	1
117.	Peter Trepke	1
118.	Werner Feig	1
119.	Rainer Rohnke	1

Endergebnis Verbundwertung C-Fahrer Region 2, Gruppe Mitte

Platz	Name	Punkte
1.	Robert Speck	1884
2.	Jürgen Schön	1624
3.	Gereon Schäfer	1523
4.	Peter Zlamal	1482
5.	Klaus Wuntke	1467
6.	Klaus Koch	1421
7.	Bernd Adler	1367
8.	Andreas Theis	1352
9.	Roland Trombelli	1345
10.	Karl Heinz Schäfer	1021
11.	Boris Murmann	919
12.	Heiner Spiekermann	863
13.	Ulrich Höffken	783
14.	Peter Schmidt	757
15.	Herbert Giese	707
16.	Rickey Nichols	661
17.	Ernst Möhring	638
18.	Thomas Namyslo	616
19.	Holger Kraft	591
20.	Norbert Schmolke	590
21.	Herbert Ludwig	573
22.	Charles Roux	550
23.	Markus Mayer	531
24.	Willi Steffen	510
25.	Reinhard Mehl	483
26.	Manfred Straub	482
27.	Fritz Heidel	482
28.	Mathias Reiss	461
29.	Bernd Sebastiani	442
30.	Jürgen Wittmann	400
31.	Reinhard Strott	384
32.	Peter Bytzek	379

Aufsteiger nach B

Sonderzubehör

Weck & Co./Solingen
Turbo-Slick 3002, Hinterreifen mit Super-Haftung,
Paarpreis DM 21,50.

Weck & Co./Solingen
Vorderachsschenkel für Serpent-Quattro aus Aluminium, gefräst, durch die nach unten versetzten Anlenkungen (Achsschenkel links und rechts nicht vertauschbar wie beim Original) ist eine Anlenkung der Vorderachse mit stabilen Kugelkopf-Spurstangen möglich.
Paarpreis DM 39,50.

World Hobby/Herne
Ein Leichtgewicht-Empfängergehäuse aus 0,10 mm Lexan. Es ist glasklar und kann individuell lackiert werden.
Interessant für Elektrofahrer!
Vertrieb über den Fachhandel



World Hobby/Herne
Parmas Batterie-Kühlventilator! Unentbehrlich für jeden Elektrofahrer.
Vertrieb über den Fachhandel



World Hobby/Herne
Neu von Parma!
Porsche 256 Group C, das dominierende Auto in der Group C. Die Karosse gibt es im Maßstab 1/18 und 1/12.
Vertrieb über den Fachhandel



World Hobby/Herne
Motorkonservierungs-Öl!
Ein Spezialöl aus Kalifornien; dient zur Erhaltung von Verbrennungsmotoren, verhindert Verharzung während einer Ruhepause und bietet Schutz vor Rost.
Vertrieb über den Fachhandel



World Hobby/Herne
Neu von Parma!
Ein silber-plattierter „wiper arm“ sorgt für besseren Kontakt.
Vertrieb über den Fachhandel



MODELL 1983

Neueste Ausführung, mit einst. Serpent-Dämpfern, Kompl.-Bauk. DM 740,-
2-Gang-Automatik-Getriebe-Kit für Quattro DM 179,-
Umrüst-Kit von Modell 82 auf 83 (Serpent-Dämpfer, Aufh. usw.) DM 129,-
Stoßdämpfer-Set (Tamiya) 4 Stück, wie Saison 82 DM 32,-

Achsschenkel für Quattro aus Aluminium, 1 Paar für Vorderachse – Anlenkung mit Kugelköpfen möglich, da unterschiedlich für rechts und links, Paar DM 39,50 – Vorderrad-Lagerset (4 Stück) für Serpent DM 19,50 – Kupplungslager mit Bund, 2 Stück DM 15,90 – EX 1-Anlage Multiplex, komplett mit 2 Servos PS 30, DM 479,-, Vorderreifen PB 202 (371!), Paar DM 20,50 – Turbo-Slick 2001, viel Haftung, Paar DM 16,-, AJ's molded, porös, sauber geschliffen, Paar DM 19,90, Hinterreifen PB 215, viel Haftung, Paar DM 24,-, Turbo-Slick 3002, Super-Haftreifen, Paar DM 21,50 – 3-Punkt mittel, Paar DM 16,-, PICCO 83, DM 179,-, mit Vergaser DM 215,-, Super-Tigre TST mit Original Schiebvergaser, Superpreis DM 189,-, K & B, DM 195,-, OS-Max mit Heckauslaß und PB-Schieber, Komplett-Preis DM 235,-.

Große Auswahl an Reifen und Karosserien, sämtliche Ersatzteile für Serpent! Mehrere gute Gebrauchtfahrzeuge vorrätig, bitte Liste anfordern.

Testen Sie auch unseren UPS-Schnellservice, Auslieferung innerhalb 24 Stunden:

Weck & Co. KG, RC-CAR-SHOP,
Rathausstraße 24/26 · 5650 Solingen · Tel. (0 21 22) 81 68 90



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 Lötflammen, 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

ASSOCIATED RC 12i 1/12

A-4000	Elektrogrundbausatz mit Flex-Chassis, Powerpod, Felden, Reifen, Radioplatte, Differential, Vorderachsaufhängung, Karosseriehalterung und Kleinteile (ohne Motor, Elektroteile und Karosserie)	DM 187,50
A-4133	Kohlenstoff-Chassisplatte für RC 12i	DM 102,00

DIE RENNER DER SAISON 83

Eagle 1/8

CK 820	Allradgederter Bausatz 1:8 mit Chassis, direkt angetriebener Hinterachse, mit Zahnrad und Ritzel, Differential, Räder, Öl Druckstoßdämpfer, Federn usw.	DM 1450,00
RBC 770	(Ohne Motor, Schwungscheibe u. Karosserie). Rote Nylonkappen zum Schutz der Empfänger gegen Nässe	DM 4,50

Unverbindliche Richtpreise!

