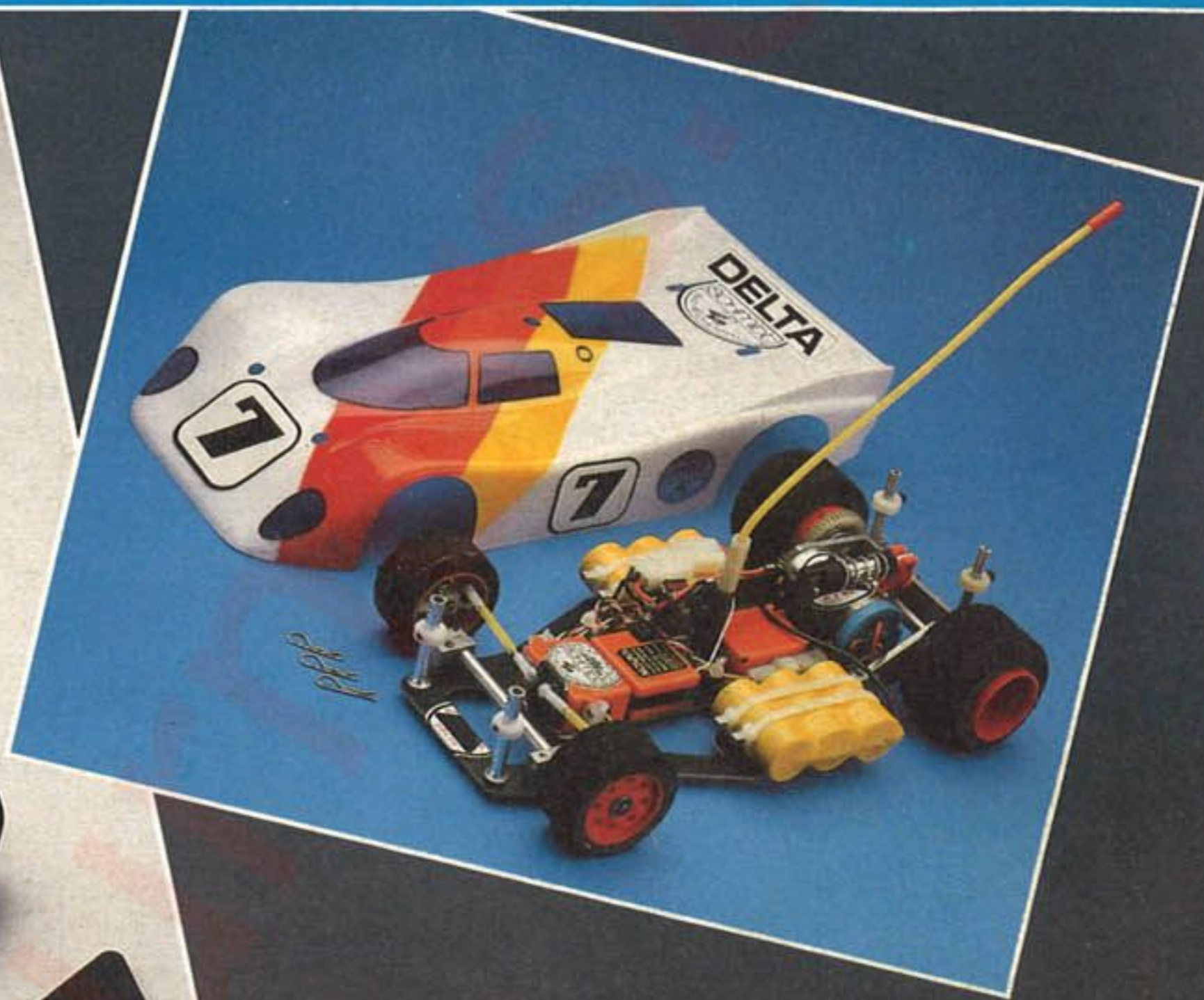


rc-car. racing

HEFT 3
Juni 1983 · 2. Jahrgang
DM 5,-

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



Tourenwagen-Europameisterschaft – DM Türkheim
Gruppenmeisterschaften: Verbrenner – Elektro – Off Road

Modellbau-Fachgeschäfte stellen sich vor

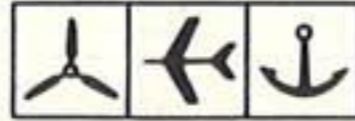
BAD REICHENHALL

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

1000 BERLIN 12

FREIZEIT!

FREUDE!



FLUG-BUFE GmbH

jetzt auch RC-Car-BUFE!

Asso 1 : 12, Parma, Schumacher, Trinity, Robbe, SG, PB, Graupner, Serpent, Mantua, Ersatzteile und Zubehör am Lager

Ältestes Fachgeschäft in Berlin für Flug-, Schiffs-, Auto-Modelle, Fernsteuerungen, Modellmotoren und Modellbauzubehör
Windscheidstr. 18, 1000 Berlin 12, Tel. 0 30 / 3 23 10 60

BOCHUM



K & B · Associated · Parma · Serpent · Rossi

MODELLBAU SAWATZKI

4630 Bochum · Werner Hellweg 522 · Telefon (02 34) 26 57 87

DUISBURG

OVERMANN

Gneisenastr. 102 · 4100 Duisburg 1 (Neudorf)
Tel. (02 03) 33 80 90 · Dienstags ab 13.00 Uhr geschlossen

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



ESSEN

M-K Modellbau

Friedrich-Ebert-Straße 60
4300 ESSEN 1
Ruf: 0201/225437



FRIEDRICHSDORF



RC CAR'S

Friedrichsdorf

06172/78743

GELSENKIRCHEN

ZENOTEC

Asso / Ayk / Cipolla / CS / Gemini / Kiosho / Mantua / Mirage / Mistral / PB / Picco / RC-Reifen-Express / Rossi / Serpent / Trinity.

Fordern Sie unsere Unterlagen gegen 1,50 DM in Briefmarken an.

Flurstr. 28 · D-4650 Gelsenkirchen 2 · Tel. 0209/584083

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!

HERNE 2

Hobby-Quelle

Gelsenkirchener Str. 20 · 4690 Herne 2 · (02325) 7 37 75

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 068 21 / 2 12 25

RC-Car-Abteilung, eigene Werkstatt,
Ersatzteile-Schnelldienst.

OFFENBACH

Ihr Delta-Fachhändler im Rhein-Main-Gebiet. Mit komplettem Ersatzteillager. Eagle-Teileliste in Deutsch erhältlich!



THE EAGLE

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

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

CH-WOHLEN

Hobby Shop

R. Hässig · Alte Bahnhofstraße 1 · CH-5610 Wohlen
Telefon 057/224246

In Sachen
RC-Car

No. 1

in der
Schweiz

Rennsport

Westfalahallenpokal Dortmund	6
1. Lauf C1 N/W Solingen	6
1. Lauf C2 N/W Essen	7
1. Lauf DM A Türkheim	9
1. Off-Road-Rennen Eisenberg	14
Tourenwagen-Europameisterschaft (CH)	16
2. Lauf GM Elektro Dortmund N/W	24
Robbe Off-Road-Pokal Essen	40
2. Lauf B N/W Köln	42
1. Lauf B Nord Oldenburg	42
E-Freundschaftsrennen Roermond (NL)	44

Test & Technik

Mistral	11
Tamiya Wild Willy	18
Delta Super Phaser	21
HB 21 Grand Prix	29
Mirage T	34
Ayk Super Trail	38

Zubehör

Sonderzubehör	30
Neuheiten	30

Verschiedenes

Fachgeschäfte	2
Notizen	4
Ernst	10
DMC-Förderkreis	26
Kleinanzeigen	40
Fachgeschäfte im Bild	40
Tabellen	43
Modellbauausstellung Utrecht	44
Vorschau	46
Impressum	46

Titelbild

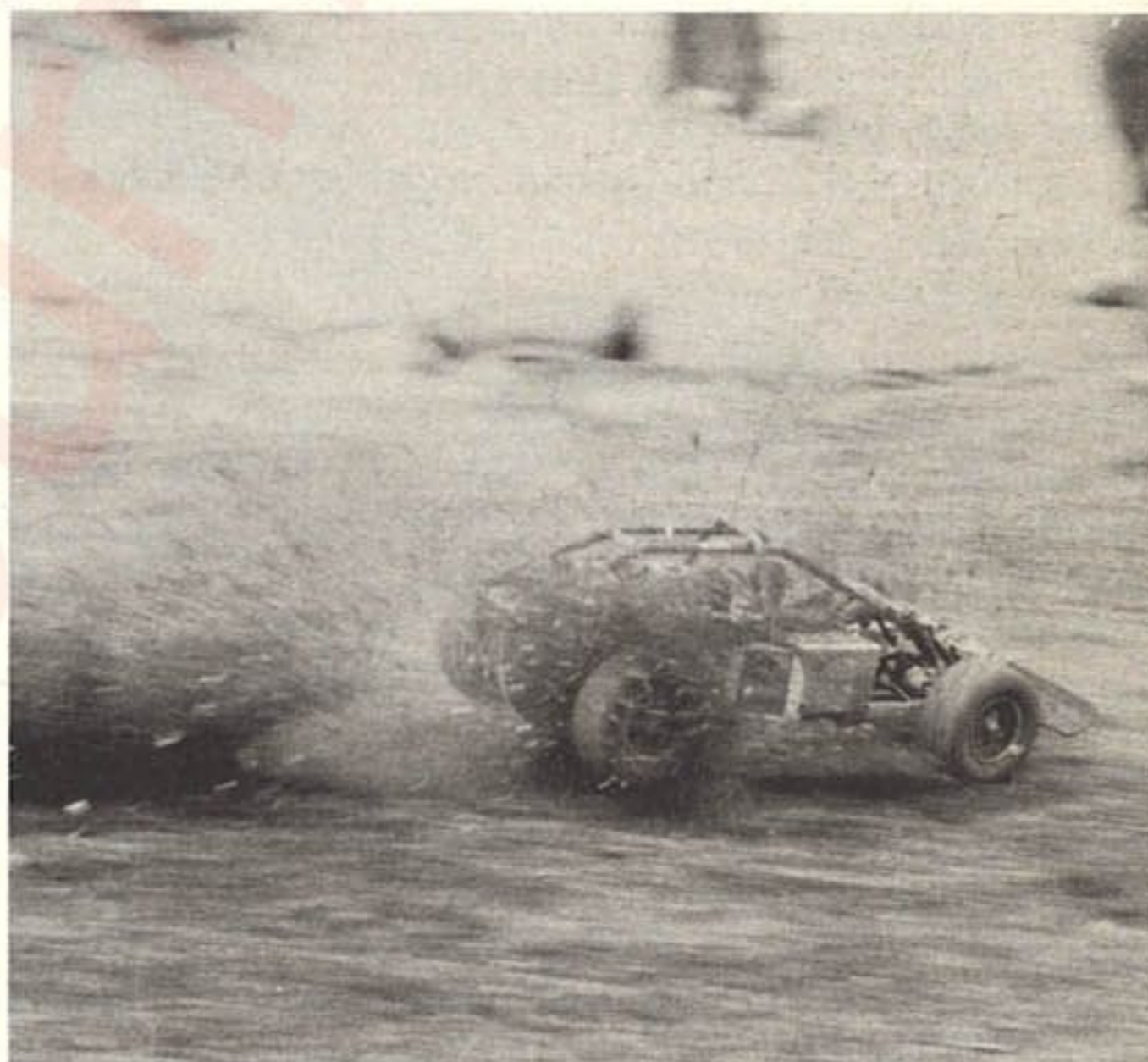
**Mistral
Wild Willy
Delta Phaser**

Fotografiert von Klaus-Dieter Nowack



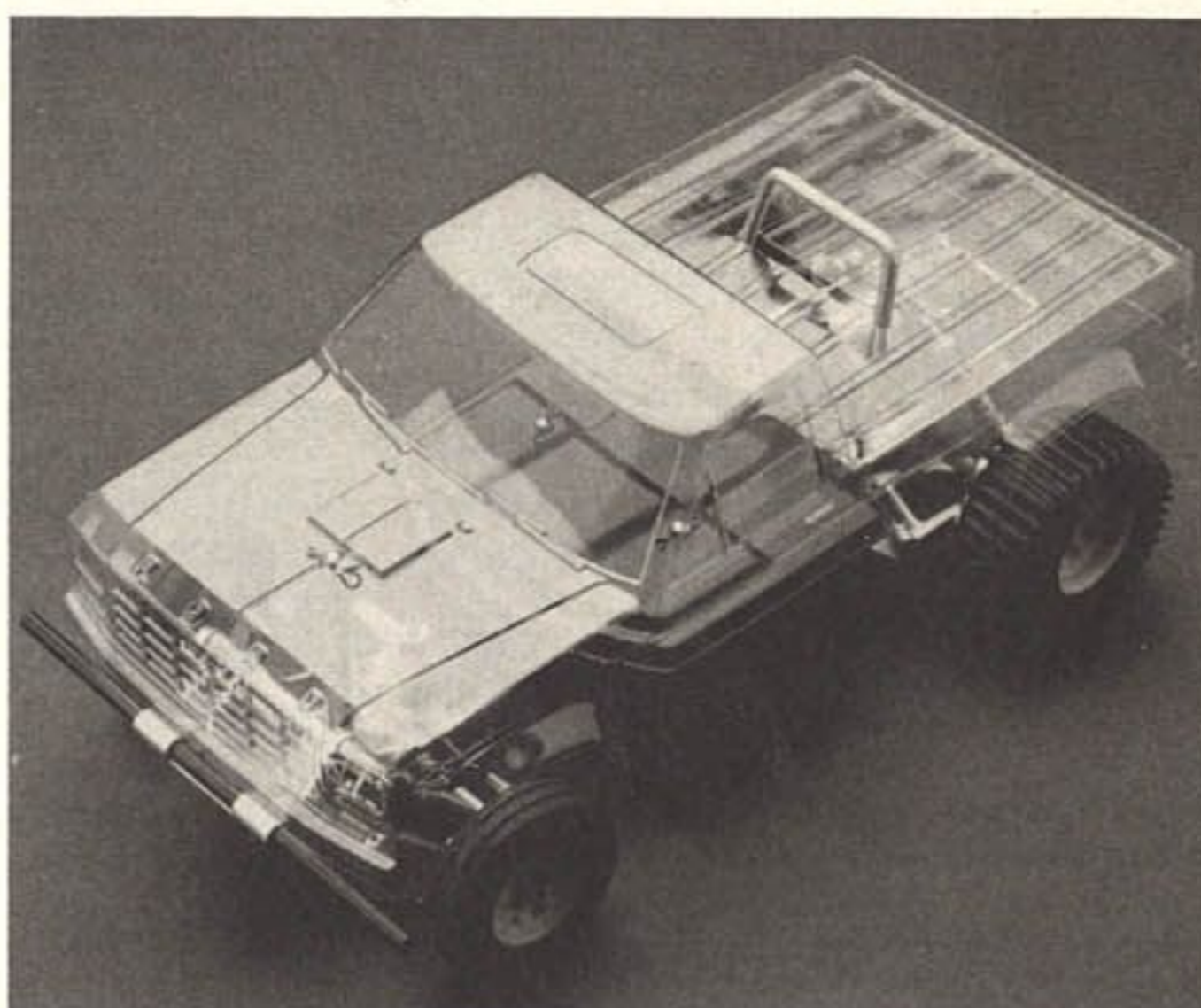
WILDWILLY

Seite 18



Off-Road-Rennen in Eisenberg
Off-Road-Rennen in Essen

Seite 14
Seite 40



Ayk Super Trail

Seite 38



Geschäftsstelle

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

Der DMC-Jugendreferent Raimund Bauer informiert:

Jugendwoche in Lahntal e.V. Gießen

Vom 23. 7. – 30. 7. 83 veranstaltet der DMC e.V. an der Rennstrecke in Lahntal zum ersten Mal eine Jugendwoche. Hier sollen die jugendlichen Mitglieder des DMC e.V. einmal unter sich Erfahrungen sammeln und austauschen können. Außerdem soll Freundschaft und kollegiales Verhalten untereinander gefördert werden.

Der Termin wurde bewußt in diese Woche gelegt, da in diesem Zeitraum alle Schulen Ferien haben. Somit können auch sämtliche Jugendlichen, die noch Schüler sind, teilnehmen.

Das zur Einleitung und nun zum Ablauf.

Geschlafen wird in Zelten (möglichst eigenen), es wird aber auch ein großes Gemeinschaftszelt zur Verfügung stehen. Also auf jeden Fall Luftmatratze, Schlafsack und Zahnbürste nicht vergessen! Es wird für Frühstück und Mittagessen gesorgt. Der Unkostenbeitrag wird rechtzeitig bekanntgegeben.

Selbstverständlich darf auf der Rennstrecke trainiert werden, aber nicht nur, schließlich soll auch gemeinsam etwas unternommen werden. Jeden Abend (oder Morgen) gibt es eine „Lagebesprechung“, wo in groben Zügen der anstehende Tagesablauf besprochen wird, also dürfen auch „eigene Ideen“ eingepackt werden.

Übrigens sind sanitäre Einrichtungen vorhanden. Die Kirchheimer haben ein schönes Clubheim. Also kein „Donnerbalken“.

Eltern, die gerne mitmachen wollen, sind uns natürlich herzlich willkommen.

Anmeldeschluß ist der 17. 7. 83!

Anmeldungen bitte an:
Raimund Bauer, Schillerstraße 19,
6840 Lampertheim 5.

Notizen

Von der DMC-Vorstandssitzung, die am 23. 5. stattfand, einige Informationen in Kurzform:

Es wurde eine neue Klasse ins Reglement aufgenommen, und zwar 1:10 Elektro Off-Road. Auszüge aus dem Reglement: max. 6 Zellen, 1,2 Ah, 7,2 V, nur 1 Antriebsmotor zulässig; Breite max. 240 mm; Länge max. 500 mm; Rammer darf max. 240 mm breit sein; Flügelgröße max. 172 x 51 mm; Formel- und Sport-Karosserien sind nicht zulässig; Fahrerfigur bei offenen Fahrzeugen Vorschrift; Gleisketten sind nicht erlaubt.

Ab sofort ist bei 1/8-Verbrenner-Off-Road-Fahrzeugen ein Ketten-schutz erforderlich.

Bei den 1/8-Glattbahn-Verbrennern soll eine sogenannte „Starre Klasse“ eingeführt werden, in der auch die Benutzung einer Pendel-vorderachse nicht erlaubt werden soll. Der Austragungsmodus soll nach dem Hearth of America-System erfolgen.

Anzahl der deutschen Teilnehmer für die Elektro-EM in Italien: mind. 11 Fahrer und für die Off-Road-EM in der Schweiz: mind. 14 Fahrer.

1. Internationales Jugendfreundschaftsrennen am 1. und 2. Oktober in Brugg/Schweiz. Ausrichter ist der Schweizer Verband. Teilnehmer aus der Schweiz (eigentlich klar), Österreich, Holland, Italien und Deutschland haben ihr Erscheinen bereits zugesagt. Uns stehen mindestens 15 Plätze zur Verfügung. Wahrscheinlich ist, daß noch ein paar Plätze dazu kommen.

Nach zweijährigen Bemühungen unseres Jugendreferenten Raimund Bauer ist es ihm endlich gelungen, für ein internationales Jugendrennen einen Veranstalter zu finden. Von der EFRA wurde es übrigens abgelehnt, ein solches Rennen auszuschreiben. Vielleicht ist man dort der Meinung, daß man speziell für Jugendliche nichts zu unternehmen braucht.

Nun ja, jetzt gibt es den ersten Versuch der „inoffiziellen Jugend-Europameisterschaft“. Durch zahlreiche Teilnahme können nun die Jugendlichen zeigen, daß auch eine „offizielle Jugend-Europameisterschaft“ ihre Berechtigung hat. Möge die EFRA die Anregung aufgreifen und im nächsten Jahr eine „echte“ Meisterschaft ausschreiben.

Internationale Renntermine

DU-Walsum (D)

Am 25./26. 6. findet in DU-Walsum zum 3. Mal der „Internationale Robbe-Pokal“ in den Klassen Formel und Sport statt. Wie schon in den Vorjahren, so darf auch in diesem Jahr wieder mit großer internationaler Beteiligung gerechnet werden.

Carnoux (F)

Am 4.–10. 7. findet in Carnoux die Weltmeisterschaft in der Klasse Sport statt. Carnoux liegt in Südfrankreich, zwischen Marseille und Toulon, ungefähr 5 km südl. von Aubagne.

Wiesbaden (D)

Am 16./17. 7. findet in Wiesbaden das schon traditionelle Weltmeisterschafts-Revance-Rennen statt, zu dem fast alle Teilnehmer der Sport-WM erwartet werden. Für die Zuschauer wird ein Festzelt aufgebaut. Sponsor des Rennens ist McDonald's.

rc-car racing wird voraussichtlich bei allen 3 Rennen live dabei sein und versuchen, Zuschauer und Teilnehmer mit Zusatzinformationen zu versorgen. Dies gilt vor allem für die WM in Frankreich.

An alle Teamleiter!

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

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

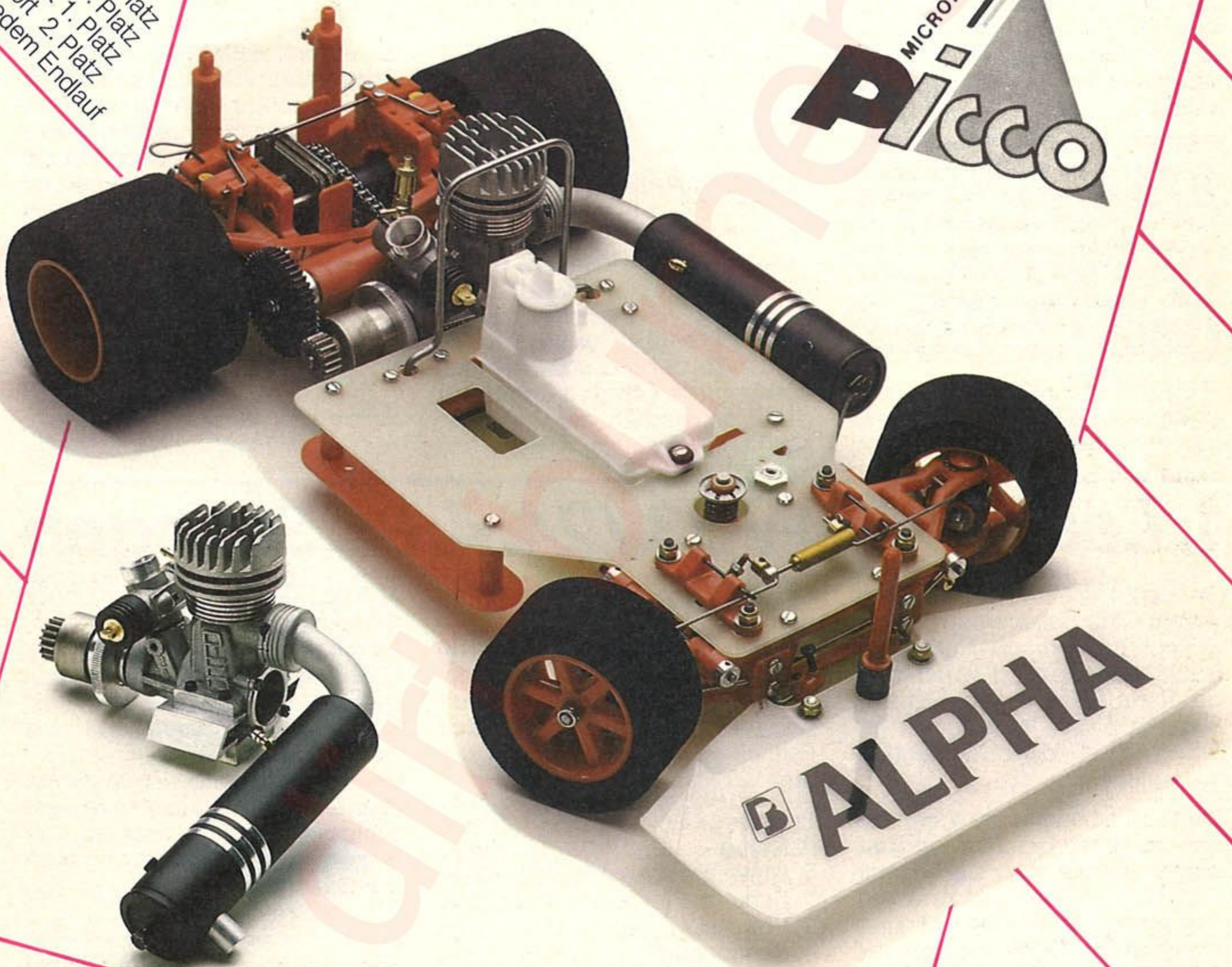
rc-car racing
Taubenstraße 65 · 4130 Moers 1

LIEFERUNG NUR ÜBER DEN FACHHANDEL



ALPHA

TOURENWAGEN-EUROPAMEISTER 1983
Steve White auf PB Alpha/Picco



- 1. A-Lauf Türkheim
H. Raith in Kl. Formel Vorlaufbestzeit 4. Platz
H. Raith in Kl. Formel 5. Platz
F. Gröschl Kl. Formel 5. Platz
1. Platz ebenfalls PB Alpha
- 2. A-Lauf Walsum
H. Raith Kl. Formel 1. Platz
F. Gröschl Kl. Formel 4. Platz
F. Gröschl Kl. Sport 1. Platz
H. Raith Kl. Sport 2. Platz
5 Alphas in jedem Endlauf

MEYER



MODELLBAU

**MEMO-MEYER AG, Münchner Str. 30
8046 Garching b. München**

**MEMO-MEYER AG, Mühleweg 23
CH-2554 Meinisberg**

Farbiger Hauptkatalog bei Ihrem Fachhändler oder gegen DM 5,- in Briefmarken bei uns.

Westfalahallen-Pokal Dortmund

Zum schon traditionellen Rennen um den großen Westfalahallenpokal traf sich am 16./17. April wieder fast alles, was in N/W etwas mit RC-Cars zu tun hat. 120 Starter bei etlichen Absagen sprechen eine deutliche Sprache über die Beliebtheit dieses Rennens.

Sowohl Spitzenfahrer wie auch talentierte Nachwuchsleute starteten am Samstag mit der Klasse Formel. Nach den Vorläufen zeigte es sich, wen es im Moment in Deutschland zu schlagen gilt. Klaus Höschen vom Serpent-Team fuhr in Superform und erreichte 27 Runden. Das waren glatte 2 Runden mehr als sein Teamkollege M. Mielke. Dritter und ebenfalls sehr schnell, Thomä mit seinem Quattro. Vierter und einziger SG Fahrer, der annähernd Normalform erreichte, war Frank Ponzelar.

Nach spannenden Zwischenläufen kamen noch Keßler (Graupner), Soboll (Serpent), Kulina (Serpent)

und Schmidt (Serpent) in den Endlauf. Bis auf zwei Fahrzeuge also nur Serpents im Endlauf. In diesem fielen Ponzelar und Höschen schon nach kurzer Zeit aus, womit der Weg für M. Mielke frei war, der auch souverän mit 10 Runden Vorsprung vor den ausgezeichneten B-Fahrern Soboll und Kulina gewann. Weitere Reihenfolge: Thomä, Keßler, Schmidt, Höschen, Ponzelar.

Am Sonntag dann genau das gleiche Bild wie Samstags nach den Vorläufen, sogar die Reihenfolge war gleich. Klaus Höschen war wieder 2 Runden schneller als Mielke, diesmal mit phantastischen 28 Runden.

Aus dem 1. Zwischenlauf, in dem die ersten 4 Fahrer in einer Runde lagen, kamen Keßler und Hoffmann weiter. Zwischenlauf 2 brachte die beiden Siegener Holl und Schein in den Endlauf.

Im Endlauf dann stürmten die drei Serpent-Fahrer Höschen, Mielke und Thomä sofort in Front und hatten auch schnell einen leichten Vorsprung. Thomä lag zeitweise sogar vor Mielke, der sehr vorsichtig und überlegt fuhr. Ganz im Gegensatz zu Klaus Höschen, der wie schon am Samstag zu viel riskierte und

sich nach 15 Minuten mit einem doppelten Salto verabschiedete. Vielleicht wäre hier etwas weniger mehr gewesen, nicht wahr Klaus?

Der sehr gut fahrende Thomä bekam ebenfalls noch Probleme und mußte Kessler und Hoffmann ziehen lassen. Mielke gewann mit 9 Runden Vorsprung vor Kessler, Hoffmann, Thomä, Schein, Ponzelar – der ebenfalls viele Probleme mit seinem Fahrzeug hatte und sonst sicherlich schneller gewesen wäre –, Höschen und Holl. Wie schon im letzten Jahr hieß der Gewinner des Wanderpokals M. Mielke.

Erstaunlich, daß diesmal etliche B-Fahrer deutlich schneller waren als eine ganze Anzahl A-Fahrer. Diese Leistungsdichte ist sehr erfreulich. Erwähnung verdient ebenfalls die einzige weibliche Teilnehmerin, Chr. Aubry, die beide Male einen ausgezeichneten 10. Platz belegte und etliche bekannte Namen hinter sich ließ.

Sicherlich wird man viele Beteiligte auch im nächsten Jahr zu dieser tollen Veranstaltung begrüßen können.

Edgar Mielke

1. Lauf C1 N/W 23./24. 4. 83 Solingen

Am 23./24. 4. 83 veranstaltete der Minicar Club Solingen den ersten C1-Lauf der Gruppe Nord/West. Gefahren wurde auf dem Parkplatz der Firma Rasspe. Am Samstag wurde die Klasse Tourenwagen gefahren, für die lediglich 31 Nennungen vorlagen.

Um 11 Uhr begann die Veranstaltung. Aufgrund der wenigen Nennungen einigte man sich darauf, erst mal 2 Trainingsläufe zu fahren. In den darauf folgenden 5 Minuten Vorläufen fuhr Wolfgang Schulze vom MRT Düsseldorf den schnellsten Vorlauf mit 25 Runden/4,91 sek., gefolgt von Arbeiter, 25/11,02, Paul 24/7,65, und Scharpenack, 24/5,64. Diese vier qualifizierten sich direkt für den Endlauf. Aus den Zwischenläufen kamen noch Wagner, Steegmanns, Pahlke und Huwe dazu.

Der Endlauf ging über eine halbe Stunde und war ohne große Höhepunkte. Bernd Huwe vom MC Düsseldorf fuhr einen sicheren Sieg nach Hause und hatte am Ende 8 Runden Vorsprung vor dem Zwei-

ten, Wolfgang Schulze. Durch einen Fehler an der Zeitmeßanlage konnten für Steegmanns keine Runden gezählt werden. Er verzichtete aber auf einen Protest und wurde somit leider nur Achter. Solch Fairneß sieht man leider allzu selten.

Endstand TW		
Pl.Name	Rd.	Sec.
1. Huwe, Bernd	122	10,99
2. Schulze, Wolfgang	114	8,35
3. Wagner, Günter	113	2,46
4. Schapernack, Wolfgang	108	3,15
5. Arbeiter, Albert	87	–
6. Pahlke, Bernd	49	6,76
7. Paul, Detlef	5	–
8. Steegmanns, Charles	–	–

Am Sonntag wurden dann um 10 Uhr die 3-Minuten-Vorläufe der Klasse Formel gestartet. Am Start waren 60 Teilnehmer. Die „Pole-Position“ bei den Vorläufen fuhr Albert Arbeiter mit 15 Rd./0,72 sek. Direkt für den Endlauf qualifizierten sich noch: Bernd Pahlke 15/6,98, Dirk Knüfermann 15/8,99 und Kurt Gierse 14/5,99.

Aus den Zwischenläufen, in denen manchmal mehr Fahrzeuge an der Boxengasse standen als auf der Bahn waren, fuhren sich noch in den Endlauf: Willi Bretz, Wolfgang Schulze, Günter Wagner und Hans Peter Holl.

Der darauf folgende Endlauf ging über eine halbe Stunde. Alle Endlaufteilnehmer fuhren sogenannte „Hackbretter“. Vom Start weg zeigte Albert Arbeiter dem Rest des Feldes das Heck seines Fahrzeugs und fuhr einen sicheren Start-Ziel-Sieg nach Hause. Halbwegs folgen konnte als einziger Wolfgang Schulze. Er fiel aber dennoch 5 Minuten vor Schluß des Rennens wegen eines gebrochenen Lenkhebels auf den dritten Platz zurück.

Endstand Formel		
Pl.Name	Rd.	Sec.
1. Albert Arbeiter	129	2,05
2. Bernd Pahlke	122	1,75
3. Wolfgang Schulze	119	6,42
4. Hans Peter Holl	110	4,14
5. Dirk Knüfermann	109	2,05
6. Willi Bretz	104	6,47
7. Kurt Gierse	102	–
8. Günter Wagner	75	–

Nachmittags wurden dann die Läufe der Klasse Sport gefahren. Die Bahn hatte nun optimalen Griff, und auf dem rauhen Asphalt kamen einige Fahrer mit einem Satz Reifen auf eine Fahrzeit von nur 15 min. Bald wurde auch die bis dahin schnellste Vorlaufzeit von 15/0,72 übertroffen.

Den direkten Sprung in den Endlauf schafften folgende Fahrer: Kurt Gierse mit 16/0,03, Bernd Pahlke 16/0,75, Gerhard Schug 16/10, und an diesem Wochenende schon fast selbstverständlich, Albert Arbeiter mit 16/10,85.

Nach zwei dramatischen Zwischenläufen fuhren sich Willi Bretz, Helmut Stenhorst, Dirk Knüfermann und Dietmar Schwieger noch in den auf 20 min. angesetzten Endlauf, der wohl der Höhepunkt des Rennwochenendes wurde.

Auch in diesem Endlauf wieder nur starre Autos. Obwohl ca. 30% der Fahrer auf gefederten Autos fuhr, konnte sich keiner mit einem solchen Auto für den Endlauf der Klassen Formel und Sport qualifizieren. Vielleicht ein Zeichen dafür, daß einige Fahrer mit diesen Autos überfordert sind? Die Saison 83 wird es zeigen.

Aber nun zum Endlauf der Klasse Sport. Vom Start weg setzte sich Dirk Knüfermann in Führung, gefolgt von Albert Arbeiter und Dietmar Schwieger. Nach 10 min. konnte Albert Arbeiter, der stellenweise 2 Runden Rückstand hatte, zu dem bis dahin führenden Knüfermann aufschließen und ging nach 5minütigem direkten Zweikampf sogar in Führung. Der Rest des Feldes war bis dahin schon weit zurückgefallen. Nach einem Fahrfehler von Arbeiter ließ Knüfermann sich die Chance nicht ent-

gehen und übernahm wieder die Führung, die er bis zum Ende nicht mehr abgab.

Endstand	Pl.Name	Rd.	Sec.
1.	Dirk Knüfermann	91	4,68
2.	Albert Arbeiter	90	4,68
3.	Dietmar Schwieger	87	2,50
4.	Bernd Pahlke	78	4,45
5.	Helmut Stenhorst	76	0,65
6.	Kurt Gierse	75	-
7.	Gerhard Schug	72	-
8.	Willi Bretz	24	-

Beim Solinger Minicar Club konnte man wohl von einem gelungenen Wochenende sprechen. Von der Organisation her lief wie auch in den zwei vorausgegangenen Jahren alles wie am Schnürchen, und von 1200! Zuschauern, die an diesem Wochenende die Rennstrecke säumten, können die meisten Veranstalter nur träumen.

Klaus Peter Bielen

1. C2-Lauf N/W 30. 4./1. 5. 83 Essen

Besonders aufgefallen sind: Schlechtes Wetter (besonders Sonntag); gute Organisation; große Teilnehmerzahl (51 Fahrer TW, 91 Sport, 91 Formel); daß die meisten Fahrer wasserscheu sind; daß Heinz Winter vom AMRT Essen in allen drei Endläufen vertreten war; daß alle einzelradgefederten Fahrzeuge vertreten waren (Delta, Asso, Mantua, Columbia, PB, Serpent); die mangelnde Einsatzbereitschaft der Helfer (es gab Vorläufe, bei denen nur ein oder zwei Fahrer auf ihrem Helferposten standen, was demnächst von der Rennleitung mit saftigen Zeitstrafen belegt werden sollte); daß in der Klasse Tourenwagen nur ein VW-Käfer mitgefahren ist.

K.-D. N.

ERGEBNISLISTE

Klasse: TW

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Winter, Heinz	12	12,0					113	6,0
2	Pahlers, Guido	11	8,2			49	7,2	105	10,7
3	Geyer, Igl. Frank	11	14,5	55	11,9			102	0,8
4	Schmidt, Ralf	13	15,1					84	0,5
5	Schmitz, Achim	12	6,5					76	-
6	Lesnakowski, Dieter	11	0,7	53	13,9			75	-
7	Cansten	11	2,6			54	9,0	46	-
8	Krings, Friedhelm	12	14,0					44	-
9	Bell, Werner	11	14,1			49	10,0		
10	Möbes, Heinz Peter	11	9,5	48	6,7				
11	Parport, Dieter	11	14,8			47	6,5		
12	Kalterberg	11	3,4	47	14,9				
13	Mimitz, Peter	11	9,9			46	12,7		
14	Herrmann, Rainer	11	11,3	43	17,1				
15	Forgle, Heinz	11	19,4			41	13,7		
16	Treptow, Dirk	11	13,6	36	2,2				
17	Schimanski, Peter	11	12,9			35	-		
18	Reiche, Thomas	11	0,7			30	5,2		
19	Czarny, Gerd	11	0,1	27					
20	Nowack, Klaus-O.	11	14,9	8	-				

ERGEBNISLISTE

Klasse: Sport

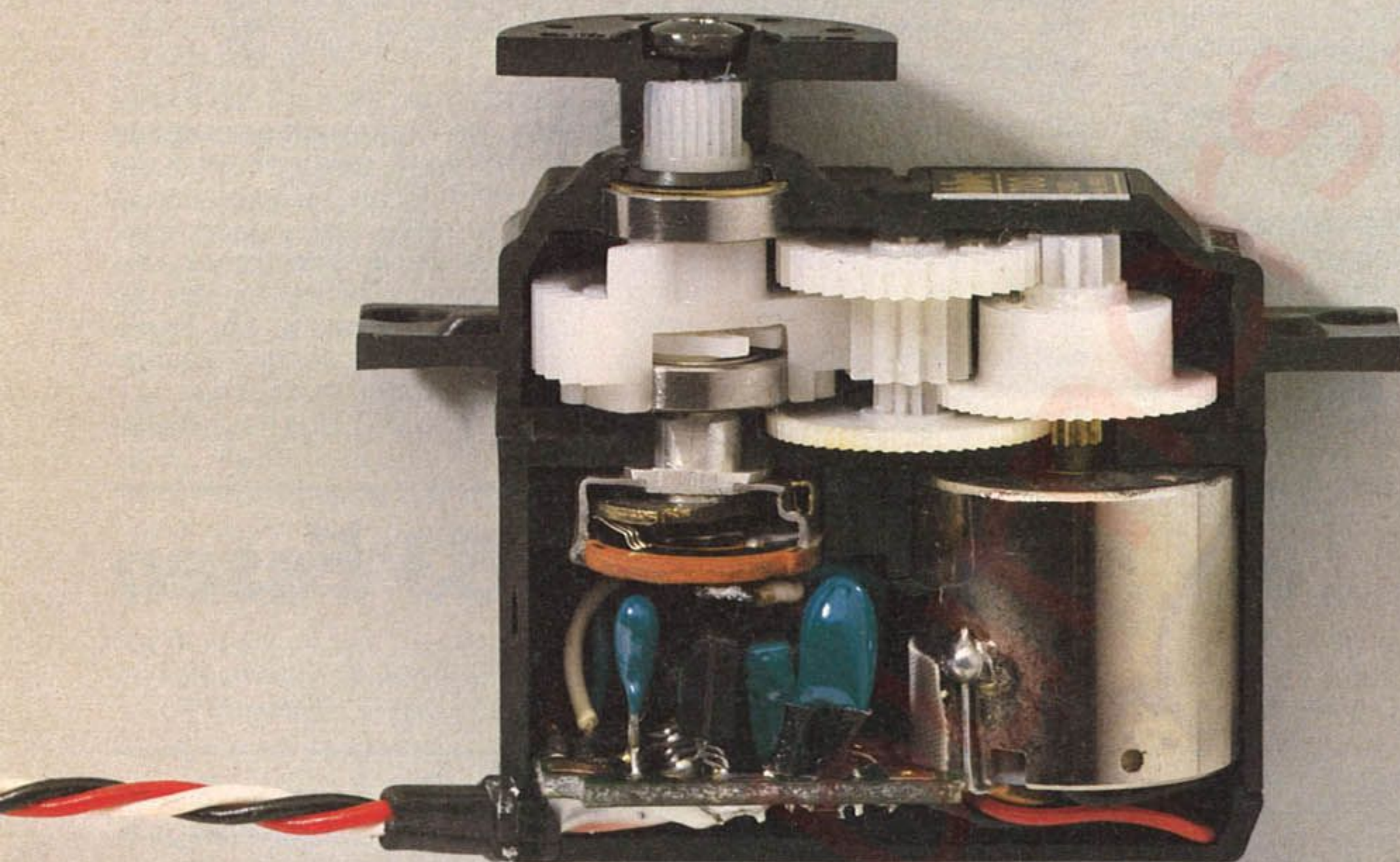
Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Dohmen, W.	9	16,1					59	8,5
2	Winter, H.	7	13,3	25	4,5			56	2,5
3	Schamann, H.	8	3,5					56	18,6
4	Krejcirik, L.	8	14,5			26	15,2	54	0,5
5	Henrix, W.	7	20,4			26	4,6	52	8,9
6	Nowack, K.-D.	9	13,3					47	20,7
7	Teichmann, J.	8	3,7					45	24,1
8	Große, H.	7	1,6	23	3,5			41	15,3
9	Mobers, H.	7	17,6			25	15,6		
10	Mangold, T.	8	19,6			24	12,1		
11	Rerche, A.	7	16,4	23	14,6				
12	Faber, D.	7	19,6	22	20,5				
13	Moll, F.	8	17,6	21	12,2				
14	Klimscha, R.	7	-			17	-		
15	Schmitz, H.	7	11,1			2	-		
16	Lesnakowski, D.	8	8,5	1	-				
17	Schmits, A.	8	15,7						
18	Aravantinos	8	15,8						
19	Linder, H.	8	25,3						
20	Brake v. d., G.	7	14,7						

ERGEBNISLISTE

Klasse: Formel

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Schmitz, Achim	11	8,9	38	07			73	1,1
2	Winter, Heinz	11	17,0			36	1,5	73	10,0
3	Mimitz, Peter	10	2,4			36	28,8	70	11,3
4	Schmidt, Ralf	10	1,3	35	10,2			70	14,2
5	Klingenburg, Dietmar	11	7,0					69	2,5
6	Heimann, Reiner	11	3,7					67	12,2
7	Schamann, Hans	11	13,5					67	13,5
8	Geyer, Frank	11	8,1					63	8,5
9	Cansten	11	9,2			35	4,8		
10	Czarny, Gerd	11	16,3			35	19,4		
11	Weber, Manfred	11	14,1			33	9,5		
12	Sommer, Walter	11	10,2	33	15,7				
13	Schäfer, Bernd	11	18,6	31	2,9				
14	Frey, Peter	11	16,3	31	6,7				
15	Forgle, Heinz	10	-			30	-		
16	Möbes, H. P.	11	15,9	30	1,7				
17	Pupke, Arno	10	4,0			27	2,8		
18	Michalat, Volker	10	1,0			21	3,5		
19	Klimscha, Ralf	10	3,8	12	-				
20	Teichmann, Jack	10	4,4	10	-				

Die neue Servo-Generation – zuverlässig und mit 6 facher Sicherheit...



»Servo RS 700«

- Spezialpoti mit 6 fach-Schleifer
 - Indirect-Drive-System
 - Glockenankermotor
 - doppelt kugellagert
 - neue Computerelektronik
 - wassergeschützt
- 6 neue Typen für alle Anwendungen

 **robbe**

...Ideen für Ihren Modellsport

Postfach 1108
6424 Grebenhain 1

1. Lauf DMA./Türkheim

Am 1. Mai lud der Türkheimer Mini-car Club zum 1. A-Lauf der Saison 1983 ein. Empfangen wurden die Teilnehmer am Samstag morgen vom Türkheimer Mädchen für alles – Eugen Mitterer. Er hißte nämlich bei herrlichem Wetter die bayrische Fahne, und so versprach dieser Tag hervorragende Trainingsbedingungen.

