

rc-car. racing

HEFT 4
August 1983 · 2. Jahrgang
DM 5,-

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



Weltmeisterschaft 1983 Sport · WM-Revanche
Europameisterschaft Off Road und Elektro · Robbe Pokal

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

ZEMOTEC

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. 02 09/584083

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

Hobby-Quelle

Gelsenkirchener Str. 20 · 4690 Herne 2 · (023 25) 7 37 75

MÜNCHEN



MODELLBAU-BEDARF
ERNST ZIMMERMANN

8000 München 40
Riesenfeldstraße 16
Tel. 089/35 67 36

NEUNKIRCHEN/SAAR



LISMANN

H. H. Lismann GmbH
Modellbau-Elektronik
Bahnhofstraße 10 – 6680 Neunkirchen/Saar
Telefon 068 21 / 2 12 25

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

prospeed racing

MODELLAUTOS UND ZUBEHÖR

Glattbahn · Off-Road · Elektro · Trucks
Ersatzteil-Schnelldienst · Werkstatt
Mehrwertsteuer-Rückvergütung für Österreicher

Samerstraße 12 · 8200 Rosenheim · ☎ 08031/345 76

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-WOHLLEN

Hobby Shop

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

In Sachen
RC-Car

No. 1

in der
Schweiz

Rennsport

Weltmeisterschaft Kl. Sport	9
WM-Revanche Wiesbaden	20
Europameisterschaft Elektro	24
3. Lauf B Süd Salzburg	27
2. Lauf C4 Süd Ravensburg	28
2. Lauf B Nord Bielefeld	30
Robbe-Pokal Walsum	33
2. Lauf DM A Walsum	38
3. Lauf DM A Hof	40
Europameisterschaft Off Road	43

Test & Technik

Tamiya Super Champ	6
Robbe Super Race	22

Zubehör

Sonderzubehör	36
Neuheiten	36

Verschiedenes

Fachgeschäfte	2
Vereinsnachrichten	4
Notiz	4
DMC Förderkreis	26
Halbzeit B Süd	35
Kleinanzeigen	36
Leserbriefe	42
Ernst	42
Letzte Meldung	46
Vorschau	46
Impressum	46

Titelbild:

**WM Carnoux: Start zum Endlauf
und Eröffnungsfeier
Tamiya Super Champ**

Fotografiert von Klaus-Dieter Nowack



Bei der WM im Einsatz:
Tankpistole von Serpent

Seite 9



WM-Revanche Wiesbaden:
Sieger Rody Roem

Seite 20



EM Off-Road

Seite 43



Geschäftsstelle

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

MACH Hamburg

Am 10. und 11. September veranstaltet der Modell-Auto-Club-Hamburg den 5. B-Lauf zur Gruppenmeisterschaft Nord. Gefahren werden die Klassen Formel und Sport.

Ort der Veranstaltung ist der Betriebsparkplatz der Lufthansaerwerft in Hamburg.

Walter Kremser, Rostocker Str. 62, 2000 Hamburg 1, 0 40/2 48 26-473.

Niederlande

Am Sonntag, dem 25. September 1983 findet ein Off-Road Rennen für Elektro- und Verbrenner-Autos auf einem Rasenplatz des historischen Gut „De Tempel“, Delftweg 186 in Overschie bei Rotterdam (NL), statt. Beginn 11.00 Uhr.

Die Rennleitung würde sich freuen, auch eine Anzahl deutscher Fahrer begrüßen zu können. Interessierte Fahrer können sich schriftlich oder telefonisch melden bei: F. P. Kleij, Hornweg 21, Overschie, 3042 BC Rotterdam, Tel. 010-153434.

Sie bekommen dann umgehend eine Zeichnung, eine Rennordnung und einen Lageplan, damit Sie „De Tempel“ auch finden.

An alle Teamleiter!

Auch in Österreich, der Schweiz und den Niederlanden!

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



Soest

Der erst kürzlich neugegründete Off-Road-Racing-Club-Soest-e.V. veranstaltet am 4. September 1983 sein Eröffnungsrennen in Soest/Westf. Das Rennen findet im Rahmen einer ganztägigen Veranstaltung auf der permanenten Off-Road-Piste in Soest/Büecke statt. Eckhard Platz, Kölner Ring 139, 4770 Soest/Westf.

Swiss R/C Car Clubs Association



SRCCA-Geschäftsstelle

Zimmermannstr. 37
5200 Brugg
Tel. 056'41 95 80

Verband Schweiz. Clubs für ferngesteuerte Automodelle

Die SRCCA als Schweiz. Dachverband zählt gegenwärtig 845 Mitglieder, welche den 37 verschiedenen Clubs angeschlossen sind. Diese 845 Mitglieder fahren ihre Rennen entweder in der Gruppe SM (85 Fahrer) oder in einer der vier Regionen.