823 Bad Reichenhall, Bahnhofstr.31, Tel.08651/3844
RC/Car-Schnellversandkatalog gegen DM 3,- in Briefmarken

SCHMIDT Händleranfragen erbeten
RC Car Racing

TAMIYA Toyota Hilux 4x4/ Blazing Blazer 4 WD

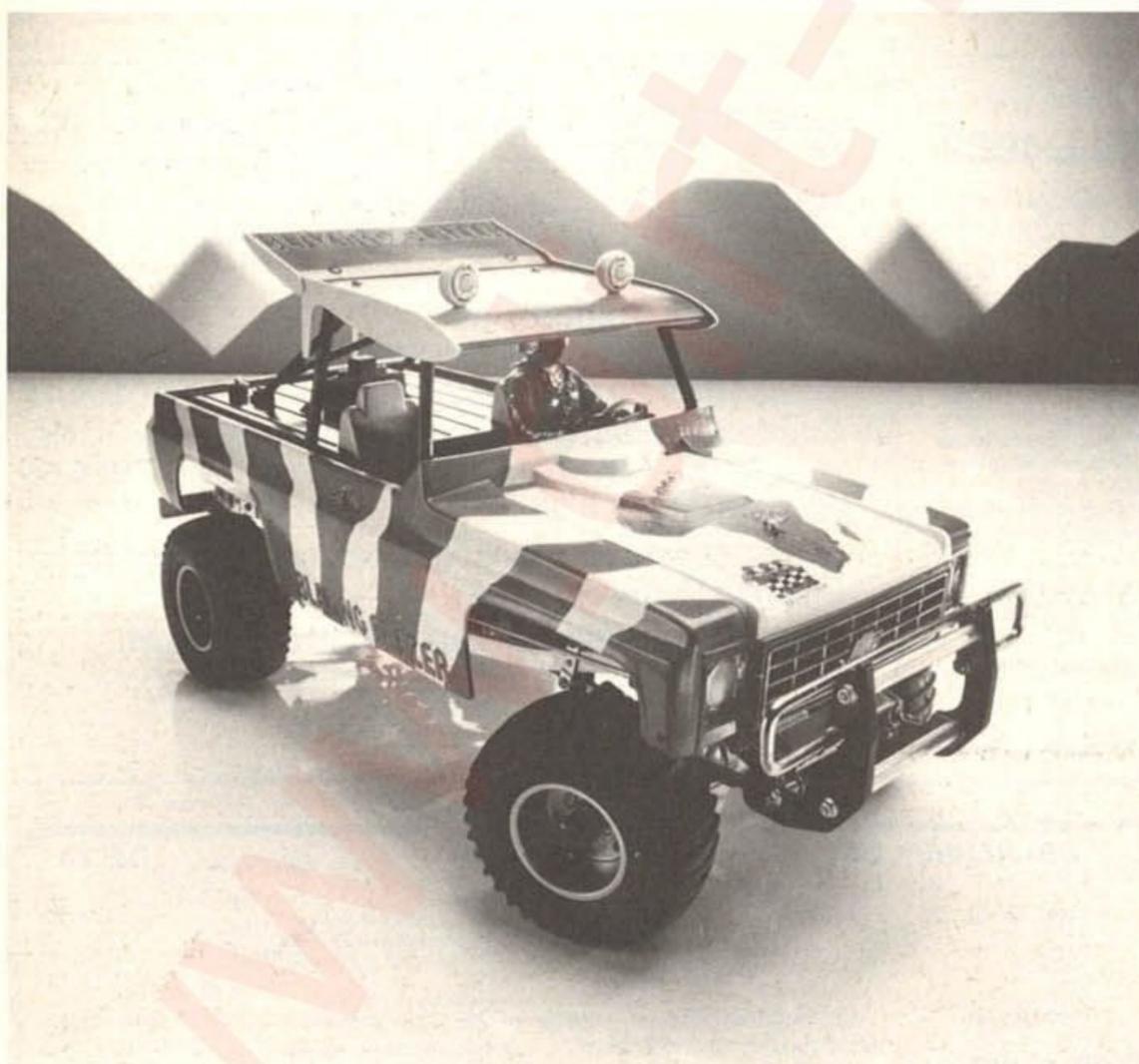
Einleitung

Der Toyota Hilux 4x4 und der Blazing Blazer 4 WD sind RC-Geländefahrzeuge von Tamiya im Maßstab 1:10. Sie unterscheiden sich außer in der Karosserie nur in zwei Punkten: 1. Der Toyota hat einen elektronischen Fahrtregler, der Blazer einen mechanischen. 2. Der Toyota hat Kunststoff-Einsätze als Stützkonstruktion für die Reifen, während dies beim Blazer Gummi-Einsätze übernehmen.

Bei Punkt 1 liegt der wesentliche Unterschied im Preis, bei Punkt 2 konnte während des Fahrtests kein wesentlicher Unterschied festgestellt werden.