Leider waren ein paar Spitzenfahrer nicht angereist. Sie zogen es vor, bei einem Einladungsrennen in Heemstede mitzufahren. Die angereisten 50 Fahrer versprachen jedoch, für genug Spannung zu sorgen.

Obwohl noch ein starres Auto dabei ist? Ob Franz Gröschl wohl schon sein allradangetriebenes, gefeder-tes Auto fahren würde? Ob Franz Gröschl und Herrmann Raith ihren Umstieg von Graupner auf PB gut verkraftet haben? Alle diese Fragen und noch ein paar mehr machten mich schon recht neugierig.

Um 10.00 Uhr war das freie Training dann in vollem Gange. Das erste was dabei auffiel war, daß kein einziges starres Auto mehr zu sehen war. Ansonsten waren alle zur Zeit zu erwerbenden Federmänner vertreten.

So hatten also auch alle dasselbe Problem: einen starken Motor für die 2,5- bis 3-kg-Autos brauchte man. Aber nein, einer nicht. Uwe Schildbach fuhr das wohl leichteste RC-Car an diesem Wochenende. Sein aus Amerika mitgebrachter Delta Eagle wog sage und schreibe fahrfertig mit allem drum und dran ganze 2120 Gramm. Das war nun immerhin mehr als ein halbes Kilo weniger, was Uwe's Motoren da zu bewegen hatten. So wurden an diesem Wochenende wohl ein paar Motoren mehr probiert als es sonst bei Meisterschaftsläufen üblich war.

Irgendwann am Samstag Nachmittag war dann auch jeder so weit, daß er mit seinen Motoren mehr oder weniger zufrieden war. Trotzdem gab es auch bei diesem Rennen wieder eine handvoll Fahrer, die ganz besonders erlesene Exemplare vorzuweisen hatten. Besonders muß man wohl den neuen OPS-Motor erwähnen. Seit Sabatini wieder etwas mit OPS zu tun hat, geht's mit diesem Motor steil bergauf. Zu hoffen bleibt nur, daß Verarbeitung und Leistung nicht zu sehr darunter leiden werden, wenn

in Zukunft viel höhere Stückzahlen produziert werden.

So ging der Trainings-Samstag nach viel Schrauberei seinem Ende zu, und am Abend traf man sich zum gemütlichen Beisammensein im Fäßle. Hier wurde nebenbei bekannt, daß die Türkheimer Strecke im nächsten Jahr um 50 m verlängert werden soll. So wird diese Bahn ca. 300 m Länge haben, darunter auch eine gut 80 m lange Gerade.

Laut Wetterbericht sollte das Wetter am Sonntag schlecht werden. Zu unserer Freude war es jedoch trocken, wenn auch nicht so warm wie tags zuvor.

Dann ging es also los und bald zeigte sich, was Samstag schon zu sehen war. In diesem Jahr ist bis jetzt kein Aufsteiger dabei, der einen solchen Durchmarsch wie Mielke oder Raith schaffen könnte. Dafür ist die Leistungsdichte der eingesessenen Fahrer in diesem Jahr noch dichter geworden.

Es dauerte nicht lange, bis die ersten besseren Zeiten als im Vorjahr gefahren wurden. Norbert Brucks fuhr hervorragende 18/0,9 und war somit einer der Direktplazierten für den Endlauf. Es sollte jedoch noch besser kommen. Franz Gröschl fuhr die ersten 19 Runden. Herrmann Raith und Jürgen Bähr legten ihre 19 Runden nach und somit standen die ersten vier für den Endlauf plazierte fest.

Den 20. trennten ganze 8 Sek. vom 4. Fahrer wie Sterr, Knebel, Reintjes und auf eigener Strecke sogar Mayrhofer mußten erst durch die beiden Hoffnungsläufe, um sich für den Endlauf noch qualifizieren zu können. Andererseits blieben Fahrer wie Knettenbrech und auch hier wieder ein Türkheimer, nämlich Peter Graf, in den Zwischenläufen auf der Strecke.

Gegen Mittag konnte nun der Endlauf Formel gestartet werden. Doch kaum gestartet, fielen auch schon, wie vorausgesagt, die ersten Regentropfen vom Himmel, und wie es in Türkheim jedes Jahr so üblich ist, hört es dann auch so schnell nicht wieder auf.

Norbert Brucks kam während dieses Finales dann am besten mit dem Regen zurecht und setzte sich vor Christian Sterr an die Spitze. Der

nun stärker werdende Regen machte den Endlauf nun fast uninteressant. Die meisten Endlaufteilnehmer bekamen jetzt immer mehr Schwierigkeiten.

Davon profitierten Brucks und Sterr, die ihren Vorsprung auf 2 Runden ausbauen konnten. Auf heimischer Bahn gelang es Norbert Mayrhofer dann schließlich, Platz 3 zu belegen. Ihm folgten auf den weiteren Plätzen die nicht mit dem Regen liebäugelnden Raith und Gröschl sowie Bähr, Knebel und als letzter Reintjes.

Auf zum Regenrennen in der Klasse Sport, hieß es nun. Daß es immer ein paar Spezialisten für den Regen gibt ist ja klar, und so freute sich Köstler auch schon. Hier war seine Chance und seine Bestzeit 8/20,0, die er mit seinen phantastischen Regenreifen fuhr, konnte auch von niemandem erreicht werden.

Weitere zwei Fahrer schafften ebenfalls die 8 Runden, jedoch eine schlechtere Zeit. Auch hier, wie schon in Formel, der sehr gut fahrende Norbert Brucks und Klaus Gleich. Als vierter gesellte sich Christian Sterr zu den direkt qualifizierten. Durch die Zwischenläufe schwommen am besten Mayrhofer und Baumgartner sowie Keller und Essl.

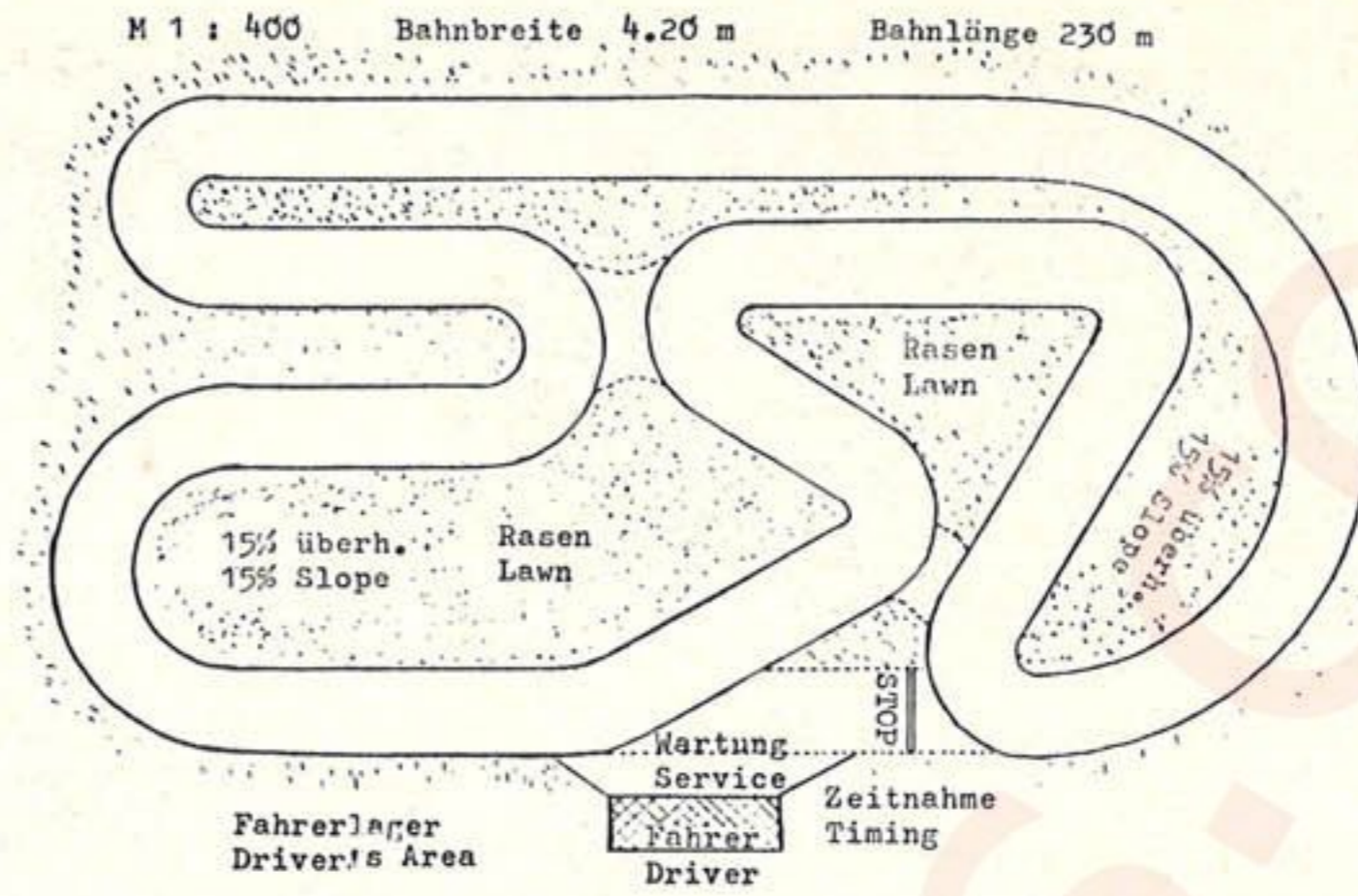
Mit geliehenen Regenreifen trat nun Mayrhofer gegen die Superreifen von Köstler an. Keller und Brucks wollten jedoch auch nicht unterschätzt sein und so gab es für diese miesen Bahnverhältnisse einen recht spannenden Endlauf.

Köstler sollte das Reifenduell jedoch gewinnen. Dem Norbert Mayrhofer war das Gefühl, im Regen ein Auto zu haben, mit dem man richtig schnell fahren konnte, vielleicht noch zu neu. Ein zweiter Sieg sollte Norbert Brucks an diesem Tag nicht gegönnt sein. Er mußte sich sogar auf Platz vier verweisen lassen, denn Keller aus Offenbach folgte mit 3 Runden Rückstand dem führenden Köstler und dem zweiten Mayrhofer.

Christian Sterr, der sich als vierter direkt für das Finale qualifiziert hatte, war gar nicht mehr angetreten. Den einzigen Ausfall, der in diesem Endlauf zu beklagen war, hatte Baumgartner bei Runde 9 durch Wasser in der elektrischen Anlage.

Klaus Gleich aus Hof konnte sich noch rundengleich hinter Brucks halten, wogegen Essl mit seinem zu stark untersteuernden Wagen sich mit weiteren 2 Runden Rückstand auf Platz 6 wiederfand.

Abschließend ist vielleicht noch zu bemerken, daß es trotz einiger Behauptungen immer noch kein waserdichtes Servo gibt. Von den zu sehenden Fabrikaten sofften die nicht zusätzlich geschützten Rudermaschinen fast alle ab. J.E.



ERGEBNISLISTE

Rennen: 1. Lauf A zur DM am 1. 5. 1983 in Türkheim

Klasse: Formel

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Brucks	18	0,9					42	9,9
2	Sterr	18	15,7	53	0,0			40	18,8
3	Mayrhofer	18	15,0			53	2,8	39	5,6
4	Raith	19	11,4					38	9,3
5	Gröschl	19	16,1					38	16,9
6	Bähr	19	14,1					38	27,8
7	Knebel	18	4,1	52	4,3			33	27,3
8	Reintjes	18	10,9			52	11,6	32	11,3
9	Staudenraus	18	16,4			51	1,1		
10	Knettenbrech	18	17,7	50	16,3				
11	Naser	18	9,1			49	8,5		
12	Brüll	17	1,8	48	-				
13	Weinmann	18	9,8	47	4,9				
14	Junghans	18	2,7			47	13,1		
15	Häußinger	18	14,6	46	-				
16	Thomä	18	2,0	46	-				
17	Essl	17	2,8			45	0,7		
18	Mertens	17	0,2	39	8,1				
19	Krause	17	12,9			39	14,5		
20	Graf	17	0,7			8	-		
21	Petruch	17	3,7						
22	Zimmer	17	4,5						
23	Schön	17	6,2						
24	Paplewski	17	6,8						
25	Böttcher	17	10,2						
26	Kempenich	17	11,0						
27	Seitz	17	11,7						
28	Kuttner	17	11,9						
29	Ewig	17	13,6						
30	Baumgartner	17	14,5						
31	Köstler	17	14,5						
32	Leiter	17	14,7						
33	Berger	17	15,3						
34	Schwinn	17	15,9						
35	Hepp	17	20,0						
36	Wiebe	16	3,6						
37	Weppler	16	4,3						
38	Pieper	16	9,8						
39	Schildbach	16	16,4						
40	Gleich K.	15	3,7						
41	Brockner	15	5,6						
42	Hornischer	15	5,7						
43	Keller	15	9,6						
44	Dorn	13	4,7						
45	Körner	11	-						
46	Gleich, W.		nicht angetreten						
47	Korf, Uwe		nicht angetreten						

ERGEBNISLISTE

Rennen: 1. Lauf A zur DM am 1. 5. 1983 in Türkheim

Klasse: Sport

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Köstler	8	20,0					50	15,8
2	Mayrhofer	6	3,5			23	9,3	49	11,9
3	Keller	7	20,2	24	14,2			47	7,1
4	Brucks	8	23,1					47	23,1
5	Gleich, K.	8	24,7					47	26,9
6	Essl	7	18,3	23	11,3			45	6,7
7	Baumgartner	7	24,7			22	20,3	9	-
8	Sterr	7	1,2					-	-
9	Leiter	7	22,0	23	22,3				
10	Weppler	7	12,4	21	17,6				
11	Raith	7	4,9			21	19,1		
12	Staudenraus	7	21,3			21	20,9		
13	Graf	7	26,0	20	7,9				
14	Böttcher	7	22,9			19	3,5		
15	Krause	6	7,3	18	-				
16	Pieper	7	12,9			16	20,1		
17	Thomä	7	19,9			15	-		
18	Schildbach	5	9,6			4	-		
19	Schwinn	7	2,4	-	-				
20	Brüll	7	24,3	-	-				
21	Hepp	5	12,5						
22	Brockner	4	3,0						
23	Popewski	4	24,7						
24	Mertens	3	-						
25	Knebel	3	-						
26	Ewig	3	-						
27	Zimmer	-	-						
28	Hornischer	-	-						
29	Seitz	-	-						
30	Knettenbrech	-	-						
31	Korf	-	-						
32	Dorn	-	-						
33	Junghans	-	-						
34	Gleich, W.	-	-						
35	Kuttner	-	-						
36	Berger	-	-						
37	Kempenich	-	-						
38	Häußinger	-	-						
39	Körner	-	-						
40	Petruch	-	-						
41	Wiebe	-	-						
42	Reintjes	-	-						
43	Gröschl	-	-						
44	Schön	-	-						
45	Weinmann	-	-						
46	Naser	-	-						
47	Bähr	-	-						

Viel Spaß mit Ernst



MODELL-IMPORT DEUTSCHLAND

Inh. Jürgen Günther · Am Lindenbaum 20 · 6200 Wiesbaden 37 · Tel. 061 21/42 28 64 + 42 28 60



2 Kugellager
staubdicht
pro
Vorderfelge

4 neue
Stoß-
dämpfer

Diff + Antrieb
10-fach
kugelgelagert

Obere Querlenker
Achsabstand 29 mm
serienmäßig Nr. 43-081
Achsabstand 28 mm
Bestell-Nr. 43-082
Paar-Preis: **13,30 DM**
Nun auch unter
Bestell-Nr. 43-083
28,5er Querlenker
lieferbar.

Serpent

„QUATTRO 83“

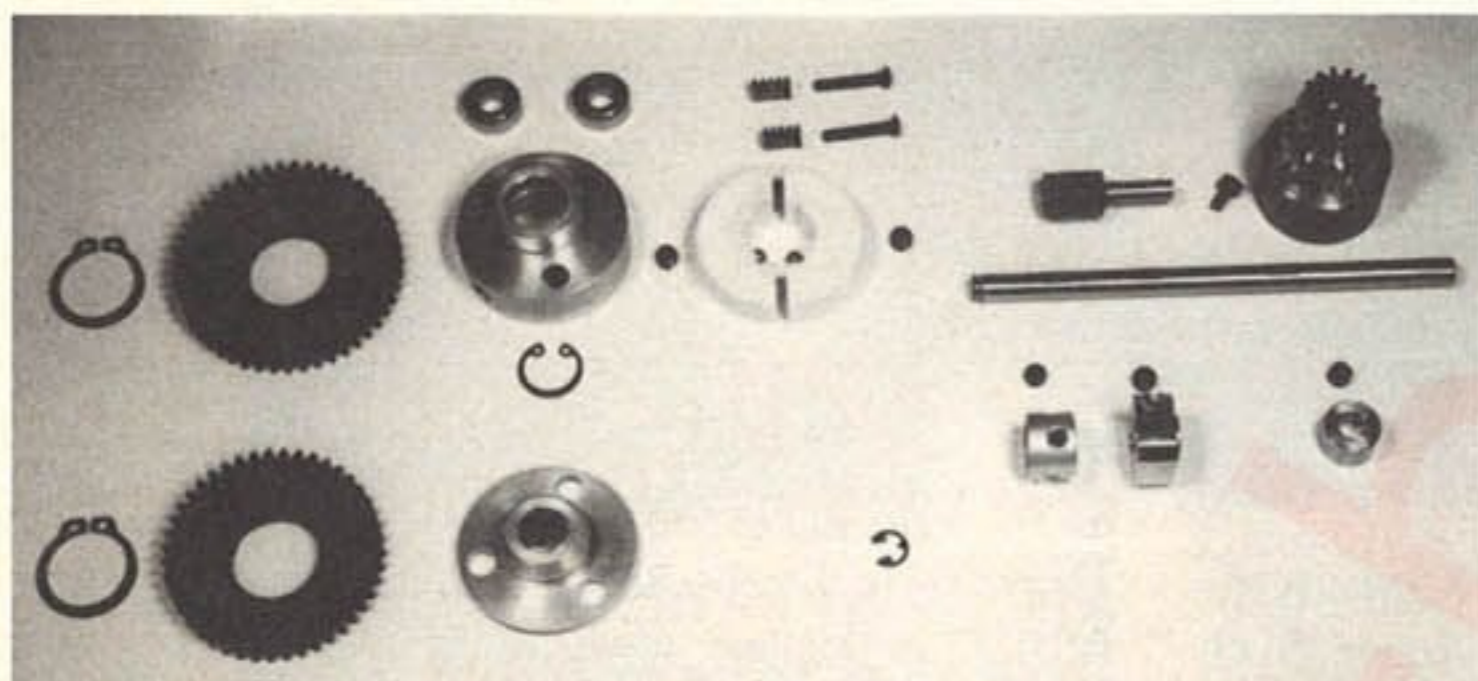


Bild oben zeigt: 2-Gang-Automatik-Getriebe

Bestell-Nr. 46201, Preis: **195,- DM**

2-Gang-Automatik-Getriebe-Glocke auch als 14-17er Glocke, Bestell-Nr. 46249, lieferbar. Im Kit 46201 wahlweise auch mit 15-18er Glocke lieferbar!

Neue Artikel

42075 Messingschrauben für Stoßdämpfer
46255 Stellring Zwischenwelle 2-Gang
43123 Stifte für Stoßdämpfer hinten
46248 Segeringe-Kit für 2-Gang
40007 Kohlefaserstifte, 14 Stück
32034 Alu-Achsschenkelschrauben

NEU! Für Quattro-Fans:

Eine Austarierwaage für genaue Einstellung des Raddrucks (Federn) aller 4 Räder, mit Libelle, mit Bedienungsanleitung, kompl.

Best.-Nr. 40-001, Preis: **78,50 DM**

NEU: Endlich! 28,5er Querlenker, hinten

Best.-Nr. 46-083, Paar-Preis: **13,30 DM**

NEU: Für Leichtgewichts-Fanatiker sind folgende Quattro-Teile in Sondermetall-Werkstoffen erhältlich: Alle 4er Stahlstifte sind aus Kohlefaser erhältlich, fertig abgelängt, 16 Stücke (viel leichter), dazu 2 Sonderschrauben für Vorderfelgen (leichter), dazu 2 Felgenaufnahmen, statt aus Alu sind diese aus Magnesium-Legierung, spezifisches Gewicht = 1,7, Radschrauben aus Alu (leichter), dazu eine Anleitung, wie man Serienteile noch leichter machen kann (Drehbank erforderlich), erzielt Gesamtwicht der Aktion sind 2,4 kg, mit Karosserie und Spoiler. Ein serienmäßiger „Quattro 83“ wiegt mit Karosserie 2,7 kg.

Best.-Nr. für Umrüstpaket 40-006, Preis: **89,- DM**



Bild oben zeigt: Umrüstkkit 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**

Letzter Aufruf! Umrüst-Kits von Quattro 82 auf Quattro 83 nur noch bis Ende Juni 83 lieferbar!



Cipollas NEUER Rennmotor aus Italien heißt „X 2“ tierisches Drehmoment da Langhuber!

Leistung über 1 PS

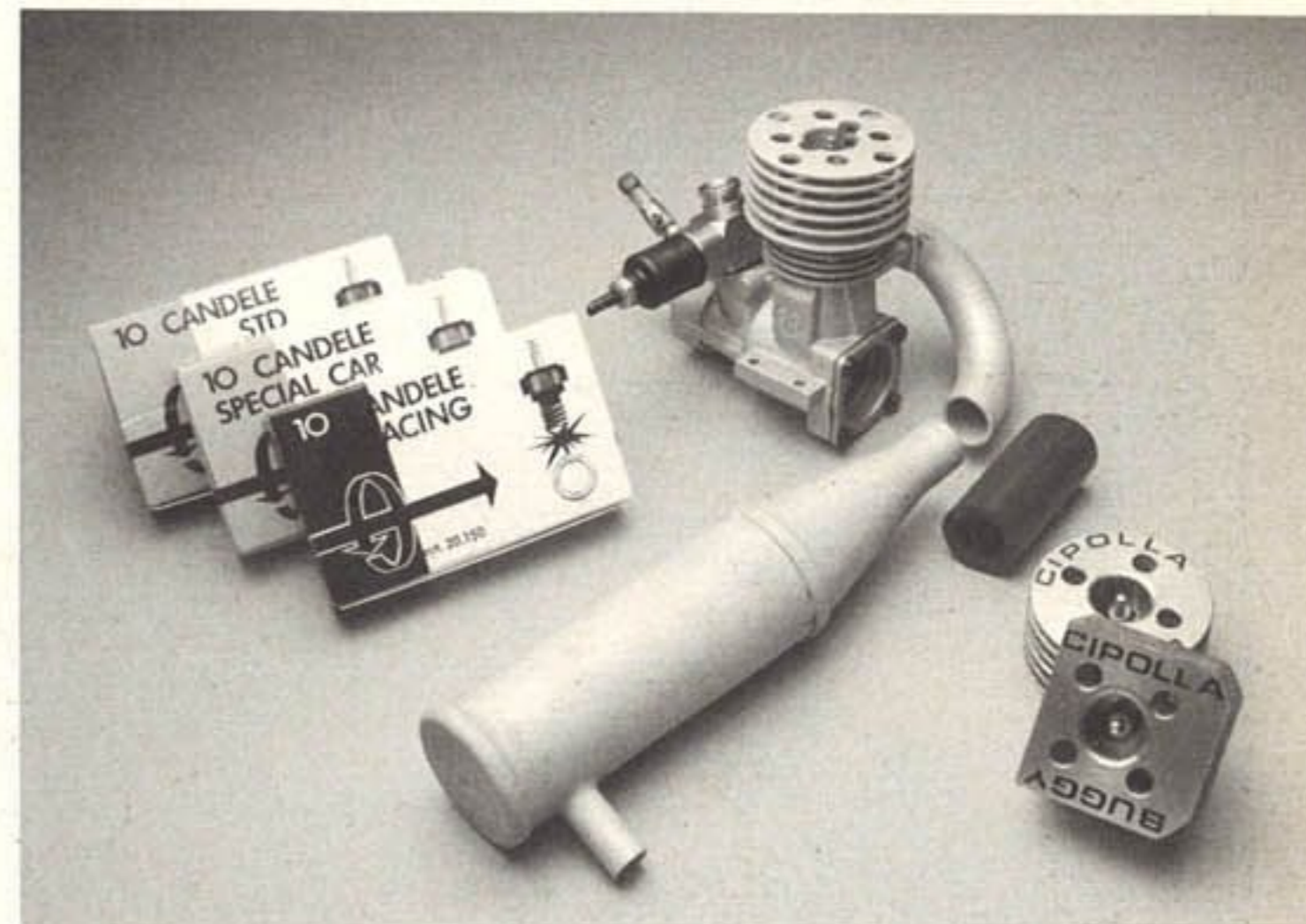
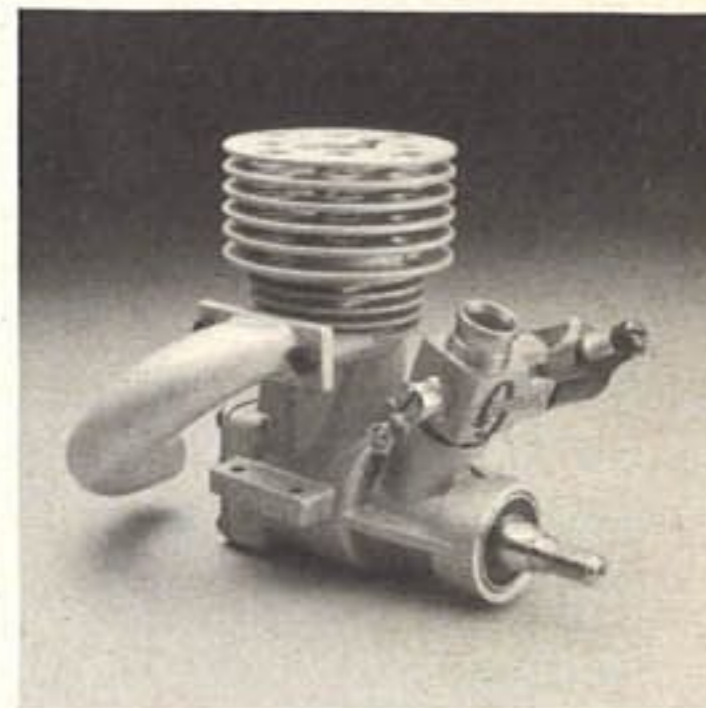
bei ca. 20-22.000 U/min

4x3,5er Motore im Programm vom Buggy-Motor bis zum

Rennmotor „X 2“. Bei uns im Alleinvertrieb, ab Februar '83 lieferbar

Preis ca.: **200,00 DM**

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



Die Kombination:

→ Best.-Nr. 63-001: Serpent „Quattro 83“ mit Stoßdämpfern und
→ Best.-Nr. 11-021: Cipolla Motori „X 2“, 1,4 PS/29000 und tierisches Drehmoment.

Alle Artikel bekommen Sie nur über Ihren Serpent-Fachhändler.

Mistral

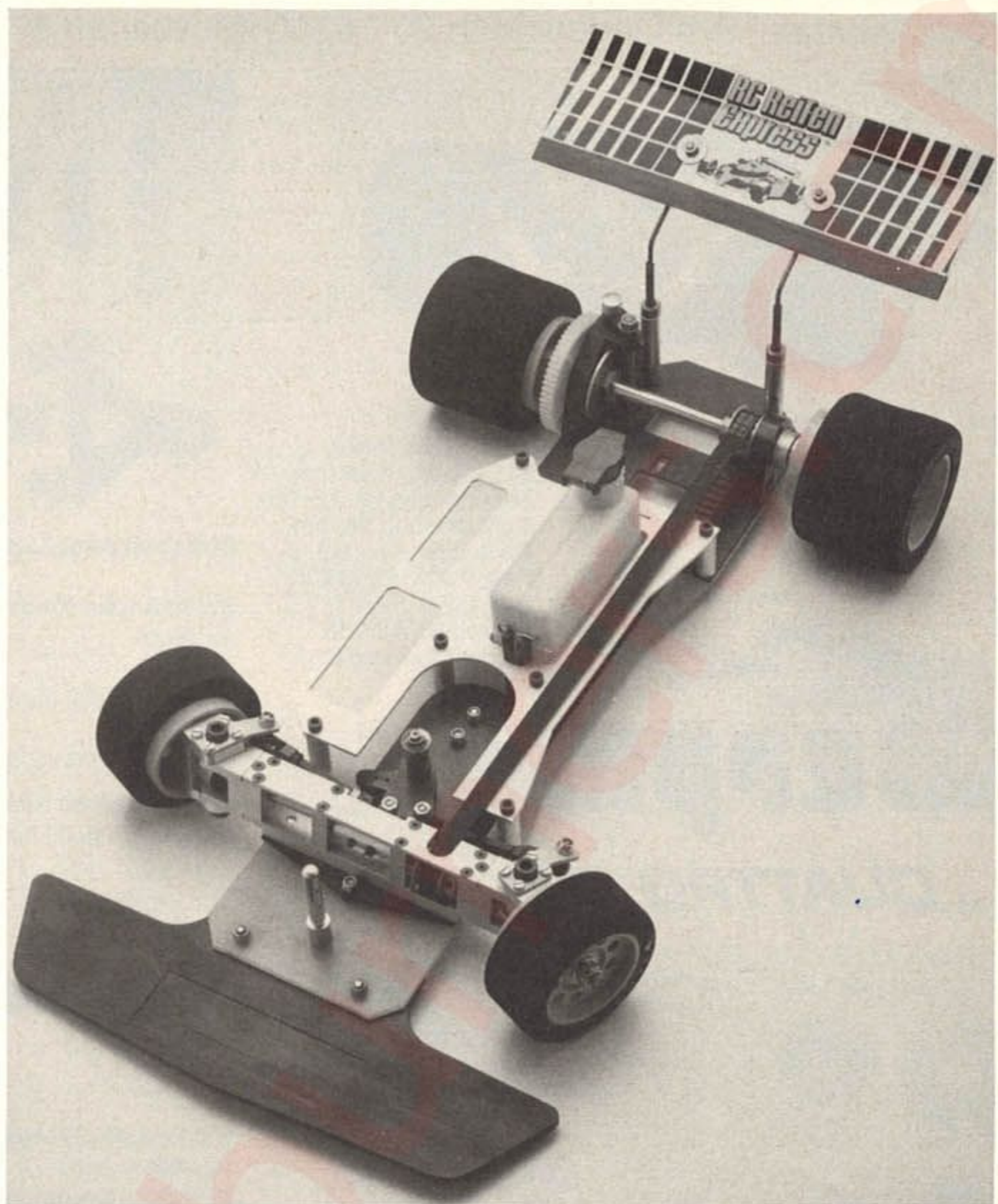
An den Markt gebracht wurde der Mistral in der endgültigen Version im Februar 1983.

Nach den ersten Tests fuhr dann einige Mistral in Holland und Süddeutschland und bewiesen ihre Konkurrenzfähigkeit, insbesondere bei Regenwetter. Seine Haltbarkeit stellte er zuletzt in Utrecht bei einem Langzeitversuch über 79 Stunden unter Beweis.

Aufbau

Der Mistral wird montiert geliefert.

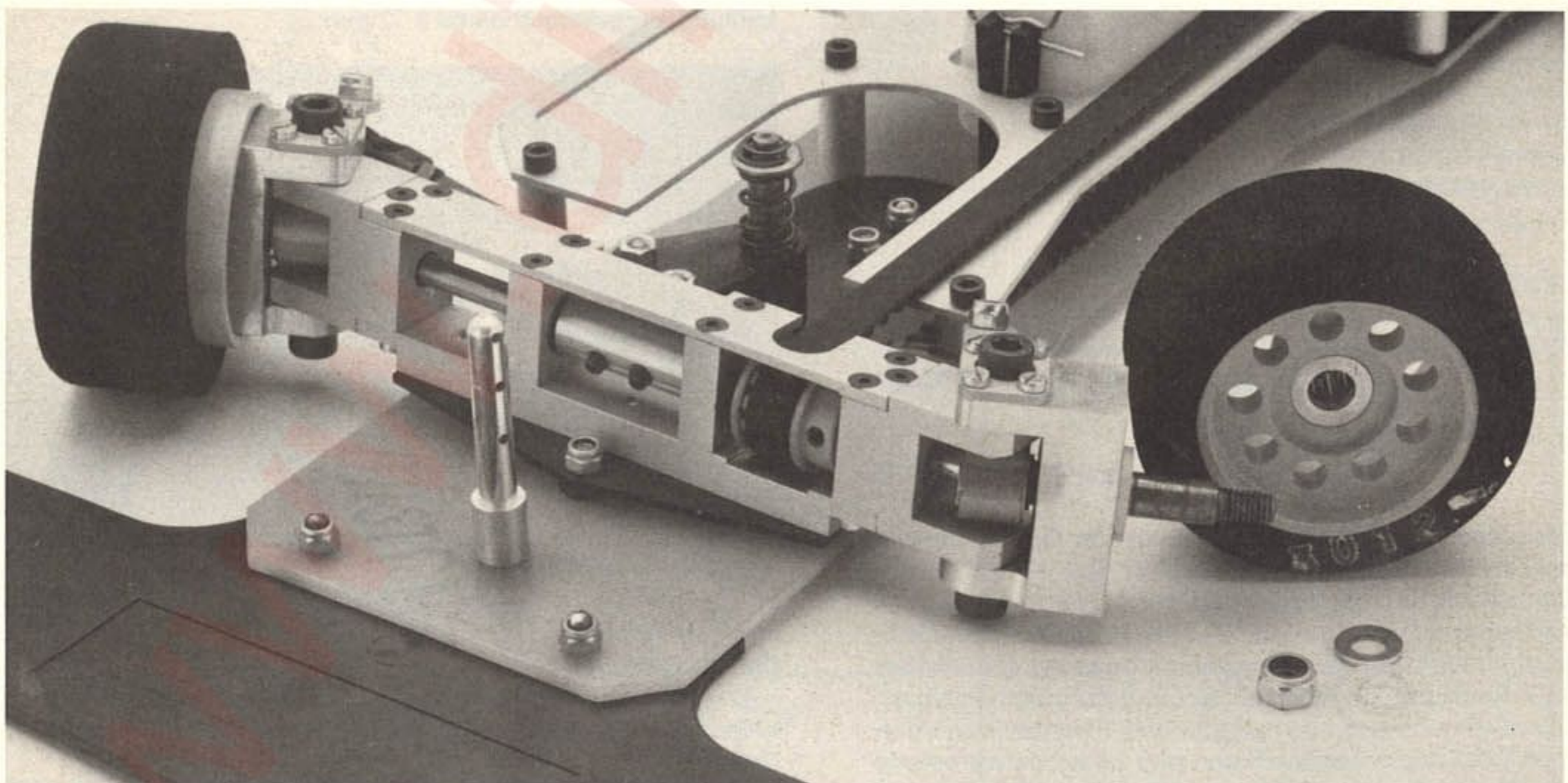
Das durchgehende Epoxychassis wird mit der Radioplatte durch 6 Alubolzen zu einer verwindungssteifen Sandwichkonstruktion zusammengesetzt. Die aus Alumi-

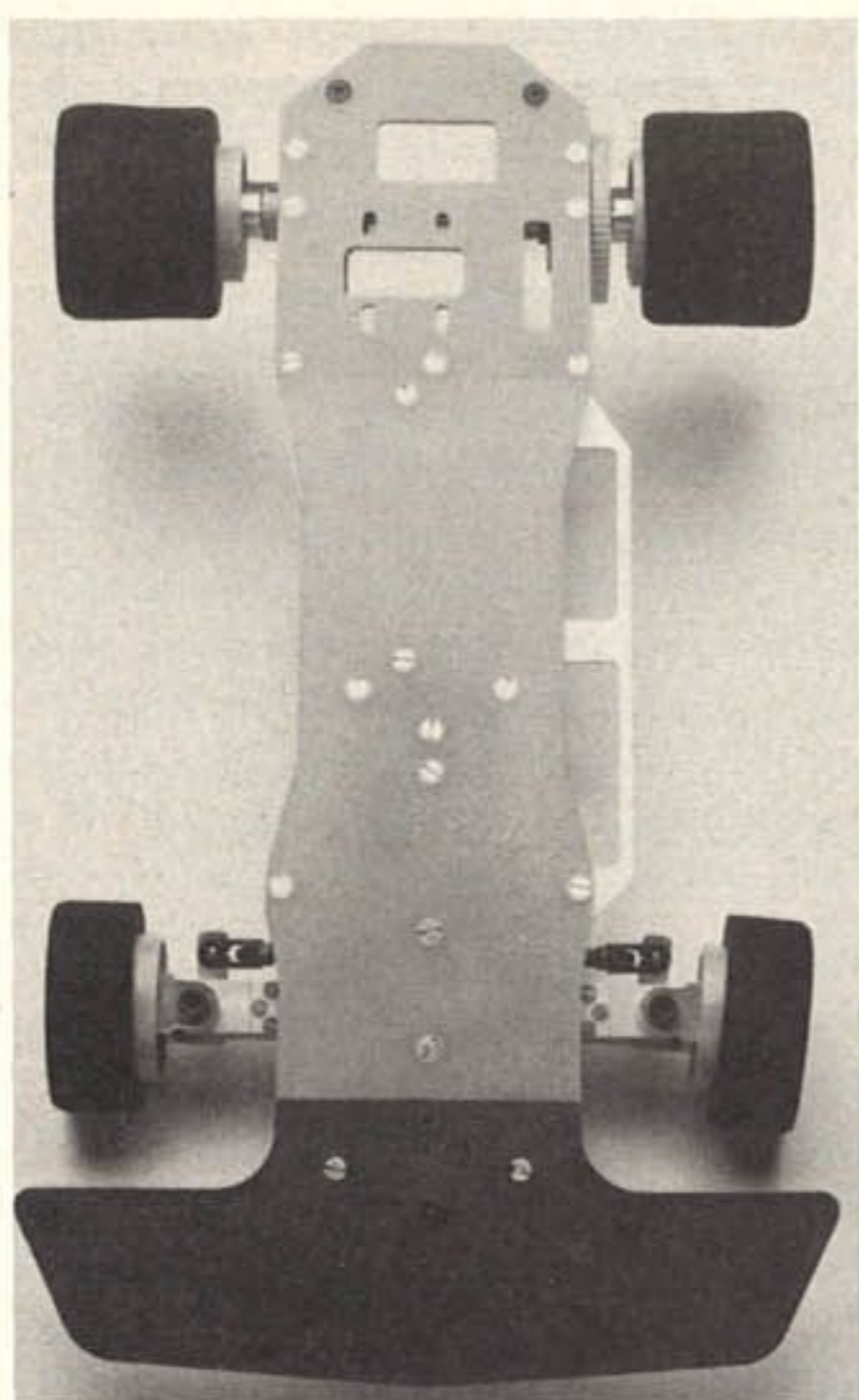


umfrästeilen gefertigte Vorderachse ist als Pendelplatte ausgeführt. Als Differential wirken Freilauflager in den Vorderrädern. Die gehärtete Antriebswelle ist zur besseren Wartung zweigeteilt.

Die Lagerböcke für die Hinterachse

sind aus schwarzem Kunststoff gefertigt und kugelgelagert; die Scheibenbremse ist im rechten Lagerbock untergebracht. Die Bremscheibe läuft auf einem Sechskant-Mitnehmer, der gleichzeitig auch die Gewindeaufnahme des Zahnradbesitzes besitzt.





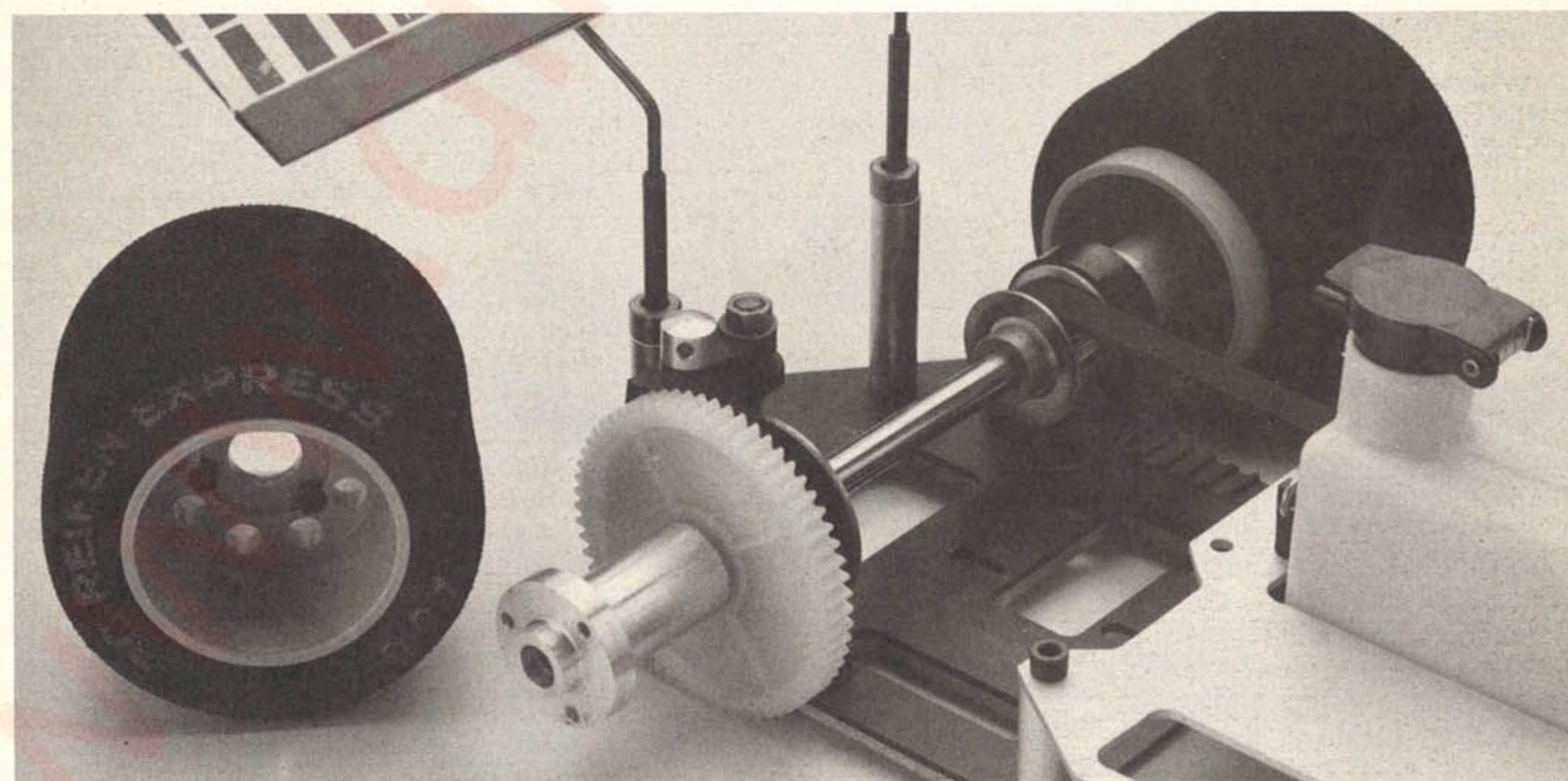
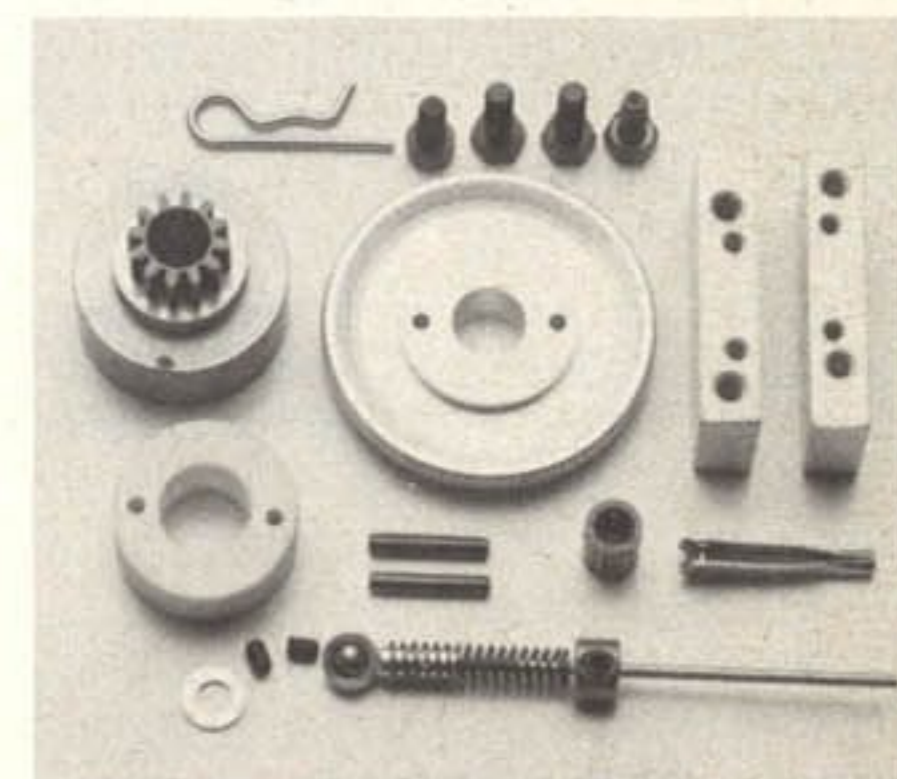
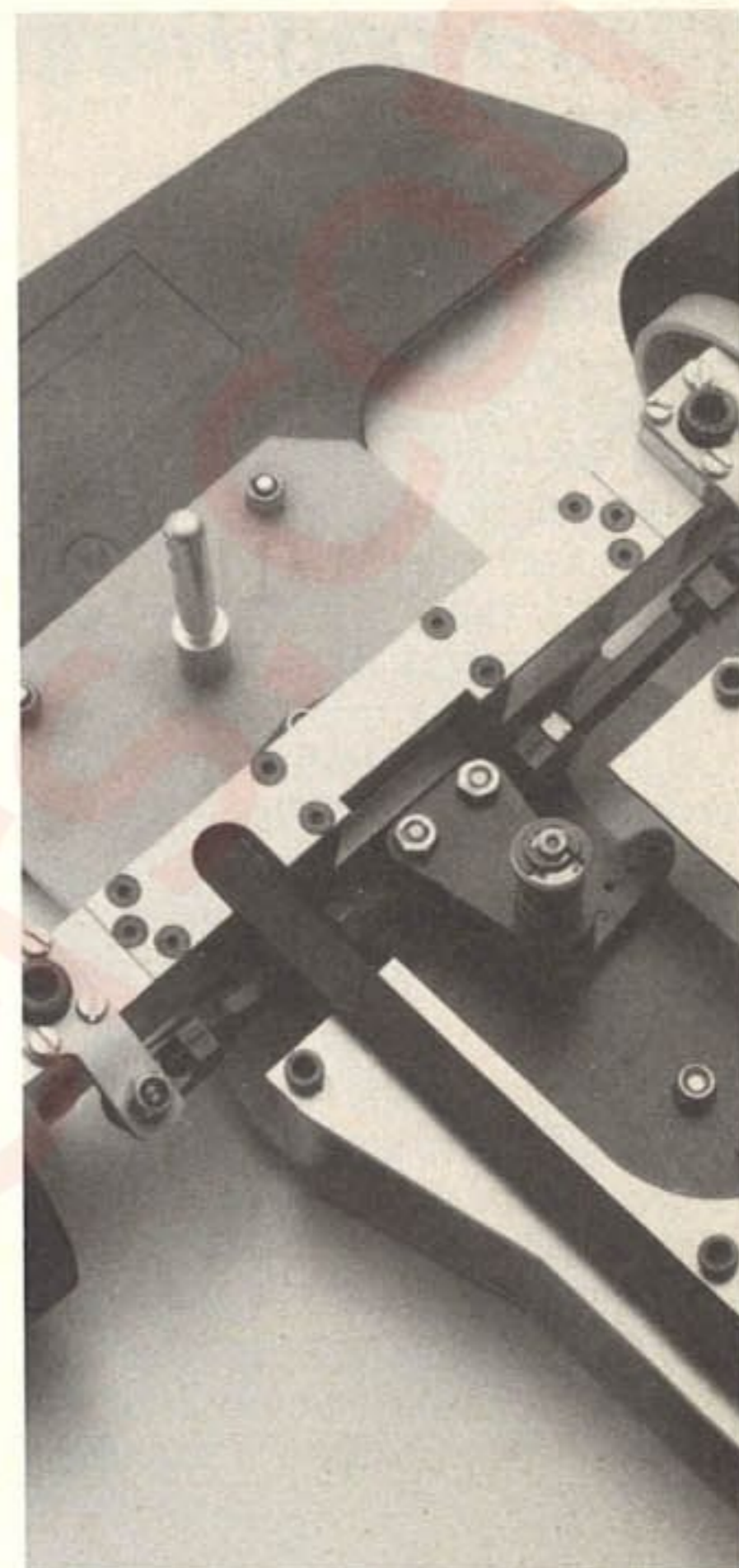
Die 8-mm-Hinterachse ist gehärtet, ein Differential ist nicht notwendig, da die Vorderräder ziehen. Als Rad-aufnahme dient ein Alu-Drehteil; die Felgen sind mit denen der Fa. Serpent frei tauschbar.