Aufbau

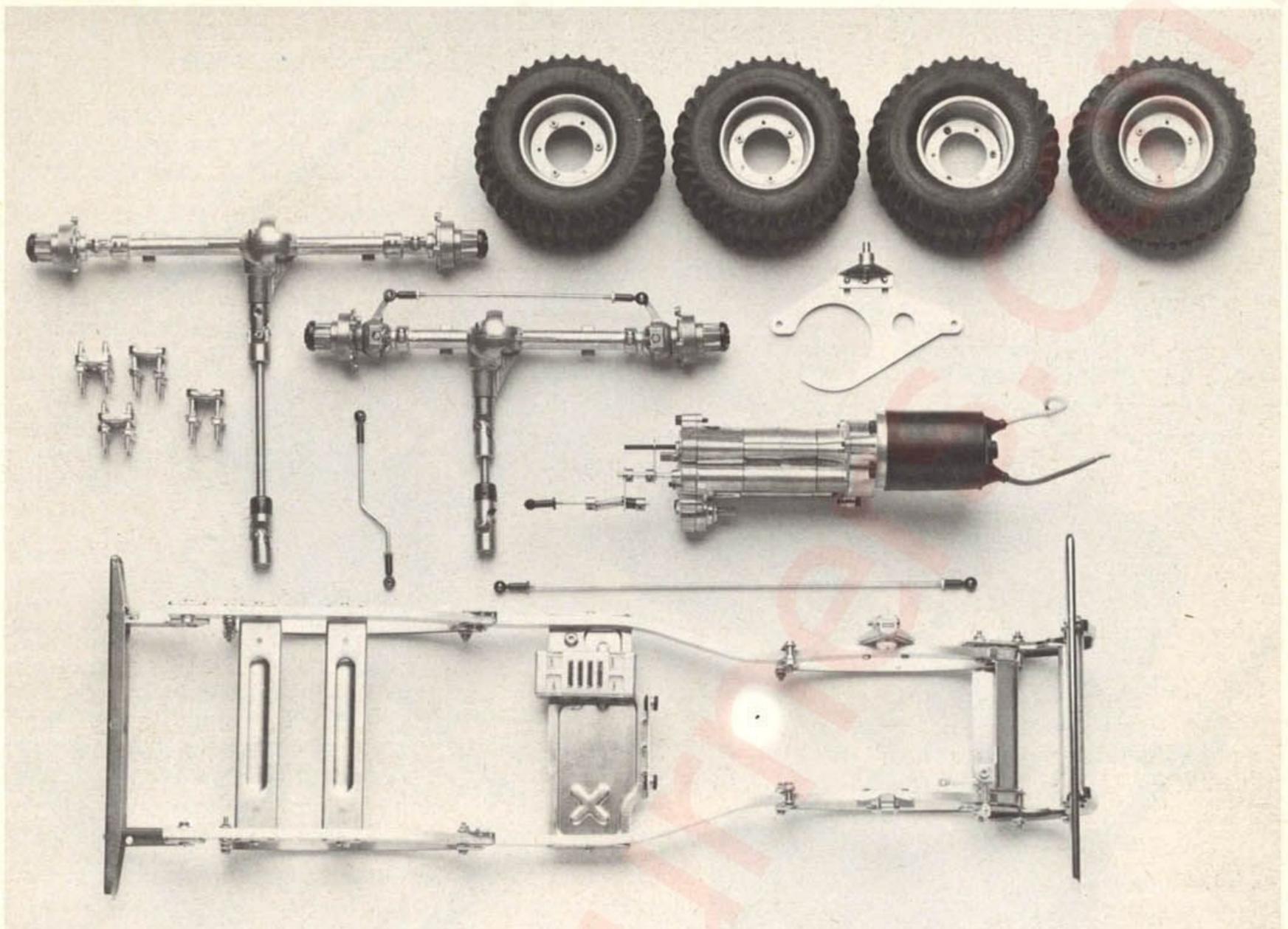
Der Toyota/Blazer weist einige bemerkenswerte Besonderheiten auf, allen voran ein 3-Gang-Getriebe. Dieses Getriebe wird über ein drittes Servo geschaltet und erlaubt



folgende Einstellungen: 1. Gang, Vierradantrieb (4 WD = 4 Wheel Drive), langsame Geschwindigkeit für schweres Gelände; 2. Gang, Heckantrieb, mittlere Geschwindigkeit für mittleres Gelände; 3. Gang, Heckantrieb, hohe Geschwindigkeit für leichtes Gelände und Straße. Höchstgeschwindigkeit je nach Akku ca. 25–30 km/h. (Noch nicht sagen, das wäre zu langsam, erst den Fahrbericht abwarten.)

An den Vorderrädern befinden sich Freilaufnaben, die von Hand auf Freilauf oder Sperren gestellt werden können. Der Freilauf verbessert das Kurvenfahren auf flachem Gelände, während es im schlechten Gelände besser ist, den Freilauf zu sperren.

Das Chassis ist komplett aus Dualuminium; die Achsen sind an Blattfedern aufgehängt, der Antrieb der Achsen erfolgt über je eine Gelenkwelle.



Auf dem Foto schon fertig vormontiert: Befestigungsklammern, Hinterachse, Vorderachse, Reifen, Motorhalterung, Getriebe mit Motor, Anlenkstangen, Rahmen mit Rammschutz.

Zusammenbau

Man öffnet einen riesigen Karton und sieht darin nicht etwa Chaos, sondern eine Unmenge gut sortierter und gekennzeichneteter Einzelteile, einschl. Silicon-Dichtmasse, Metallkleber und Fett.

Das Getriebe ist schon komplett zusammengebaut (dem Hersteller sei gedankt), und der 540-S-Motor ist angeflanscht. Als „sagenhaft“ muß die Bedienungsanleitung bezeichnet werden. Auf 20 Seiten in DIN-A-4-Format wird der Zusammenbau mit Zeichnungen so gut dargestellt, daß selbst ein RC-Neuling keine Schwierigkeiten haben dürfte.

Halten Sie sich also (ausnahmsweise) genau an die Bedienungsanleitung und lesen Sie auch die umfangreichen und interessanten Hinweise. So wird z.B. jede Schraube gekennzeichnet, die mit Metallkleber gesichert werden sollte, und die genaue Länge der Anlenkgestänge für Servo und

Getriebe angegeben. Bei der Funktionsprüfung klappte trotz Bedenken alles auf Anhieb, und es waren keine Nachstellarbeiten notwendig.