Die Kraftübertragung auf die Vorderräder übernimmt ein Zahnriemen, die Schlupffreiheit ist durch die verwindungssteife Kraftübertragung gewährleistet.

Preis: 549,- DM
Hersteller: RC Reifen Express

Technische Daten:

Chassis:
durchgehend aus Epoxy mit aufgesetztem Alu Power Pod
Radioplatte:
Duraluminium, 1,5 mm
Vorderachse:
Duraluminium
Antriebswellen:
gehärteter Stahl
Achsabstand: 298 mm
Spurweite vorne:
253 mm
Spurweite hinten:
267 mm
Spurstangen:
re - li Gewinde 5 mm
Reifendurchmesser:
vorne: 68 mm, hinten: 78 mm
Bodenfreiheit:
11 mm
Gewicht:
fahrfertig 2750 Gramm
Kraftübertragung:
Zahnriemen
Differential:
Freilauf in den Vorderrädern
Untersetzung:
Motor - Hinterachse: 1:5 bis 1:5,25
Antrieb: Allrad



1 Off-Road-Rennen in Eisenberg/ Stauff

Am 2. und 3. 4. '83 (Ostern) veranstaltete der MRC-Eisenberg sein erstes Buggyrennen. Der Verein verfügt seit Ende 82 über eine permanente Off-Road-Piste, welche sehr schön gelegen ist. Außerdem bescheinigten die Fahrer dem Veranstalter, daß die Größe und Schwierigkeit der Bahn keinen Vergleich scheuen muß. Zum Eröffnungsrennen hatten leider die Fahrer und der Veranstalter mit dem schlechten Wetter zu kämpfen, was zwangsläufig zu einer etwas geringen Zuschauerresonanz führte.

Am 2. April war das Rennen für die heckangetriebenen Fahrzeuge vorgesehen. Leider waren bei strömendem Regen nur 15 Fahrer (darunter viele Jugendliche) angereist. Den größten Anreiseweg hatten die Fahrer aus Essen, welche diesen weiten Weg in die Pfalz nicht scheuten!

Nun zum Rennen. Nach den Vorläufen bzw. Halbfinals qualifizierten sich B. Ziegler, T. Langer, Hemmer, Jahn I. und A., Staab und Rentschler für das Finale. In diesem Endlauf hatte dann Bernd Ziegler mit seinem neuen Racing Baja die Nase vorn (trotz defekter Vorderachsaufhängung). Er siegte überlegen mit 8 Runden Vorsprung vor Thorsten Langer (dem besten Jugendlichen) auf Romax, knapp gefolgt von E. Hemmer. Alle anderen Endlaufteilnehmer konnten in die Spitzenkämpfe nicht eingreifen und platzierten sich mit regelmäßigen Abständen.

Erwähnenswert ist noch die großzügige Unterstützung der vielen jugendlichen Teilnehmer durch den Veranstalter.

Nach der Pokalübergabe hofften alle Fahrer, welche am Oster-sonntag am Allradlauf teilnehmen wollten, auf besseres Wetter.

Doch am nächsten Morgen war der Regen in Schnee übergegangen und so mußten alle Trainingsläufe im Schneetreiben absolviert werden. Hierzu fand sich auch noch ein Heckantriebler ein, welcher freundlicherweise von dem Veranstalter und den anderen Teilnehmern die Startgenehmigung zum Allradlauf bekam. Trotz Unterlegenheit seines Fahrzeuges sorgte er für viel Abwechslung, dazu aber später.

Nachdem der Eisenberger Teamleiter Hans Edelmann „Osterhase“ gespielt hatte und jedem Fahrer ein Osterei als „Stärkung“ übergab und die Fahrerbesprechung vorbei war, heulten um 12.15 Uhr die ersten Allradbuggys im 1. Vorlauf über die Piste. Hier zeigte sich schon wieder die Überlegenheit des Bernd Ziegler mit seinem Land Jump (er hatte als einziger zwei Differentiale montiert). Der einzige, der ihm folgen konnte, war der „Heckantriebler“! Ein Carlson Straßenfahrzeug von D. Weyrich, das er extra für dieses Rennen umbaute (u. a. ein 2-Gang-Getriebe und das Weyrich 8x4-Reso-Rohr). Was er mit diesem Fahrzeug anstellte, war einzigartig. Leider zwang ihn ein Defekt am Getriebe (Zahnrad) im Halbfinale zur Aufgabe.

Für das Finale hatten sich aus den Vorläufen und den drei Halbfinalläufen die Fahrer Kraft, Schaub, Weiß, Hof, Ziegler, Jonschik, Jahn A. und Breite qualifiziert.

Bernd Ziegler landete hier wiederum einen Start-Ziel-Sieg in überlegener Manier. Er beherrschte die Konkurrenz völlig. Dahinter mit 10 Rd. Rückstand kam Uwe Schaub, mit dem einzigen einigermaßen funktionierenden Robbe Presto. Dritter wurde Jürgen Jonschik mit

Land-Jump. Erfreulich war, daß zum Endlauf das Wetter etwas freundlicher wurde und sich doch noch einige Zuschauer einfanden.

Mit der anschließenden Pokalverleihung wurde wieder eine gelungene Veranstaltung des MRC Eisenberg beendet. Die anwesenden Fahrer sprachen sich anschließend noch für ein weiteres Rennen in diesem Jahr auf dieser Piste aus, was der MRC auch bestimmt in Erwägung zieht!? – Aber dann hoffentlich bei besserem Wetter.

Aufgefallen ist:

Positiv: der bereitgestellte Toilettenwagen;
daß die Piste materialschonend ist;
daß der neue Robbe Presto z. Z. keine Alternative zu den etablierten Fahrzeugen (vor allem heckangetrieben) ist und in manchen Läufen eher als eine Behinderung anzusehen war;
daß der neue „Black Devil“ von Micro-Racing auch nicht besser war (vor allem durch seinen kurzen Radstand);
daß wie sooft natürlich das Reglement im Streitgespräch war – da gibt es immer noch welche, die den Unterschied zwischen z. B. 10 Rd. – Zeit und 10 Rd. 99,99 nicht kennen;
daß sich einige Helfer und Helferinnen im Einsatzzeifer bevorzugt gerne auf der morastigen Off-Road-Piste in den Dreck werfen!?

Michael Hammann

Endstand Heckantrieb

Pl.	Name	Rd.	Zeit	Fahrzeug	Motor	Fernsteuerung
1.	B. Ziegler	41	–	Racing Baja	OS	E. H. Graupner
2.	T. Langer	33	–	Romax	Enya	Graupner
3.	E. Hemmer	29	–			
4.	S. Riffel	22	–	Fairlady	OS	Robbe
5.	I. Jahn	11	–	Presto	Enya	Race
6.	A. Jahn	10	–	Presto	Enya	Race
7.	F. Staab	7	–	Baja	OS	Robbe
8.	P. Rentschler	–	–	Fairlady	OS	MPX

Endstand Allrad

Pl.	Name	Rd.	Zeit	Fahrzeug	Motor	Fernsteuerung
1.	B. Ziegler	79	1,96	Land Jump	OS	Graupner
2.	U. Schaub	69	14,27	Robbe Presto 4 x 4		Robbe
3.	J. Jonschik	59	99,99	Land Jump	Cipolla	Sanwa
4.	W. Kraft	55	32,53	Land Jump	Picco	Elo
5.	M. Weiß	53	23,65	Yankee	Picco	Robbe
6.	J. Hof	46	25,71	Land Jump	HB	Elo
7.	A. Jahn	38	27,91	Robbe Presto 4 x 4	Enya	Race
8.	H. Breite	23	99,99	Land Jump	OS	MPX

Zeigen Sie den anderen die Hinterreifen!

Dazu laden die unseres Elektro-Buggies **566B Super Trail** geradezu ein. Der **566B Super Trail**, wie sein großes Vorbild speziell für Off-Road-Rennen konstruiert, bringt beim Einsatz auf Sand, Schotter oder Kies den richtigen Fahrspaß. Leicht, mit tiefem Schwerpunkt trotz hoher Bodenfreiheit, bei guter Straßenlage (Räder einzeln aufgehängt, gefedert und stoßgedämpft, Vorderräder an Längslenkern, Hinterräder an Querlenkern geführt) und mit hervorragender Traktion durch extrem profilierte Hinterreifen fegt der **566B Super Trail überall durch**. Durch das gekapselte Getriebe, die abgedichtete RC-Box und die Gummiabdeckkappe für den Motor sind die empfindlichen Teile vor Staub und Spritzwasser bestens geschützt. Kurz, der **566B Super Trail**, ein Elektro-Buggy der allen Anforderungen gerecht wird. Ab sofort bei Ihrem Fachhändler!



Ein
Tip vom
MULTIPLEX-
Männle!



Wenn Sie zu diesem oder einem anderen RC-Car eine geeignete Fernsteuerung suchen, sind Sie mit der Europa Sport 2/6 richtig bedient.



Eine Fernsteuerung in FM-Technik, daher störicher und schmalbandig, mit wechselbarem HF-Sendermodul, Servo-Wegumkehrung, ausbaufähig bis 6 Kanäle und dazu das breite MULTIPLEX-Zubehörprogramm. Die richtige Anlage zum Einstieg in den Modellsport!

MULTIPLEX

Tourenwagen-Europameisterschaft – Sitterdorf/Schweiz

Die II. Tourenwagen-Europameisterschaft fand am 23. und 24. April im schweizerischen Sitterdorf statt. Ebenso wie letztes Jahr in Walsum sollte es eine gelungene Veranstaltung werden. So waren Strecke und Organisation sehr gut, doch leider spielte das Wetter nicht wie gewünscht mit.

Aus deutscher Sicht durfte einiges erwartet werden, stellte doch die 20köpfige Delegation mit Michael Mielke den Titelverteidiger. Auf jeden Fall war die gesamte europäische Spitze versammelt, wobei sich im Gegensatz zum letzten Jahr sogar Gherzi, Culver, Plested und andere Spitzenfahrer die Ehre gaben.

Insgesamt traten am Samstag bei brütender Hitze 100 Fahrer zu den ersten beiden Vorläufen an. Hier konnte man schon erkennen, wer die Maßstäbe an diesem Wochenende setzen sollte. Die 12 schnellsten Fahrer waren in der Reihenfolge: 1. White (PB/Picco), 2. Costantini (SG/OPS), 3. Gherzi (SG/OPS), 4. Roem (Serpent/Cipolla), 5. Errington (SG/OPS), 6. Pagdin (PB/Picco), 7. Bartolomasi (SG/OPS), 8. Jürgen Bähr (Serpent/Picco), 9. Chamberlain (SG/OPS), 10. Wipfli (Serpent/OPS), 11. Culver (PB/Picco), 12. Greeno (PB/Picco).

Alle 12 Fahrer erreichten 16 Runden. Jürgen Bähr war damit ganz klar schnellster Deutscher. Danach hatten alle Fahrer bis zum 30. Rang 15 Runden; darunter auch die Deutschen Höschen, Mielke und Pieper. Die wie fast alle deutschen Teilnehmer große Probleme mit den Motoren hatten. So verschleiß z. B. Mielke 5 Motoren! Die Plazierungen wären ohne Motorenprobleme sicherlich besser gewesen.

Am Sonntag dann sanken die Hoffnungen der deutschen Teilnehmer noch weiter, da der dritte Vorlauf wegen Regen gestrichen wurde. Im vierten Vorlauf dann, der trocken war, schaffte es lediglich Udo Weiss, sich entscheidend zu verbessern und neben Jürgen Bähr als zweiter Deutscher ins Semifinale einzuziehen. Höschen, Mayerhofer und Co schafften es nicht mehr, die Qualifikationshürde zu überspringen. Direkt für den Endlauf hatten sich White, Constantini, Gherzi und Errington qualifiziert.

Spannend wurde es dann in den beiden Semifinalen. Semifinale 1 wurde auf feuchter Strecke ausgetragen, mit der fast alle Fahrer ihre Probleme hatten. Nach einem harten Kampf um die ersten drei Plätze, die eine Qualifikation für den Endlauf bedeuteten, sah der Einlauf wie folgt aus: 1. Tadiello (45 Runden), 2. Roem (44 Runden), 3. Ron Ton (42 Runden), 4. Seveso (41 Runden), 5. Orazi (40 Runden), 6. Greeno (38 Runden), 7. Chamberlain (38 Runden), 8. Bartolomasi (33 Runden). Damit wurde die Liste der bekannten Namen, die nicht ins Finale kamen immer länger.

Der zweite Zwischenlauf wurde dann bei nasser Piste ausgetragen, die wieder dafür sorgte, daß einige Fahrer in arge Schwierigkeiten gerieten. So auch Jürgen Bähr, der nach 10 qualvollen Runden aufgab, denn sein Serpent war nicht auf die nasse Strecke eingestellt und damit unfahrbar. Udo Weiss aber schaffte, was niemand erwartet hatte – 2. Platz und damit qualifiziert für den Endlauf. So war die Ehre der deutschen Fahrer einigermaßen wiederhergestellt. Für Udo Weiss hoffte man natürlich auf einen guten Endlauf. Weiss steuerte übrigens einen PB mit OS Motor.

Einlauf des zweiten Semifinales: 1. Culver (38 Runden), 2. Weiss (38 Runden), 3. Bongiovanni (37 Runden), 4. Wipfli (35 Runden), 5. Pagdin (32 Runden), 6. Johansen (30 Runden), 7. Bähr (10 Runden), 8. Lodi (8 Runden) 9. Plested (5 Runden), 10. Diatto (3 Runden).

Damit standen alle Endlaufteilnehmer fest. Die Hoffnungen auf einen Trockenlauf erfüllten sich leider nicht. Somit stiegen aber die Chancen von Udo Weiss, gegen motorische Überlegenheit seiner Konkurrenten ein Wörtchen mitzureden. Es sollte aber trotz der Nässe recht spannend werden, obwohl z. B. Gherzi überhaupt nicht zurechtkam und nach 14 Runden aufgab. Mit drei Runden Vorsprung wurde White überzeugend neuer Tourenwagen-Europameister. Zweiter und dritter wurden Ron Ton und Rody Roem aus Holland, die mit ihren Serpents 65 Runden schafften.

Und dann schon Udo Weiss, der nach einer guten Fahrt mit 64 Runden knapp vor Tadiello Vierter wurde. Platz 6 ging an Culver (63 Runden) vor Bongiovanni (62 Runden), Constantini (59 Runden), Errington (39 Runden), Gherzi (14 Runden). Vielleicht hätte es ja im Trockenen etwas anders ausgesehen.

Bei dieser Europameisterschaft zeigte es sich wieder mal ganz deutlich, womit die deutschen Teilnehmer die meisten Schwierigkeiten haben; nämlich mit der mangelhaften Motorleistung. Vielleicht lassen sich diese Nachteile ja noch bis zur WM beheben. Zu wünschen wäre es, hat doch der vierte Platz von Udo Weiss bewiesen, daß es auch in Deutschland Fahrer gibt, die internationale Erfolge erzielen können.

Edgar Mielke



ENDRANGLISTE EM-TOURENWAGEN 1983 IN SITTERDORF

RNG	TNR.	NAME	RZ	MI.SK.MS	RNG	TNR.	NAME	RZ	MI.SK.MS		
1	27	Withe Steve	GB	68	30.21.50	51	37	Mueller Christdoph	CH	14	05.08.20
2	83	Ron Ton	NL	65	30.01.25	52	86	Bernhardt Herbert	A	14	05.08.45
3	81	Roem Rody	NL	65	30.16.25	53	54	Berger Sven	D	14	05.09.10
4	71	Weiss Udo	D	64	30.04.75	54	70	Weinmann Eugen	D	14	05.09.40
5	16	Tadiello Ermes	I	64	30.15.55	55	97	Becker Joe	L	14	05.09.75
6	20	Culver Gary	GB	63	30.23.60	56	85	Vander Linden Luc	B	14	05.09.90
7	2	Bongiovanni Udo	I	62	30.07.65	57	25	Fagg Steve	GB	14	05.10.15
8	6	Costantini Massimil.	I	59	30.04.60	58	75	Edvallius Jan	S	14	05.10.30
9	22	Errington Bob	GB	39	30.07.45	59	49	Moulin Oliver	F	14	05.12.70
10	8	Gersi Giulio	I	14	12.44.35	60	69	Risse Bertram	D	14	05.13.70
11	15	Serveso Piero	I	41	19.09.90	61	33	Haechler Andrea	CH	14	05.14.45
12	11	Orazi Vittoriano	I	40	20.36.10	62	36	Mohn Bernhard	CH	14	05.14.85
13	23	Greeno Phil	GB	38	19.59.75	63	55	Buech Werner	D	14	05.15.45
14	19	Chamberlain John	GB	38	20.02.35	64	91	Linder Guenter	A	14	05.15.60
15	44	Wipfli Heinz	CH	35	20.24.80	65	66	Liening Uwe	D	14	05.16.20
16	3	Bartolomasi Roberto	I	33	16.52.35	66	45	Crucy Alain	F	14	05.18.50
17	24	Pagdin Paul	GB	32	19.58.80	67	32	Gimmi Remo	CH	13	04.43.20
18	17	Visentini Luciano	I	31	18.36.70	68	29	Born Willy	CH	13	05.00.15
19	96	Johansen Kurt	DK	30	20.25.95	69	12	Pezzini Roberto	I	13	05.05.45
20	14	Sabattini Franco	I	18	08.51.90	70	76	Wartvinge Peter	S	13	05.12.15
21	53	Baehr Jüergen	D	17	09.37.80	71	90	Lackner Karl	A	13	05.13.90
22	9	Lodi Fulvio	I	8	05.01.75	72	63	Kaser Stephan	D	13	05.15.35
23	26	Plested Keith	GB	5	04.47.85	73	31	Erne Anton	CH	13	05.17.55
24	7	Diatto Massimo	I	3	02.00.00	74	40	Schaer Traugott jun.	CH	13	05.19.90
25	30	Buehler Jakob	CH	15	05.05.30	75	94	Elgaard John	DK	13	05.20.40
26	10	Marani Grandioso	I	15	05.05.30	76	18	Bartlett Malcolm	GB	12	04.24.40
27	58	Franke Thomas	D	15	05.09.75	77	59	Graf Peter	D	12	04.42.80
28	62	Hoeschen Klaus	D	15	05.10.85	78	100	Weydert Raymond	L	12	05.14.60
29	78	Burger Joob	NL	15	05.10.90	79	72	Wortmann Hans	D	12	05.16.70
30	5	Caronello Agostino	I	15	05.11.15	80	80	De Graaf Jan	NL	12	05.18.15
31	88	Finzinger Franz	A	15	05.11.85	81	56	Burkhardt Georg	D	11	04.05.90
32	13	Poldi Franco	I	15	05.14.05	82	28	Barth Rolf	CH	11	05.16.70
33	50	Nougier Eric	F	15	05.14.55	83	82	Tenthof Milko	NL	10	05.12.35
34	65	Mielke Michael	D	15	05.14.70	84	68	Platten Michael	D	9	04.41.45
35	64	Mayerhofer Norbert	D	15	05.15.40	85	34	Liver Walter	CH	9	05.03.40
36	42	Schudel Walter	CH	15	05.15.95	86	77	Bervoets Pieter	NL	8	03.17.15
37	67	Pieper Guenter	D	15	05.18.85	87	21	Didsbury Eddy	GB	6	03.01.00
38	41	Schneider Beat	CH	15	05.19.35	88	98	Hansen Jeannot	L	4	02.07.80
39	52	Villevaud Patrick	F	15	05.19.95	89	99	Mathes André	L	4	02.15.50
40	60	Grothaus Andreas	D	15	05.20.40	90	89	Kaler Karl-Heinz	A	3	01.16.45
41	95	Joergensen Per	DK	15	05.22.45	91	39	Rosenhammer Werner	CH	3	01.24.20
42	4	Calce Domenico	I	14	04.50.75	92	93	Schueller Herbert	A	0	00.00.00
43	79	De Graaf Sander	NL	14	05.00.30	93	87	Dalsasso Michael	A	0	00.00.00
44	74	Bergquist Jonny	S	14	05.00.70	94	73	Zuehlke Joerg	D	0	00.00.00
45	84	Thiran Georges	B	14	05.02.10	95	57	Faust Axel	D	0	00.00.00
46	92	Schertler Wolfgang	A	14	05.04.60	96	48	Marsal J.-M.	F	0	00.00.00
47	46	Dognon Gilbert	F	14	05.05.00	97	47	Levy Alain	F	0	00.00.00
48	51	Salle Denis	F	14	05.05.10	98	43	Wegmueller Ruedi	CH	0	00.00.00
49	61	Hepp Ruediger	D	14	05.07.20	99	35	Metzler Ruedi	CH	0	00.00.00
50	38	Pfund Ruedi	CH	14	05.07.25	100	1	Bergonzini Luca	I	0	00.00.00

Verkauf über den
Fachhandel



electronic
modellbau



CS-electronic,
Bernhard-Mayer-Str. 4a
8000 München 82
Telefon 089/421806

schneller – besser – leichter

mit **car-speed-profi**,
dem bewährten elektron.
CS-Fahrtenregler Art. 120
für den **kompromißlosen Racer**

unverbindliche
Preiseempfehlung
148,- DM
incl. MwSt.

mit **High-Speed-Lager** Art. 450
24 x 12, für alle 3,5-ccm-Motoren,
leichtlaufend,
für **lockere 36 000 Upm**

unverbindliche
Preiseempfehlung
27,80 DM
incl. MwSt.

Tamiya Wild Willy



Einleitung

Der Wild Willy von Tamiya ist ein 1:10 Elektro-Geländefahrzeug, daß eigentlich ein „Just for fun“-Auto sein soll, also nur so zum Spaß – und kein Wettbewerbsauto?

Eines steht auf jeden Fall fest, der Wild Willy ist ein RC-Car, welches aus dem Rahmen fällt.

Aufbau

Das Chassis des Wild Willy besteht aus einem stabilen Kunststoffgehäuse für die RC-Anlage und einer Rohrkonstruktion für die vordere Einzelradaufhängung. Die Hinterräder sind an langen Schwingarmen ungefähr in Fahrzeugmitte durch Kugelköpfe mit dem Chassis verbunden.

Das Differential hat ein Planetengetriebe und wird über Kardangelenke und beweglichem Getriebekasten vom Motor angetrieben.

An der Hinterachse befinden sich Federbeine, deren Federweg stufenlos eingestellt werden kann. Als Rammschutz dient ein Kunststoff-U-Profil, welches über starke Federn mit dem Chassis verbunden ist.

Zum Lieferumfang gehört ein 540-S-Motor und ein mechanischer 3-Stufen-Fahrtregler. Erwähnenswert sind auch noch die riesigen Räder, die serienmäßig kugelgelagert sind.

Zusammenbau

Wie man es von Tamiya gewohnt ist: riesiger Karton, gut sortierte und gekennzeichnete Einzelteile und eine sehr gute Bauanleitung, so daß der Zusammenbau niemanden vor ernste Probleme stellen dürfte.

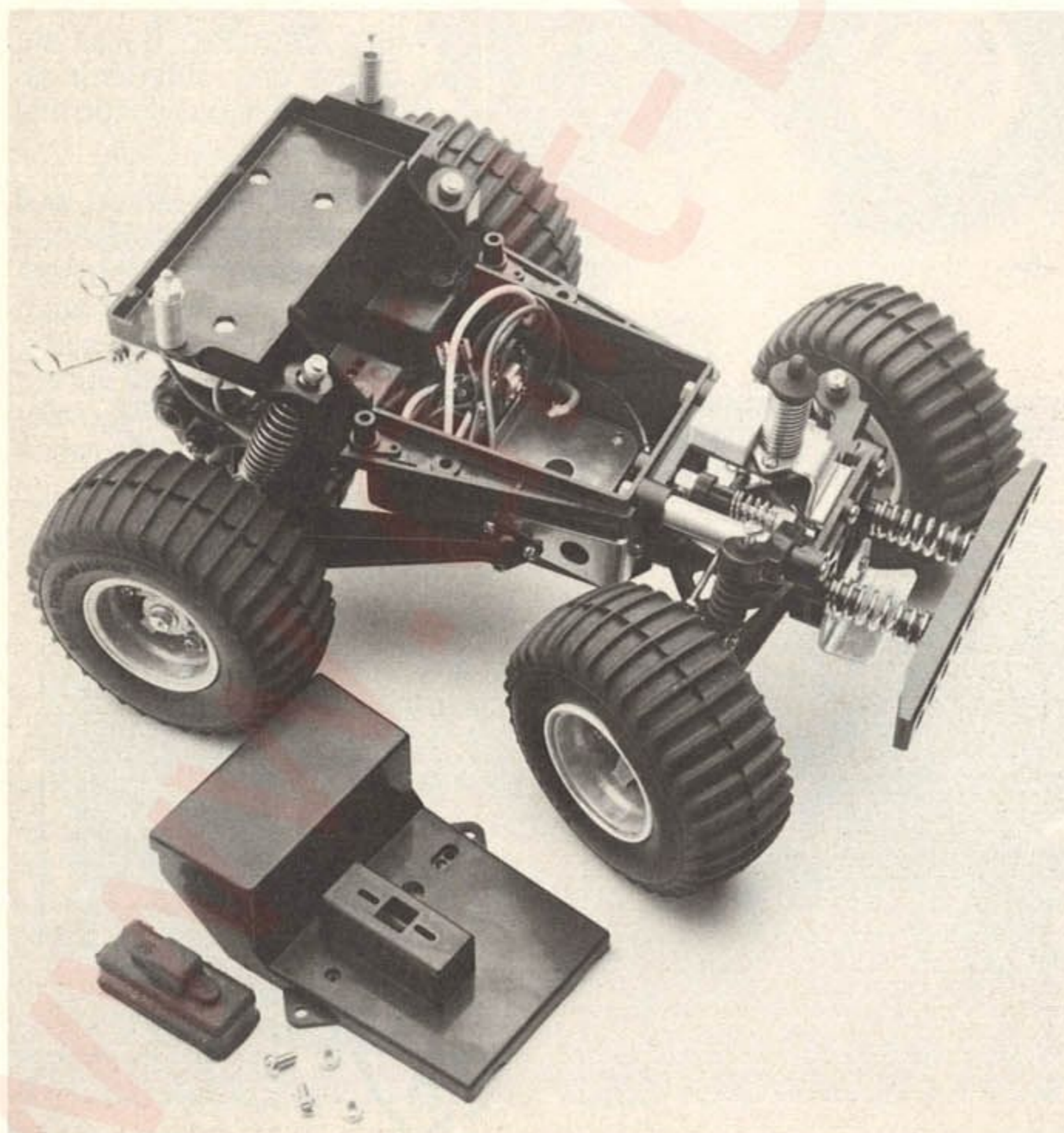
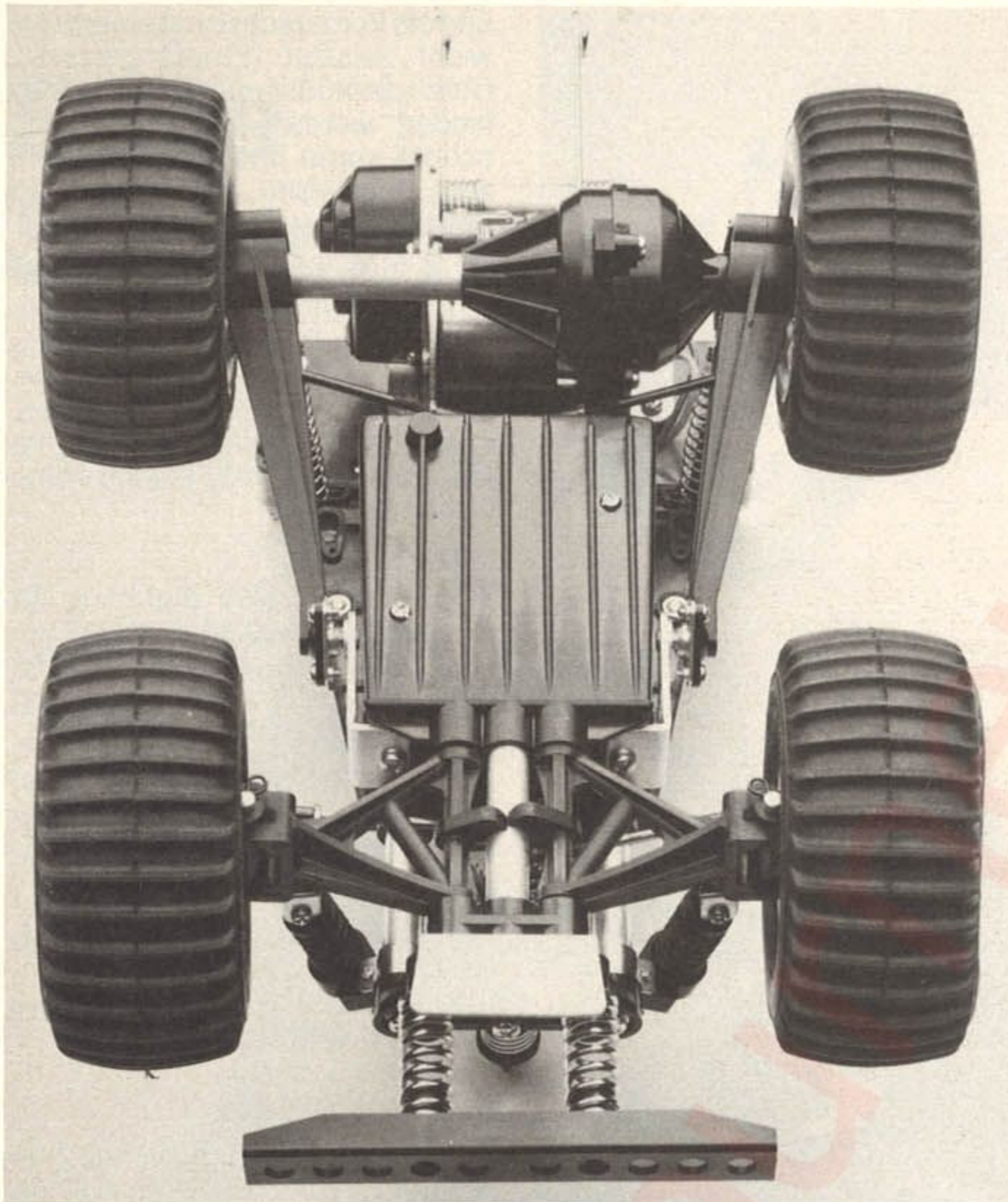
Allerdings nimmt die komplette Montage einschließlich Bemalung der Karosserie einige Zeit in Anspruch.

Karosserie

Auch hier wie gewohnt: hervorragende Nachbildung des Jeep M 38 mit vielen Einzelheiten, bestehend aus mehreren Teilen, ein stabiler Überrollkäfig und als Krönung die Wild Willy-Fahrefigur.

Fernsteuerung

Für die RC-Anlage ist eine ausreichend große Box vorhanden, die fast wasserdicht ist. Auch bei Verwendung eines elektronischen Fahrtreglers statt des mechani-



schen ist der Platz bei geschickter Anordnung noch ausreichend.

Fahrbericht

Willy sieht nicht nur wild aus, erfährt auch so. Gibt man Vollgas, geht Willy vorne hoch und bleibt oben, so lange man Gas gibt. Das sieht natürlich sehr spektakulär aus, doch die wirklichen Qualitäten von Wild Willy liegen eigentlich auf anderen Gebieten.

Durch seine hohe Bodenfreiheit ist er sehr geländegängig, der 540-S-Motor verleiht ihm eine relativ hohe Geschwindigkeit und dank des Getriebes auch eine sehr gute Durchzugskraft. Kurzum: Der Wild Willy ist ein Super-Geländefahrzeug und macht einen Riesenspaß.

Aber wie fast alles im Leben, so hat auch Willy einen Nachteil. Bedingt durch seinen hohen Schwerpunkt kippt das Fahrzeug schnell um. Wenn man jedoch seine Fahrweise auf diesen Umstand einrichtet, kann man dies weitestgehend vermeiden.

1. Fazit:

Wenn man ein Auto haben will, um damit nur zum Spaß durch's Gelände zu hämmern, so gibt es im Moment wohl keine Alternative zum Wild Willy, und das in fast jeder Beziehung.

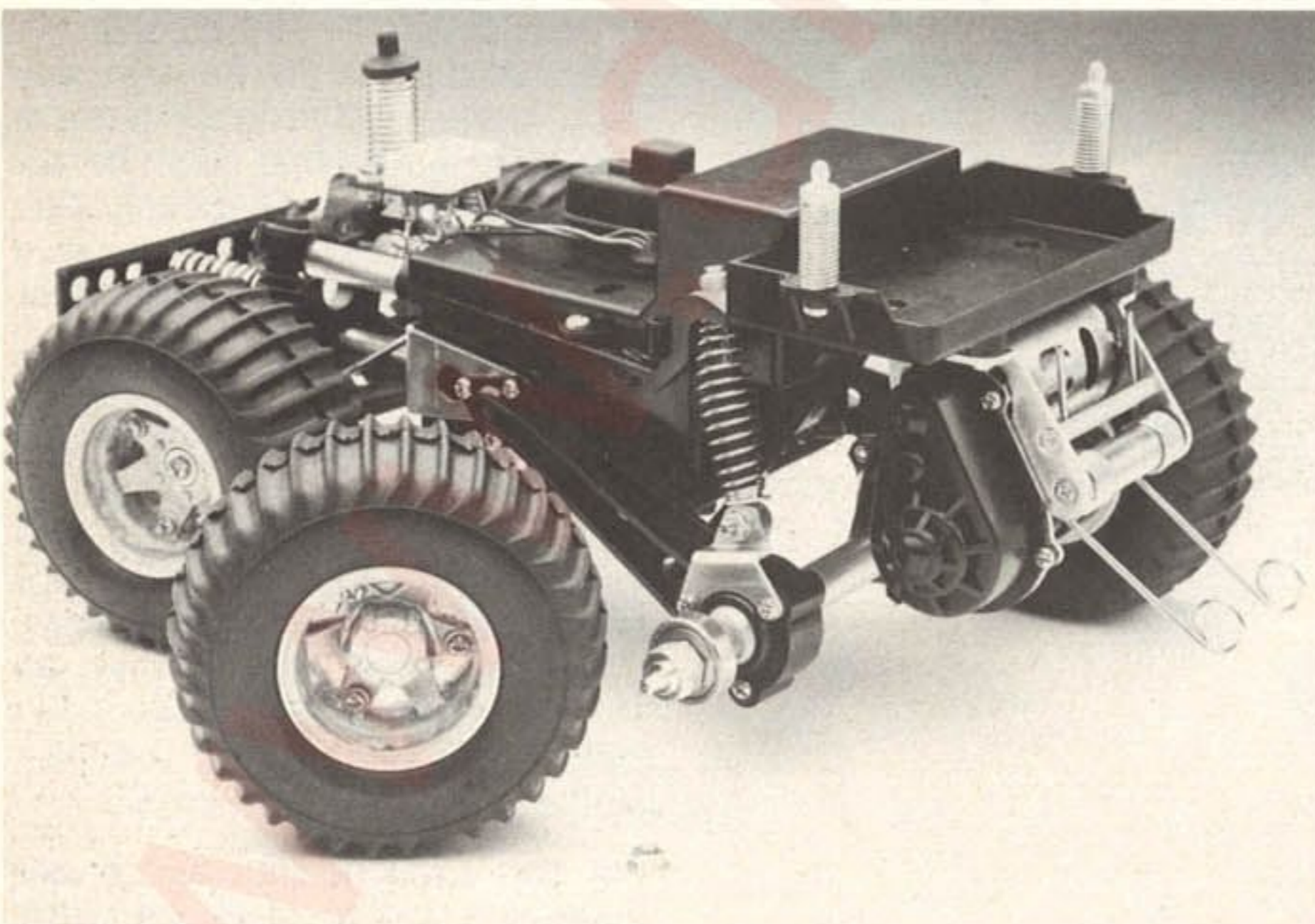
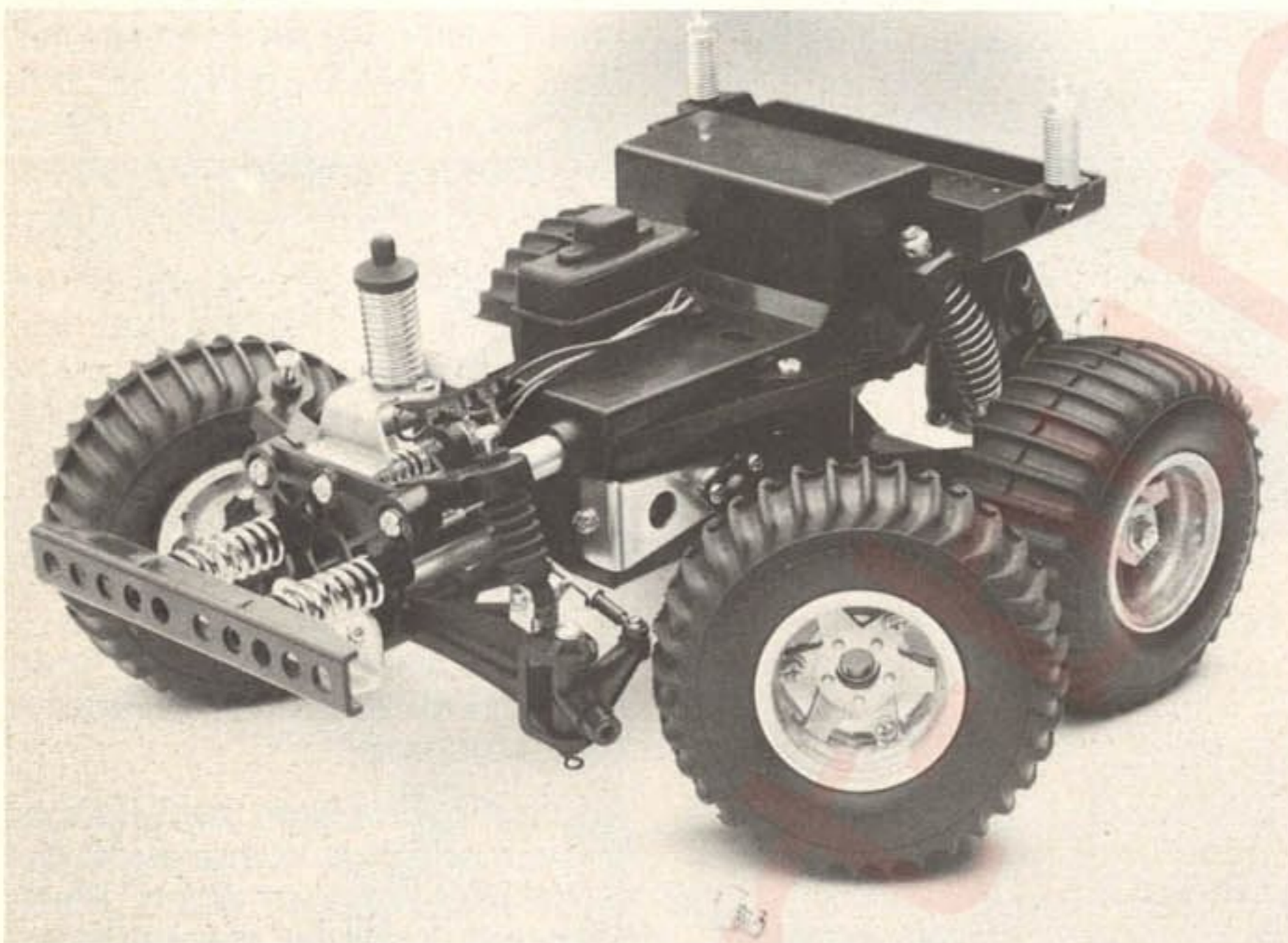
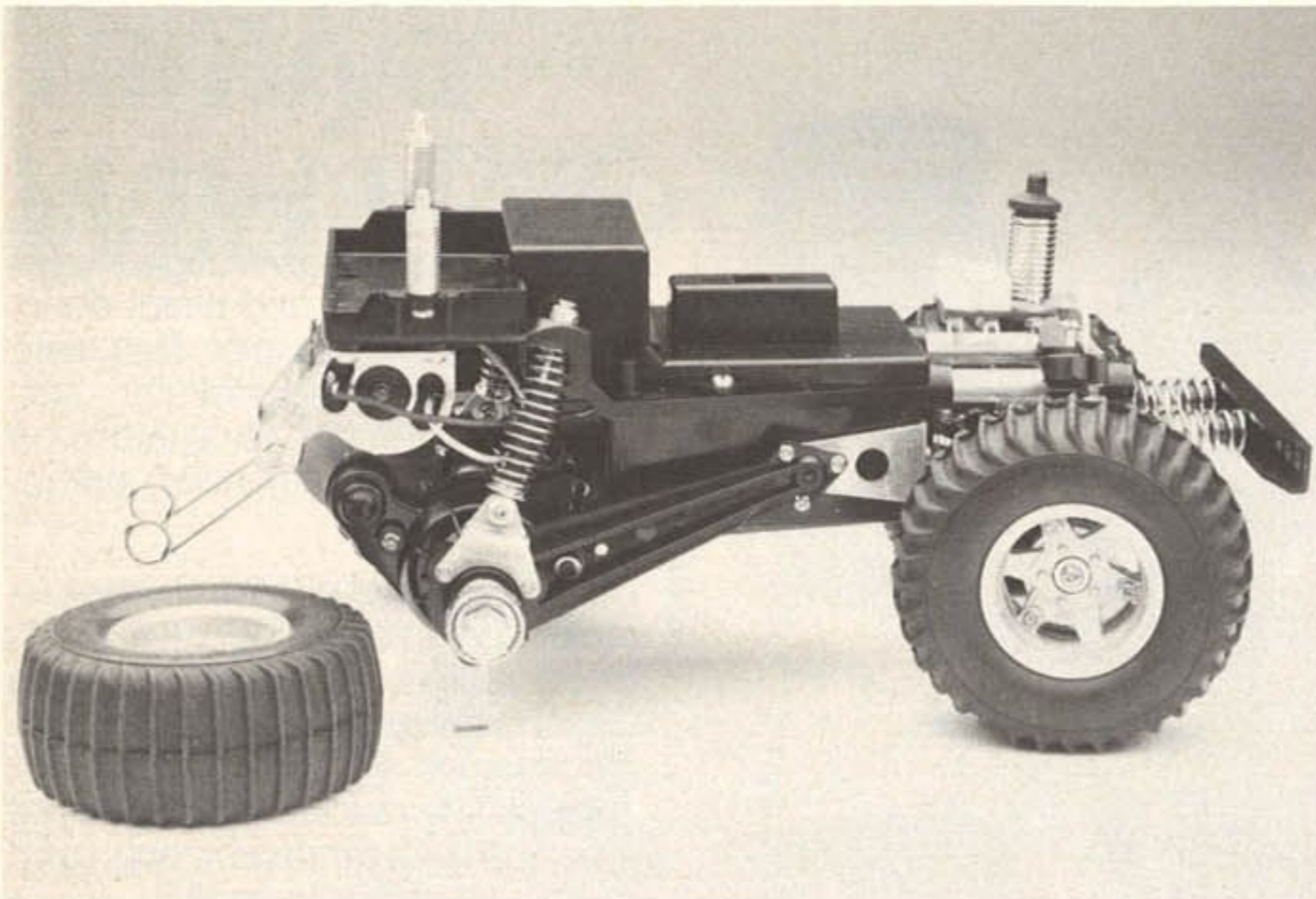
Doch wie sieht es aus, wenn man mit dem Fahrzeug auch an Rennen teilnehmen will?