Karosserie

Die Karosserie besteht bei beiden Fahrzeugen aus mehreren Teilen und ist sehr detailliert und originalgetreu nachgebildet. Die Bemalung des Innenraumes und der Fahrerfigur erfolgt am besten mit handelsüblichen Plastikfarben (z.B. Humbrol). Für die Karosserie habe ich normalen Autolack aus der Spraydose verwendet.

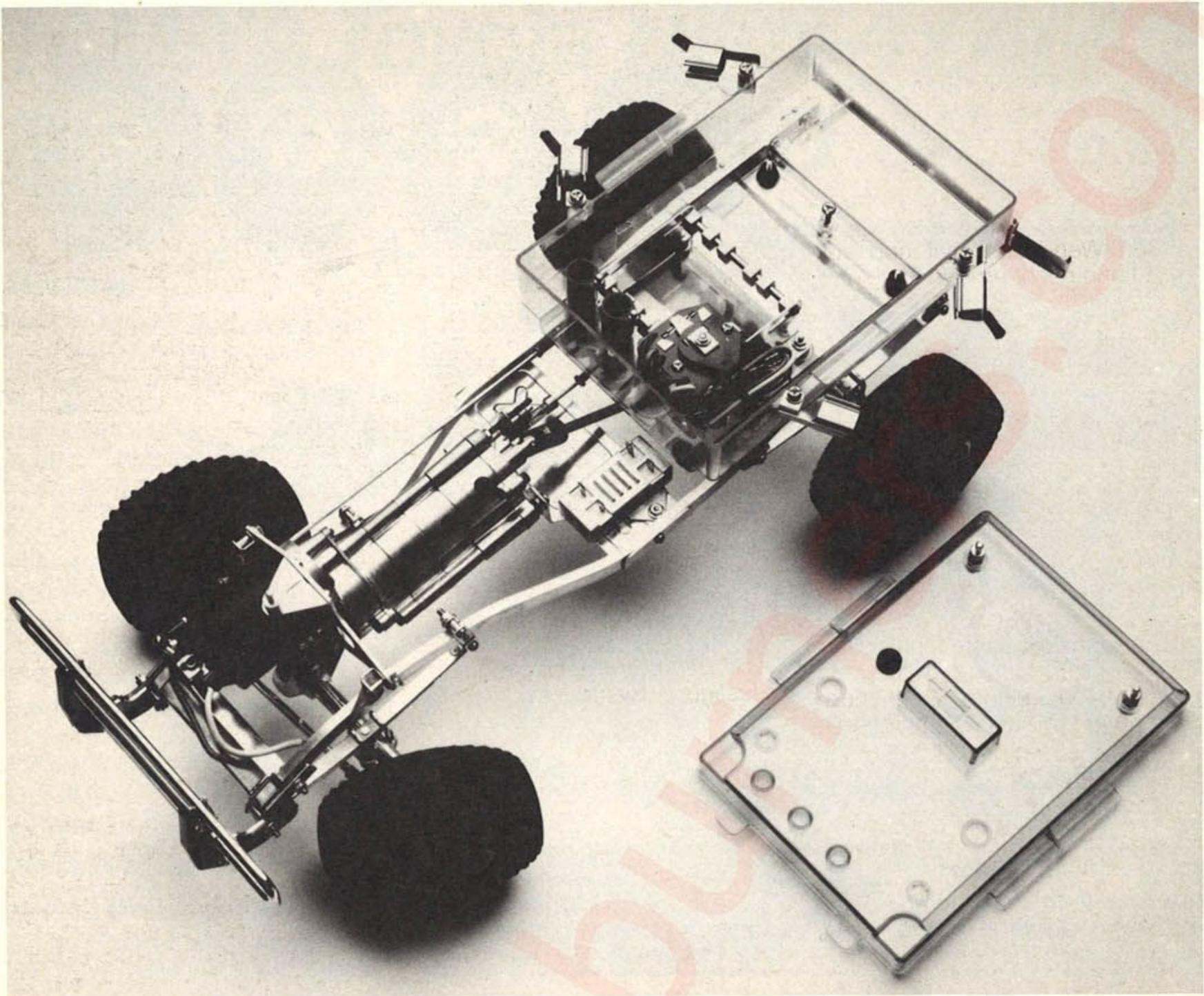
Genau wie beim „Großen“ muß auch im „Kleinen“ erst grundiert werden, ebenfalls mit normaler Autolackgrundierung aus der Spraydose. Dabei ist darauf zu achten, daß die Grundierung nur sehr dünn, dafür aber gleichmäßig erfolgt. Bei der anschließenden Lackierung sollte auch hier lieber dünn und mehrmals, als einmal zu dick gesprüht werden.

Nach einer Geländefahrt kann man Kratzer und Lackabschürfungen mit dem Pinsel wieder ausbessern.