Also auf nach Essen, zum Robber-Roskoth-Pokal. Vorher wurde der 540-S-Motor gegen einen „Black Mabuchi“ und der mechanische Fahrtregler gegen einen elektronischen ausgetauscht. Beides ist ohne Probleme möglich.

Die Konkurrenz im Rennen war recht stark, hatte doch allein rc-car racing 6 Fahrzeuge, von denen übrigens 5 den Endlauf erreichten, zu Testzwecken genannt: Wild Willy, Sand Rover Turbo Spezial, Sand Scorcher, Scorpion und 2 Super Champ.

Im gesamten Teilnehmerfeld gab es nur unseren Wild Willy und der war sofort Publikumsliebbling. Die Qualifikation für den Zwischenlauf war kein Problem, denn das Gelände war ziemlich uneben und der Boden stellenweise sehr weich und locker, also fast ideal für Willy mit seiner großen Bodenfreiheit.

Für den Zwischenlauf wurde der Federweg hinten stark begrenzt



und die Vorderachse mit einem Gewicht belastet (Empfängerakku). Durch diese Maßnahmen sollte verhindert werden, daß Willy allzu schnell vorne hochging und sehr zum Leidwesen der zahlreichen Zuschauer gelang dies auch.

Da im Zwischenlauf die Konkurrenten Wild Willy wohl nicht ernst nahmen und sich zudem gegenseitig beharkten, konnte Willy den Zwischenlauf als Sieger beenden. Ohne Änderung ging es in den Endlauf. Hier hatte Willy jedoch keine Chance mehr.

2. Fazit

Wild Willy ist also durchaus für Wettbewerbe geeignet und bei bestimmten Streckenverhältnissen und entsprechender Vorbereitung kann er ganz schön mitmischen.

Durch sein Gewicht von ca. 3 kg ist er in der Lage, fast immer die Ideallinie zu fahren, denn kreuzende Mitfahrer räumt er lässig beiseite.

Allerdings muß man im Wettbewerb ganz schön konzentriert fahren, um das schon erwähnte Umkippen zu vermeiden.

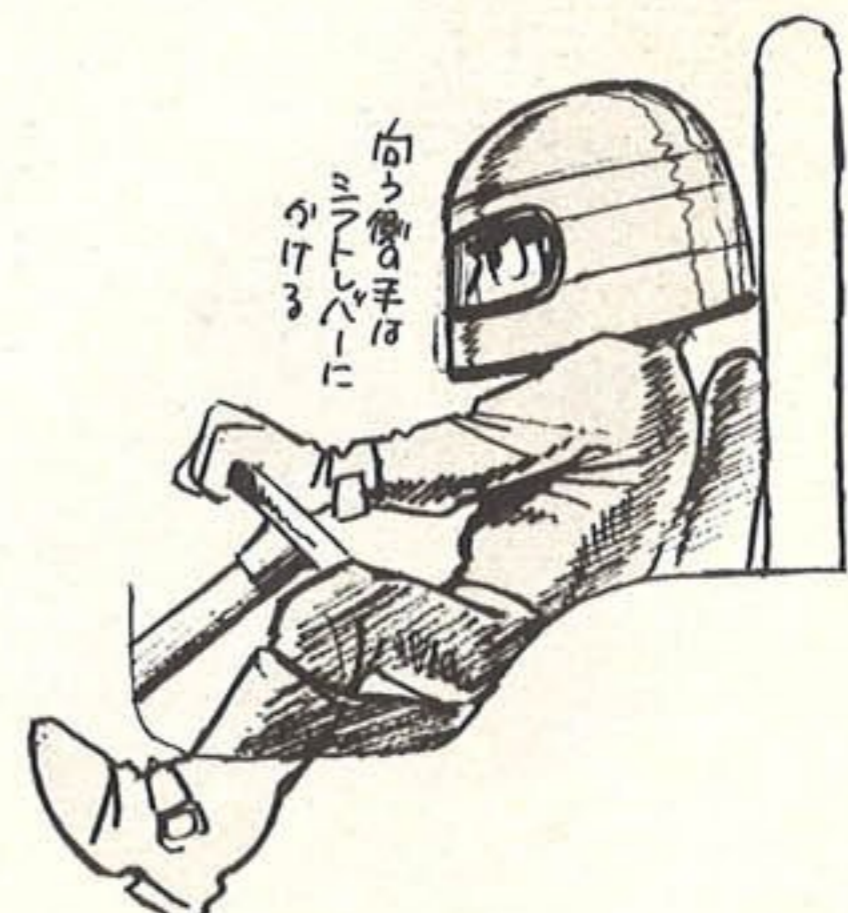
Zusammenfassung

Wild Willy ist ein ungewöhnliches RC-Car. Es kann passieren, daß Sie vor Lachen gar nicht mehr richtig fahren können, die Zuschauer waren sowieso am toben, Beifall auf offener Szene und Anfeuerungsrufe – wo haben Sie das schon mal erlebt?

Wenn Sie also RC-Car fahren, weil Sie Spaß haben möchten, Rennen nicht ganz ernst nehmen, trotzdem vorne mitfahren wollen und auch der Preis nicht zu hoch sein sollte, dann kommt für Sie zur Zeit nur ein Fahrzeug in Frage: Wild Willy.HDN

Fotos: K.-D. Nowack

Der Wild Willy wurde uns von der Fa. Behringer/Nürnberg zur Verfügung gestellt.



Delta Super Phaser

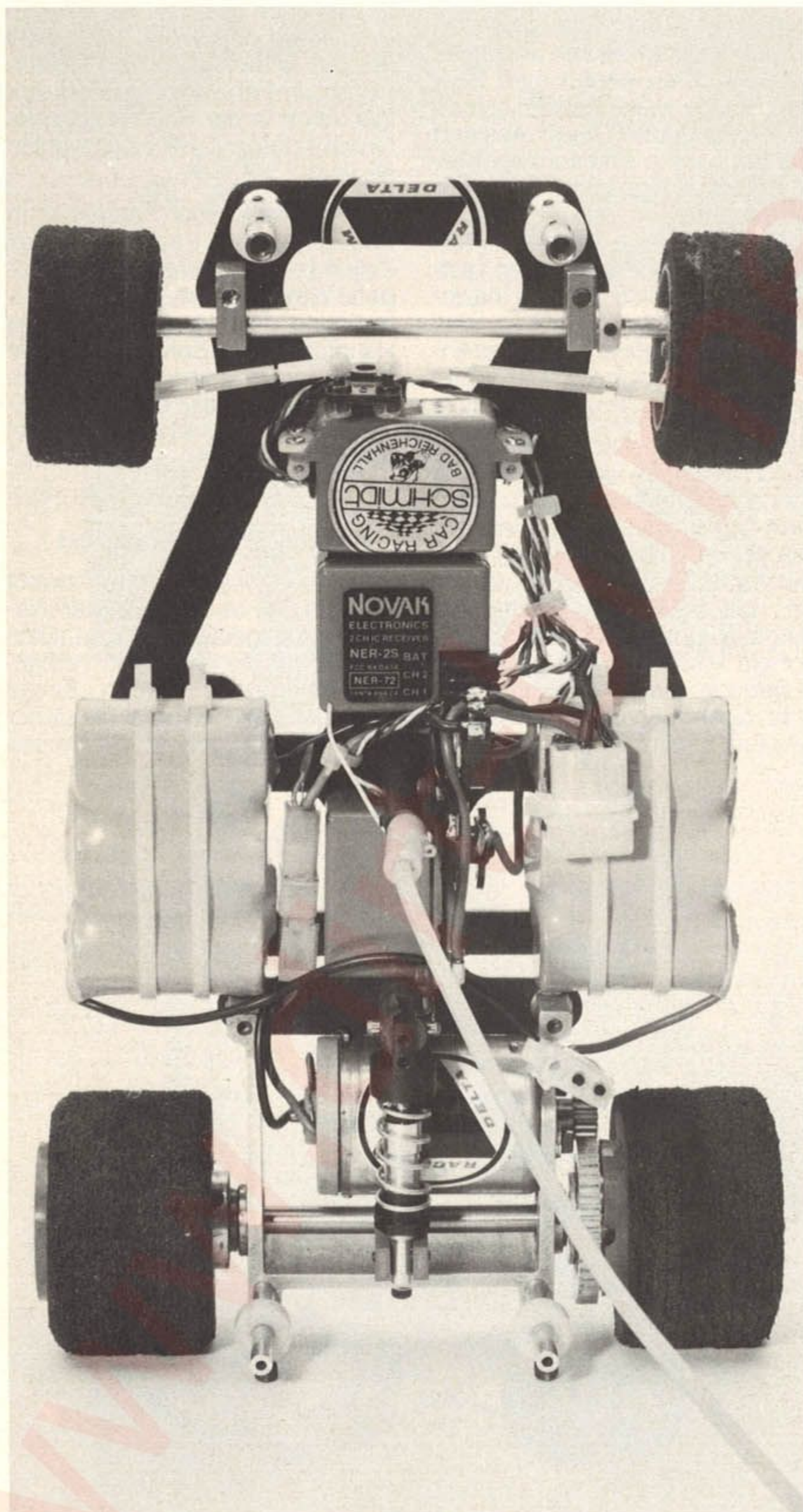


Bild 1

Delta; dieser Name ist eher den Verbrennerfahrern bekannt. Aber seit einiger Zeit gibt es auch 1:12er Elektrowagen der Firma Delta und spätestens seit der letzten Weltmeisterschaft kennen auch die Elektrofahrer den Namen Delta recht gut, denn Carbonell wurde mit einem solchen Wagen Weltmeister. Wir haben es jetzt aber mit dem Nachfolger zu tun, dem SUPER PHASER.

Allgemeiner Überblick

Das auffälligste Merkmal des Super Phaser ist die Feder-Stoßdämpfer-einheit über dem E-Motor (Bild 1 bis 3). Ein weiteres Merkmal des Wagens ist die gefederte Vorderachseinheit (Bild 2). Um die Fahreigenschaft bzw. die Verwindbarkeit des Chassis beeinflussen zu können, sind im Baukasten zwei „T-Stücke“ aus Epoxy enthalten, die man je nach Strecke einbauen kann (Bild 4).

Konstruktionsmerkmale

Der Wagen ist aus einem Hauptchassis (2 mm Epoxy) und einem Powerpod aus Aluminiumguß aufgebaut. Verbunden werden diese beiden Bauteile durch eine T-förmige Epoxyzunge aus 1 mm Material und durch den eingangs erwähnten Stoßdämpfer bzw. besser durch ein Federbein. Mit dieser Konstruktion soll erreicht werden, daß sich das Chassis verwinden kann und sich so den Bodenunebenheiten bei der Fahrt besser anpaßt. Durch die Belastung der Fahrakku und der Fernsteuereinheit würde das Chassis mit der Verbindungszunge aber am Boden schleifen. Um dies zu vermeiden wurde das Federbein installiert. Der Dämpfer ist insofern scheinbar sinnvoll, um auftretende Längsschwingungen abzufangen. Was in diesem Zusammenhang noch zu klären ist, ob nicht eine starre Verbindung, wie sie z.B. der Gemini SLX hat, auch seinen Zweck erfüllt. Wir berichten in einer späteren Ausgabe sicher darüber.

Das Differential ist vom Asso her bekannt und braucht nicht zum „57sten“ Mal beschrieben werden. Die Vorderachse hat 2 Asso-Steuerblöcke normaler Bauart und je eine Spiralfeder, die der Vorderachse eine Federwirkung verleihen soll. Die Vorderachse ist nicht geteilt, sondern besteht aus einer Aluminiumstange und zwei Aluminiumblöcken, die diese Stange festklemmen (Bild 2). Man kann mit dieser Konstruktionsart sehr schnell den Nachlaufwinkel, sowie damit

einhergehend die Bodenfreiheit und die Spur der Vorderräder verändern, indem man die Klemmböcke löst und die Alustange verdreht.

Die T-förmige Epoxyzunge wird an zwei Kohlefaserstäben bzw. Polyamidstäben und an dem Hauptchassis befestigt. Die beiden restlichen Bohrungen der Zunge werden mit dem Powerpod (siehe Bild 4) verbunden. Durch diese schmale Zunge kann nun eine Verwindung um die Längsachse des Wagens stattfinden. Die T-Stücke gibt es in verschiedenen Versionen, wobei nicht die Materialdicke, sondern die Form der T-Stücke variiert. Damit läßt sich die Längsverwindung des Chassis „einstellen“. Die Flexibilität ist deutlich größer, als bei bisher bekannten „starrten“ Epoxychassis. Es wurden bereits einige eigene Formen von T-Stücken entworfen, die die Verwindung weiter verbessert haben. Über die Erfahrung mit diesen geänderten Zungen werden wir eine Information in unserer „rc-c-tips“-Rubrik in einem der nächsten Hefte geben.

Beim Powerpod ist darauf zu achten, daß die Befestigung an der T-Zunge vorgenommen wird, bevor man die Hinterachse mit ihren beiden groß dimensionierten Lagern montiert. Die beiden U-förmigen Wangen des Pods, an welchem auch der Motor befestigt ist, lassen sich nämlich sehr leicht zusammendrücken und verspannen so eine eventuell zuvor montierte Hinterachse. Über dem Motor wird nun zwischen einem Polyamidstab und dem Powerpod das Federbein montiert. Hierbei ist darauf zu achten, daß das Kunststoffstück am Powerpod (Bild 3) in der Wagenlängsrichtung leicht verdrehbar ist, da sich sonst ein einseitiger Druck auf das Hauptchassis und damit auf die Vorderräder einstellt, der zu einem Schiefziehen des Wagens bei der Beschleunigung führt.

Auf dem vorderen Polyamidstift wird die Antenne montiert. Zwischen den beiden Polyamidstiften ist ein 1 mm Epoxystück befestigt, welches in seiner Formgebung einen mechanischen Widerstandsregler mit einem Novak-Servo aufnehmen kann. Gleichzeitig dient dieses Epoxystück zur Versteifung des Hauptchassis in der Querachse. Möchte man einen elektronischen Fahrtregler installieren, so sollte man dafür sorgen, daß die beiden Polyamidstäbe starr miteinander verbunden sind. Will man

eine Überrollantenne montieren, so bietet sich der vordere Polyamidstab an, der wohl durch ein anderes Teil ersetzt werden muß, welches die Überrollantenne aufnimmt. Im Fall des Testwagens wurde dies durch ein Alu-Drehteil erreicht, das im oberen Teil dicker belassen und mit einem Gewinde versehen wurde, welches eine Kohlefaserüberrollantenne aufnimmt (nicht abgebildet).

Auf dem Hauptchassis befinden sich im vorderen Bereich noch zwei Bohrungen, an denen man zwei mitgelieferte kleine Polyamidstäbe befestigen kann. Deren Abstand und Bohrungen sind so eingerichtet, daß ein Novak-Lenkservo montiert werden kann. Beim Testwagen wurde daher eine komplette Novak-Anlage installiert. Bei den Testfahrten ergab sich, daß die Platzierung des Lenkservos gut ist, was die Gewichtsverteilung und das Ansprechen der Lenkung betrifft (Bild 1 und 2).

Die Karosseriehalter sind vorn zwei Alurohre (Bild 2) und hinten zwei dünnere Röhrchen (Bild 3). Vorn kann die Karosserie mit bekannten Karosserieclipsen befestigt werden. Hinten sollte man darauf achten, daß man die Karosserie in Längsrichtung mit zwei Langlöchern versieht, damit die Knickbewegung durch die Karosserie nicht beeinflusst wird, bzw. diese eventuell zerstört wird.

Die Bereifung des Wagens mit Delta-Teerbereifung ist bereits recht ausgewogen und führte auf den meisten Teerbahnen nur zu einem leicht übersteuernden Fahrverhalten. Bekannte Maßnahmen, wie härtere Vorderreifen oder Reifenbreite reduzieren, führen beim Super Phaser schnell zum gewünschten Fahrverhalten. Auch mit Hallenbereifung wurden einige Testfahrten unternommen. Es zeigte sich auch hier, daß der Wagen sehr sensibel auf die Reifenwahl reagiert und sich je nach Fahrwunsch im Fahrverhalten einstellen läßt. Auch in der Halle sollte man hinten Reifen mit mehr Griff wählen als vorn.

Die Anordnung der Fahrakkus in zwei getrennten Packs zu je drei Zellen bringt eine recht ausgewogene Gewichtsverteilung. Zur Befestigung der Akkupacks sind im Hauptchassis 8 Bohrungen sowie jeweils zwei Längseinfürungen vorgesehen, so daß bei einer Befestigung mit Tay-raps die nicht bei der Fahrt am Boden schleifen (Bild 4).

Fahrverhalten und Praxistest

Wie bereits erwähnt, kann sowohl auf Teer wie in der Halle der Wagen durch geeignete Reifenwahl schnell auf die jeweiligen Verhältnisse eingestellt werden. Einige durchgeführte Beispiele, die sicher nicht die einzigen Möglichkeiten

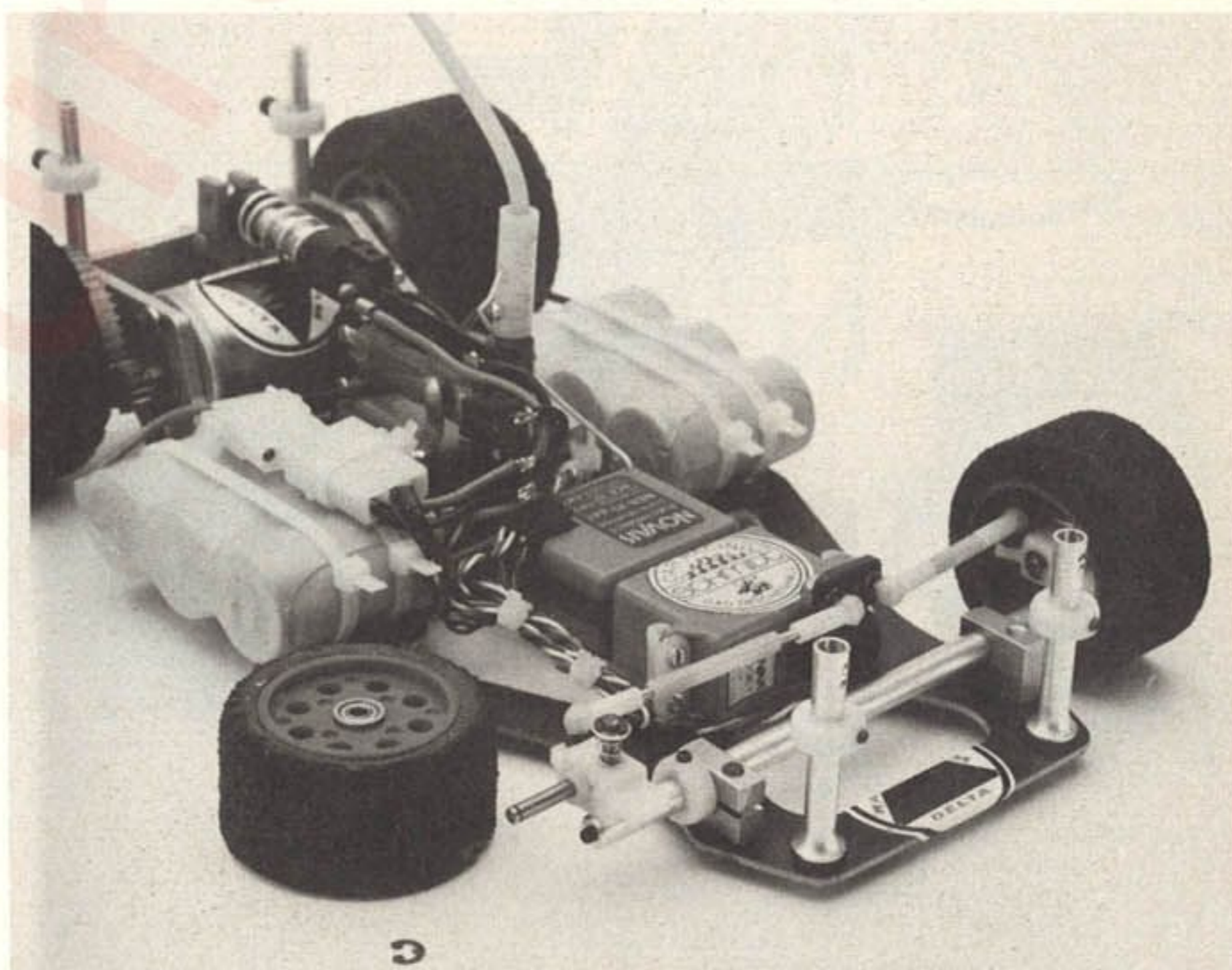


Bild 2

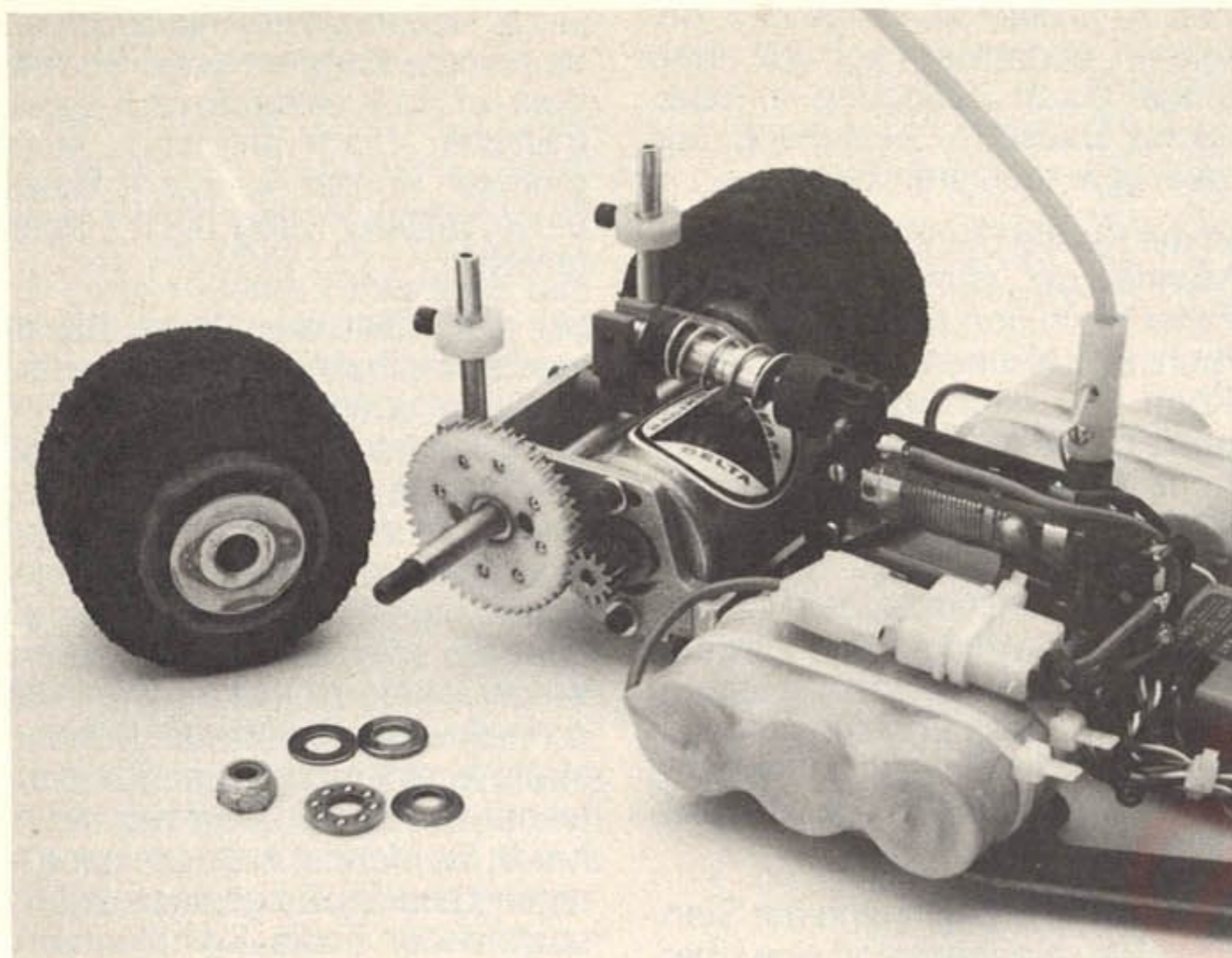


Bild 3

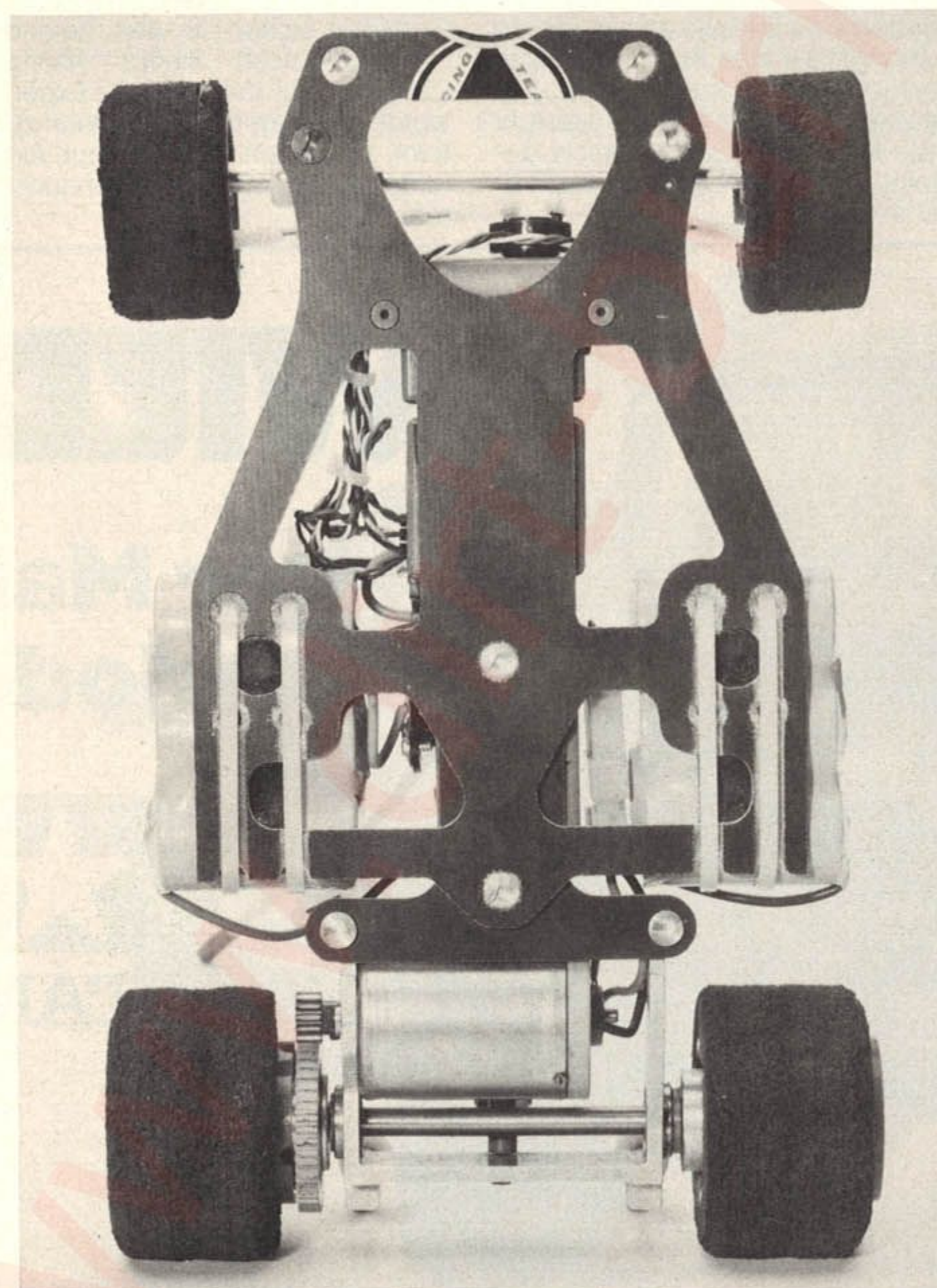


Bild 4

darstellen, seien aufgezeigt. Halle: Hinterachse: Neoprene-Material: z.B. Schumacher; Insulflex; CS-301; UFRA-rot. Vorderachse: Armaflex; UFRA; CS-304 u. ä. Teer: Hinterachse: Delta TR 1240-A; UFRA-rot; UFRA-weiß; CS-302. Vorderachse: Delta TR 1204-B; UFRA-rot, gelb, grün, weiß; CS-305. Diese Reifenkombinationen stellen sicher nicht das „allein Richtige“ dar, sollen aber vielleicht eine kleine Hilfestellung geben, was sich als Bereifung anbietet.

Es hat sich während der Fahrten gezeigt, daß der Super Phaser von grundauf ein ausgewogenes Fahrverhalten zeigt und in seiner Gewichtsverteilung gut ausgelegt ist. Übrigens Gewicht: Der Wagen kann mit Miniservos aufgebaut als ein Leichtgewicht bezeichnet werden. Er liegt in der Größenordnung von 890 g. Das Fahrverhalten läßt sich leicht auf den Wunsch des Fahrers einstellen. Das Lenkverhalten und das Ansprechen der Lenkung sind ebenfalls ausgewogen und kann nicht als „giftig“ bezeichnet werden. Damit kann auch ein Neuling mit diesem Wagen gut umgehen, ohne vor fahrerische Schwierigkeiten gestellt zu werden.

Auf welliger unebener Fahrbahn zeigt der Super Phaser ein sehr gutes Fahrverhalten, wobei darauf zu achten ist, daß das Federbein sehr weich eingestellt ist, damit es leicht anspricht, denn man muß sich im Klaren sein, daß die Knickbewegungen, die der Wagen macht, das Federbein im Bereich zwischen 1 und 2 mm ansprechen lassen. Der Weg des Dämpfers ist demnach sehr klein. Es ist also auf gute Funktion des Dämpfers zu achten. Zeigt sich die Dämpferwirkung als zu hart, so kann man den Dämpfer leicht in seiner Dämpferwirkung verändern und ein kraftarmes Ansprechen erreichen.

Dem Grundbaukasten liegen alle im o. a. Bericht erwähnten Teile bei. Es fehlen die „Asso-Teile“. Also keine Steuerblöcke, keine Hinterachse. Ein so ausgerüsteter Grundbaukasten kostet ca. 250,- DM. Abschließend sei vermerkt, daß klar scheint, warum das Vorgängermodell im letzten Jahr die Weltmeisterschaft errang.

Bericht: Carlos E. Mann
Fotos: K.-D. Nowack

Der Delta Super Phaser wurde von der Fa. Schmidt/Bad Reichenhall zur Verfügung gestellt.

2. Lauf GM Elektro Nord/West

Nach fünfwöchiger Pause trafen sich die Elektrofahrer der Gruppe Nord/West zum 2. Gruppenmeisterschaftslauf in Dortmund.

War der erste Eindruck beim Gruppenmeisterschaftslauf in Düsseldorf noch sehr positiv, war es in Dortmund fast das Gegenteil. Die Halle war viel zu klein, um sämtliche Teilnehmer aufnehmen zu können und somit wurden einige Fahrer in die Umkleidekabinen verwiesen. Positiv aufgefallen ist, daß nach einigen Diskussionen plötzlich doch 220 Volt zur Verfügung standen.

Die Bahn war ein „Fullspeed-Kurs“ mit einer eingebauten Schikane, die ihren Sinn jedoch leider gänzlich verlor. So mußten die guten Fahrer auf der ganzen Bahn nur zweimal kurzzeitig vom Gas gehen. Dementsprechend waren auch die Rundenzeiten. Bis zu 69 Runden wurden in den achtminütigen Vorläufen gefahren. In der Schikane ausgelegte Teller schienen einige Fahrer sehr anzuziehen und zu Testflüge für ihre Kohlefaseranten-

nen zu animieren. Einige KFK-Antennen bedankten sich für diese Flüge durch Zerlegung in praktische Bausätze, bestehend aus zwei bzw. mehreren Teilen.

In der Klasse Standard überließ W. Menne die Rundenrekordzeiten Peter Koch und spezialisierte sich mehr aufs Kuchenverkaufen. Peter Koch fuhr dann mit 63 Runden auch Bestzeit. (Und das mit geliehnem Auto!) Weitere direkt qualifizierte Endlaufteilnehmer waren neben H. Hoffmann noch W. Menne und D. Dannowski. Entsprechend der Vorlaufzeiten gewann Peter Koch (der zitterte wie Espenlaub) den fairen Endlauf. Aufgefallen ist, daß im Endlauf schnelleren Fahrern bereitwillig die Ideallinie überlassen wurde.

Der Sonntag, beginnend mit Standard Jug., brachte sofort eine Überraschung. Tja, die Regelung der Sommerzeit scheint sich noch nicht allgemein durchgesetzt zu haben. Es soll Leute geben, die die Uhr anstelle eine Stunde vor, eine zurück stellen. Ansonsten blieb fast alles beim alten. Andreas Kaser fuhr wie fast immer Bestzeit, dicht gefolgt von Stefan Ahlborn und Michael Kleinhaus.

Der Endlauf war von Anfang an hart umkämpft. Konnten noch St. Ahlborn und M. Kleinhaus mit A. Kaser mithalten. Doch aufgrund seiner größeren Routine konnte A. Kaser einen weiteren Sieg nach Hause fahren.

Mit dem Start der Klasse Expert wurden auch die Flüge weiter. Einige Fahrer überflogen die Schikane und landeten im Fahrerlager. Reichten in der Klasse Standard noch 62 Runden zur sicheren Endlaufteilnahme, so mußte man in der Klasse Expert noch einige Runden zulegen. Hier schlug W. Menne wieder kräftig zu (der Kuchen war schnell verkauft). Mit 69 Runden stellte er einen absoluten Rundenrekord auf. Der Endlauf war mit A. Kaser, W. Menne, A. Busch hervorragend besetzt. Es gewann diesen spannenden Endlauf W. Menne.

Bei der Bekanntgabe der Endlauf-ergebnisse erhitzen sich die Gemüter. Schon in den beiden Standardklassen traten häufig Zählfehler auf. In der Klasse Expert wurde es einigen Fahrern dann zu bunt. Es kamen Stimmen auf, die forderten das Rennen zu annullieren.



WILD W

Der Maßstab Modellba



Heinz Behringer · Lehrbergerstr. 5

Zu diesem Thema eine abschließende Bemerkung Uwe Dörners.

Zitat: Aufgrund einer Falschinterpretation des Reglements seitens des Erbauers der Dortmunder Zählanlage trat folgendes Problem auf. Die vorliegende Zählanlage registrierte nicht die letzte Runde, sondern nur die benötigte Zeit. Dieser Fehler wurde erst bei der Endauswertung der Klasse Expert entdeckt. Ergo lag an beiden Tagen eine permanente Falschzählung vor, defacto waren sämtliche Zwischen- und Endläufe zum Teil unrichtig besetzt. Da eine nachträgliche Korrektur unmöglich erscheint, kann das vorliegende Rennen leider nicht zur DM-Wertung herangezogen werden. Dennoch danken wir den Ausrichtern für ihre Mühe zu einer ansonsten gelungenen Veranstaltung. Uwe Dörner

Bericht von Dirk Dannowski und Roland Orlik!

Klasse Expert

Pl.Name	Rd.	Zeit	Auto	Akku	Motor	Übersetzung
1. W. Menne	66	4,3	Minicars	Sanyo	Trinity Custom	1:5
2. A. Kaser	65	0,01	Asso	National	Trinity Bullit	1:4,8
3. A. Busch	60	5,1	Minicars	Sanyo	Trinity 06	1:5,3
4. H. Gippert	60	12,6	Eigenbau	Sanyo	Ayk Turbo	1:6
5. N. Schuler	59	5,9	Asso	Sanyo	Black Mabuchi	1:4,8
6. H. Hoffmann	59	10,0	Mirage	Buy	Eigenbau	1:4,1
7. M. Spieß	58	3,5	Asso	Sanyo	Parma Ferrari	1:4
8. St. Ahlborn	58	11,8	Eigenbau	Sanyo	Keller	1:3,7

Klasse EB-J.

Pl.Name	Rd.	Auto	Motor	Akku	Anlage/Regler	Silikon
1. A. Kaser	63	Asso	Tr. 03	Sanyo	PSW/Eigenbau	ja
2. St. Ahlborn	62	Eigenb.	Tr. 03	Sanyo	MPX/CS	ja
3. M. Kleinhaus	55	Asso	Tr. 03	Sanyo	Multiplex/CS	ja
4. F. Großbrömer	55	Asso 12i	Tr. 03	Sanyo	Robbe/Rokraft	ja
5. Ch. Möller	53	Eigenb.	Booster	Sanyo	Robbe/CS	ja
6. Ch. Lex	52	Gemini	Booster	Sanyo	MPX/CS	ja
7. M. Mahlmann	39	Asso	Tr. 03	Saft.	PSW/Eigenbau	ja
8. H. Engers	14	Minicars	Tr. 03	Sanyo	PSW/Widerst.	ja

Klasse Standard Erw.

Pl.Name	Rd./Zeit	Auto	Motor	Akku	Anlage/Regler	Silikon
1. Peter Koch	65/0,2	Delta Super Phaser	Climex	Sanyo	Multiplex Nowak/CS	ja
2. W. Menne	64/0,2	Minicars	Trinity03	Sanyo	Robbe/CS	ja
3. A. Busch	64/0,7	Minicars	Trinity03	Sanyo	Robbe/CS	ja
4. H. Hoffmann	62/5,6	Mirage	Trinity03	Sanyo	Robbe/Widerst.	nein
5. U. Dörner	60/3,4	Gemini	Trinity	Sanyo	Robbe/Widerst.	ja
6. W. Heidel	60/6,8	Eigenb.	Trinity03	Sanyo	Robbe/Eigenb.	ja
7. D. Dannowski	57/2,0	Asso	Trinity03	National	Robbe/CS	ja
8. P. Guttenberger	43/1,3	Gemini	Trinity03	National	Robbe/CS	nein

WILLY

**b im
au**













560 · 8500 Nürnberg · Tel. (0911) 311194 · Telex 623603 hobby



Aktiv

für die Interessen der Aktiven

Graupner		team druck
	Modellbau vom Besten krick	
		
	rc-car racing <i>fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer</i>	
	 SG. RACING CAR®.r.l.	
		

Anschriften der Mitglieder des Präsidiums und Hauptausschusses

1. Präsident	Hans Ludwig Walther Postfach 343 6490 Schlüchtern 1 Tel.: 06661/3704	Jugendreferent	Raimund Bauer Schillerstr. 19 6840 Lampertheim 5 Tel.: 06241/80348
2. Präsident	Dieter Müller Theisstal 6 6272 Niedernhausen Tel.: 06127/2642	Off-Road Referent	Hans Peter Raschke Schildhornstr. 18 1000 Berlin 41 Tel.: 030/7928900
Schriftführer	Hans-Josef Volk Falkenstr. 6 4455 Wietmarschen 1 Tel.: 05908/1559	Gebietsvertreter Nord	Helmut Krüger Bahrenfelder Str. 206 2000 Hamburg 50 Tel. 040/3901570
Schatzmeister	Hartwig Aubry Postfach 3132 5840 Schwerte 3 Tel.: 02304/61580	Gebietsvertreter Mitte u. Ausschußvors. Verbrenner	Uwe Schildbach Mombacher Str. 25 6500 Mainz Tel.: 06131/382328
Auslandsreferent	Jürgen Wickert Tilsiter Straße 9 3003 Ronnenberg 1 Tel.: 05109/7293	Gebietsvertreter Nord West	Horst Weyer Moerserstr. 447 4150 Krefeld Tel.: 02151/67676 (bis 19.00 Uhr) Tel.: 02151/51548 (ab 19.00 Uhr)
Elektroreferent u. Ausschlußvors. Elektro	Heiner Martin Römerstr. 93 7900 Ulm/Donau Tel.: 0731/33247	Gebietsvertreter Süd	Werner Büch Ludwigstr. 1b 8700 Würzburg Tel.: 0931/94181 - 52859

Neu! Simprop Car Profi

in FM-Technik (für 27 und 40 MHz)



Entscheidende Vorteile und Besonderheiten:

- * Sender, Empfänger und Servos spritzwasserfest,
- * spezieller superleichter Empfänger,
- * Betriebszeit 6–8 Stunden.