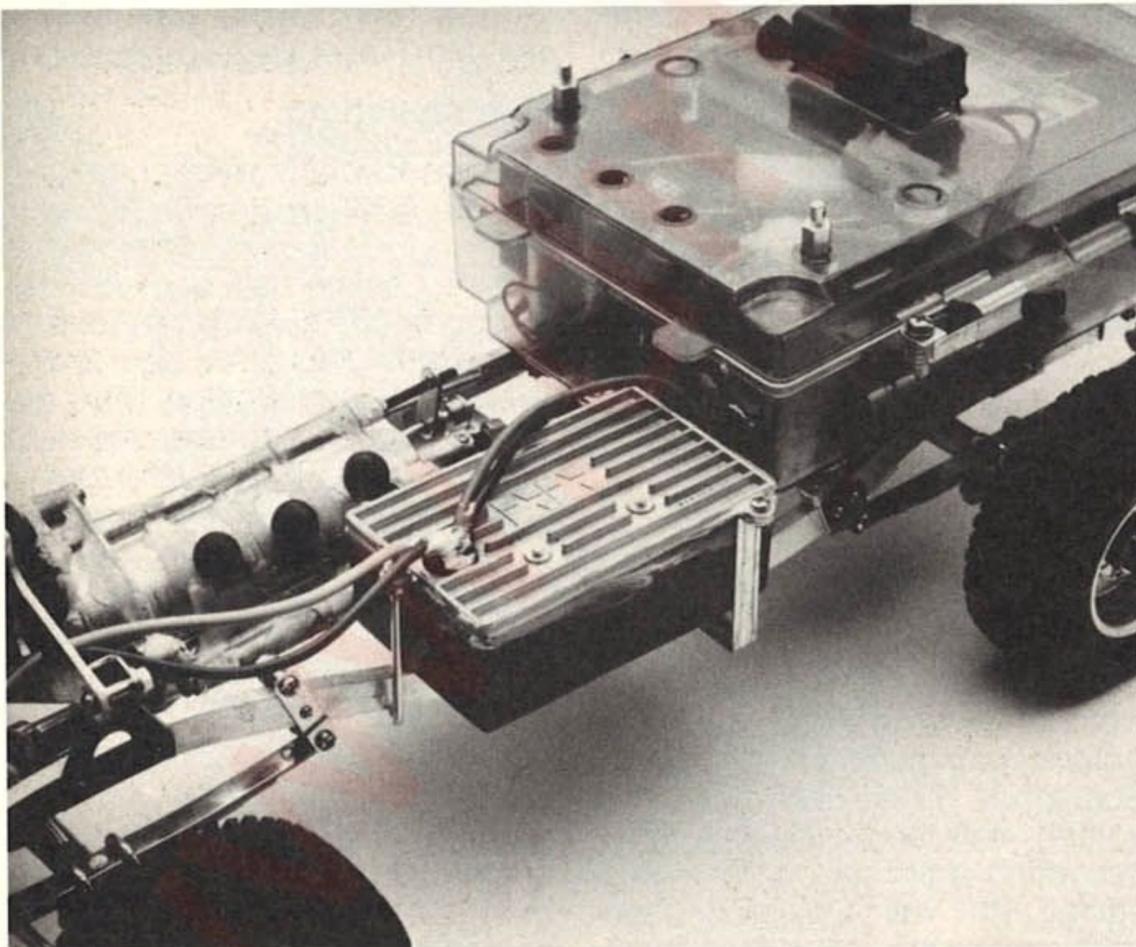
Fernsteuerung

Für den Toyota/Blazer können folgende Anlagen verwendet werden: 1. Eine 3-Kanal-Anlage, bei der die Lenkung mit dem rechten Knüppel und die Geschwindigkeit bzw. Fahrtrichtung mit dem linken Knüppel geregelt wird. Für die Schaltung des Getriebes mit dem 3. Kanal wird ein separater Hebel oder Schieberegler verwendet. 2. Eine 4-Kanal-Anlage, bei der die Lenkung ebenfalls mit dem rechten Knüppel, die Geschwindigkeit, Fahrtrichtung und auch die Getriebschaltung mit dem linken Knüppel erfolgt.

Ich habe es mit beiden Versionen versucht und bin eigentlich mit beiden ganz gut zurecht gekommen. Da man unbedingt darauf achten muß, daß man nur im Leerlauf schaltet, ist es bei der 4-Kanal-Version erforderlich, den lin-



Das fertig montierte Fahrgestell des Blazing Blazer mit dem mechanischen Fahrtregler in der Box und den Widerständen davor.



Der elektronische Fahrtregler des Toyota Hilux (Fahrzeug im fahrbereiten Zustand).

ken Knüppel mit einer Schaltkulisser zu versehen. Aussehen und Anbringen dieser einfachen Vorrichtung wird in der Bedienungsanleitung ebenfalls genau beschrieben.

Es müßte auch möglich sein, eine 3-Kanal-Drehknopf-Anlage zu verwenden, allerdings wurde dies nicht überprüft.

Der Einbau der 3 Servos geschieht in einem vorbildlichen Servolager, das für fast alle handelsüblichen Servos einstellbar ist. In der RC-Box ist dann noch genügend Platz für Empfänger und Akku.

Beim Akku hat man die Qual der Wahl, Tamiya empfiehlt folgende: 1x6 V – 4000 mAh; 2x6 V – 1200 mAh; 2x7,2 V – 1200 mAh. Der 6 V – 4000 mAh-Akku ist ein Riesending, etwas teuer, aber man hat eine Fahrtzeit von ca. 30 min. 2 Akkus mit je 6 V oder 7,2 V sind die billigere Alternative mit einer Fahrtzeit von ca. 20 min.

Fahrbericht

Da steht nun dieses Monster mit ca. 4 kg Lebendgewicht – wenn er mit dem 6 V – 4000 mAh-Akku ausgerüstet ist –, auf der Straße und sieht ziemlich gut aus.

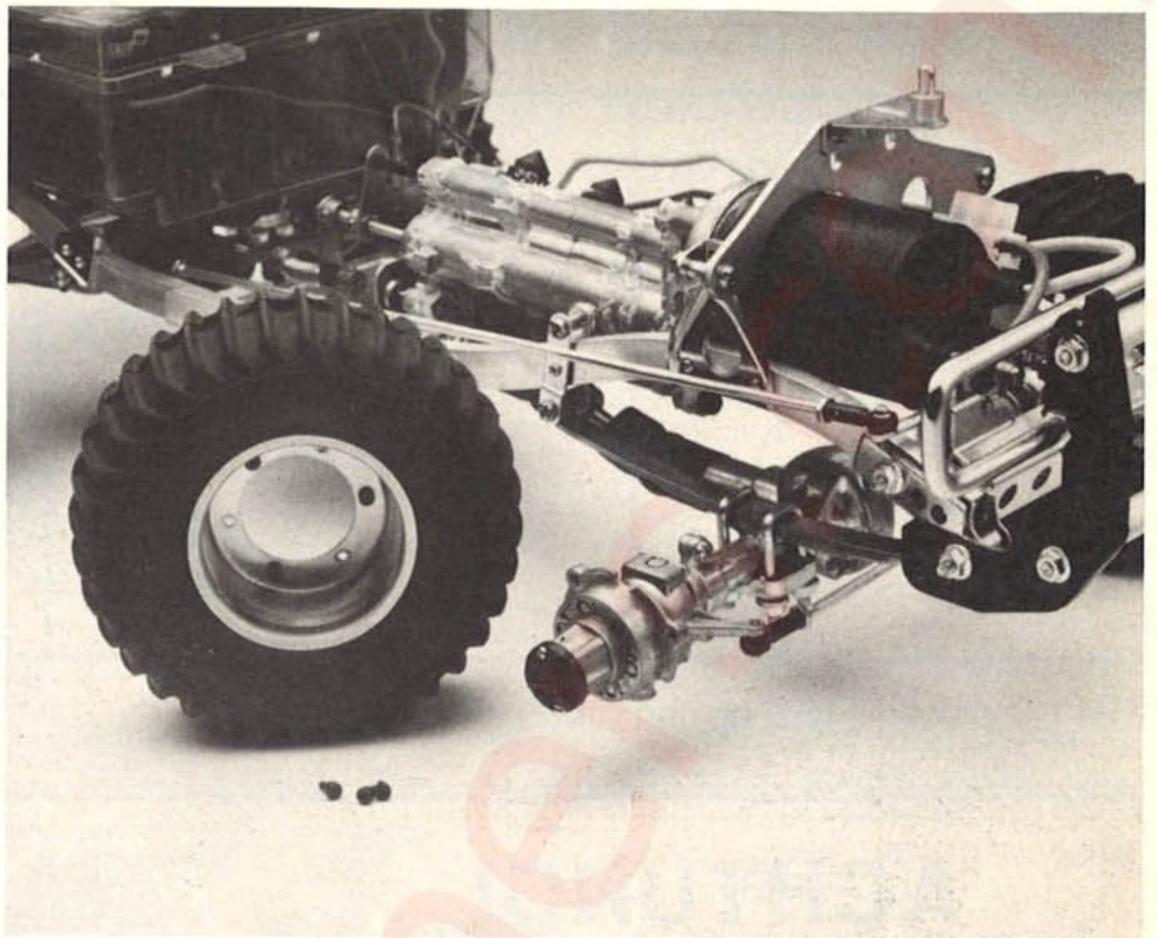
Man fährt los und muß feststellen, daß der Toyota/Blazer einen relativ großen Wendekreis hat und auf der Straße reicht es vom Fahrspaß her nur zu der Bemerkung: Na, ja!

Dann wechselt man den Untergrund und fährt nun auf einem Aschenplatz mit leichten Unebenheiten. Sofort wird das Fahrzeug beweglicher und der Fahrspaß steigt.

Deshalb sofort erneuter Untergrundwechsel ins mittlere Gelände mit Gras, Sand, Steinen und großen Unebenheiten. Und jetzt reicht der Begriff Fahrspaß nicht mehr aus, es wird ein Fahrerlebnis. Der Toyota/Blazer hämmert durch das Gelände, daß einem Hören und Sagen vergeht, und die aufgewirbelten Steine fliegen einem nur so um die Ohren.

Man muß erkennen, daß 25 km/h im Gelände verdammt schnell und kaum zu fahren sind, weil es hier nicht auf Schnelligkeit, sondern auf Geschicklichkeit und Beweglichkeit ankommt. Die Geschicklichkeit für die Steuerung muß der Fahrer mitbringen, die Beweglichkeit hat der Toyota/Blazer.

Zwar springt er bei Unebenheiten durch seine harte Federung ganz schön in der Gegend herum und ist kaum zu bändigen, aber dadurch erhöht sich nur der Fahrspaß. Und wenn man sich rechtzeitig für den richtigen Gang entscheidet, kann man sich nur wundern, wie und wo das Fahrzeug überall durch-, hin-, rauf- und run-



Einzelheiten: Freilaufnabe, Radbefestigung, Anlenkgestänge, Achsenbefestigung, Blattfedern.

terkommt, vor allem mit dem Vieradantrieb.

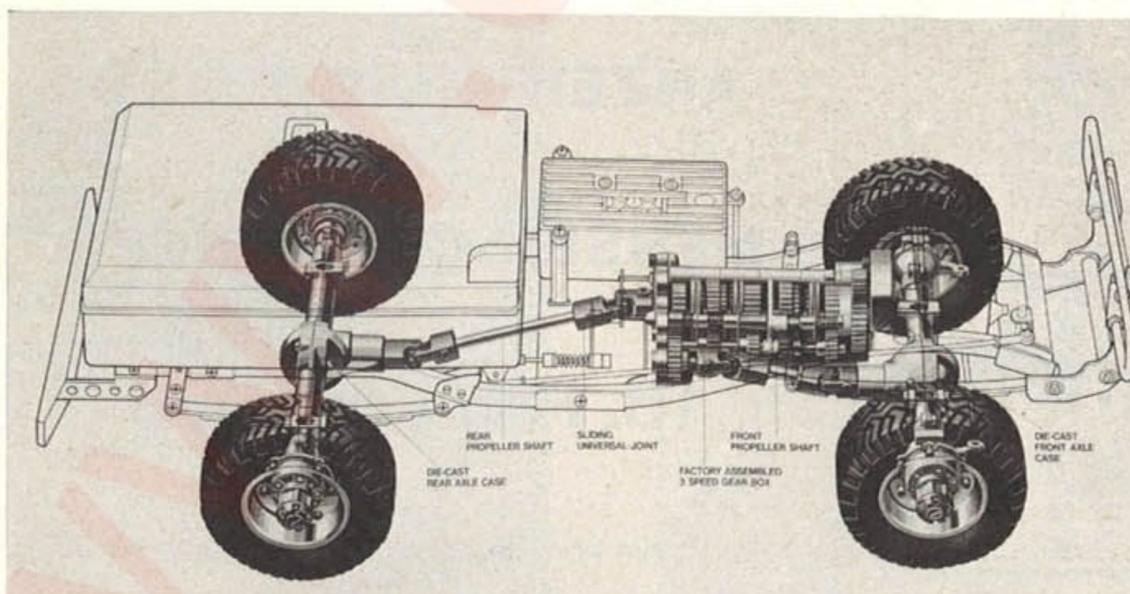
Allerdings muß man sich beim Toyota/Blazer mit den ständig verbogenem Rammschutz abfinden. Das U-Profil hinten kann man nach 5 Min. vergessen, ebenso die Versuche, dieses wieder zu richten. Den vorderen Rammschutz in Form eines Kunststoff-Halters mit Alu-Rohren muß man nach „Feindberührung“ von Zeit zu Zeit versuchen wenigstens halbwegs zu richten, damit die Karosserie nicht beschädigt wird.