Sender:

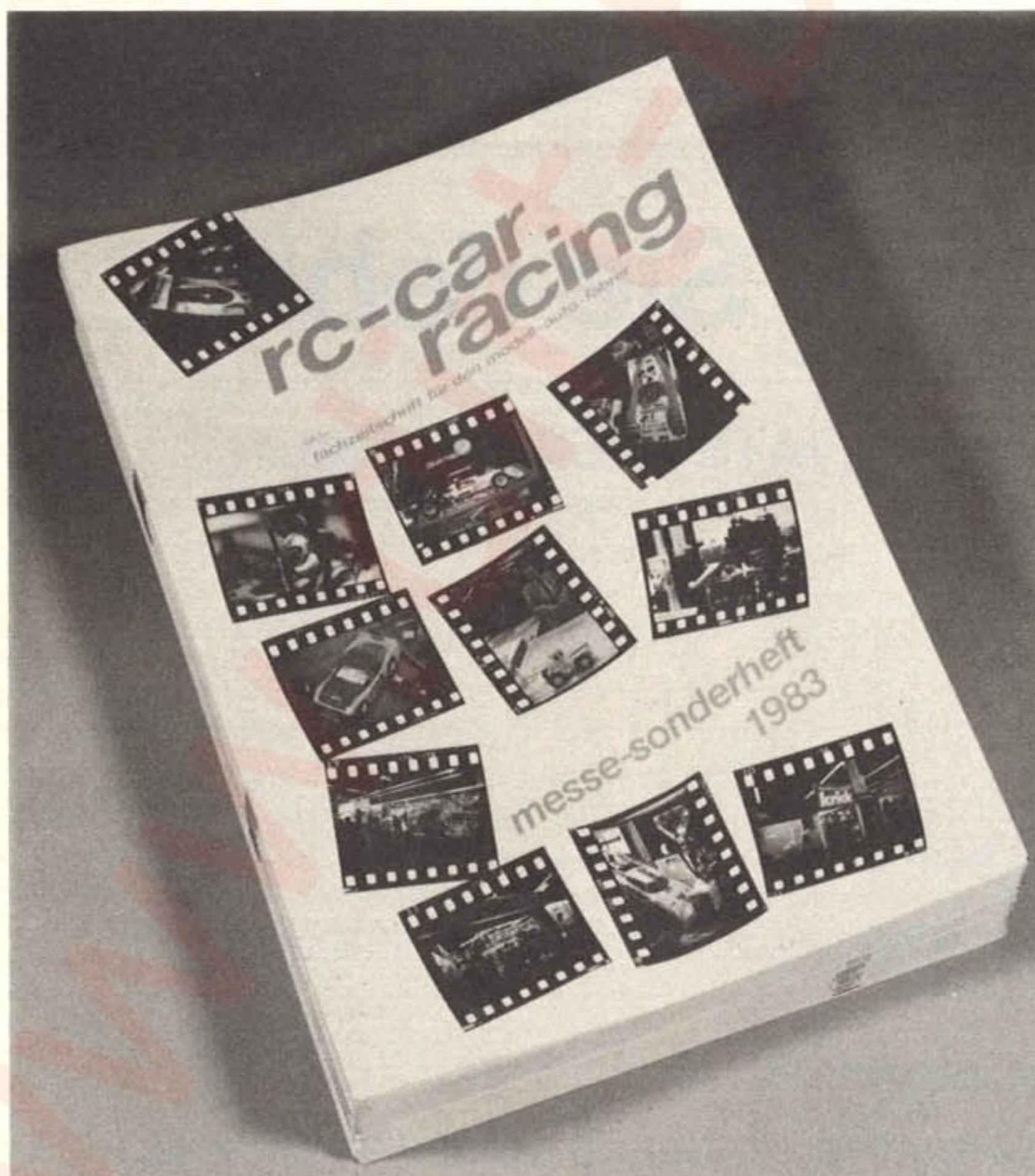
- * Mit flexibler Kurzantenne.
- * Kurze, weich und spielfrei gehende Steuerknüppel für exaktes Steuern.
- * Gas-Bremse – Steuerhebel kann mechanisch in jeder beliebigen Stellung neutralisiert werden.
- * Endausschlag für Gas und Bremse ist unabhängig voneinander über zwei Regler festzulegen.
- * Sie wählen, ob die Steuerung normal, mit DUAL-RATE oder EXPONENTIAL arbeiten soll. Einstellung und Umschaltung bzw. AUS-EIN-Schaltung von außen (DUAL-EXPO-Normal).
- * Rechts-/Links-Ausschläge des Lenkservos können, von außen getrennt (L/R), exakt eingestellt werden (z. B. auf gleiche oder ungleiche Ausschlaggröße).
- * Große Trimmknöpfe für Lenkung und Gas-Bremse: bei einem mechanischen Gesamttrimmweg von 270° wird ein Servo-Trimmmweg von ca. $\pm 10^\circ$ erreicht.
- * Jede Funktion kann im Sender auf gegenläufigen Betrieb der Servos umgeschaltet werden.
- * Der dritte Kanal (Channel III) kann für Gangschaltung etc. benutzt werden.

Lieferumfang:

- * 1 Car-Profi-Sender, 3 Kanäle (für 3 Servos),
- * 1 Sender HF-Modul des gewünschten Frequenzbandes,
- * RC-Car-Spezialempfänger, * Quarzpaar für Sender und Empfänger,
- * 2 Contest-Car-Servos, * Empfängerstromquelle 4/450, verkabelt,
- * Stromversorgungskabel mit Schalter, verkabelt, Zubehör wie Antenne, Steuerscheiben und Hebel, Trimm Schlüssel, Gummitüllen, Abstandsröhrchen und Schrauben, ausführliches Handbuch.

S SIMPROP
ELECTRONIC

Postfach 1440, 4834 Harsewinkel



MESSE-SONDERHEFT

*Internationale
Spielwarenmesse
Nürnberg 1983*

Das 1. Messe-Sonderheft
speziell für
den Modell-Auto-Fahrer.

40 Seiten DM 5,-

Fragen Sie Ihren
Modellbaufachhändler

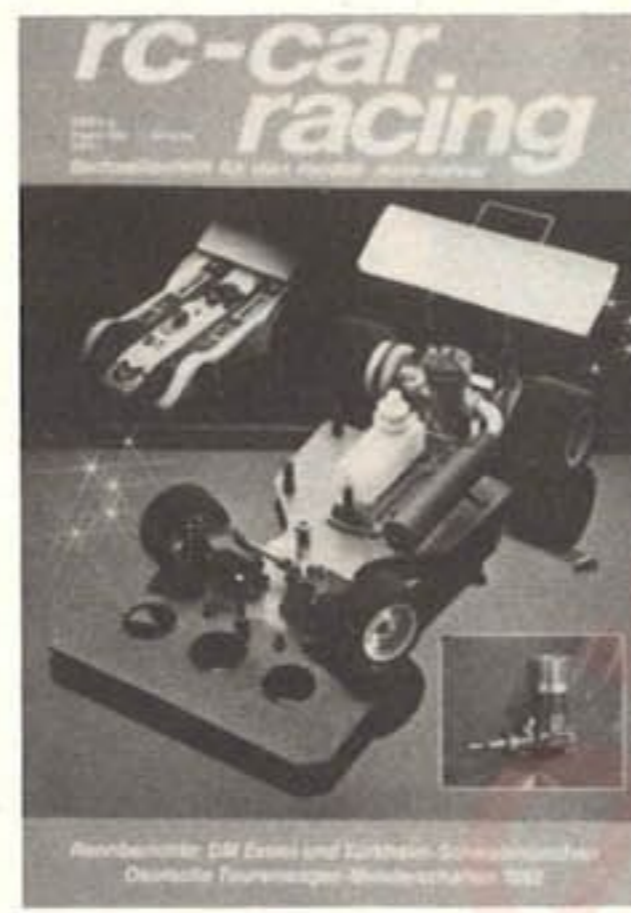
**rc-car
racing**

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer

Taubenstraße 65 · 4130 Moers 1

rc-car racing-Leserservice

Wir bieten jetzt allen Lesern die Möglichkeit, ihre rc-car racing-Sammlung zu vervollständigen. Zum Sonderpreis von je DM 4,- sind noch alle früheren Folgen lieferbar. Bestellungen richten Sie bitte unter gleichzeitiger Vorauszahlung auf unser Konto oder mit Beilage eines Verrechnungsschecks an:



<p>rc-car racing Taubenstraße 65 4130 Moers 1</p>		BESTELLSCHEIN					
		Name _____					
						Straße, Nr. _____	
						PLZ, Ort _____	
Datum _____			Unterschrift _____				
Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5			

Mit DM 5,- sind Sie dabei!

Die privaten Kleinanzeigen werden nicht pro Zeile, sondern mit einem Pauschalpreis von DM 5,- für max. 8 Zeilen berechnet.

Sie brauchen nur den Anzeigenvordruck auszufüllen und an rc-car racing abzuschicken.

Für die Bezahlung haben Sie folgende Möglichkeiten: DM 5,- im voraus auf unser Konto überweisen, DM 5,- in Briefmarken oder als Verrechnungsscheck dem Auftrag beilegen.

PRIVATE KLEINANZEIGEN																										
<p>Veröffentlichung nur mit voller Anschrift möglich. Der Druckauftrag gilt erst bei Zahlungseingang als angenommen.</p>																										
Datum/Ort/Unterschrift _____																										
RC-CAR RACING · TAUBENSTRASSE 65 · 4130 MOERS 1																										

HB 21 Grand Prix

Eine völlige Neuheit im Bereich RC-Car Motoren stellt der hier vorgestellte HB 21 Grand Prix dar. Die Firma Bernhard, die sich bisher auf die Fertigung von Flugmotoren konzentrierte, bringt mit diesem Motor ihren Einstand in eine Serie von Hochleistungsmotoren, die – einmal vollendet – eine Reihe von Motoren mit allen Kubikzahlen darstellen soll.

Das wohl herausragendste und hervorstechendste Konstruktionsmerkmal dieser Serie dürfte neben dem viereckigen Zylinder-Kühlrippenaufbau die Möglichkeit sein, die Auslaßrichtung selbst zu wählen. Die Vorteile dieser Konstruktion liegen wohl klar auf der Hand. Dem Modellbauer bietet diese Möglichkeit eine bedeutende Erweiterung seiner Anwendungsmöglichkeiten, was den Einbau in verschiedene Modelle betrifft. Fertigungsmäßig wurde diese Konstruktion von der Firma Bernhard einwandfrei bewältigt, was der Einbau in den RC-Car bewies. Der Motor ist nicht nur an der Teilungsstelle, sondern auch an allen anderen Stellen absolut dicht.

Der Zylinderkopf des HB 21 Grand Prix besteht aus zwei Teilen, was der Paßgenauigkeit nur dienlich sein kann. Ebenfalls läßt die Paßgenauigkeit der ABC-Garnitur sowohl in ihrer Passung im Gehäuse als auch in ihrer Kolben-Büchsen-Paßgenauigkeit keine Wünsche offen.

Der Kolben wird aus vergütetem Silicium - Aluminium - Kolbenwerkstoff gefertigt und ist sehr verschleißfest. Das Pleuel ist kräftig dimensioniert und aus hochfestem Dural, das noch zusätzlich gepreßt wurde, geschmiedet. Ebenfalls recht kräftig dimensioniert ist das Gehäuse, dessen eigenwillige quadratische Form wohl den, dem Design bezüglich anspruchvollsten Modellbauer, genügen dürfte. Neben dem sauberen Guß fällt an diesem Teil auch noch die großzügige Dimensionierung der Kühlrippen auf, was wohl auch der thermischen Belastbarkeit des Motors dienlich sein dürfte. Die aus Einsatzstahl gefertigte Kurbelwelle ist gehärtet und vergütet. Sie besitzt in der Car-Version eine Verlängerung, die der direkten Aufnahme der Kupplungslager dient.

Wie es sich erwiesen hat, nützt diese Kupplungsaufnahme der Lebensdauer der Kupplungslager,

da selbst die kleinste Unwucht verhindert wird. Die Car-Version ist serienmäßig mit einem Hochleistungskugellager mit Resitex-Käfig als hinteres Lager ausgestattet. Das vordere Lager ist eine Normalausführung mit Staubschutz. Die Einbaumaße des HB 21 Grand Prix entsprechen denen des OS Motors. Der HB 21 Grand Prix ist serienmäßig mit einem Schiebevergaser ausgestattet (13 mm Stutzen). Dieser Vergaser ist schon länger lieferbar und hat sich überraschend schnell durchgesetzt. Sein niedriger Preis und sein einfaches Einstellen bei sehr guten Leistungen sind eben die besten Verkaufsargumente.

Doch nun zum Laufverhalten des Motors: Er sprang auf dem Prüfstand per Handstart sofort an und zeigte auf Anhieb ein äußerst zuverlässiges Laufverhalten. Nach dem Einlaufen wurde er ins Modell eingebaut, was die Bestätigung für den ersten Eindruck am Prüfstand lieferte. An der Zuverlässigkeit des Motors gibt es nichts auszusetzen. Doch nun zur Leistung: Wie man schon an der Drehzahlkurve erkennen kann, ist der HB 21 ein sehr drehfreudiger Motor. Seine höchste Leistung bringt er bei etwa 27.000 U/min. Das Besondere an diesem

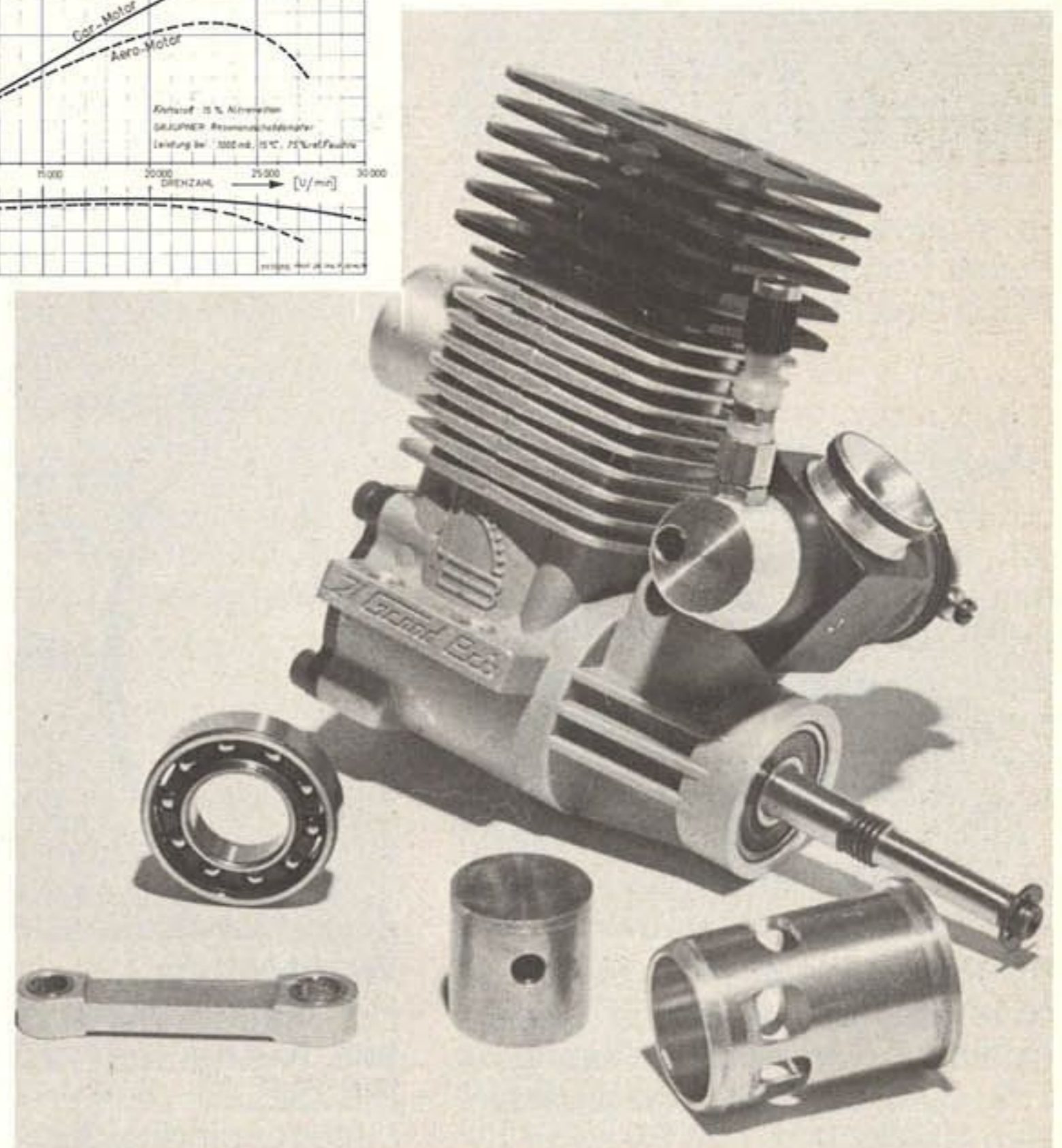
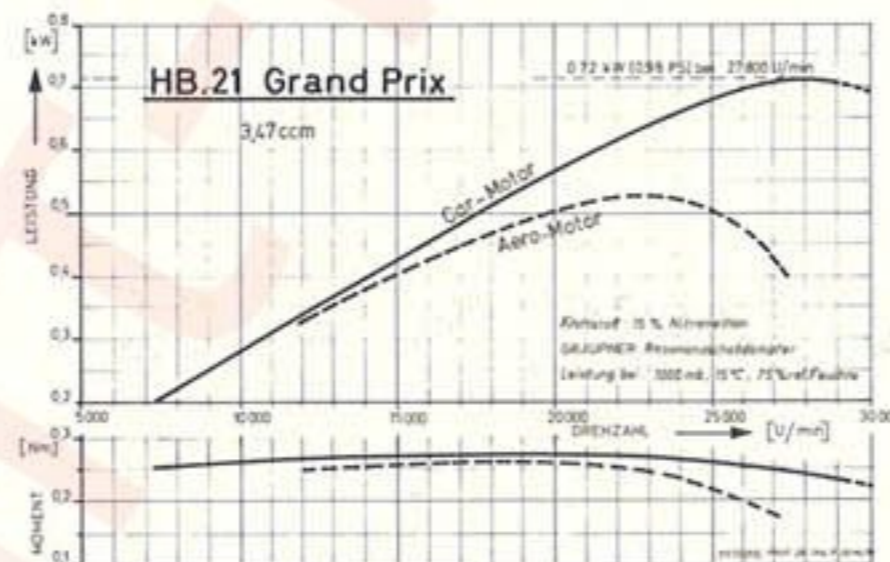
Motor ist die hohe Leistung unter 18.000 U/min und der späte Leistungsabfall. Selbst bei allerhöchsten Drehzahlen, wo andere Motoren steilen Leistungsabfall zeigen, fällt die Leistung des HB 21 Grand Prix nur wenig ab. Die Drehmomentkurve dieses Motors verläuft sehr flach, was sich in der äußerst gleichmäßigen Beschleunigung bemerkbar macht. Allerdings habe ich festgestellt, daß der Motor sehr abhängig von der Resonanzrohrabstimmung ist. Für die Leistung ist es sehr entscheidend, daß man sich ein wenig Zeit nimmt, um das Resonanzrohr abzustimmen.

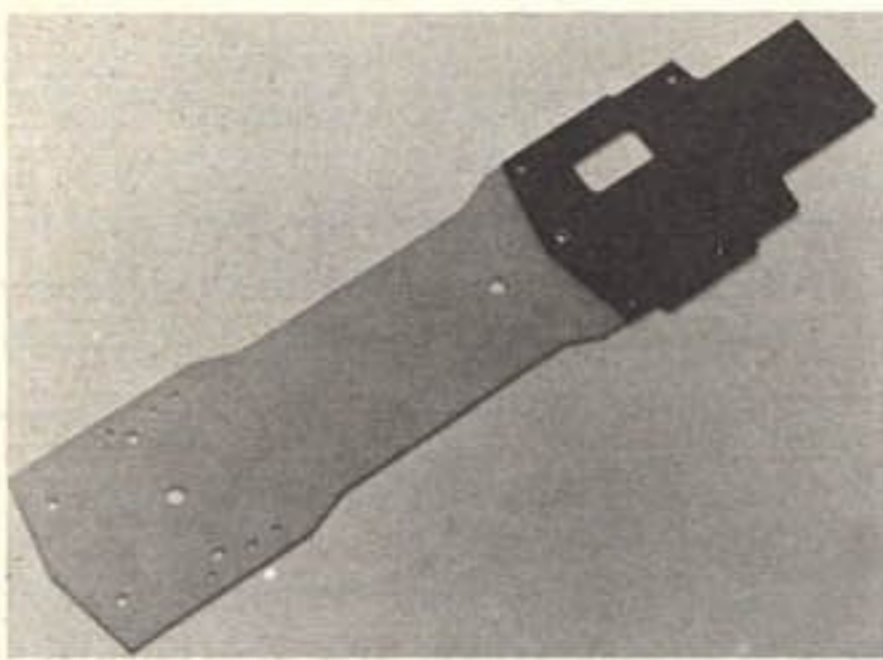
Fazit: Ein reinrassiger Wettbewerbsmotor, der durch seine Zuverlässigkeit und Unempfindlichkeit auch für den Anfänger äußerst interessant ist. Es fällt auf, daß dies der erste RC-Car Wettbewerbsmotor aus Deutschland ist, der sicherlich an der Spitze mitmischen wird. Von Vorteil für die deutschen Fahrer ist, daß sie die Motoren aus direkter Quelle empfangen können und sich nicht mit den verlesenen Exemplaren aus dem Ausland begnügen müssen.

Vertrieb: Fachhandel.

Empfohlener Verkaufspreis: 230,-DM.

E. Blau

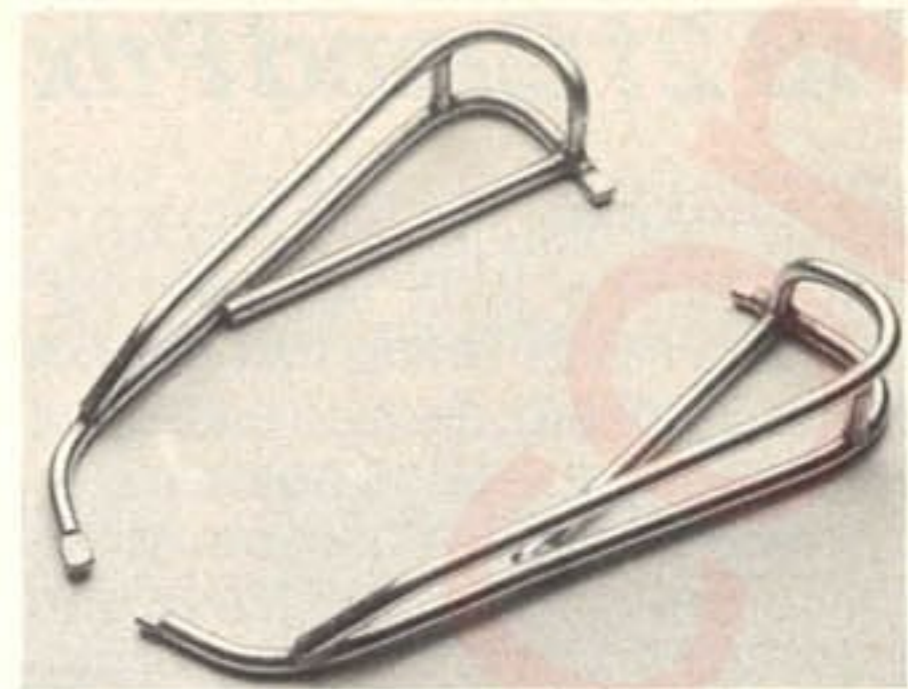




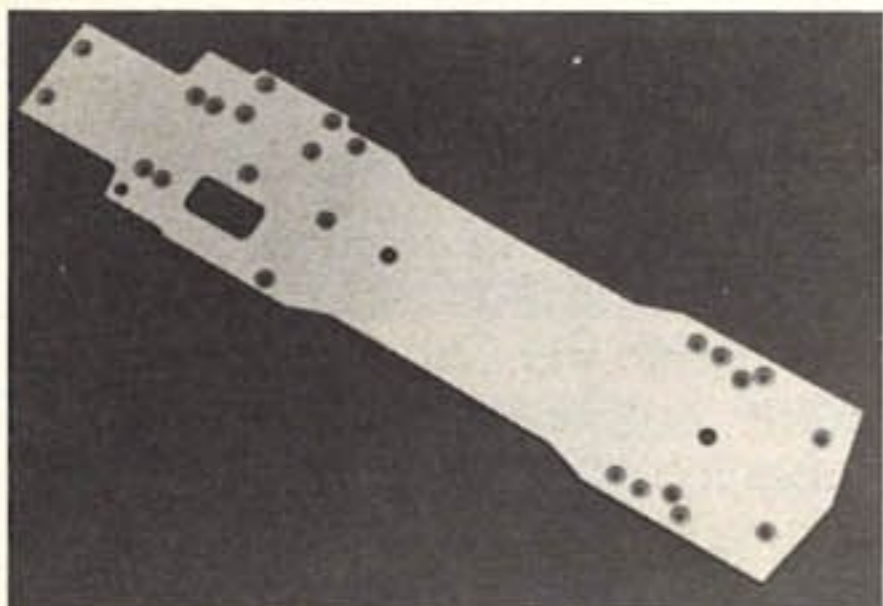
RC-Reifen Express
Durchgehendes Epoxy-Chassis mit aufgesetzten Power Pod für Serpent Quattro (nur für Picco Delta-Motor). Preis 79,- DM.



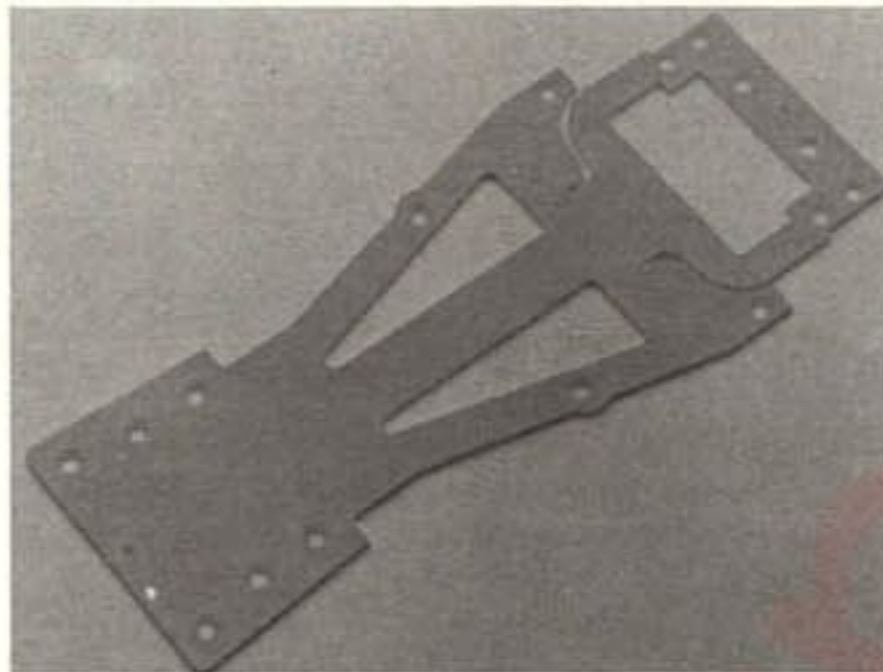
World-Hobby
„Mirage“ im Maßstab 1:12 von Associated.



World-Hobby
Seitenrammschutz aus Alu für Tamiya-Buggys S.S./R.R./S.C. Liefertermin July 83



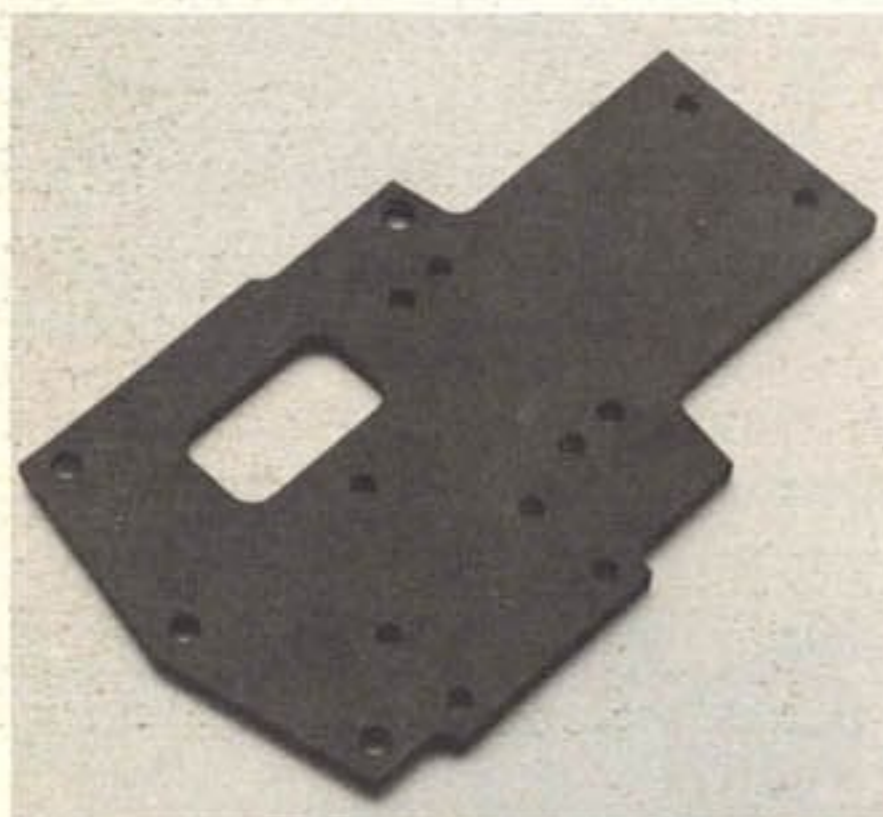
RC-Reifen Express
Durchgehendes Dural Alu-Chassis für Serpent Quattro (nur für Picco Delta-Motor). Preis 89,- DM.



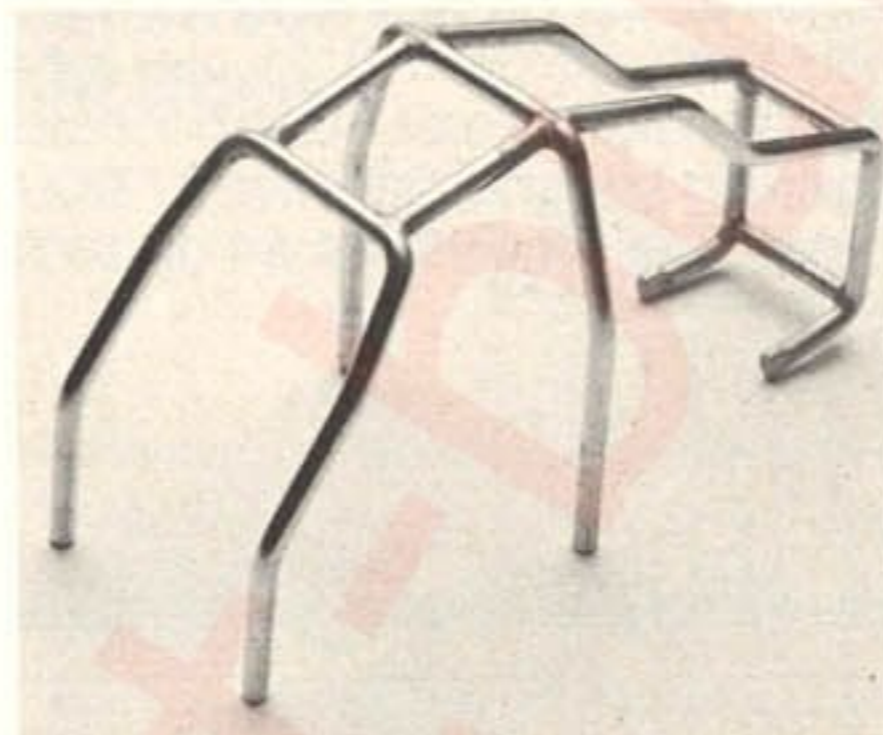
World-Hobby
Neues Chassis für den Asso 12i.



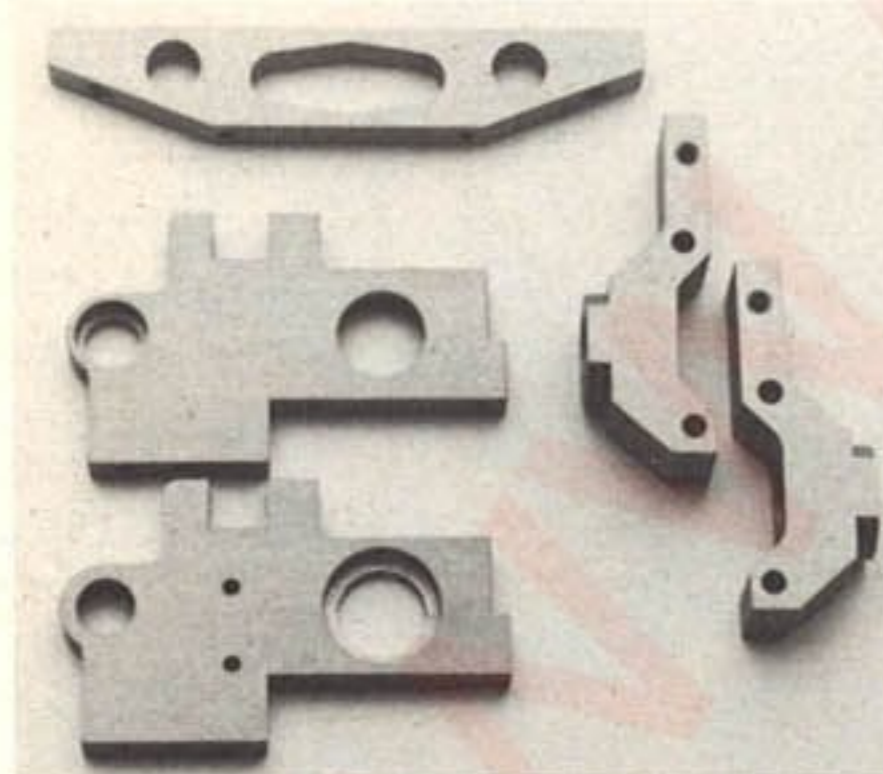
World-Hobby
Alufelgen für Tamiya-Buggys (alle Typen)
Hinterradfelgen Paar 58,- DM
Vorderradfelgen Paar 55,- DM
Für die zu verwendenden Reifen lag noch kein Preis vor. (Original Tamiya-Reifen können mit Alufelgen nicht kombiniert werden.)
Liefertermin July 83



RC-Reifen Express
Power Pod für Serpent Quattro für Picco Delta-Motor. Preis 35,- DM.



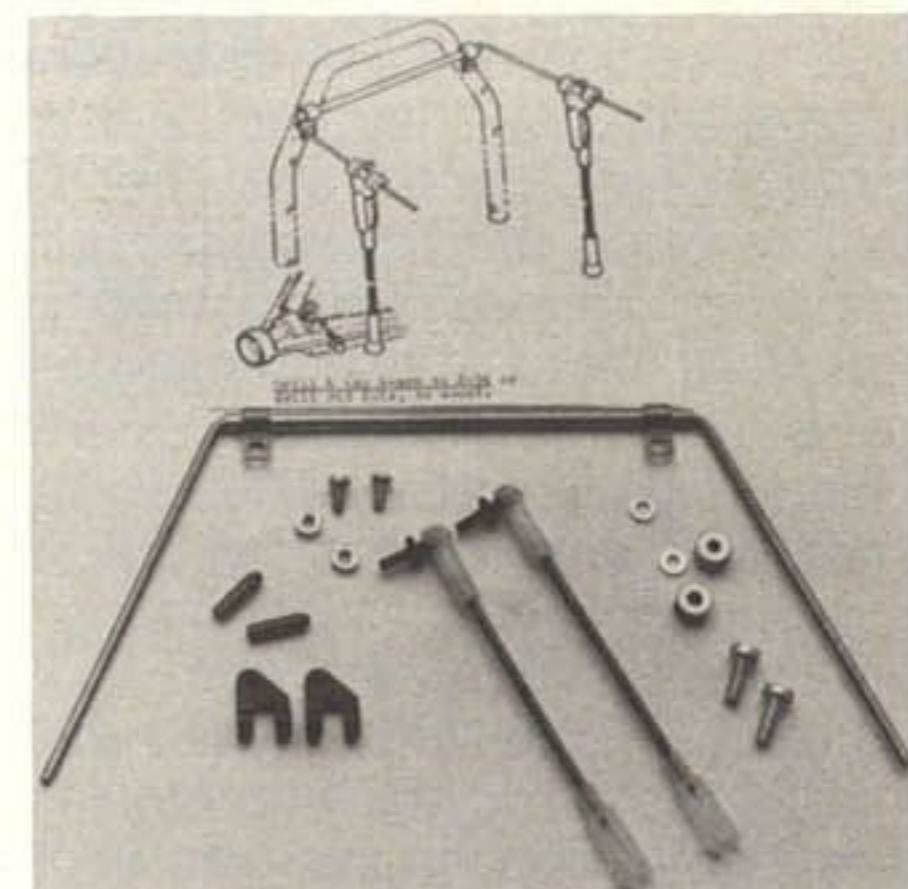
World-Hobby
Großer Überrollkäfig aus Alu für Tamiya-Buggy (nur in Verbindung mit breitem Chassis).
Liefertermin July 83



RC-Reifen Express
Gold cup Tuning-Teile für Serpent Quattro. Komplettes Tuning-Kit 179,- DM, alle Teile sind auch einzeln erhältlich.



World-Hobby
Heckrammschutz/Überrollkäfig aus Alu für Tamiya-Buggys S.S./R.R./S.C.
Liefertermin July 83

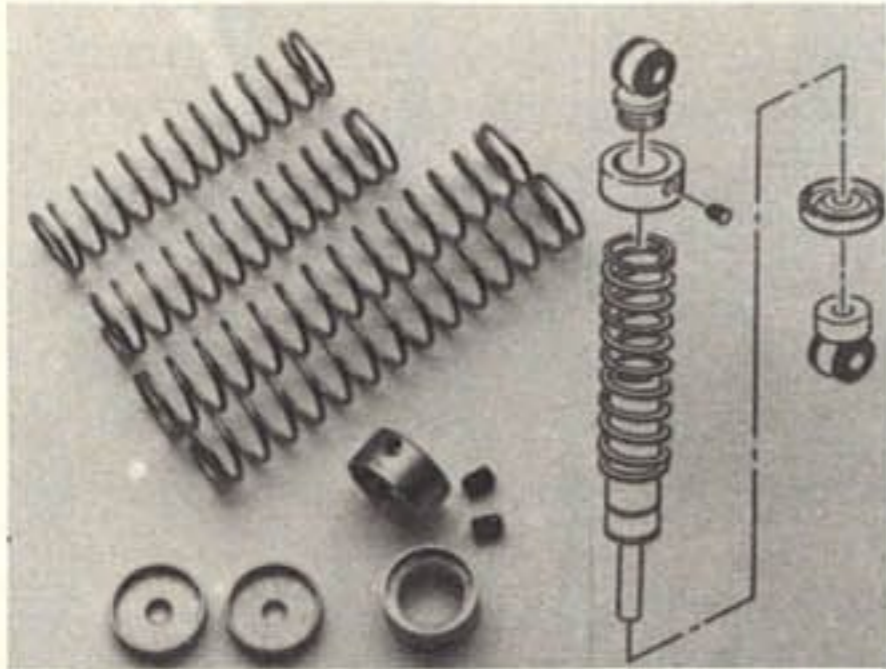


World-Hobby
Stabilisator für Tamiya-Buggys S.S./R.R./S.C.
Liefertermin July 83

World-Hobby
Breites Epoxy-Chassis für Tamiya-Buggy (nur in Verbindung mit Achsverbreiterung).
Liefertermin July 83

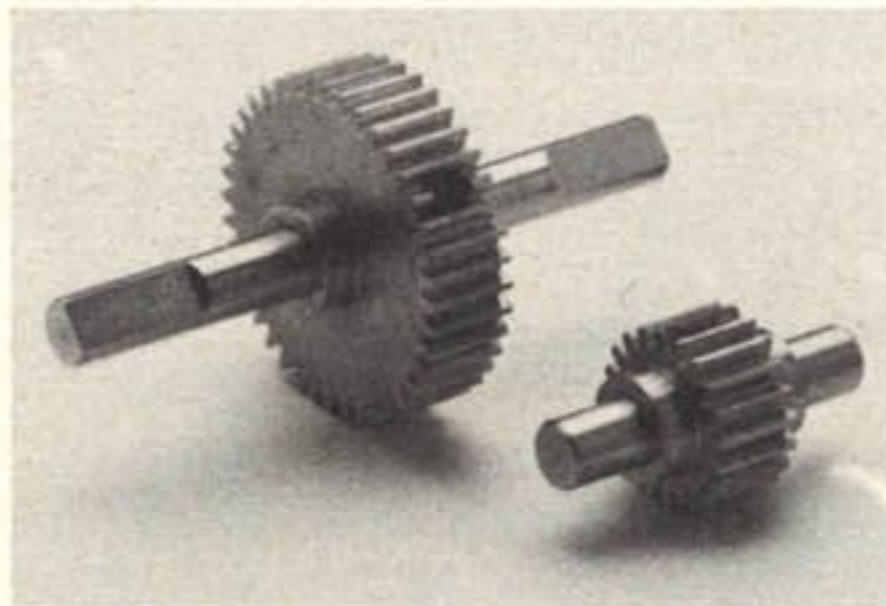
World-Hobby

Achsverbreiterung für Tamiya-Buggys S.S./R.R./S.C. (nur in Verbindung mit dem breiten Chassis). Liefertermin July 83



World-Hobby

Federn und Federteller für Tamiya-Stoßdämpfer. Liefertermin July 83



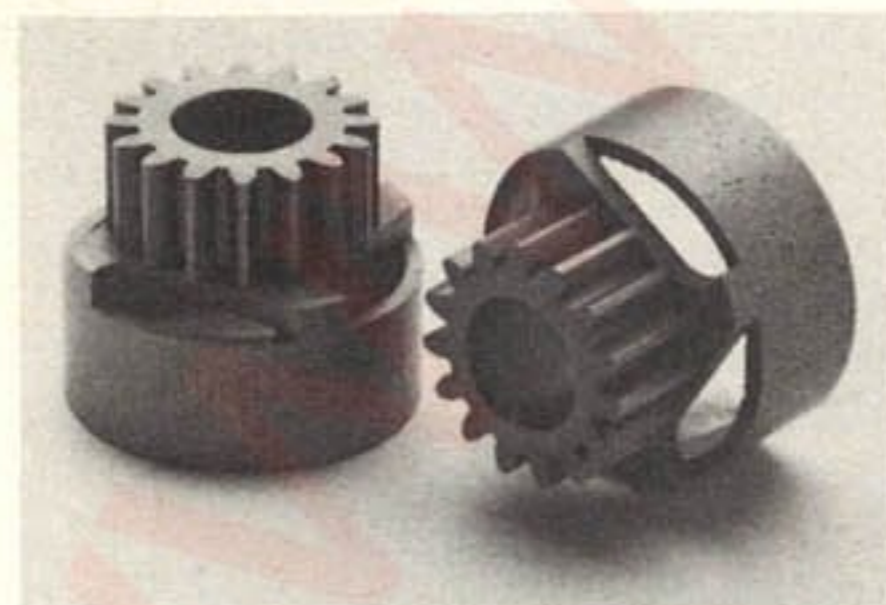
World-Hobby

Getriebezahnräder aus Messing für Tamiya-Buggys S.S./R.R./S.C. Liefertermin July 83



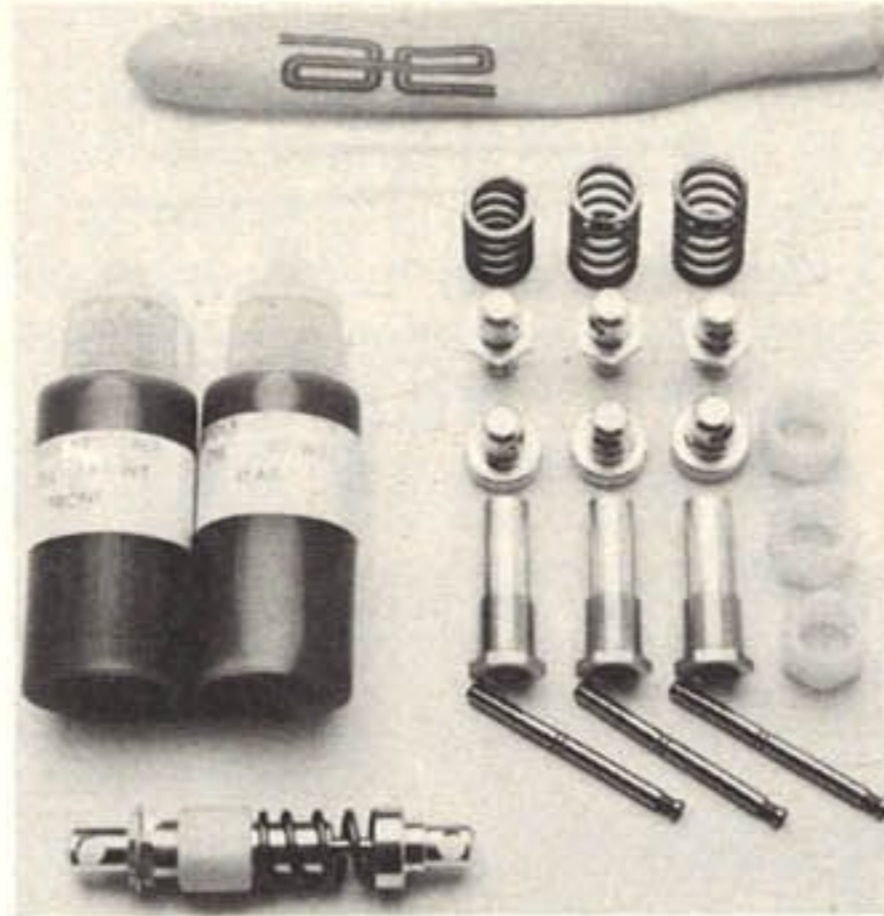
World-Hobby

Starterscheibe superleicht, ca. 150 g, Preis 49,- DM.