Der Rammschutz muß also ganz klar auf der negativen Seite stehen, da wohl offensichtlich die Aufprallenergie von „fliegenden“ 4 kg unterschätzt wurde.

Zusammenfassung

Der Toyota/Blazer ist ein Fahrzeug, das rundum Spaß macht. Durch die sehr gute Bauanleitung, die Sortierung, Bezeichnung und vor allem auch die Paßgenauigkeit der Einzelteile fängt der Spaß beim Zusammenbau an. Während das Fahrzeug beim Fahren auf glattem Untergrund mehr Show-Effekt vermittelt, zeigt es im Gelände sein ganzes Können und der Spaß steigt fast ins Unermögliche. Daß die Federung etwas weicher und die Haltbarkeit des Rammschutzes besser sein könnte, soll nicht unerwähnt bleiben, aber auch nicht überbewertet werden.

Man bekommt also viel Auto und Spaß fürs Geld. Und der Schlußsatz kann nur lauten: Einen Toyota Hilux 4x4 oder Blazing Blazer 4 WD im Gelände zu fahren, ist ein Erlebnis, das keiner versäumen sollte. HDN



Blick in das aufgeschnittene Getriebe und auf die Antriebswellen.

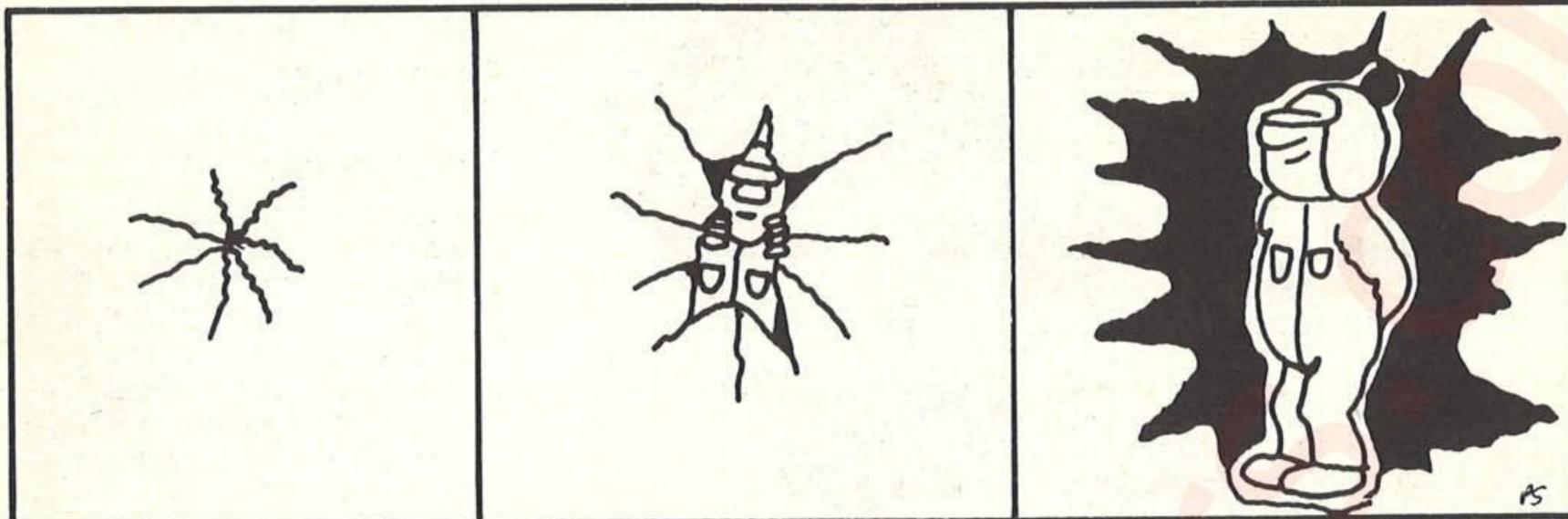
Preise:

Toyota Hilux 4x4 ca. DM 620,-,
Blazing Blazer 4 WD ca. DM 550,-,
Akku 6 V – 4000 mAh ca. DM 200,-,
Akku 7,2 V – 1200 mAh ca. DM 80,-.

Vertrieb: Heinz Behringer.
Erhältlich im Fachhandel.

Hallo!

Ich bin Ernst!



(Der Typ erscheint jetzt ab und zu)

**ACHTUNG!
NEU!**

**ACHTUNG!
NEU!**

Das 1. MESSE-SONDERHEFT speziell für den Modell-Auto-Fahrer

(erscheint Anfang März '83 bei Ihrem Fachhändler)

**rc-car
racing**

**messe-sonderheft
1983**

Achtung Fachhändler:

Sie erhalten vom Messe-Sonderheft die gleiche Anzahl wie von der normalen Ausgabe, zum gleichen Preis. Rückgaberecht: 12 Monate.

**ANZEIGENSCHLUSS
für das
MESSE-SONDERHEFT**

18. Februar 1983

Es gilt die normale Anzeigenpreisliste Nr. 1



Internationale Spielwarenmesse Nürnberg

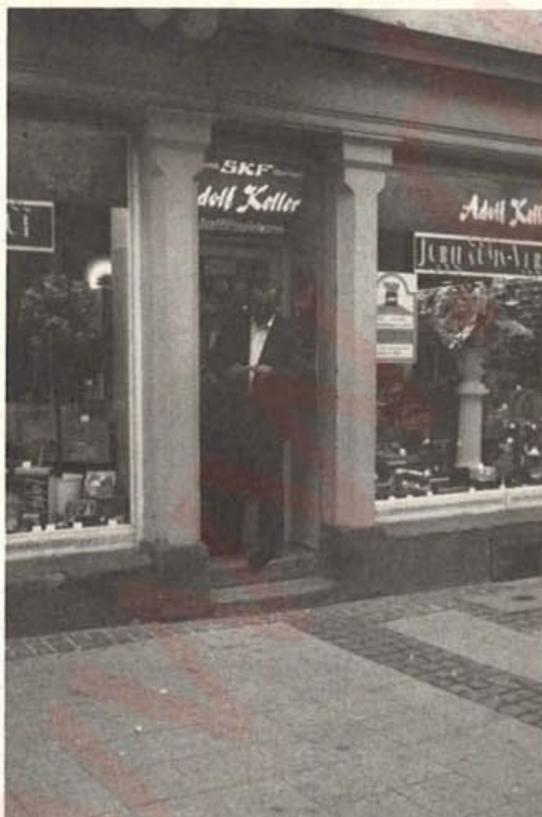
Sport und Spiel . . .

Auf der Internationalen Spielwarenmesse vom 3. bis 9. Februar 1983 in Nürnberg zeigt man nicht nur Spielwaren im herkömmlichen Sinne, sondern in der angegliederten Fachmesse für Modellbau, Hobby und Basteln präsentiert sich eine Branche, die nach Expertenmeinung vor einer „rosigen“ Zukunft steht. „Modellsport“ – so die Fachbezeichnung – beinhaltet alles, was zu Lande, Wasser und in der Luft bewegt werden kann, und zwar ferngesteuert, mit hochsensiblen aber einfach zu bedienenden Funkanlagen.

Insgesamt werden in Nürnberg rund 1750 Aussteller aus 38 Ländern der Erde in den Bereichen Spielwaren, Modellbau, Hobby und Basteln ihr Angebot präsentieren. Nicht alle konnten einen Platz auf dem rund 80 000 m² großen Messegelände der Frankenmetropole erhalten. Etwa 300 stehen auf der Warteliste, in der Hoffnung, im kommenden Jahr dabei sein zu können.

(Foto: print aktuell)

Fachgeschäfte im Bild



A. Keller/6940 Weinheim



C.W. Meyer/2900 Oldenburg

Das bringt RC-CAR RACING im nächsten Heft:

(Heft 2/83 erscheint Anfang April)

Test & Technik:

Multiplex EX 1
Tamiya Sand Rover
Cipolla

Junge Burschen stehen um ein RC-Car herum und betrachten es. Kommt der Besitzer hinzu: „Was gibt es denn da zu gaffen? Ist das etwa das erste RC-Car, das Ihr seht?“ – „Nein, nein, aber so ähnlich könnte es ausgesehen haben!“

In Vorbereitung:

Multiplex Super Trail
PB Alpha 83
Messeneuheiten

Auflösung des rc-car racing-Preis-ausschreiben in Heft 5/82:

Zur Erinnerung noch einmal die Frage: Wie heißt das Teil am Fahrzeug, das immer dann kaputt geht, wenn man gerade in Führung ist?

Antwort: Wer nicht weiß, um welches Teil es sich dabei handelt, der hat auch noch nie in Führung gelegen!

Anzeigenschluß für Heft 2/83: 18. März 1983

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
Uwe Dörner
Manfred Hoyer
Reinhold Mertens
Peter Schimanski
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.

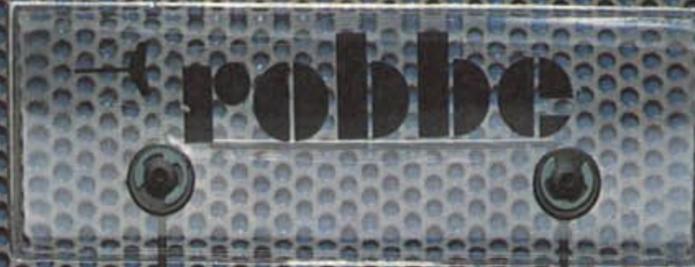
NEU COLUMBIA

unverbindlicher,
empfohlener Preis
DM 799,40

MK 2/83

Wettbewerbserfolge:
2facher Europameister 1982,
österreichischer Staats-
und Vizemeister 1982
und weitere erste Plätze bei
vielen internationalen Rennen

- 16-fach kugellagert
- incl. Resonanzschalldämpfer



Einstellbare
Zwischenwelle mit
Metall-Lagerbock

Zahnriemenantrieb
zur Hinterachse

Tuningteile:

- 2-Gang-Lastschalt-Automatic-Getriebe
Bestell-Nr. 3758
- Kohlefaser-Bremsscheibe
(ohne Foto)
Bestell-Nr. 3755

Kugellagerter
Servosaver

Vordere
Kugellager
im Achsschenkel,
nicht im Rad, geringere
ungefederte Massen.

robbe

Postfach 1108
6424 Grebenhain 1