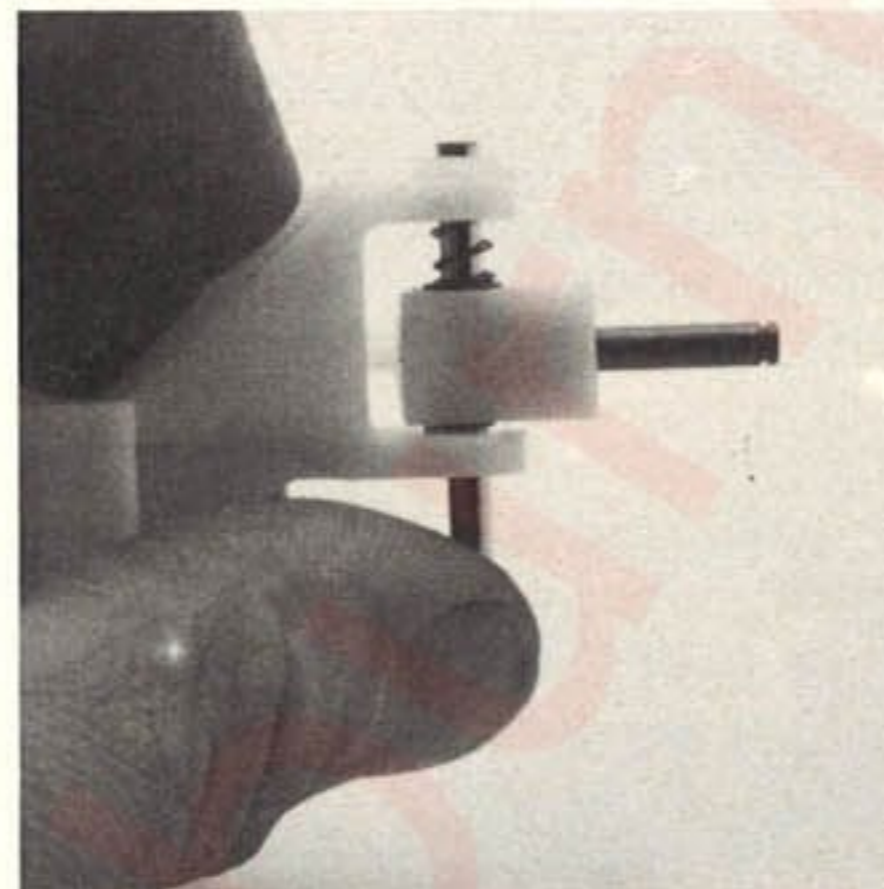
World-Hobby

Ventilierte Kupplungsglocken für Asso 500.



World-Hobby

Stoßdämpfer-Kit für Asso 500, sind auch für andere Fahrzeuge zu verwenden. Die Kolbenstange ist doppelt gelagert, sowie oben und unten geführt, die Federkraft kann verstellt werden. Preis ca. 180,- DM.



World-Hobby

Gefederte Vorderachse für den Asso 12i.



Elektronischer Leichtgewicht-Fahrregler

Omega ECR MK 1
Maße: 50 x 43 x 17
Gewicht: 49 g
Anfahrstrom: 30 A
Dauerbelastung: 15 A
Besonderheiten: wirkungsvolle Bremse, starker Rückwärtsgang, integrierte Befestigung. Preis: 119,- DM, lieferbar ab August 83.
Vertrieb: ZEMOTEC, Norbert Zesling Modell-Technik, Flurstr. 28, D-4650 Gelsenkirchen 2

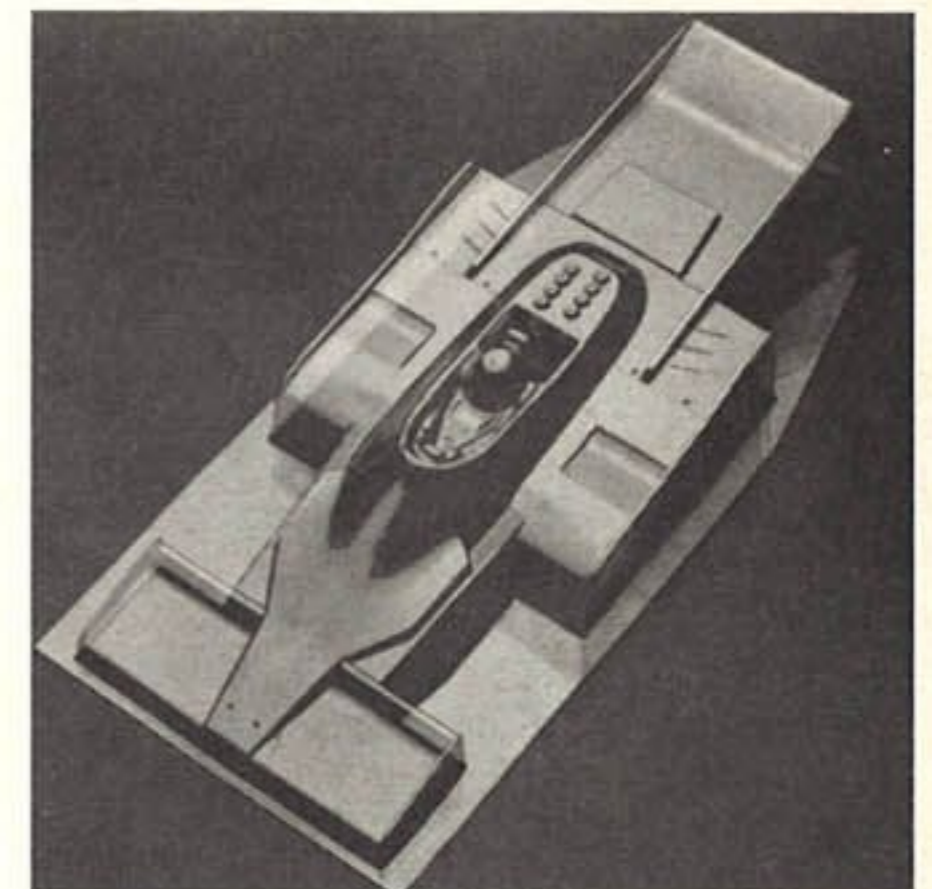


Modell-Import Deutschland

Austarierwaage für genaue Einstellung des Raddrucks (Federn) aller 4 Räder, mit Libelle, mit Bedienungsanleitung, kompl. 78,50 DM.

Für Serpent Quattro, 28,5er Querlenker, hinten, 13,30 DM.

Umrüstpaket zur Gewichtserleichterung, vom Serpent Quattro, u. a. alle 4er Stahlschrauben aus Kohlefaser, 2 Sonderschrauben für Vorderfelgen, 2 Felgenaufnahmen aus Magnesium, Radschrauben aus Alu, 89,- DM.



Strotmann

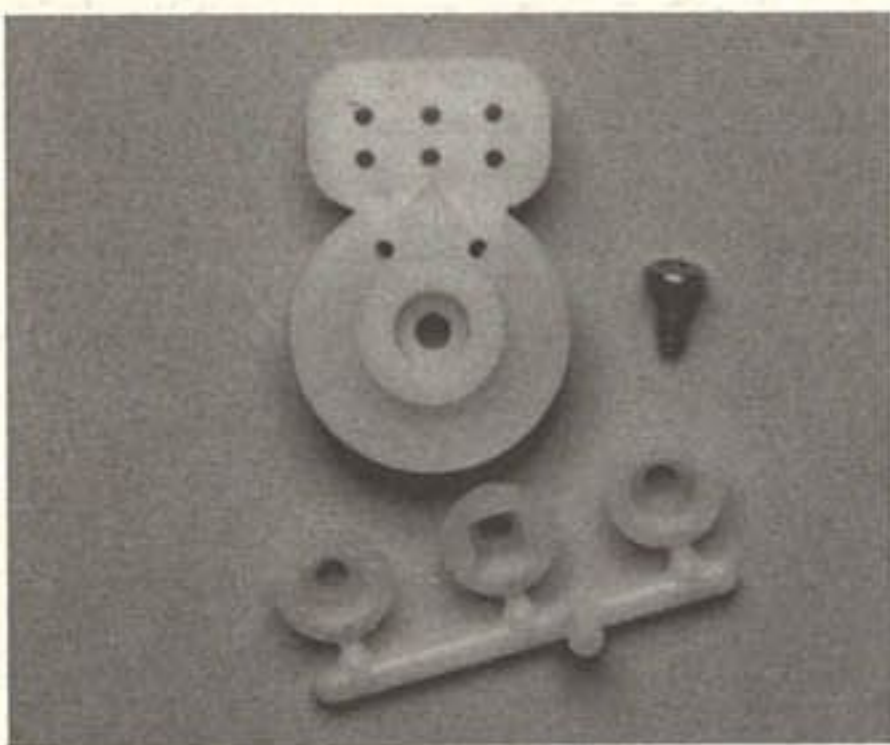
Karosserien aus Lexan®
Williams Langheck

Modell-Import Hamburg

Trinity RC 52 Anker Tauchlack
Hauchdünner Speziallack in den Farben Rot, Blau, Grün und Gelb. Wird überall dort eingesetzt, wo Rost vermieden werden soll, natürlich insbesondere bei Ankern, wo Oxidation sofort zu Unwucht führt. Flasche mit 30 ml Inhalt und Pinselverschluß. VK-Preis 5,50 DM.

Modell-Import Hamburg

rc 03w RC 03 Motor, unter Wasser eingelaufen, selektiert. Komplett im Plastikröhrchen. VK-Preis 49,50 DM.



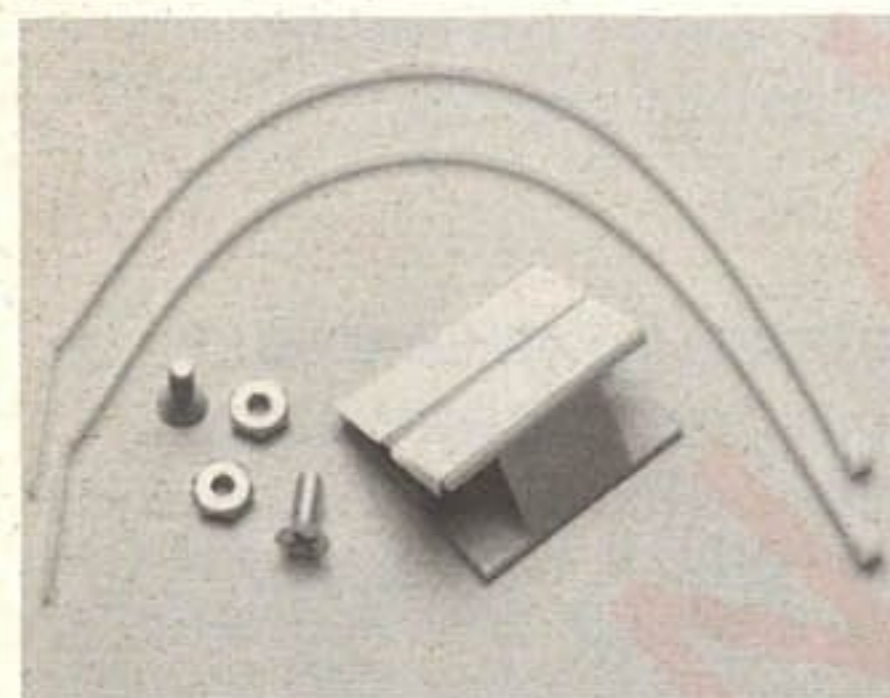
Modell-Import Hamburg

1/10 Off Road und 1/8 Servo Saver in der Trinity line, RC 68
 Endlich gibt es jetzt einen Servo Saver, nach dem die 1/10-Geländefahrer, die 1/8-Verbrenner-Fahrer und die RC-Boots-Fahrer schon immer Ausschau gehalten haben: Einer größeren und kräftigeren Version des bei den 1/12-Elektro-Fahrern so populären Servo-Savers, welcher direkt auf der Welle des Servos befestigt wird. Er ist etwa 50% größer als der 1/12er Saver und hat ca. doppelt so viel Feder-
 spannung.

Es werden 3 austauschbare Plastik-Einsätze mitgeliefert, so daß der Servo-Saver auf nahezu allen erhältlichen Servos direkt montiert werden kann.

Der Servo-Saver wird im Trinity-Programm unter der Nummer RC 68 geführt und kostet komplett mit den entsprechenden Einsätzen 14,75 DM.

Das Gewicht beträgt etwa 6 Gramm; für RC-Boots-Fahrer gibt es eine Version mit einem zusätzlichen Arm, um damit das Ruderge-
 stänge zu bedienen.



Befestigungsblock für o.g. Servo-Saver, RC 69

Um den oben beschriebenen Servo-Saver optimal in den 1/8-Verbrennern oder 1/10-Geländefahrzeugen zu befestigen, gibt es einen speziellen Servo-Befestigungsblock, durch dessen Benutzung die Lenkstangen in etwa auf die Höhe der Vorderachsenlenkhebel gebracht werden. Dadurch werden

Lenkausschläge durch Stöße bei gefederten Fahrzeugen minimiert. Der Servo-Befestigungsblock wird mit zwei Kabelbindern, Aluminium-Schrauben/Muttern und Doppelklebeband geliefert. VK-Preis 7,50 DM.

Modell-Import Hamburg

rc 69 Extra leichte Nylon-Differential-Teile für das populäre Associated-Differential; es ersetzt die normalen Aluminiumteile und spart sage und schreibe ganze 8 Gramm, eine Menge Gewicht, insbesondere bei drehenden Teilen! VK-Preis 23,- DM.

Modell-Import Hamburg

NOVAK Mini-Empfänger NER-2S Abmessungen 33 x 37 x 17 mm Gewicht 21,4 Gramm incl. Antennenkabel Stromversorgung 3-6 Zellen (!) Stromverbrauch 12 mA bei 4,8 Volt VK-Preis ca. 195,- DM

NOVAK NES - 1A BANTAM MIDGET SERVO

Das Profi-Servo. Sämtliche Endlaufteilnehmer der Weltmeisterschaft in Californien 1982 benutzen dieses Servo. Die Daten:
 Gewicht: ca. 28 Gramm
 Stellzeit: .27 sec/90 Grad
 Drehmoment: 21 oz/inch
 VK-Preis 128,- DM

Modell-Import Hamburg

YOKOMO modified Motor „No Limit“

Auf Basis des neuen Yokomo-Motors wurde von Trinity dieser Motor speziell für den offenen Wettbewerb entwickelt. In USA wurde dieser Motortyp bereits erstmals bei den Weltmeisterschaften in Californien im Sommer '82 mit großem Erfolg getestet und eingesetzt. 6 von 10 Endlaufteilnehmern benutzten diesen Motortyp, der aller Voraussicht nach die Nachfolge der legendären TRINITY-Custom-Motore antreten wird. Natürlich ist dieser Motor doppelt kugelgelagert, hat Kohlen mit Lötflächen, einstellbaren Kohleanpreßdruck, der Anker ist handgewickelt (die unterschiedlichen Daten werden noch bekanntgegeben), diamantüberdrehter Kollektor etc.
 Verkaufspreis (empfohlen) 175,- DM.

Modell-Import Hamburg

TRINITY

AK GZ modified Motor „BULLIT“
 Auf Basis des neuen AYK GZ 240/480 Motors wurde von Trinity ein neuer Motor für die Experten-Klasse entwickelt, welcher in unterschiedlichen Wicklungen zu haben sein wird. Dieser Motor verfügt über einen handgewickelten Anker, welcher vacuumverharzt wurde. Der Anker ist statisch und dynamisch in 2 Ebenen ausgewuchtet, der Kollektor wurde diamantüberdreh, sämtliche Kollektoranschlüsse sind verlötet. Die Wellen sind gerichtet und laufen in Präzisionskugellagern. Die Wellenenden sind angeflacht, um dem Motorritzel einen festen Sitz zu garantieren. Die Magnete sind aufgeladen und fixiert. Der Kohleanpreßdruck ist individuell auf die Ankerwicklung abgestimmt.

Verkaufspreis (empfohlen) 125,- DM.

AYK Off-Road-Motor

Details im wesentlichen wie oben, aber geänderte Wicklungsdaten sowie eine spezielle Lexankappe, welche den Motor vor Schmutzeinwirkung schützt.

Verkaufspreis (empfohlen) 135,- DM.

Modell-Import Hamburg

Präzisionszahnäder für 1/4 Achse mit Differential

Durch Verwendung neuester Technologien im Herstellungsbereich von Plastik-Getrieben werden unter Verwendung von Computer-Entwürfen die Formen sowie einem Kunststoff mit geringsten Reibungsverlustwerten eine Zahnradreihe produziert, welche die Kraft der Trinity-Motore noch besser auf die Bahn bringt. Die Zahnäder müssen mit den gebräuchlichen .125"-Kugeln montiert werden, wobei der Außenring für Associated Differentiale, der innere für Bolink, Leisure, Thorpe etc. gedacht ist. Jedes Zahnrad wird mit einem 1/4" und 3/8"-Distanzstück geliefert. Die Zahnäder sind in den Größen 44/46/48/50/52 Zähnen erhältlich. Die Anzahl der Zähne kann bei montiertem Zahnrad abgelesen werden, da sie nahe der Außenkante des Zahnades eingepreßt ist.
 Verkaufspreis 9,- DM.

RC Reifen Express®

Deutschland: RC Reifen Express, Postfach 1148, 8758 Goldbach, Ruf 06021-60130.
Niederlande: RC Reifen Express, Postfach 684, 7500 AR Enschede, Ruf 0031-53-323232.
Ladenverkauf Grosman, Alter Hünxerstraße 77, 4223 Voerde 2

Sind Sie auch gespannt wie weit wir gehen?

Für Technische Auskünfte und Bestellungen von Montag bis zum Freitag:
Deutschland: Ruf 06021-60130. Niederlande: Ruf 0031-53-323232. In der Zeit von 9.00-12.00 Uhr und von 14.00-18.00 Uhr.



"Ich weiß
es schon!"

NEVADA CROSS

Neveda - Cross - eine neue Dimension für Buggies. Das Wettbewerbsfahrzeug mit Differential und kontinuierlich einstellbarer Differentialsperre. Chassis - Holme aus Ergal, Einzelradaufhängung Schnellverschlußtank mit abgedecktem Sumpf, Spezialboxen für die RC - Anlage - das ist vorausschauende Technik für das Fahren im Gelände. Selbstverständlich sind auch Luftkammerreifen vorn und hinten, Stoßdämpfer für vorn und hinten, Überrollbügel, ABS-Karosserie und eine übersichtliche Montageanleitung im Bausatz enthalten.

DM 325,-

MANTA 4

Wettbewerbswagen mit Allradfederung, konzipiert in neuester Technik. 2,5 mm Ergal-Chassis, beste Kraftübertragung durch Direktantrieb ohne Kette oder Riemen. Hintere Querlenker mit Gelenkwellen. Grosse Bremsscheibe, befestigt auf unserem Thermodur Zahnrad. 2 Uebersetzungen lieferbar, 1:4,5 und 1:5. Geringes Gewicht von ca. 2,2 bis 2,35 kg, je nach Gewicht von Motor und RC-Anlage.

DM 498,-

FORDERN SIE UNSEREN NEUEN
ERWEITERTEN KATALOG AN.

Mirage T

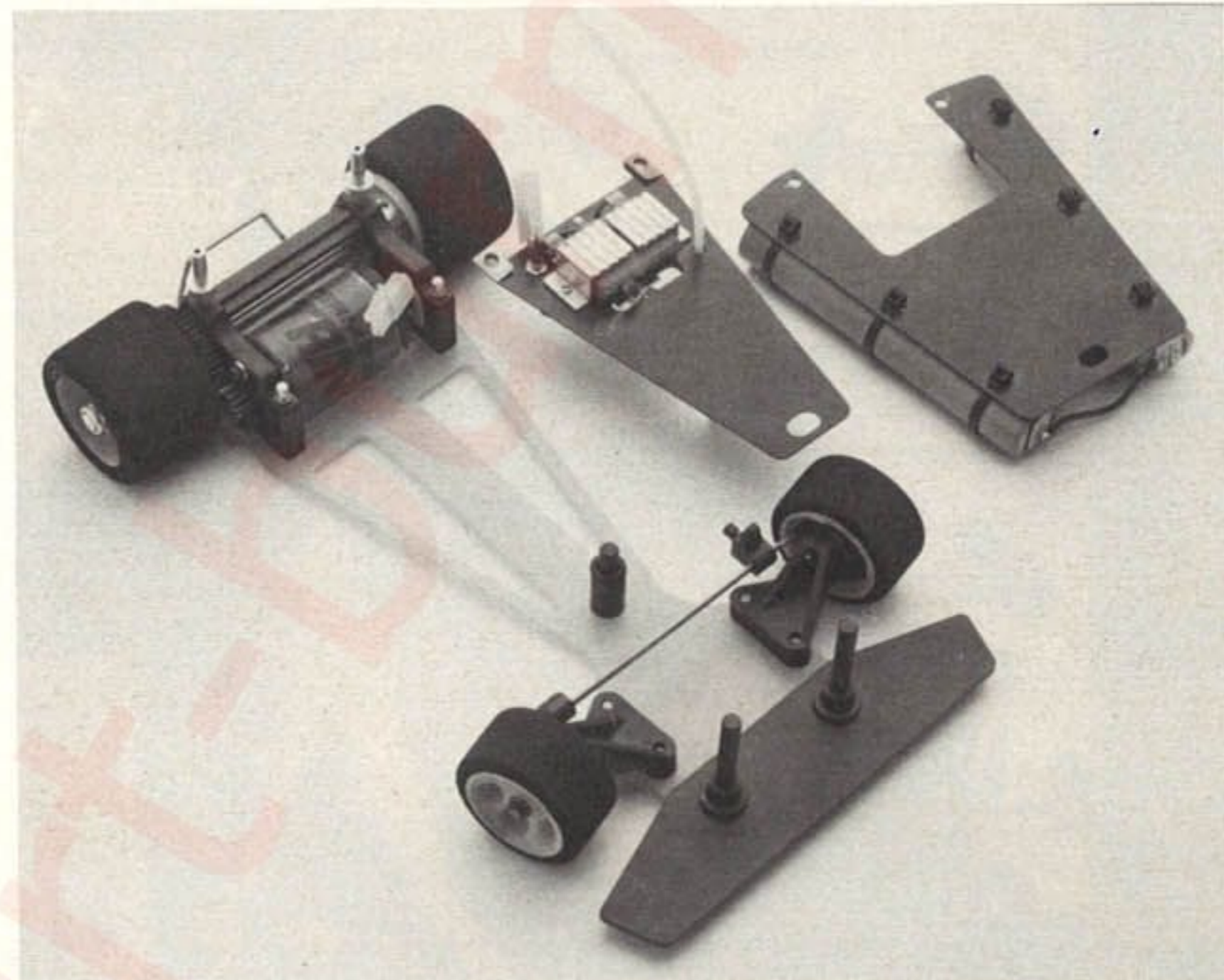
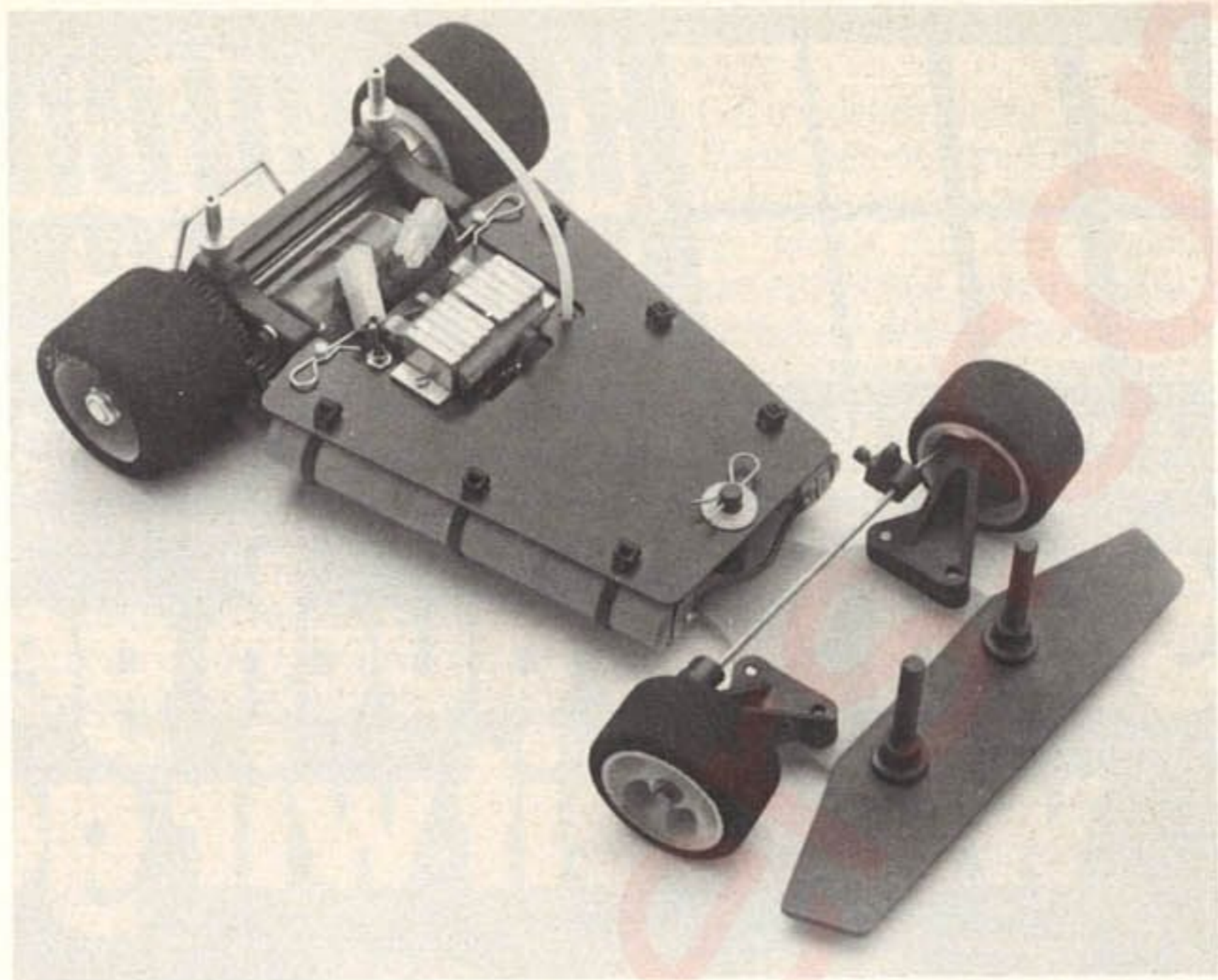
Kennen Sie den Unterschied zwischen einer Kopie und einer Weiterentwicklung? Nun, die Kopie sieht auf den ersten Blick aus wie das Original, beim genauen Hinsehen finden sich jedoch gewisse Nachlässigkeiten oder Schwachstellen im Detail. Die Weiterentwicklung gleicht ebenfalls stark einem existierenden Vorbild, doch finden sich hierbei üblicherweise eine Reihe von Detailverbesserungen! Warum ich Ihnen das erzähle? Ganz einfach! Wenn man den mittlerweile fünf Jahre alten ASSO 12E als Urahn aller modernen 1 : 12er Elektrofahrzeuge ansieht, so lassen sich fast alle später erschienenen Modelle entweder als Kopie oder als Weiterentwicklung dieses Konzepts einordnen, wobei der aus Schweden stammende Mirage T, der hier in Deutschland vom Modell-Import Hamburg vertrieben wird, mit Sicherheit zur zweiten Gruppe zu zählen ist. Hier entstand offensichtlich ein Fahrzeug, bei dem nicht nur auf Fahrwerkstechnik geachtet, sondern auch den speziellen Anforderungen an den „elektrischen Aufbau“ eines E-Wettbewerbsfahrzeugs durch entsprechende Detaillösungen Rechnung getragen wurde.

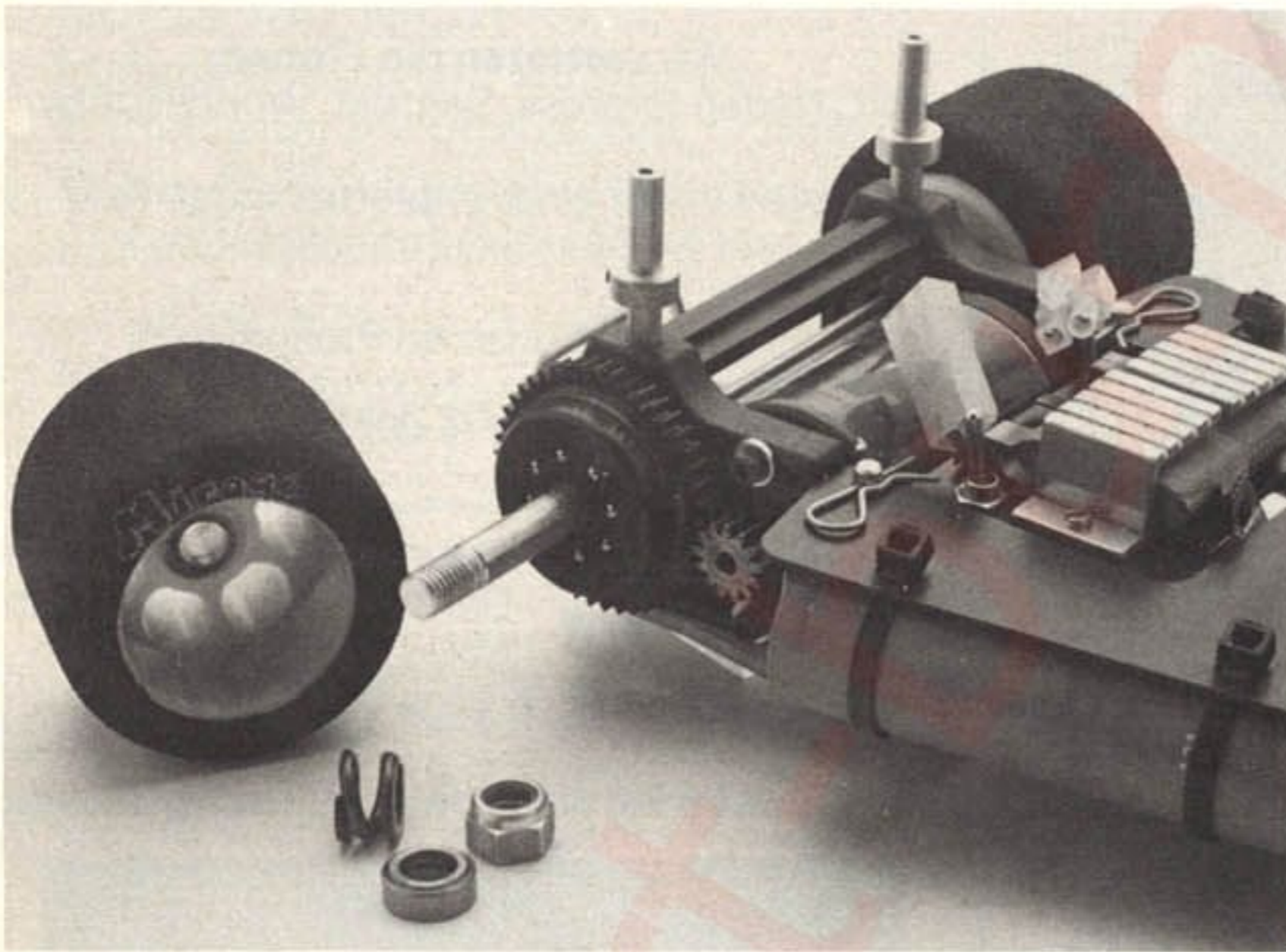
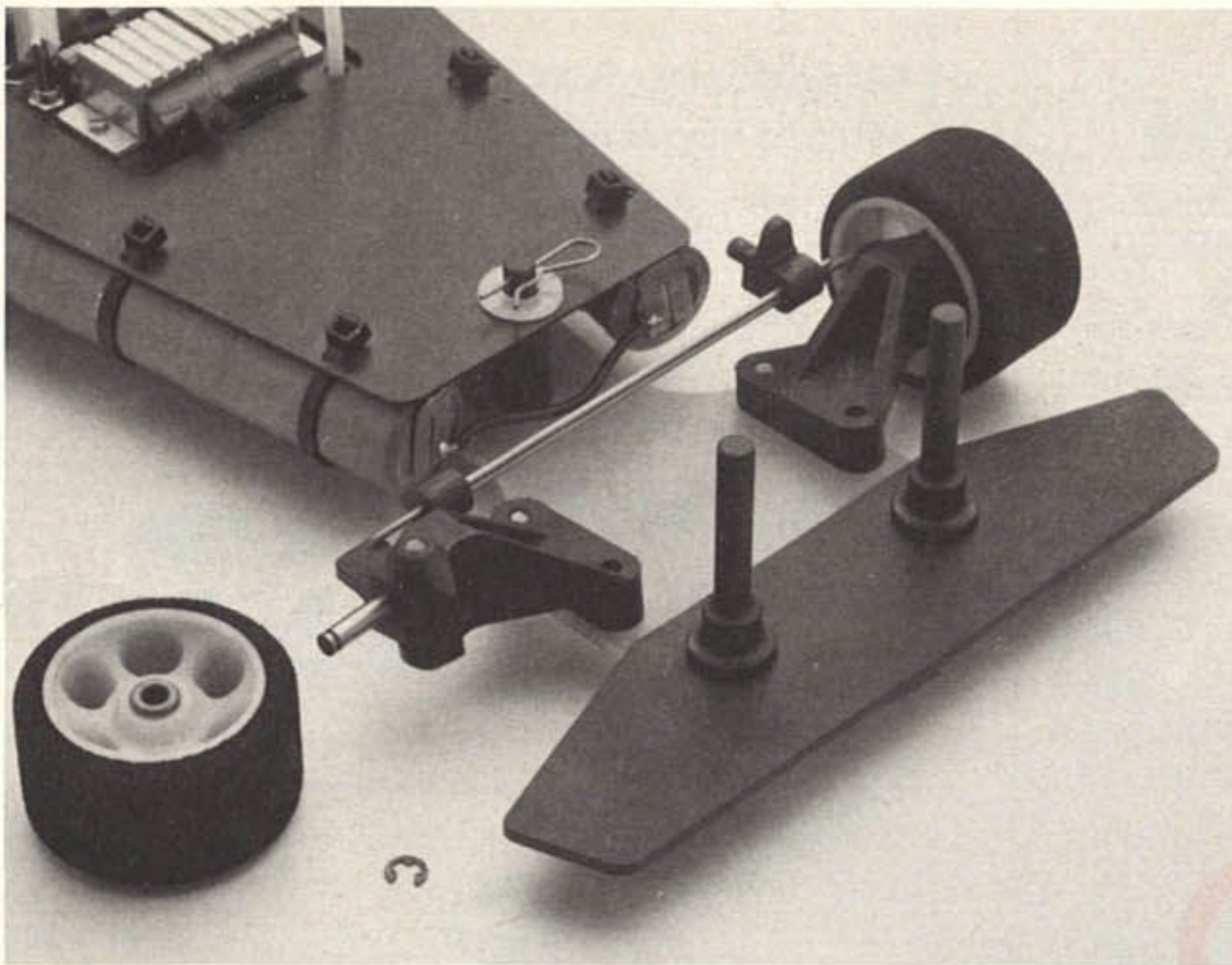
Geliefert wird das Modell im nicht vormontierten Zustand. Alle Einzelteile sind nach Baugruppen geordnet in kleinen Plastiktütchen verpackt, die zur besseren Übersicht numeriert sind. Je nach Ausstattungsvariante wird der Wagen mit oder ohne Motor, Akku und Karosse geliefert. Die Bauzeit beträgt etwa fünf bis sechs Stunden, wobei in diesem Zusammenhang die sehr ausführliche deutschsprachige Bauanleitung ein Lob verdient. Neben zahlreichen Tips zur richtigen Abstimmung des Fahrzeugs auf die Piste, enthält sie ebenfalls ausführliche Hinweise zur Behandlung und zum Laden von Nickel Cadmium Akkus, was für weniger orientierte Fahrer sicher eine Hilfe ist.

Zu den Details im Einzelnen: Als Chassis dient eine entsprechend ausgeschnittene und taillierte 2,5 mm Epoxi-Platte, sehr sauber ausgefräst, also nicht gestanzt! Die Nylon-Hinterachsbocke sind durch eine Querstrebe verkastet, wodurch sich in diesem Bereich eine sehr hohe Verwindungssteifigkeit ergibt. Die 7 mm starke Hinterachse aus Flugzeugaluminium läuft in geschlossenen Präzisionslagern und ist in der Bodenfreiheit um 2,5 mm verstellbar. (Der Wagen läßt sich zum Betrieb in der Halle also problemlos „tiefer legen“!) Gleiches gilt für die Vorderachse. Das Diff arbeitet nach dem Schumacher-Prinzip, leichte stabile Nylonfelgen, sowie ein als

Knautschzone arbeitender, elastisch am Chassis aufgehängter Rammschutz runden die Ausstattung des Fahrwerks ab.

Der eigentliche Clou findet sich im Bereich Akku-Radioplatte, da die Konstruktion hier völlig vom Gewohnten abweicht. Die Unterseite der 1 mm Epoxi Radioplatte ist als gedruckte Schaltung ausgebildet. Kupferleiterbahnen ersetzen somit den sonst üblichen „Drahtverhau“, wodurch Platz und Gewicht gespart wird, nicht zu vergessen der erheblich geringere Innenwiderstand gegenüber normaler Kupferlitze. Der serienmäßige Widerstandsregler entspricht den amerikanischen Typen, jedoch besitzt er einen breit verrippten Alu-





Kühlkörper, der gleichzeitig als Befestigung dient.

Die Akkus hängen zu zwei dreier Sticks gepackt an einer zweiten Platte. Durch entsprechende Kontakte entfallen die üblichen Kabel und Stecker zwischen Akku und Fahrtregler, was ebenfalls den Widerstand der ganzen Schaltung vermindert, wodurch dem Motor gegenüber herkömmlichen Systemen mehr Leistung zugeführt wird. Der Akku läßt sich so in Sekundenschnelle wechseln, auch der Empfängerakku ist durch eine spezielle Schaltung mit zwei Dioden überflüssig.

Der Raum zwischen den längs liegenden Akkustangen ist jedoch recht eng bemessen, so daß Empfänger und Servo nicht zu groß sein dürfen. Das Testmodell wurde mit einem 2-Kanal economic Empf.

sowie zwei RS-50 Servos ausgerüstet. Spätere Versuche mit den neuen „Bantam-Midget“ Servos brachten jedoch noch bessere Ergebnisse! Die Vorderachsbocke haben einen Nachlauf von etwa

7 Grad. Die Achse geht im Neuzustand recht schwer und bedarf einiger Nacharbeit, da nur im superleichtgängigen Zustand ein einwandfreier Geradeauslauf gewährleistet ist!!

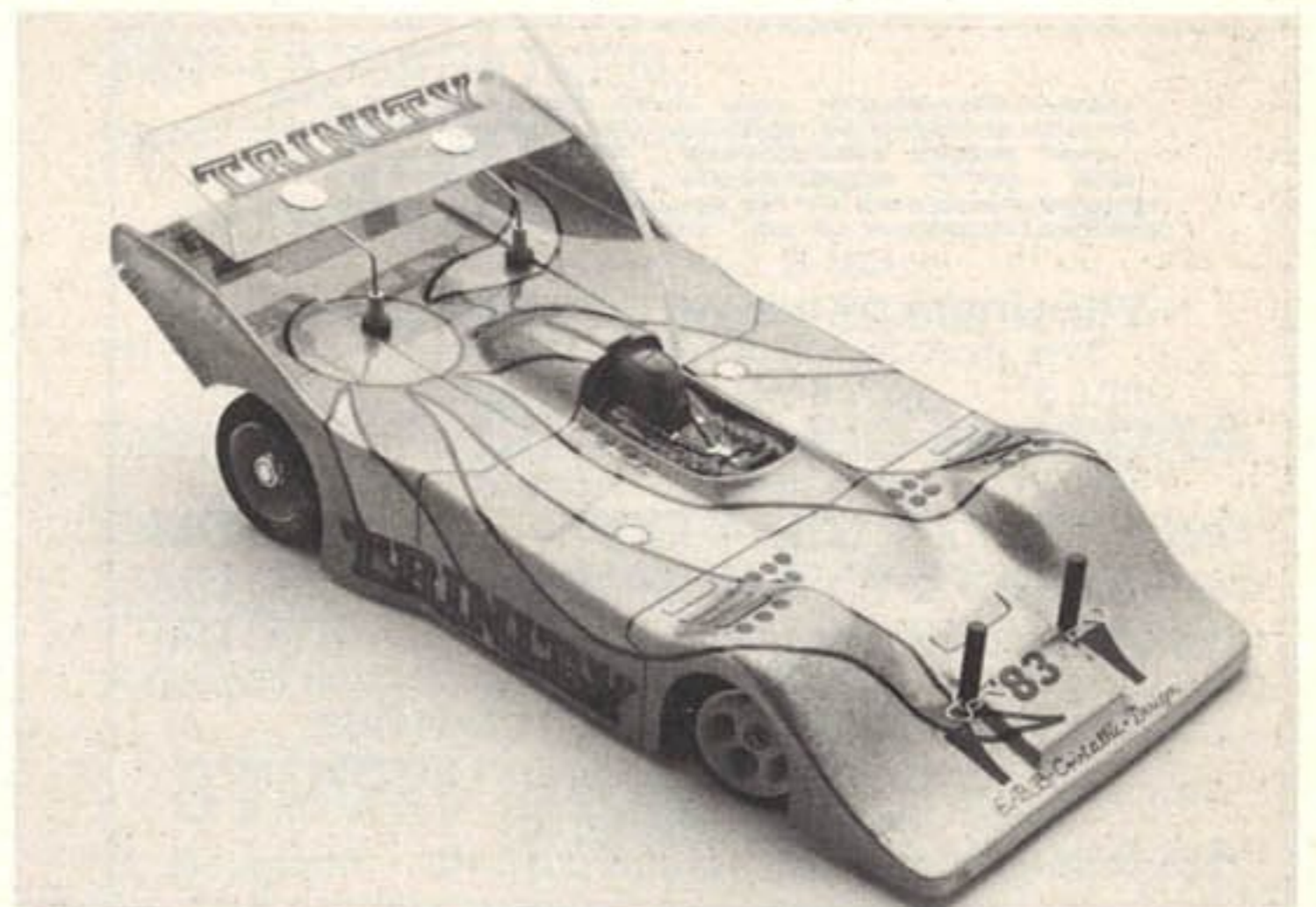
Kritikwürdig erschien der mitgelieferte Servo Saver. Er wurde gegen den entsprechenden Trinity-Saver ausgetauscht, der zur vollen Zufriedenheit arbeitete.

Nun zum praktischen Teil des Tests. Die Fahrerprobung fand in der Halle des ECC-Düsseldorf, sowie auf der Essener Freiluftpiste statt. Der Wagen reagiert sehr giftig in der Lenkung, wodurch recht hohe Kurvengeschwindigkeiten für den geübten Fahrer möglich sind. Dem Anfänger sei jedoch dringend die Anschaffung härterer Vorderreifen angeraten, da die Baukastenbereifung ein zu aggressives Fahrverhalten ergibt. Das Gewicht des Fahrzeugs beträgt komplett fahrfertig etwa 920 Gramm. In Verbindung mit dem mitgelieferten TRINITYRC-03 Motor werden sehr gute Fahrleistungen erreicht. Zum Betrieb in der Halle empfiehlt sich allerdings der Zukauf eines kleineren Motorritzels mit 11 oder 12 Zähnen (Serie: 13 auf 45).

Fazit.

Der Mirage T ist ein reinrassiges Wettbewerbsfahrzeug, das in der Hand eines geübten Fahrers zu enormen Fahrleistungen imstande ist. Die komplette Ausstattung und der sehr stabile Aufbau des Wagens machen den Mirage auch für Anfänger interessant, jedoch erfordern Einsatz und Zusammenbau gewisse Vorkenntnisse. Der Preis erscheint aufgrund der guten Ausstattung und der qualitativ hochwertigen Werkstoffe als gerechtfertigt.

Uwe Dörner





OVERMANN

Gneisenastraße 102 · 4100 Duisburg 1
(Neudorf) · Telefon (0203) 338090
Auch Versand
Dienstags ab 13.00 Uhr geschlossen

Wir führen u. a.:

ROBBE: Komplettes Programm.

SERPENT: Quattro MK IV '82 und '83.

CIPOLLA: u. a. Master 3,5 Car All. X2.

TAMIYA: Sand Rover, Holiday Buggy, Sand Scorchers, Rough Rider, Ford F 150, Toyota 4 x 4 Hilux, Blazing Blazer 4 WD, Super Champ, Wild Willy.

TITAN: Ladegeräte.

FORMULA: 1/8 Heckreifen, in 3 Sorten lieferbar, Rain-Heat-Prix, Paar DM 16,70, ab 3 Paar DM 16,00.

KRICK/SANWA: 2-Kanal-Fernsteuerung GC 2200 mit 1 Servo, DM 119,00.

OVERMANN

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



PREISKNÜLLER - PREISKNÜLLER

SANYO-Sinterzellen

SANYO-gelb 6er Pack DM 38,--
ab 5 6er Pack DM 36,30
ab 10 6er Pack DM 34,50
SANYO-rot 6er Pack DM 59,90
ab 5 6er Pack DM 57,90
ab 10 6er Pack DM 55,--
Einzelzelle DM 7,90
ab 50 Zellen DM 7,30

NATIONAL-High Ampere

ab 5 6er Pack DM 29,90
ab 50 Einzelzelle DM 4,75
100 Einzelzelle DM 4,45

Wir führen:

Asso - Serpent - Gemini - PB -
Phantom - Yankee - Tamiya -
Multiplex - Simprop - Mirage

m·K Modellbau

Friedrich-Ebert-Straße 60
4300 ESSEN 1
Ruf: 0201/225437



RC RENNSPORT
Alte Hünxer Str. 77
4223 Voerde 2
0281/43901



Wir vertreten die Firmen:

RC Reifen Express, Serpent, World Hobby

Wir bieten Ihnen ein komplettes Ersatzteillager und 24-Stunden-Schnellservice.

Fordern Sie unseren Prospekt an:

0281/43901



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 Ampere NC-Akkus mit Lötflanschen, 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



Flurstraße 28 · 4650 Gelsenkirchen 2

Angebot bis 31. 7. 83

Karosserien 1:12 (z. B. C 100) 24,50 DM
Sanyo gelb 7,2 V/1,2 Ah, select. 56,90 DM
Ayk-Motor 240 oder 480 48,90 DM

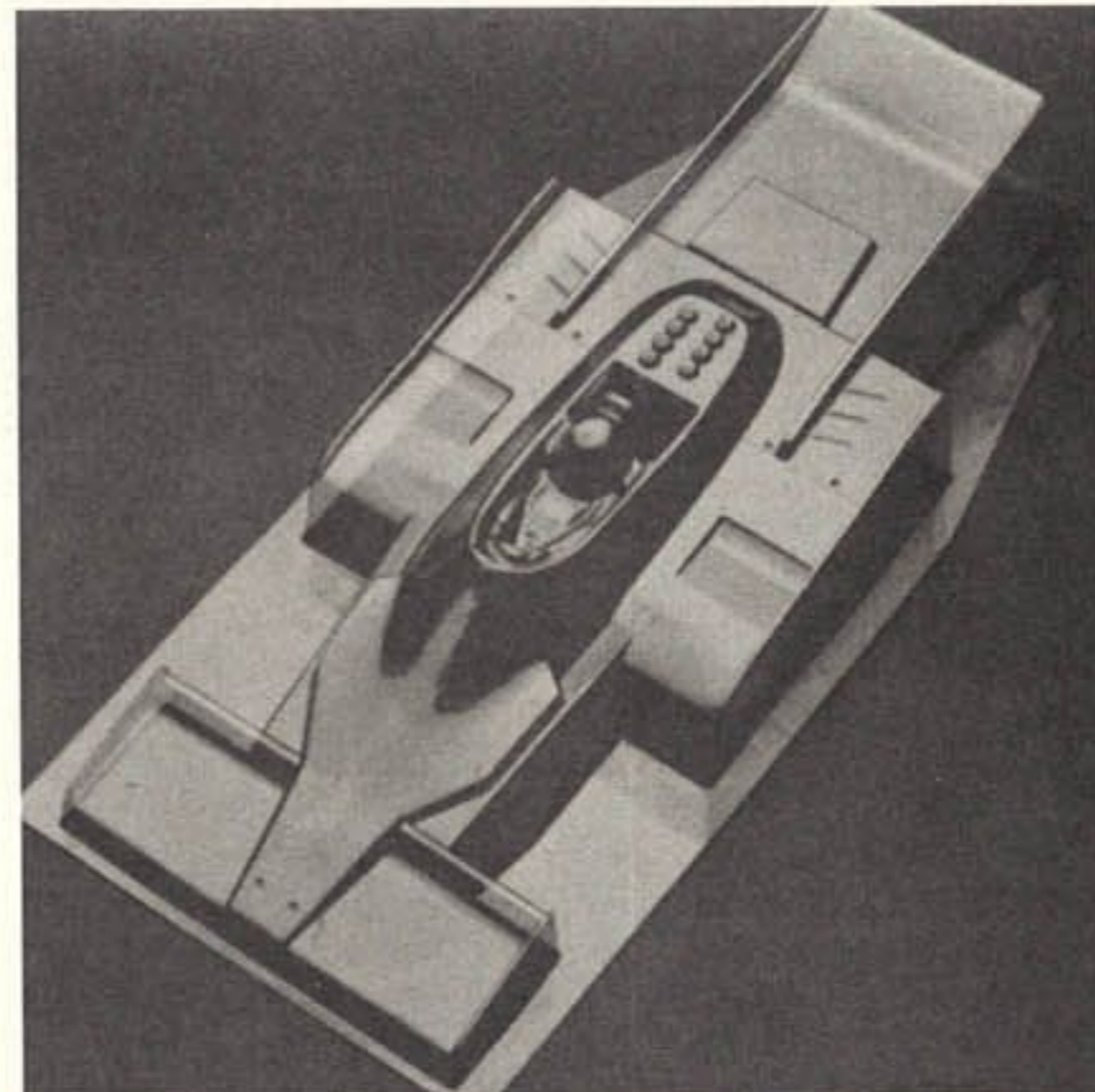
Fordern Sie Unterlagen über das Gesamtprogramm gegen 1,50 DM in Briefmarken an.

NEU!

Die bekannten Strotmann-Karosserien jetzt auch in

LEXAN®

Alle Karosserien sind von der Efra zugelassen!



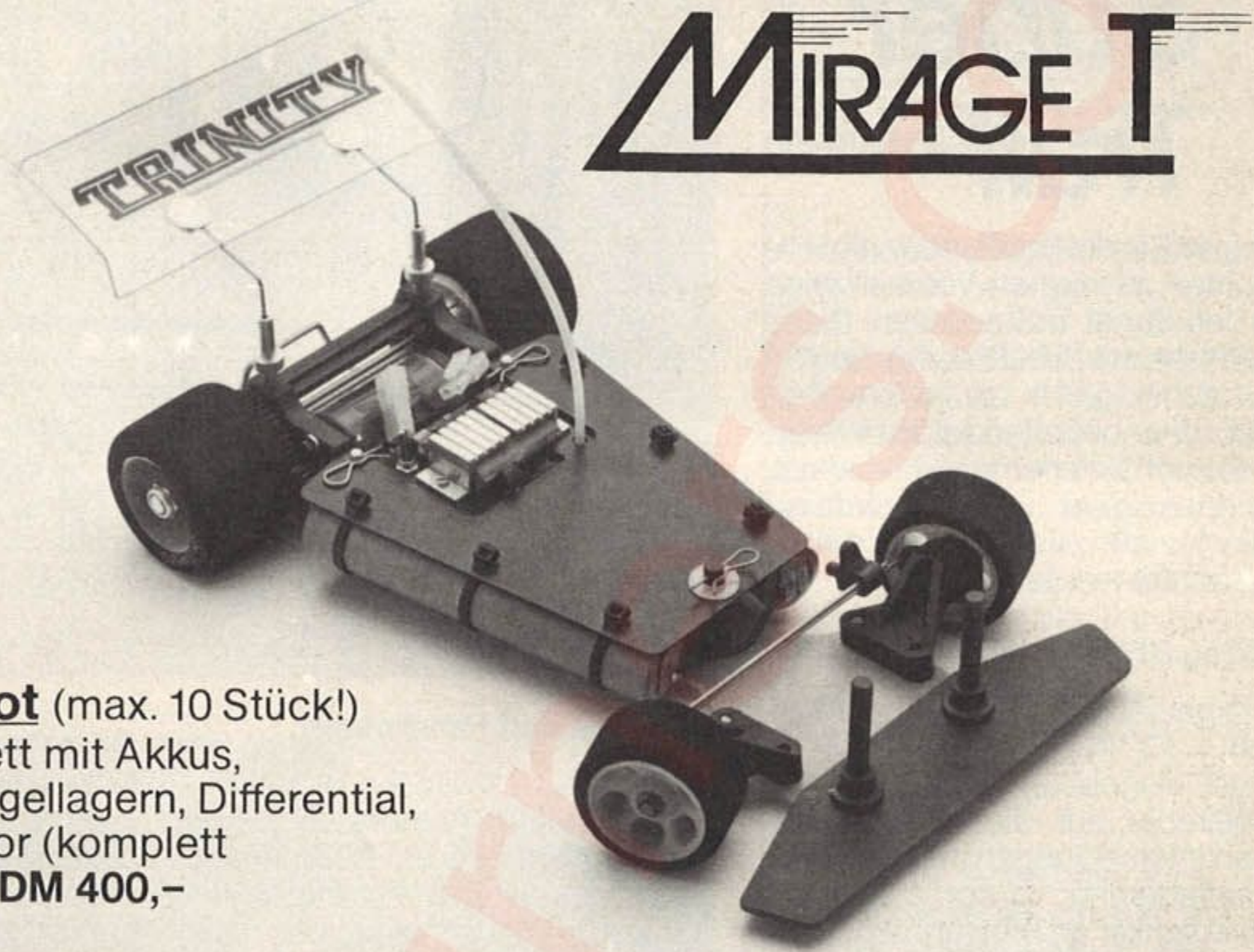
Z. B. Williams Langheck **Einführungspreis: DM 24,80**
RC-Car-Fahrer, fragen Sie Ihren Fachhändler nach MTS-Produkten. Sollte Ihr Händler unsere Artikel nicht führen - Anruf genügt.

Modelltechnik Strotmann

Berghang 44, 4530 Ibbenbüren-Püffelbüren
Telefon 054 51/64 74. **Auslands-Vertreter gesucht.**

Ab sofort führen wir ein Reifenprogramm, das sich im Wettbewerb bestens bewährt hat. Wir vertreiben diese Reifen unter „**MTS-Power**“. Lieferbar sind 9 Hinter- und 3 Vorderreifen. **Einführungspreis DM 15,-**. Auskunft gibt unser Katalog, gegen DM 3,- erhältlich.

„Den Mirage T kann ich meinem Sohn ja nun wirklich nicht kaufen!“
meinte Dr. Walter S. zu seiner Frau Sieglinde. – „Da fährt er mir ja nachher noch
auf und davon!“



MIRAGE T

Sonderangebot (max. 10 Stück!)
Mirage T komplett mit Akkus,
Karosserie, 6 Kugellagern, Differential,
Trinity Bullit Motor (komplett
Liste DM 655,-) **DM 400,-**

Modell-Import Hamburg, Postf. 60 52 29, 2000 Hamburg 60, Tel. 0 40/4 60 37 67

Motoren - Tuning by STUCKI

Motoren-Tuning ist Vertrauenssache! Wir haben mit
unseren Erfolgen bewiesen, daß wir vom Tuning etwas
verstehen. Bei uns sind nicht Sie der Testfahrer!

... und unsere Preise:

T 883	OPS SLA CAR TUNED	Fr. 225,-
T 884	OPS SPA CAR TUNED	Fr. 240,-
T 882	OPS SLA CAR PRO TUNED	Fr. 350,-
T 886	OPS SPA CAR PRO TUNED	Fr. 365,-

NEU OPS SPA COMPETITION

Neuer Heckauslaß-Motor
mit noch mehr Leistung

T 8750	OPS SPA CAR COMPETITION TUNED	Fr. 265,-
T 8755	OPS SPA CAR COMPETITION* TUNED	Fr. 265,-

* mit SG-Kurbelwelle

Neues Reso-Rohr mit Gegenkonus
für noch mehr Leistung Fr. 49,-

Kerze OPS RC 300
Der Welt meistgefahrene Kerze! Fr. 7,20

MODELLRENNWAGEN:

Associated RC 500 (Einzelradfederung)	Fr. 695,-
Associated RC 300 mit Differential	Fr. 275,-
Associated RC 300 ohne Differential	Fr. 195,-

MOTOREN-TOP-ANGEBOTE:

Nur solange Vorrat:

K & B 21	mit Schiebevergaser	Fr. 145,-
K & B 21	ohne Vergaser	Fr. 115,-
SG-Super Tiger	frisiert und numeriert, mit Schiebevergaser	Fr. 225,-
OS Max 21 VF	mit Vergaser, top-frisiert	Fr. 215,-

FERNSTEUERUNGEN:

KO-EX 1	Drehknopfanlage mit Pistolen- griff, 40 MHz, kompl. mit 2 BH-Servos	Fr. 350,-
FUTABA	FP 3 EG FP 3 EG, 27 MHz FM, kompl. mit 2 Servos	Fr. 495,-

Die Anlage für den Profi.

TOP-OCCASIONEN:

Serpent	Super Pro mit PICCO-Motor, Reso-Rohr, Differential, Schiebevergaser	Fr. 250,-
Serpent	Super Pro mit K & B-Motor, Differential, Schiebevergaser	Fr. 230,-
PB 9	mit PICCO-Motor, Schiebevergaser, Differential und Reso-Rohr	Fr. 150,-
Asso RC 300	mit K & B-Motor, Schiebevergaser, Reso-Rohr, Diff., viel Zubehör	Fr. 250,-
Mantua	mit Cipolla-Motor, Differential, Schiebevergaser, Reso-Rohr	Fr. 150,-

sowie weitere Occasionen.

Verlangen Sie unsere Unterlagen „STUCKI Aktuell“!

STUCKI MODELLBAU

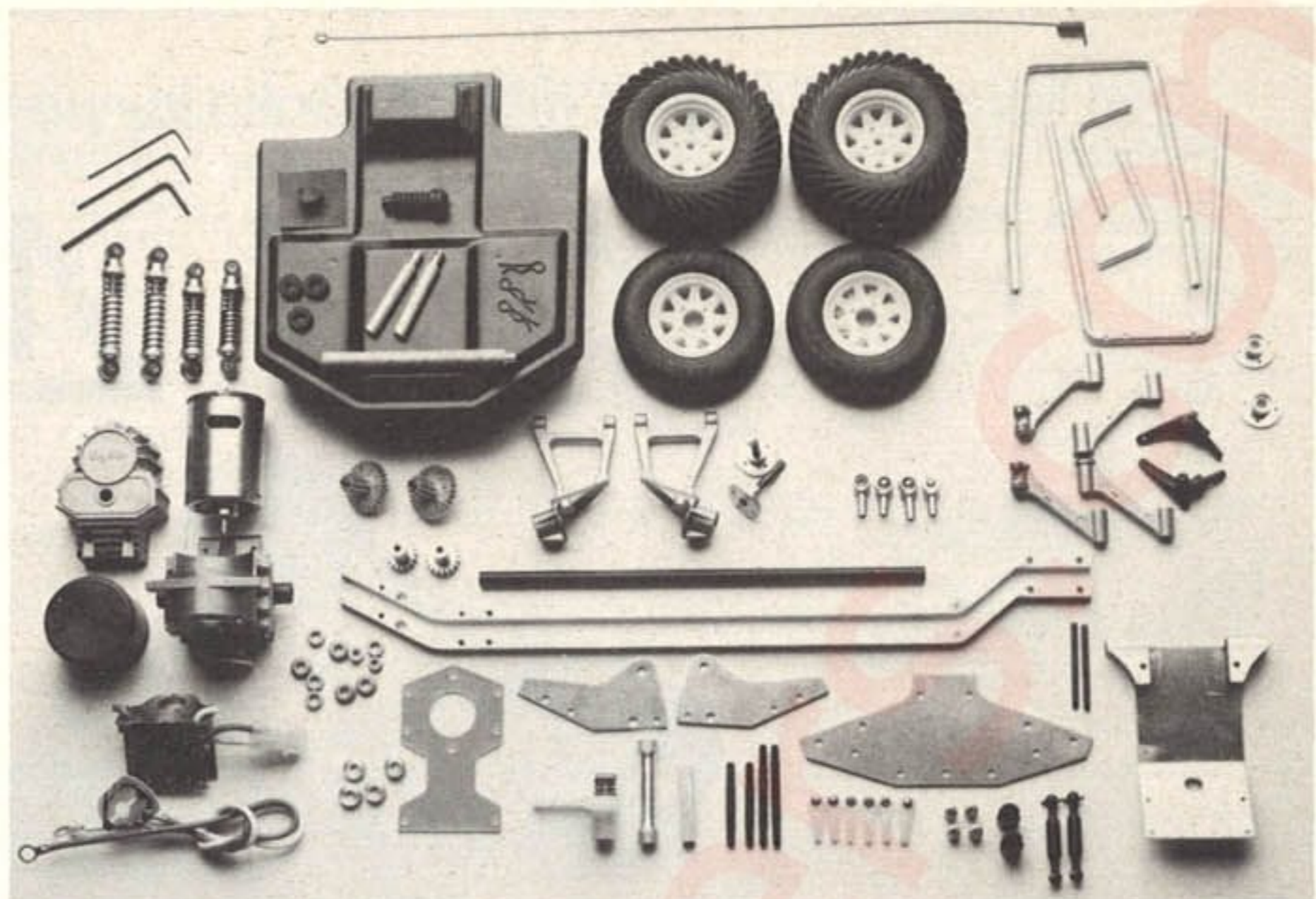
Neumarkt · CH-5200 Brugg · Telefon 0041-56 41 73 17

Ayk Super Trail

„Zeigen Sie der Konkurrenz die Hinterräder“; ist in einer Werbeanzeige für den Super Trail zu lesen. Diese optimistische Beurteilung bewog uns daher gleich zu einem Test über das betreffende Fahrzeug; doch auch Kriterien wie Haltbarkeit, Paßgenauigkeit und Ausstattung sollen im Folgenden näher beleuchtet werden.

Aufbau Stichwortartig:

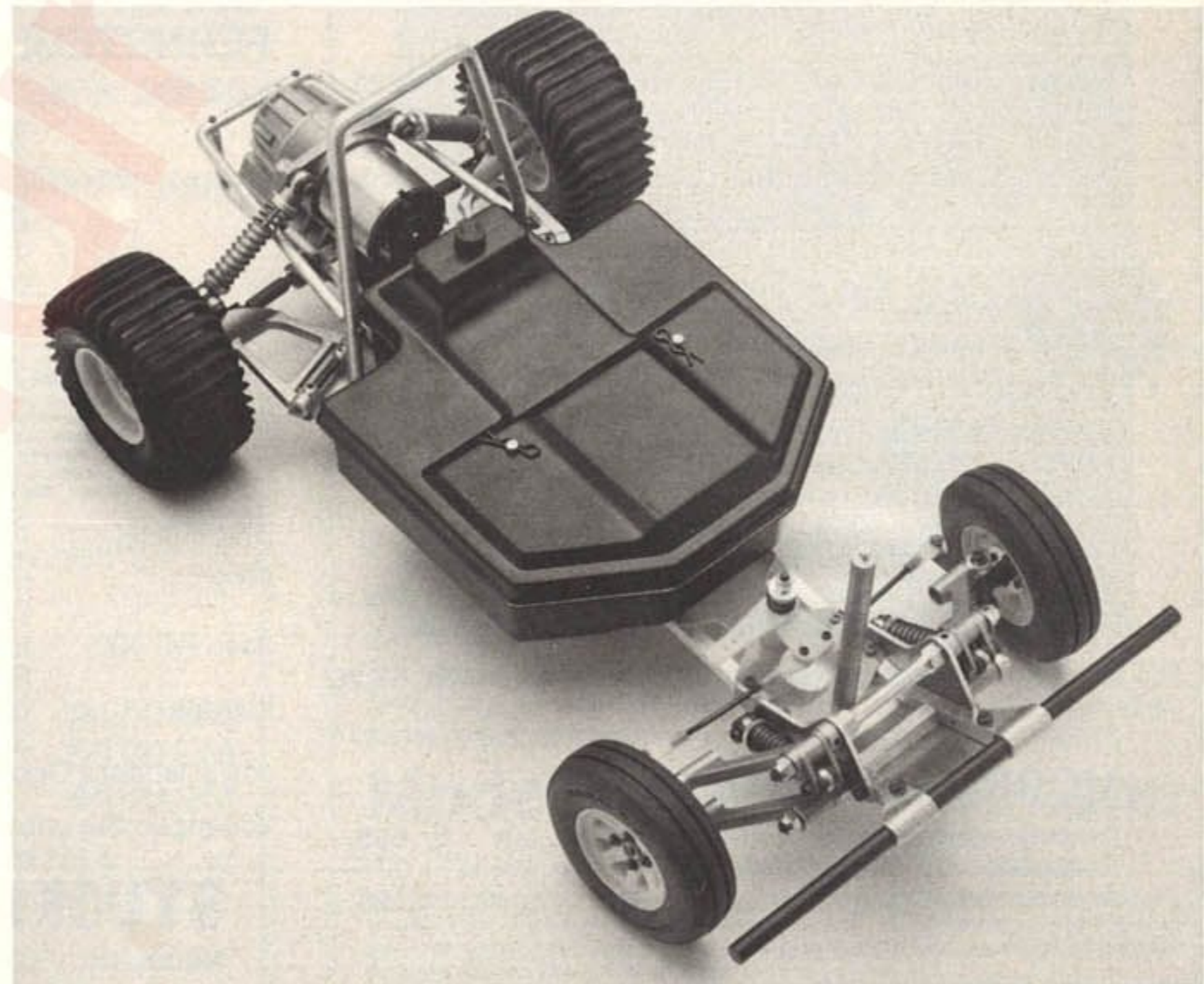
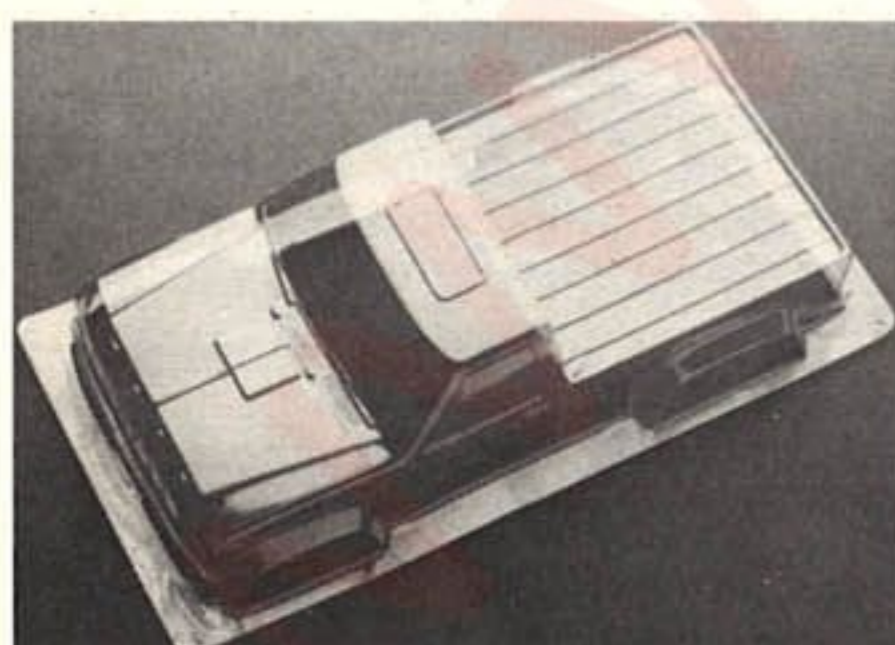
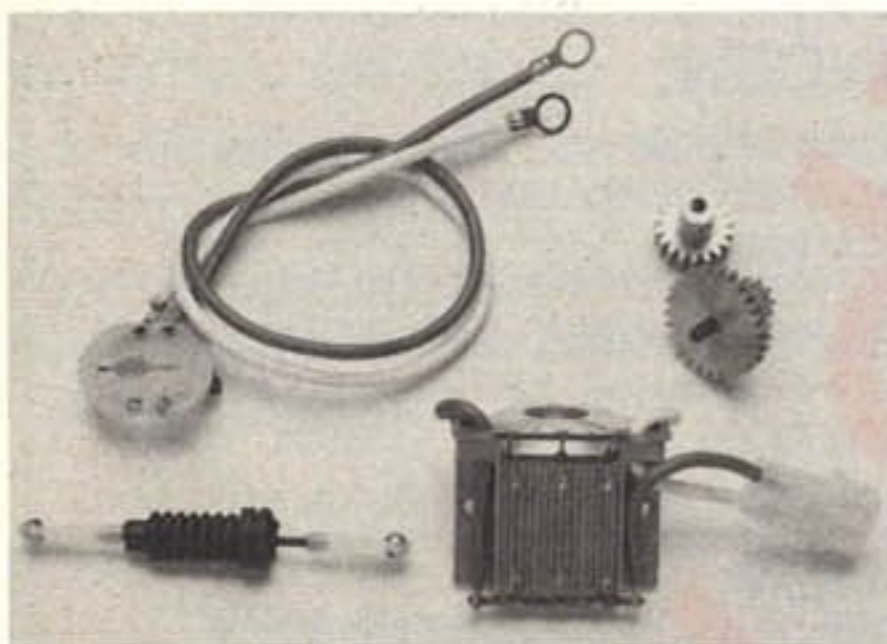
Heckgetriebener E-Buggy im Maßstab 1:10, In-liner Antrieb (Motor längst eingebaut) über Stirn und Kegelräder auf die Hinterachse, zwei Untersetzungen möglich. Hinterradfederung über Dreieckschräglenker an Hilfsrahmen; über Feder-Dämpfer Elemente zum Getriebeblock abgestützt. Doppelte Schräglenkervorderachse mit innenliegendem Federbein. Anlenkung über geteilte Spurstangen und einstellbarem Servo-Saver. Mechanischer sechs-Stufen Fahrtregler für Vor- und Rückwärtsgang, wasserdichte Box für Anlage und Fahrakku. Lexankarosserie Bison oder Ford Pickup.

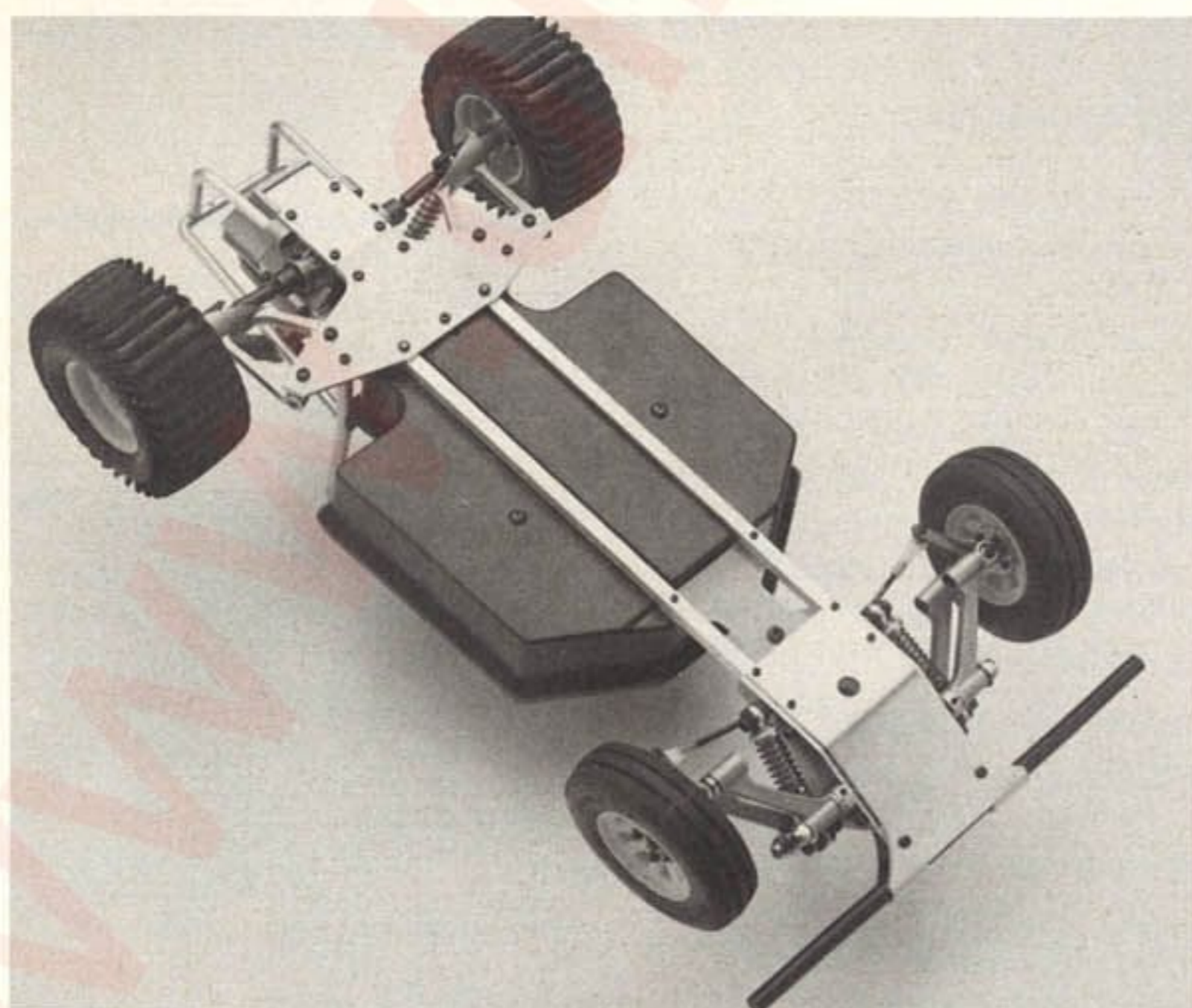
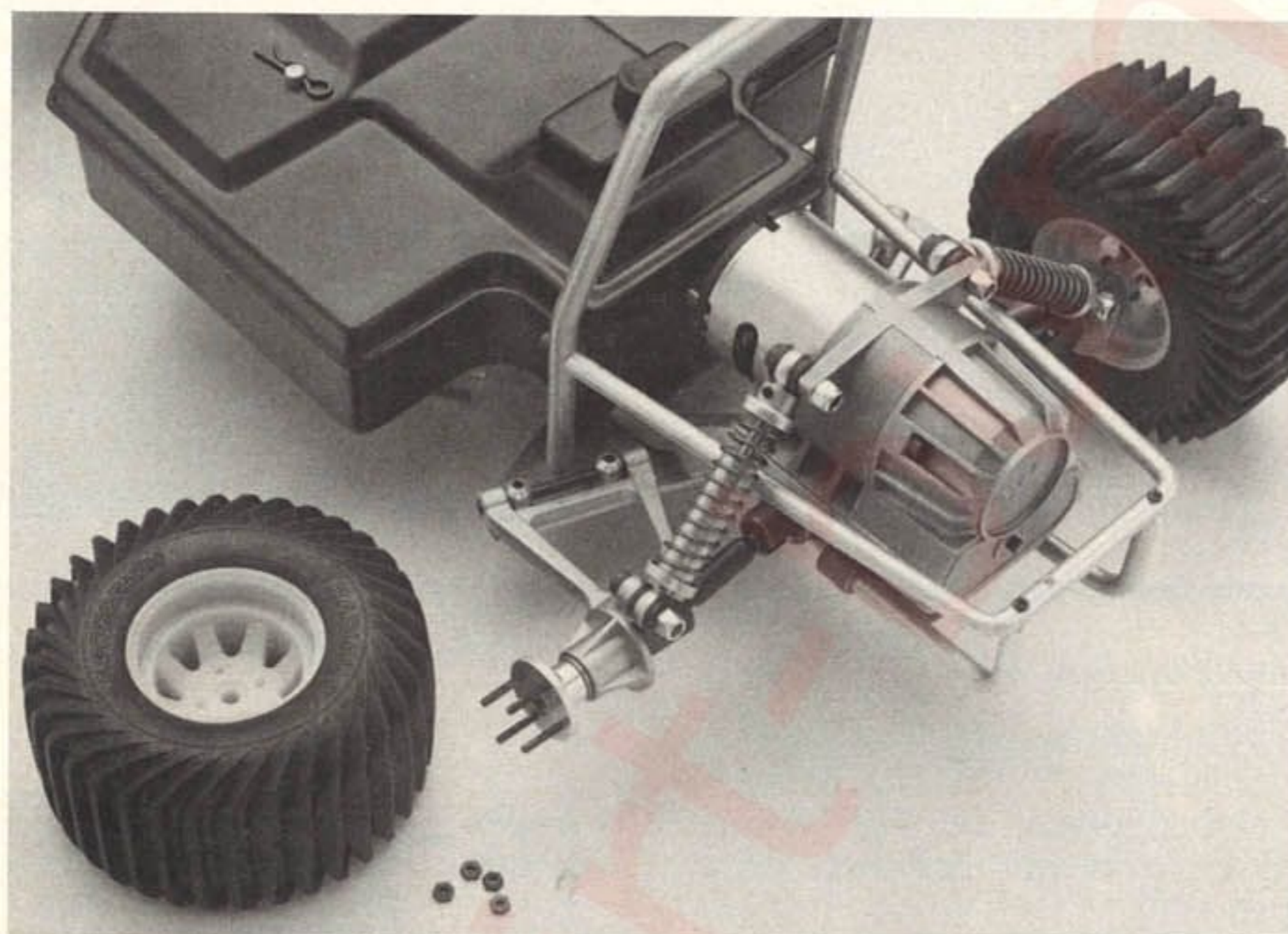
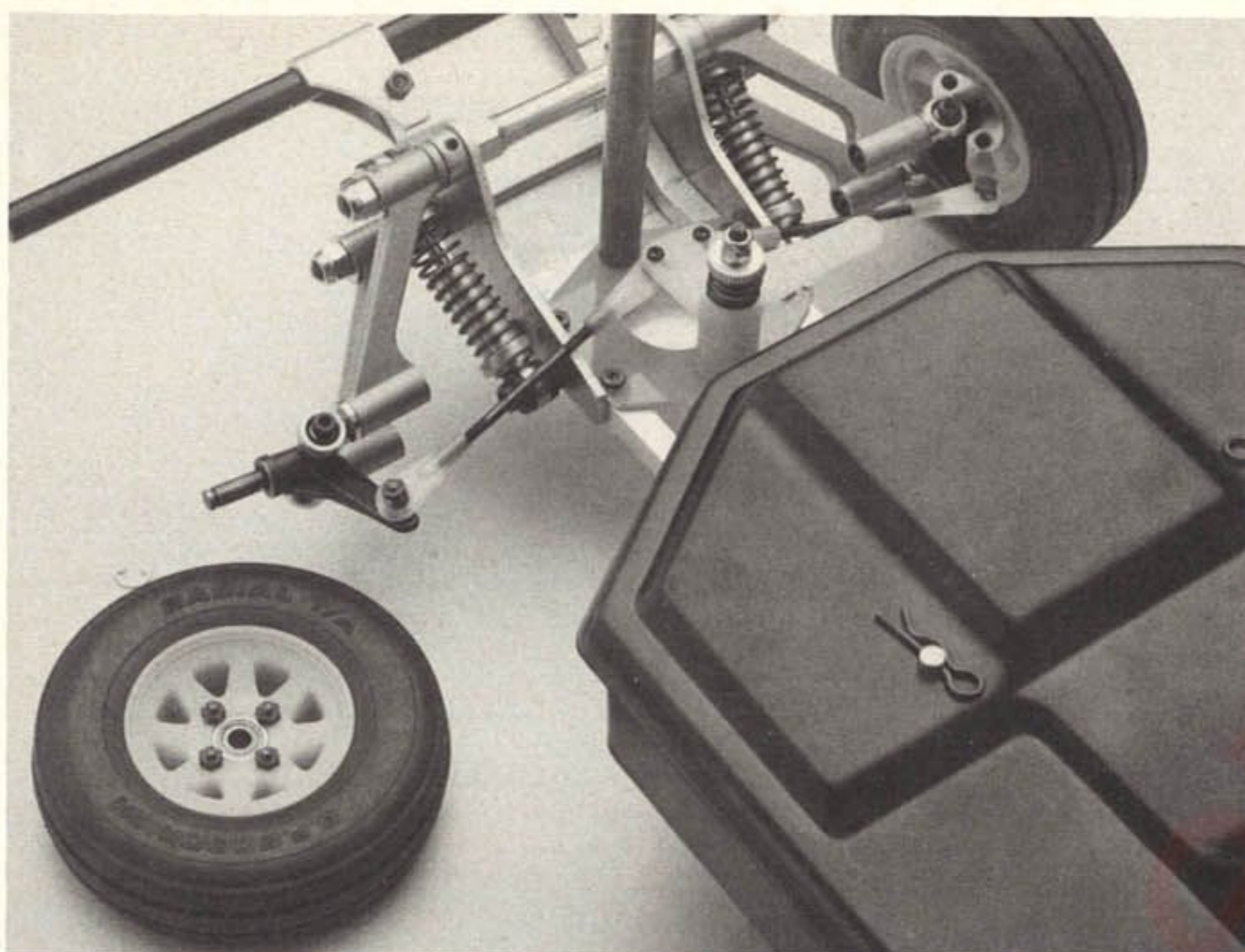


Montage und Fahrbetrieb:

Der Super-Trail wird als reiner Baukasten geliefert. Alle Einzelteile sind übersichtlich nach Baugruppen geordnet in kleinen Plastiktütchen. Darüber hinaus sorgt die sehr anschauliche und präzise Bauanleitung von Anfang an für den notwendigen Durchblick. Überhaupt gestaltet sich der Zusammenbau aufgrund der guten Paßgenauigkeit und sehr sorgfältigen Fertigung der Einzelteile zum ungetrübten Vergnügen. Eine Reihe cleverer Problemlösungen zeigt, daß bei diesem Fahrzeug mit sehr viel Liebe zum Detail konstruiert wurde.

Beim Bau ist zu beachten, daß alle Schraubverbindungen, und derer gibt es bei diesem Auto viele, mit Schraubenfest, LOP o. ä. zu sichern sind. Außerdem ist auf eine wirkungsvolle Schmierung des zweistufigen Getriebes zu achten, soll ein dauerhaft reibungsloser Betrieb ermöglicht werden. Die Dämpfer sind zwar komplett montiert, doch konnte die Wirkung zunächst nicht überzeugen, da die Öleinfüllmenge zu gering war. Nach Zerlegung und Neubefüllung mit 50er Oel arbeiteten sie jedoch einwandfrei. Schade nur, daß sich die Federstärke hier nicht verstellen läßt.





Anlage und Fahrakku finden in gewohnter Manier ihren Platz innerhalb der RC-Box. Sehr gut gefiel mit an der Box die umlaufende Profil-Gummi Dichtleiste, die auch ohne wilde Schmierorgien mit Silikonkautschuk einen sicheren Schutz vor eindringendem Wasser gewährleistet.

Die folgende praktische Fahrerprobung sollte nun zeigen, ob die vielen technischen Feinheiten am Fahrzeug ihren Nutzen in der Praxis bringen. Fast tut es einem leid, ein Fahrzeug, das optisch derart schön verpackte Technik bietet, vergleichbar mit einem Caféhaus-Racer, dann brutal durch den Matsch oder durchs Geröll zu jagen, doch letztendlich ist dies ja das Terrain eines Buggys und somit mußte auch der Super-Trail sein Können unter derartigen Bedingungen unter Beweis stellen.

Im ganzen entpuppte sich das Chassis als relativ robuste und gut liegende Konstruktion, doch schienen die beiden mitgelieferten Untersetzungen (1 : 6,0 sowie 1 : 7,25) mehr für langgezogene Hartpisten (aschenbahn oder fester Sand) ausgelegt zu sein. Für Graspisten oder unebenes Gelände wünscht man sich daher ein kürzer ausgelegtes Getriebe etwa im Bereich von 1 : 9 bis 1 : 10. Von der Festigkeit bzw. Haltbarkeit gab es an den beweglichen Teilen wie Getriebe, Radaufhängung etc. nichts auszusetzen, doch wirken die beiden Längsträger des Chassis etwas zu dünn, da sich nach einigen spektakulären Sprüngen im Gelände hier leichte Deformationen im Bereich der RC-Box feststellen ließen. Eine 2 mm Epoxi-Platte unter die 2 Längsträger geschraubt, schafft hier jedoch Abhilfe.

Zusammenfassend hinterließ das Auto einen sehr positiven Gesamteindruck einmal aufgrund der vorbildlichen Fertigungspraktik, zum anderen wegen der vielen liebevoll gestalteten Details. Verbesserungsbedürftig erschien lediglich die Festigkeit der Längsträger, sowie die Wahl der serienmäßigen Untersetzung.

Uwe Dörner

Fotos:

K.-D. Nowack

Der Super-Trail wurde uns von der Fa. Multiplex zur Verfügung gestellt.

Robbe-Roskothen-Off-Road-Pokal

Einachsgetriebene:

Pl.	Name	Ort	Typ	Rd.	Zeit
1.	Bernd Ziegler	Stuttgart	Racing Baja	32	-
2.	Wolfgang Kuck	Essen	Romax (LKW)	28	20,0
3.	Karl-Heinz Bröcker	Osnabrück	Texas Baja	27	23,6
4.	Detlef Hartmann	München	Fairlady	25	8,8
5.	Michael Blumenrath		Romax Expert	24	14,0
6.	Achim Goddaeus	Essen	Fairlady	22	15,9
7.	Hans-Dieter Vieg	Duisburg	Romax Expert	20	20,5
8.	Friedhelm Figge		Romax Racing	15	-

Elektro:

Pl.	Name	Ort	Typ	Rd.	Zeit
1.	Peter Koch	Essen	Eigenbau	10	1,7
2.	Peter Schindler	Wanne-Eickel	Superchamp	10	4,0
3.	Peter Schimanski	Herne	Superchamp	10	7,5
4.	Dirk Dannowski	Gelsenkirchen	Sand Rover	9	14,1
5.	Frank Marx	Gladbeck	Rough Rider	8	11,6
6.	Dieter Niechcial	Moers	Wild Willy	8	14,5
7.	Erich Drost	Duisburg	Sand Scorcher	7	10,4
8.	Uwe Dörner	Krefeld	Scorpion	7	15,9

Allrad:

Pl.	Name	Ort	Typ	Rd.	Zeit
1.	Horst Breite	Essen	Land Jump	38	14,7
2.	Bernd Ziegler	Stuttgart	Land Jump	36	6,0
3.	Jürgen Hof	Essen	Land Jump	34	14,5
4.	Helmüt Strumpen	Köln	Land Jump	33	12,8
5.	Walter Weber	Berg. Gladb.	Land Jump	32	23,6
6.	Robert Heimisch		Land Jump	18	-
7.	Bernd Wendeler	Berg. Gladb.	Land Jump	18	-
8.	Detlef Hartmann	München	Land Jump	12	4,0



Private Kleinanzeigen

Zu verkaufen: 1 Datsun Fairlady 240 Z mit Motor Veco 21, DM 250,-; 1 Robbe Romax mit Ölstoßdämpfern und Motor Enya 21 X Car, DM 250,-; 1 Micro Racing Buggy mit Ersatzteilen, DM 100,-; 1 Yucan Stockcar, noch nicht gelaufen, DM 100,-; 1 E-Car Eigenbau, Vorderachse Tamiya, Hinterachse Robbe RX, kugelgelagert, Ersatzteile: 1 Diff., 3 Vorderachsen, Achsschenkel, 11 Satz Hinterreifen, 3 Satz Vorderreifen und 3 Satz Vorderradfelgen, DM 250,-; 1 Futura VCS-L mit Reso-Rohr, DM 300,-. Tamiya Blazing Blazer, 1 Std. gelaufen, Bestzustand, 380,- DM. Tel. 0 23 25/79 36 47, nach 20.00 Uhr.

Wer schenkt armen Schüler kaputte oder alte RC-Modelle, Motore oder Fernsteuerungen? D. Singh, Mechelbusch 7, 2000 Hamburg 56, Tel. 0 40/81 76 59.

Zu verkaufen:

1 : 12 Delta Super Phaser, Original Werksauto, 0 km, brandneue Futaba Servos, Modified Igarashi Motor, Sanyo Batterien (ausgesucht), 15 Paar Felgen, teilweise mit Reifen, alle Übersetzungen, 3 neue VDS 001 Sportwagenkarosserien (lackiert), Schrauben, Sicherungen, Kleinteile etc.

TEAM DELTA GERMANY
Tel. (0 61 31) 38 23 28

Neu aufgebauter PB-Alpha '83 Version, Motor Picco 82 mit PB-Ver-gaser neu, noch nicht gelaufen, kompl. Rennstall mit vielen Extras, Ersatzteilen, Reifen etc., VB DM 750,-. Frank Gruner, Ernst-Tengelmann-Ring 34, 4300 Essen 15, Tel. (02 01) 46 35 00.

Zu verkaufen: Futura VCS, Original-Chassis, noch nicht gelaufen, reichhalt. Zubehör, Alu-Vorderachse, 3 Diff./Epoxi-Chassis, 20 Satz H.-Reifen, 10 Satz V.-Reifen, diverses Zubehör, VB DM 600,-. Tel. (0 23 25) 79 36 47, nach 20.00 Uhr.

rc-car racing

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer

Taubenstraße 65 · 4130 Moers 1

Fachgeschäfte im Bild



Bufe/1000 Berlin

Graupner **LAND JUMP** **4 WD**

**Das erfolgreich-
reichste, meistgefahrte
Geländefahrzeug der
Off-Road-Klasse.**



B. Ziegler
Deutscher Meister 1982
und viele 1. Plätze



H. Strumpen
Europa-Vizemeister 1982

Für Erfolge '83

Mit dem neuen Tuning-Zubehör bringen Sie Ihren **LAND JUMP 4 WD** in die beste Startposition. Differentialgetriebe, Kupplungsbacken aus Teflon mit Kohlenstoff, automatischer Kettenspanner u. a. siehe GRAUPNER Neuheiten-Prospekt N 83.

Das Siegerfahrzeug:

LAND JUMP 4 WD

Best.-Nr. 4984 DM 798,—

Technisch ausgereifter Allrad-Buggy für Motoren mit ca. 3—4 cm³ Hubraum.

Autospekt GA 5 anfordern!

Alles über Autosport, Motoren und Fernsteuerungen siehe GRAUPNER Hauptkatalog 36 FS. Schutzgebühr DM 9,80. Im Fachhandel.

Unverbindlich empfohlene Preise.



AZ 112/3

Graupner

Modelle
Modellmotoren
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

2. Lauf Gruppe B Nord-West

Am 14. Mai trafen sich die B-Fahrer in Köln bei vorerst noch trockenem Wetter. Die Strecke war gut abgesteckt und verlangte viel von den Fahrern. Überraschung und erstaunte Gesichter gab es dann nach einem kurzen Trainingslauf: Der Asphalt war so „biestig“, daß die Cars sich in den Kurven auf den Kopf legten. Auch die Allradgefederten machten da keine Ausnahme. Ich glaube, daß war das erste Mal, daß jeder fieberhaft nach Reifen mit wenig – ja, Ihr lest richtig, wenig – Griff suchte.

Auf solch „tollen“ Asphalt wollte dann natürlich jeder Bestzeit fahren, was zu einigen unschönen Karambolagen führte. Ende der Geraden ist zweimal ein Fahrzeug nach einem Zusammenstoß in das Fahrerlager geflogen. Ein Helfer wurde am Bein getroffen, ein anderer sogar am Kopf. Nur, weil keiner „zumachen“ wollte.

Aber im großen und ganzen konnten sich dann doch nur die bewährten Fahrer durchsetzen. Direkt in den Endlauf Tourenwagen kamen: Kessler 16/9,7, Habel 16/10,9, Brocker 15/7,6 und Bieler 15/9,7. Über die Zwischenläufe, jetzt im Nassen, qualifizierten sich dann noch Soboll, Jovic, Salven M. und Vogel. Der Samstag endete mit folgenden Plazierungen:

Endstand TW

1. Kessler, B.
2. Habel, R.
3. Salven, M.
4. Soboll, W.
5. Jovic
6. Vogel, W.
7. Brocker, D.
8. Bieler, K.

Am Sonntag, den 15. Mai, ging es mit Klasse Formel weiter, teilweise mit nasser Strecke. Betroffen davon waren die Gruppen 3 und 4. Danach ging es weiter wie gehabt, einige fuhren zu schnell für ihre Verhältnisse. Bertram Kessler und Ralf Habel lieferten sich spannende Duelle. Keiner verschenkte auch nur einen Meter, aber beide fuhren fair und sportlich. Sie kamen mit 16/9,8 (Kessler) und 16/16,1 (Habel) direkt in den Endlauf. Noch dabei: Vogel 16/10,3 und Schulz, Ernst 15/3,1.

Über die Zwischenläufe kamen dann noch Salven M., Soboll, Jovic und Gröteke hinzu. Im Endlauf konnte dann Ernst sein Auto schon nach 2 Runden in die Ecke stellen: obere und untere Querlenker gebrochen nach „Kontaktaufnahme“ mit einer Palette. Dann ist noch Gröteke eine Zeit lang an den Boxen gewesen, wegen eines oberen Querlenkers. Zieleinlauf wie folgt:

Endstand Formel

1. Vogel, W.
2. Kessler, B.
3. Habel, R.
4. Gröteke, N.
5. Salven, M.
6. Jovic
7. Soboll, W.
8. Schulz, E.

Nachmittags dann zur Klasse Sport. Einige Fahrer hatten immer noch nicht die richtige Abstimmung gefunden. Aber nur noch vereinzelte Cars sind „umgefallen“. Es ging weit ruhiger zu als Samstag und Sonntag morgen. Alle waren gespannt, wer sich diesmal direkt qualifizieren würde. Man achtete besonders auf die „4“ von morgens, was auch beinahe stimmte. Wieder dabei waren: Habel 16/1,7, Kessler 16/4,6 und Vogel 16/8,4. Neu dazu gekommen ist Salven 16/3,4. Dann

noch aus den Zwischenläufen Soboll, Gröteke und zwei neue Namen: Sokolowski und Huwe. Ergebnis nach „Fahnschwenken“:

Endstand Sport

1. Kessler, B.
2. Soboll, W.
3. Gröteke, N.
4. Sokolowski
5. Vogel, W.
6. Habel, R.
7. Salven, M.
8. Huwe, M.

Einer der beständigsten Fahrer ist meiner Meinung nach Michael Salven, und das sogar mit einer „störrungsgespickten“ Anlage.

Positiv aufgefallen: Der Kölner Club hat das Rennen sehr gut organisiert.

Sehr positiv: Trotzdem immer nur die gleichen 8 Zeitnehmer am Platz saßen, gab es keine fehlerhaften Zeitnahmen.

Negativ aufgefallen: In zwei Gruppen hatten zwei Fahrer die gleiche Startnummer. Schusselei oder Hektik? Dazu Spruch des Oberzeitnehmers Horst Weyer: „Sind wir denn hier beim C-Lauf?“ (Protest der helfenden C-Fahrer).

Negativ aufgefallen: Unsportlichkeit der Streckenposten. Clubfremde Autos wurden schon mal übersehen, was unglaublich wird, wenn der Streckenposten an einem Minicar vorbeiläuft, um einem anderen auf die Räder zu helfen.

Negativ aufgefallen: Die meisten Fahrer sind einfach über ihre Verhältnisse gefahren. Ohne Rücksicht auf die anderen ihrer Gruppe. Das ist einigen teuer gekommen.

Alles Gute für die nächsten Rennen, Euer „Columbia-Ernst“.

1. Lauf B Nord

Am 7./8. Mai veranstaltete der ANSC-Oldenburg den ersten B-Wertungslauf der Gruppe Nord.

57 Fahrer aus ganz Norddeutschland kamen und mit ihnen kam das schlechte Wetter nach Oldenburg. Gefahren wurde auf dem Parkplatz eines Einkaufszentrums, auf dem der 200 m lange, sehr stabile Bretterparcour aufgebaut war. Das kontrollierte Training wurde nur von wenigen Fahrern genutzt, weil es in

Strömen goß. Die anderen Fahrer hofften in ihren Wohnwagen und Zelten auf besseres Wetter.

Formel: Am Sonntagmorgen regnete es immer noch. Die Rennleitung verbot Regenhaftmittel und stellte sich auf eine Reihe von Protesten ein, da viele trotz des Verbots Haftmittel benutzten. Die Proteste blieben glücklicherweise aus.

Aus den dreiminütigen Vorläufen qualifizierten sich folgende vier Fahrer direkt für den Endlauf: Gerd Mehrhoff 9/1,4, Wolfgang Benschhausen 9/6,8, Georg Göhlich 9/

11,2, Stefan Schumann 9/14,2.

Im ersten Zwischenlauf setzte sich der Bielefelder Lutz Schmitz gleich nach dem Start vom Feld ab. Der Regen hatte aufgehört und alle kämpften mit einer sehr rutschigen Fahrbahn. Lutz Schmitz konnte durch seine fehlerfreie Fahrweise eine Runde Vorsprung herausfahren und wurde unverständlicherweise im Ergebnis als Dritter aufgeführt. Die Zeitnahme vergaß wohl, eine Runde zu zählen, so etwas gibt es ja leider immer noch viel zu oft. Es qualifizierten sich demnach:

Bernd Hatwig 26/6,0, Reinhard Maatz 26/12,6.

Der zweite Zwischenlauf wurde auf trockener Piste gefahren, welche überhaupt keinen Grip besaß. Es qualifizierten sich: Joachim Strunk 29/18,1, „Spatzi“ Blinde 29/24,0.

Zum Endlauf – 20 Minuten – kam endlich die Sonne zum Vorschein. In diesem Endlauf dominierte ein Fahrer – Georg Göhlich, der eindeutig den schnellsten Wagen besaß (2-Gang-Getriebe). Er fuhr in den 20 Minuten einen Vorsprung von drei Runden heraus. Zweiter wurde Wolfgang Benshausen, dicht gefolgt von „Spatzi“ Blinde.

SPORT: In der einstündigen Mittagspause konnte man beobachten, wie einige Fahrer, angespornt durch das schöne Wetter, ihre 2-Gang-Getriebe einbauten. Außerdem suchte man in wildem Training „den“ Reifen und stellte die Motoren neu ein. Schon im ersten Vorlauf zeigten die Jugendlichen Frank Weyer und Olaf Stein, daß man 12 Runden mit einer sehr guten Zeit fahren muß, um direkt in den Endlauf zu kommen. Die vier Schnellsten hießen letztendlich: Stefan Schumann 12/0,2, Lutz Schmitz 12/2,2, Reinhard Maatz 12/3,4, Olaf Stein 12/4,9.

Im ersten Zwischenlauf bewies Jörg Keim einmal mehr seine Klasse, indem er dem Zweiten, Michael

Abbe, in den 10 Minuten 3 Runden abnahm. Jörg Keim 37/5,8, Michael Abbe 34/8,9.

Den zweiten Zwischenlauf gewann Helmut Bittner knapp vor Lutz Hübner. Helmut Bittner 36/11,0, Lutz Hübner 36/19,8.

Beim Endlauf kam der Oldenburger Jugendfahrer Olaf Stein, der auch mit Getriebe fuhr, als erster vom Startweg. Nur Jörg Keim blieb in geringem Abstand hinter ihm, fiel jedoch nach ca. 5 Minuten zurück. Olaf Stein fuhr bis zur fünfzehnten

Minute einen Vorsprung von einer Runde heraus. Beim Überholen eines Konkurrenten wurde ihm jedoch ein Hinterreifen aufgeschlitzt. Aufgrund dieses „kaputten Schlapens“ wurde Jörg Keim Sieger des Rennens. Dank eines blitzschnellen Reifenwechsels konnte sich Olaf Stein den zweiten Platz vor Stefan Schumann sichern.

Anschließend erhielten alle Endlaufteilnehmer Pokale, den Pokal des besten Jugendlichen bekam Olaf Stein. O.S.

Endstand Formel

Pl. Name	bester Vorlauf	Fahrzeug	Rd./Sec.
1. G. Göhlich	9/11,2	Quattro/2-G.	69/5,9
2. W. Benshausen	9/6,8	Quattro/2-G.	66/9,6
3. H.-W. Blinde	8/2,1	Quattro/2-G.	66/17,1
4. G. Mehrhoff	9/1,4	Quattro	64/13,2
5. R. Maatz	8/1,2	Alpha	61/-
6. St. Schumann	9/14,2	Quattro/2-G.	57/6,4
7. B. Hartwig	8/1,6	Alpha	47/-
8. J. Strunk	8/8,3	Alpha	44/-

Endstand Sport

Pl. Name	bester Vorlauf	Fahrzeug	Rd./Sec.
1. J. Keim	12/7,4	Quattro	74/6,0
2. O. Stein	12/4,9	Quattro/2-G.	70/8,4
3. St. Schumann	12/0,2	Quattro/2-G.	67/4,3
4. R. Maatz	12/3,4	Alpha	64/11,2
5. L. Hübner	11/3,7	-	63/-
6. H. Bittner	11/3,0	-	54/-
7. L. Schmitz	12/2,2	Alpha	53/14,5
8. M. Abbe	12/10,2	Quattro	49/5,6

3. Lauf GM Nord Elektro 6.3.83 in Berlin

Endstand Klasse: EB

Platz Name	Rd.	Sek.
1. Herbert Hecker	33	1,21
2. Stephan Kaske	33	10,65
3. Hans-Werner Warsawski	32	17,7
4. Ralf Hoffmann	31	9,01
5. Damir Pooshs	31	18,10
6. Uwe Kempf	28	11,87
7. Rolf Gielsdorf	27	7,02
8. Jürgen Graul	14	-

Endstand Klasse: EA

Platz Name	Rd.	Sek.
1. Ralf Krause	36	0,9
2. Herbert Hecker	36	8,03
3. Stephan Kaske	34	4,99
4. Olaf Gielsdorf	34	7,37
5. Finn Olsen	31	12,9
6. Ralf Hoffmann	30	9,97
7. Andreas Tschorn	30	17,79
8. Jürgen Graul	28	0,11

Endstand Klasse: EBJ

Platz Name	Rd.	Sek.
1. Ralf Krause	33	-
2. Finn Olsen	32	1,1
3. Olaf Gielsdorf	31	3,11
4. Jörg Krause	30	4,93
5. Frank Kishauer	30	10,97
6. Andreas Tschorn	29	13,84
7. Jörg Bronold	27	8,03
8. Oliver Hohmann	27	13,08

3. Lauf GM Elektro Nord/West 9./10.4.83 in Gelsenkirchen

Ergebnislisten:

Standard

Pl. Name	Rd.	Sek.
1. Uwe Dörner	36	1,22
2. Andreas Busch	36	12,63
3. Wolfgang Menne	35	8,21
4. Horst Hoffmann	34	9,16
5. Werner Heidel	34	13,72

6. Dirk Dannowski	33	3,01
7. Dieter Baser	31	7,06
8. Jürgen Gippert	28	0,28

Standard Jugendliche

Pl. Name	Rd.	Sek.
1. Michael Kleinhaus	33	3,81
2. Andreas Kaser	33	9,26
3. Stefan Ahlborn	32	1,45
4. Holger Engers	32	7,70
5. Christian Johnson	26	14,99
6. Heiko Jensen	25	2,10
7. Christoph Möller	25	5,26
8. Marcus Mahlmann	18	-

Expert

Pl. Name	Rd.	Sek.
1. Andreas Kaser	38	11,72
2. Andreas Busch	36	0,74
3. Uwe Dörner	35	2,12
4. Horst Hoffmann	35	9,57
5. Wolfgang Menne	34	12,41
6. Norbert Schuler	33	3,00
7. Peter Soltys	33	7,82
8. Dirk Dannowski	32	19,63

Dirk Dannowski

Internationales Elektro-Freundschaftsrennen in Roermond (NL)

Nadelfilz, ein verhältnismäßig dünner, teppichbodenartiger Belag aus etwas härteren Fasern, scheint eine neue Dimension des RC-Car-Fahrens zu eröffnen.

Die Anschaffung eines solchen Belages ist zwar nicht gerade billig, doch dafür wird man durch ein völlig neues Fahrgefühl entlohnt. Die meisten Fahrer, für die dieses das erste Nadelfilzrennen war, blickten dem grünen Teppich erst sehr skeptisch entgegen, freundeten sich aber später, als sie merkten, wie optimal ihr Car auf dem Boden lag, sehr schnell damit an. Haftmittel waren völlig überflüssig (teilweise auch verboten); allein mit softigen und sauberen Outside-Reifen konnte man hier schon spitzenmäßige Lage erzielen.

Gefahren wurde in den Klassen Standard und Expert; eine Doppelbeteiligung war ausgeschlossen.

In der Klasse Standard kristallisierten sich sofort zwei Fahrer heraus: J. Pouwels mit 40 Runden und R. Orlik mit 39 Runden, dicht gefolgt von H. Jensen mit 37 Runden und G. Kleinhaus mit 35 Runden. Über den Zwischenlauf qualifizierten sich A. Boeyen, die einzige Frau unter den Fahrern, P. Houwen, Deurse und M. Kleinhaus. Der Endlauf, der zum Ärger einiger Fahrer zweimal gestartet werden mußte, da die Zeitnahme (Computer) ausfiel, wurde mit der aus der Formel I bekannten versetzten Aufstellung gestartet.

R. Orlik fiel gleich nach dem Start für längere Zeit aus, somit konnten sich H. Jensen und G. Kleinhaus an die Spitze setzen. Später wurden sie dann noch von J. Powels überholt.

Die Klasse Expert wurde zu einer Überraschung für die deutschen Fahrer, denn hier qualifizierte sich ein komplettes holländisches Team, das einen enormen Rundenvorsprung hatte. Außerdem fiel es durch seine Motoren auf, bei denen der gewöhnliche Zuschauer ohne weiteres auf Turbolader, Nachbrenner oder Raketenantrieb schließen konnte. Selbst W. Mennen konnte da nicht mithalten und wurde ganze drei Runden zurückgeschlagen.

Damit stand die Endplatzierung jedoch noch nicht fest, denn der Endlauf brachte noch Platzwechsel.

So konnte sich z. B. A. Busch auf den 4. Platz vorarbeiten, dafür fiel dann J. Klugtmans, der in den Vorläufen Rundenrekord fuhr, wegen Ausfall auf den 7. Platz zurück. W. Menne blieb auf dem Platz 5.

Von einigen Kleinigkeiten, wie z. B. den winzigen Pokalen in der Klasse Standard abgesehen, konnte man das Rennen als gelungen bezeichnen.

Roland Orlik

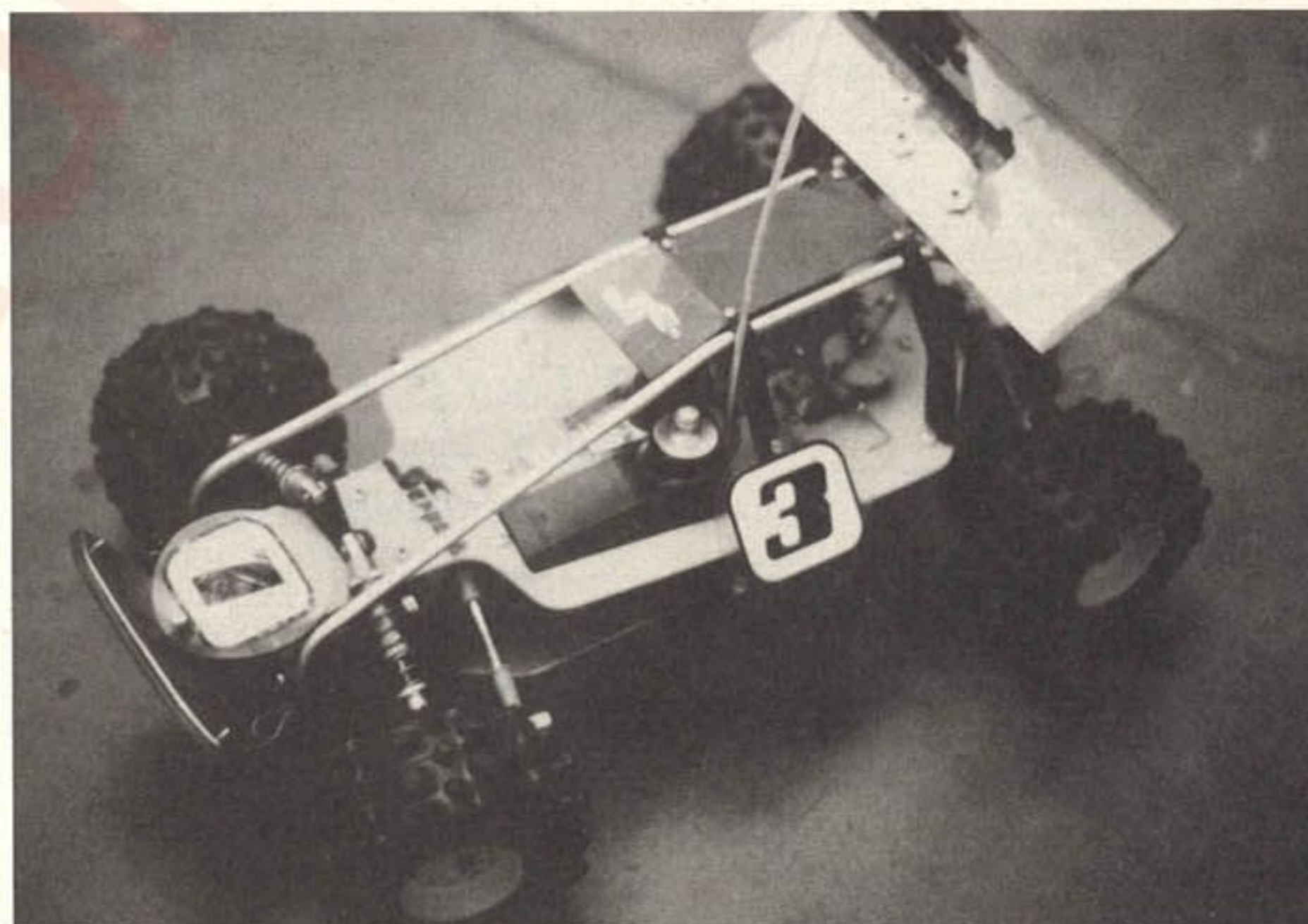
Klasse Standard Endstand

Pl. Name	Fahrzeug	Reifen	Akku	Motor	Regler	Fernst.
1. J. Pouwels	Delta	Asso	Sanyo	Asso OS Reedy	Widerst.	PSW
2. M. Jensen	Asso	CS	National	Trinity 03	CS	PSW
3. G. Kleinhaus	Asso	CS	National	Asso OS Reedy	CS	MPX
4. M. Kleinhaus	Asso	Ufra.	National	Asso OS Reedy	CS	MPX
5. R. Orlik	Asso	CS	National	Trinity 03	CS	PSW
6. Deurse	Tamiya	Tamiya	Sanyo	Bolink	Widerst.	Acoms
7. A. Boyen	Asso	Ufra.	Sanyo	Asso OS Reedy	Rocar	MPX
8. P. Mouwen	Asso	Robbe	Sanyo	Asso OS	Widerst.	MPX

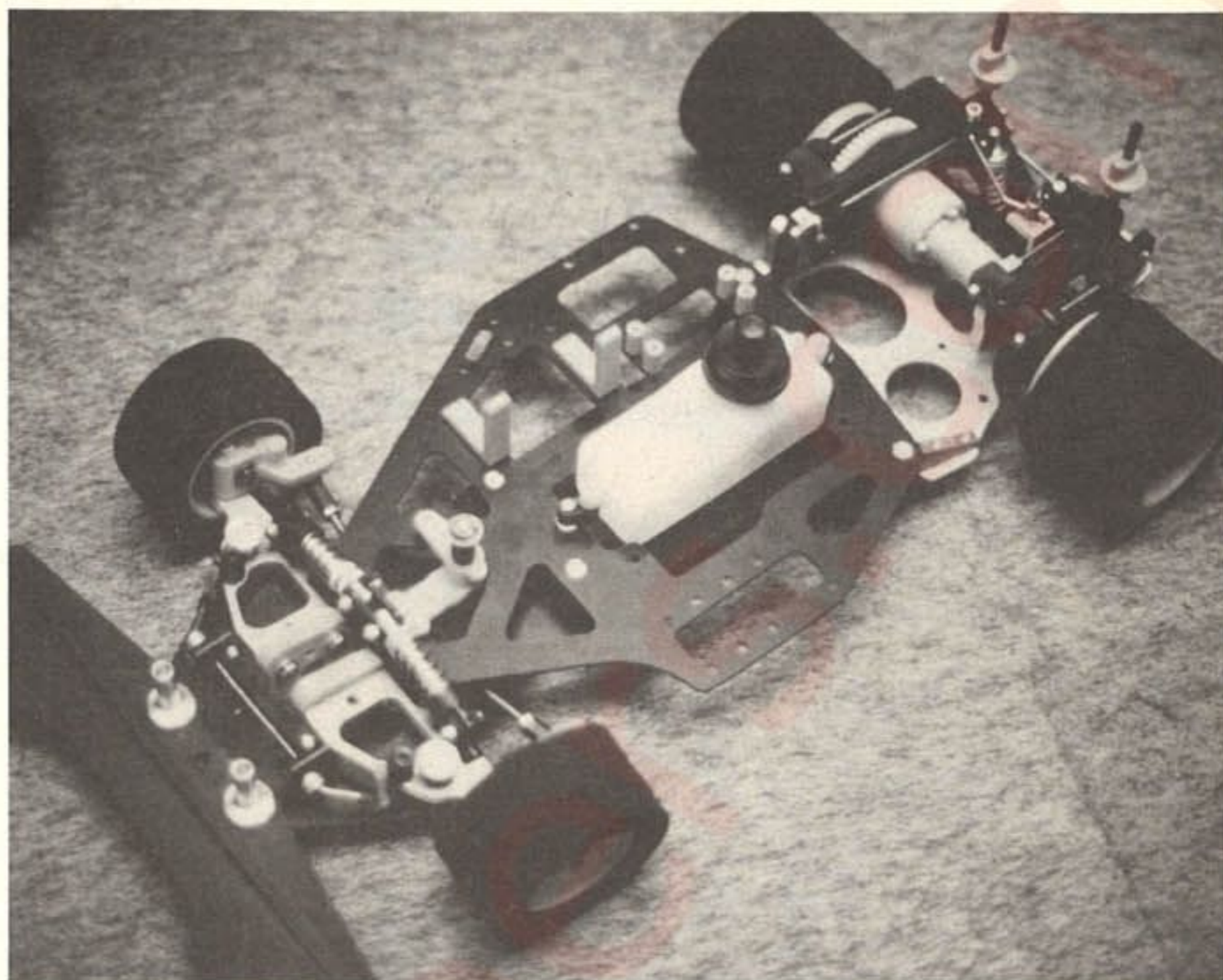
Klasse Modified Endstand

Pl. Name	Fahrzeug	Reifen	Akku	Motor	Regler	Fernst.
1. H. Brands	Delta	Asso	Sanyo	Asso Reedy	Widerst.	PSW
2. G. Boyen	Delta	Asso	Sanyo	Yokomo Reedy	Demon	MPX
3. R. V. Bergen	Delta	Ufra	Sanyo	Yokomo Reedy	Widerst.	PSW
4. A. Busch	Minicars	Asso/ ML	Sanyo	Mabuchi	CS	PSW
5. W. Menne	Minicars	Asso/ ML	Sanyo	Trinity	CS	PSW
6. D. Baser	Mirage	Eigenbau	Sanyo	G-Z 480	CS	PSW
7. J. Kloytmans	Delta	Ufra	Sanyo	Asso Reedy	Widerst.	MPX
8. V. Liening	Asso	ML	Sanyo	Trinity	Widerst.	Car Profi

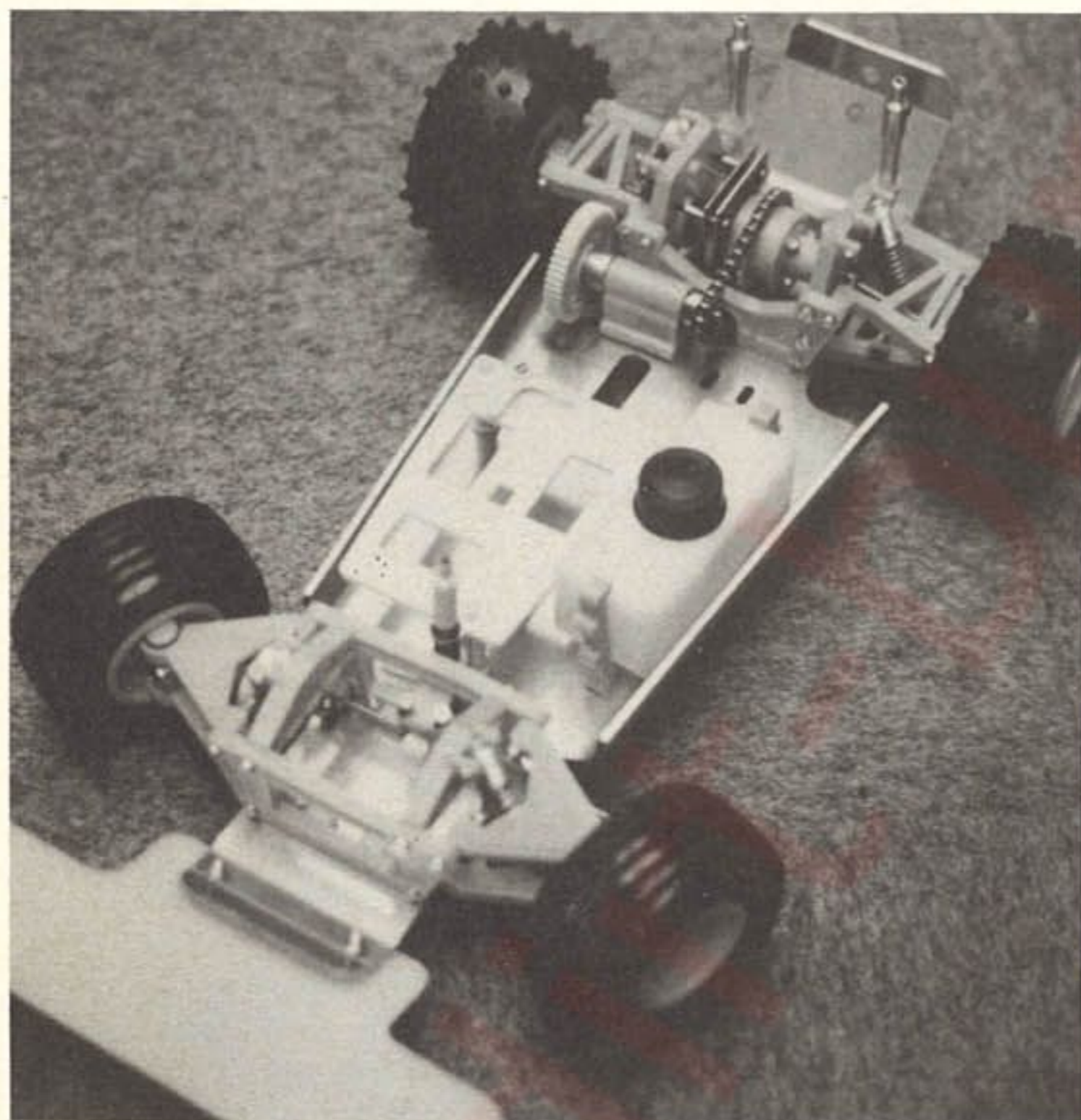
Modellbauausstellung Utrecht (NL)



Serpent Prototyp Geländewagen
 Durchgehendes Alu-Chassis, Einzelradaufhängung, Kardanantrieb, ausbaufähig von Heck- bis Allradantrieb, der Wagen kann mit 1, 2 oder 3 Differenzialen ausgerüstet werden.



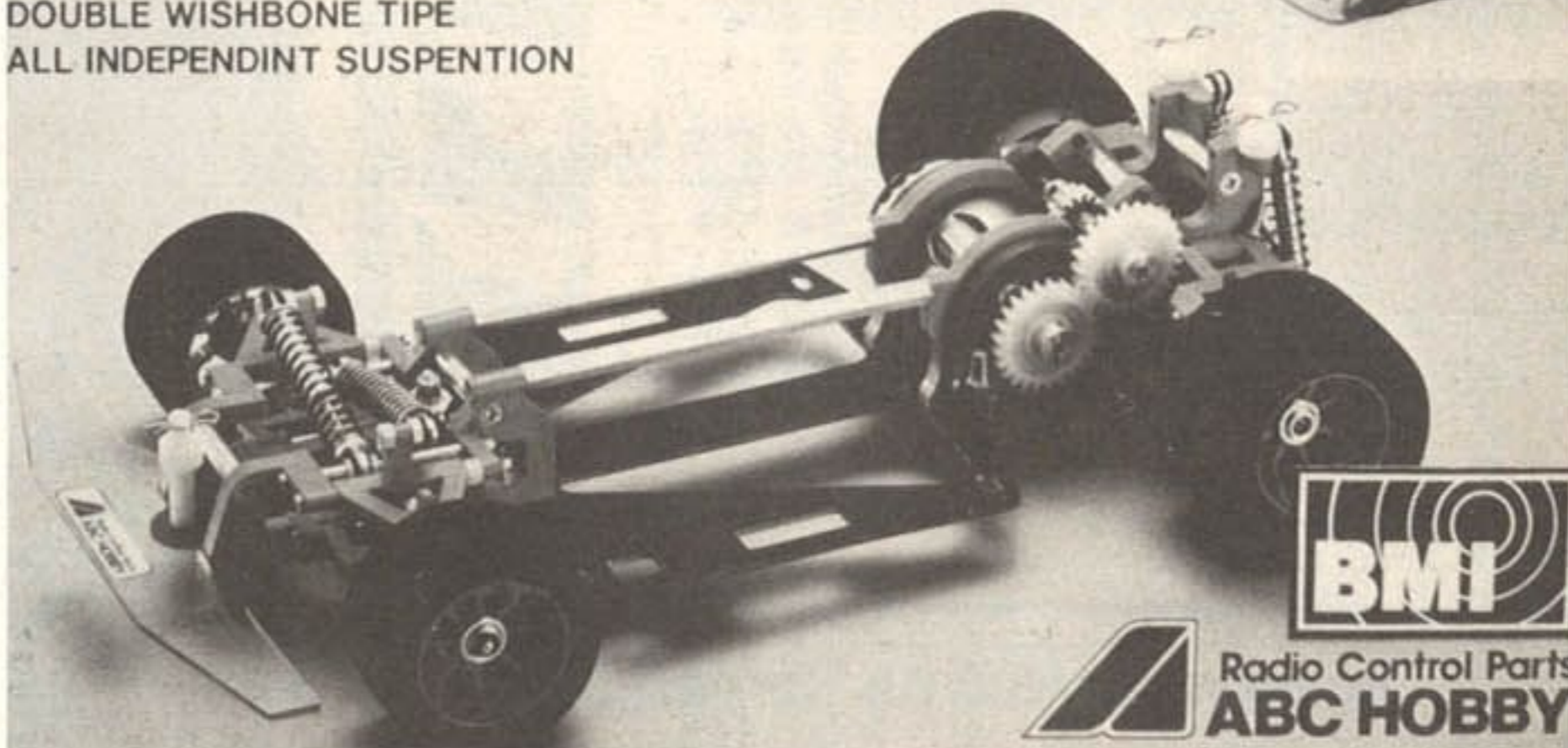
Condor
 Verbrenner-Glattbahnwagen aus Holland der Firma Bart Smit. Einzelradaufhängung, Differential, Scheibenbremse, Stoßdämpfer, RC-Einbauplatte, Tank, Motoreinbausatz, Schwunzscheibe.
 Preis ca. 500,- DM.



Yumbo
 Geländewagen aus Holland der Firma Bart Smit. Durchgehendes Alu-Chassis, Einzelradaufhängung, Differential, Kettenantrieb, Scheibenbremse, 4 (6) Stoßdämpfer, RC-Einbauplatte, Tank, Motoreinbausatz mit Schwunzscheibe und Stahlkupplung.
 Preis ca. 369,- DM.

SUPER HERO X-1

1:12 SCALE RADIO CONTROL ELECTRIC RACING CAR
 DOUBLE WISHBONE TYPE
 ALL INDEPENDENT SUSPENSION



Super Hero X-1
 Elektro-Auto im Maßstab 1:12. Einzelradaufhängung/Öldruckstoßdämpfer. Preis ca. 450,- DM. Der Wagen wird in Deutschland noch nicht vertrieben!



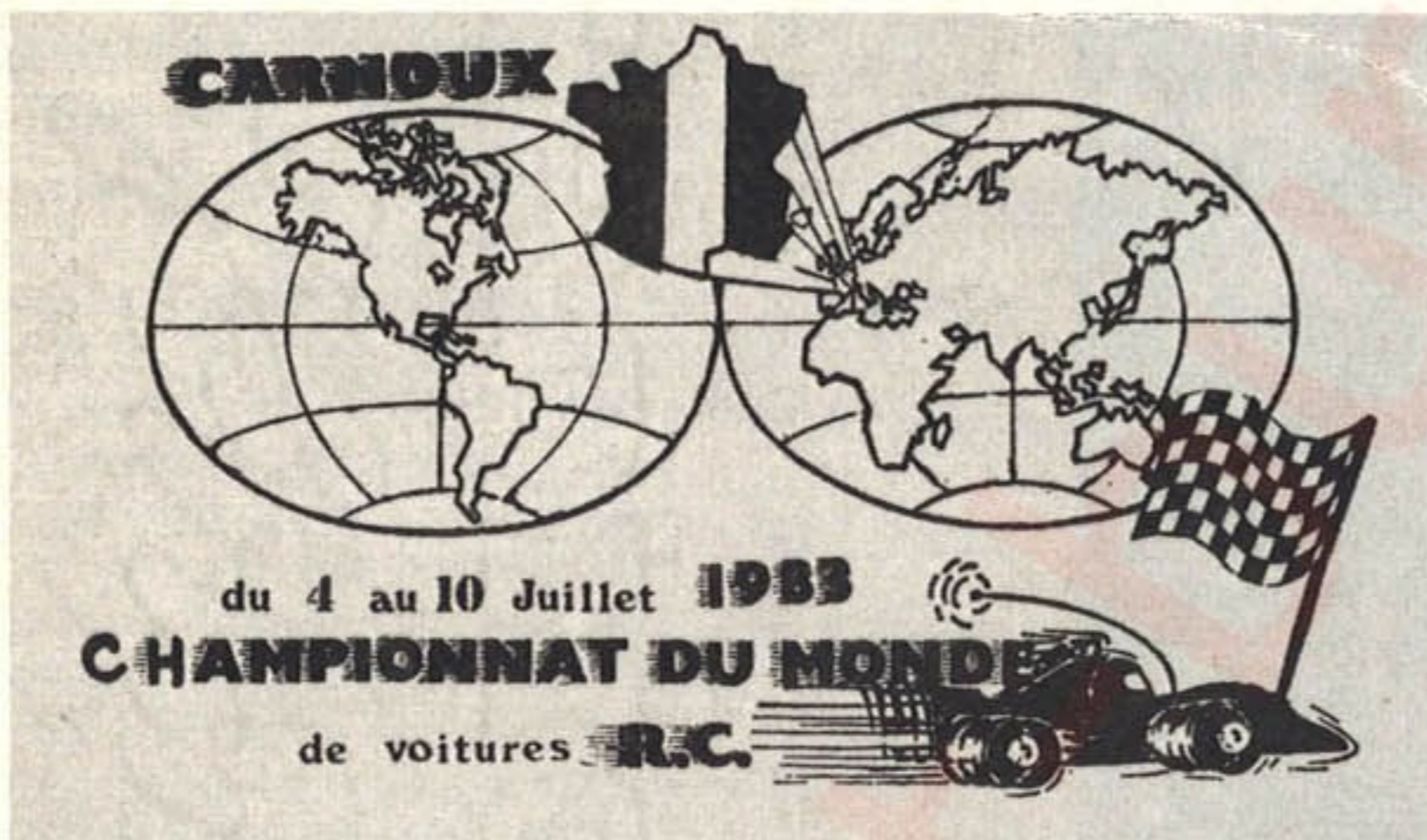
Radio Control Parts
ABC HOBBY

Das bringt RC-CAR RACING in den nächsten Heften:
(Heft 4/83 erscheint Anfang August)

- Weltmeisterschaft Klasse Sport Carnoux (F)
- WM-Revanche-Rennen Wiesbaden
- Internationaler Robbe-Pokal DU-Walsum
- und andere internationale und nationale Rennen

- PB Alpha 83
- Tamiya Super Champ
- Ayk RS 401 i
- Cipolla X2

Letzte Meldung WM Sport 83:



Zeitplan:

Mittwoch	6. Juli	20.45 Uhr	offizielle Eröffnung
Donnerstag	7. Juli	ab 8.30 Uhr	1-3 Vorlauf
Freitag	8. Juli	ab 8.30 Uhr	4-6 Vorlauf
Samstgag	9. Juli	ab 8.00 Uhr	Endläufe
Samstag	9. Juli	ca. 20.00-20.45 Uhr	WM Endlauf

Sonntag finden keine Rennen mehr statt!

Es ist möglich, in der Nähe der Strecke zu campen. Preis: 20 FF pro Tag und pro Person.

Deutsche Teilnehmer:
F. Gröschl, H. Raith, M. Mielke, K. Höschen, J. Bähr, G. Reintjes.

Anzeigenschluß für Heft 4/83: 22. Juli 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: 0203/482200

Ständige Mitarbeiter:
Klaus Peter Tebbe
Hartwig Aubry
Maurizio Casal
Dirk Dannowski
Uwe Dörner
Manfred Hoyer
Reinhold Mertens
Roland Orlik
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: 02841/504215

Anzeigenpreisliste Nr. 1
Gültig ab 1. März 1982

Druck:
K. Ruhl, Weidenweg 10, 4100 Duisburg 1

Bankverbindung:
Deutsche Bank Moers
Konto-Nr.: 0516880
BLZ: 350 700 30

Postscheckkonto Essen
Konto-Nr.: 119512-436
BLZ: 36010043

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

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

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

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



Formula

rc-car racing tyre

ABONNEMENT - BESTELLKARTE

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

Meine Personalien: (Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstabe)

Nachname/Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

durch Bankeinzug. (Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements)

Konto-Nr.: _____ BLZ _____

Name und Ort der Bank: _____

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

Datum/Ort/Unterschrift

RC-CAR RACING TAUBENSTR. 65 4130 MOERS 1

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



GUTSCHEIN

Ich bin Abonnent von rc-car racing und habe o. g. neuen Abonnenten, der noch nicht Bezieher von rc-car racing war, vermittelt. Bitte senden Sie mir kostenlos ein Paar Formula-Reifen. (Die Lieferung erfolgt nach Eingang der Abonnementgebühren)

Name _____

Datum/Unterschrift _____

Straße/Nr. _____

PLZ Ort _____



robbe Presto 4 x 4 - für Profis.

Das kompromißlose Off-Road-Fahrzeug mit Allradantrieb für schweres Gelände:
○ Mit niedrigem Fahrzeuggewicht von nur 2950 g fahrfertig.
○ Mit präzise vorgefertigten Teilen für eine problemlose Montage in kürzester Zeit.



○ Und mit Tuningmöglichkeiten für höchste Ansprüche. Presto 4 x 4 - das Spitzenmodell der neuen Presto-Serie.

Für den Sieg programmiert.

 **robbe**

...Ideen für Ihren Modellsport
Postfach 1108, D-6424 Grebenhain 1