Pro Region wird jährlich eine aus je 6 Läufen Formel und Sport bestehende Regionalmeisterschaft durchgeführt. Die ersten fünf Fahrer jeder Region steigen in die Gruppe SM auf, welche die Schweizermeisterschaft in ebenfalls je 6 Läufen Formel und Sport durchführt.

Die Selektionen für Europa- und Weltmeisterschaften richten sich nach den Klassierungen in der Gruppe SM.

Neben den Kategorien Formel und Sport werden Schweizermeisterschaften in den Kategorien Elektro, Tourenwagen und Buggy durchgeführt.

Auf Grund der bescheidenen Mitgliederzahlen werden die Rennen in den Kategorien Elektro, Tourenwagen und Buggy nur gesamt-

schweizerisch durchgeführt. Eine Aufsplitterung in Regionen hätte derart kleine Teilnehmerfelder zur Folge, daß die Durchführung eines Rennens für den Veranstalter nicht interessant wäre. Die genannten Kategorien sind offenbar bei den RC-Fahrern nicht sehr beliebt, da an den je 6 Schweizermeisterschaftsläufen kaum mehr als 40-50 Teilnehmer gemeldet sind.

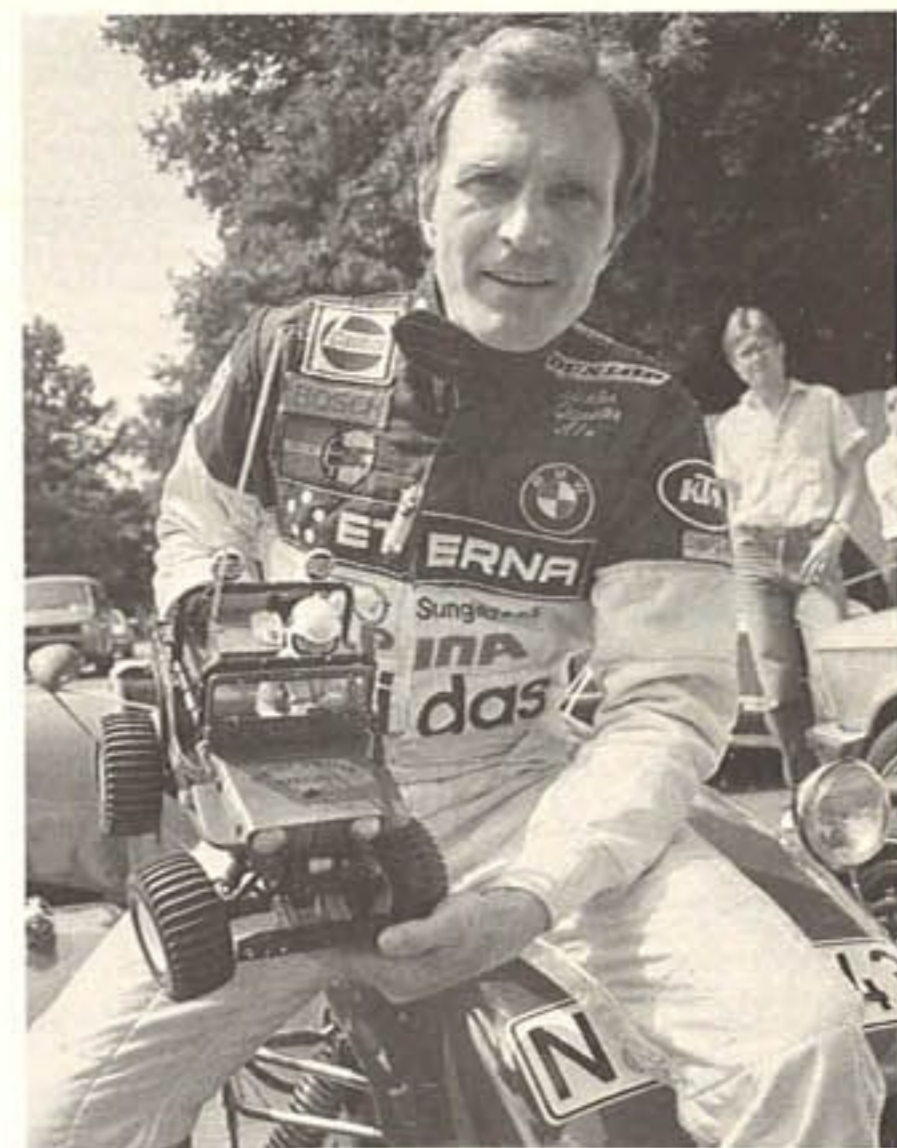
Die Rennen werden vorwiegend auf temporären Pisten (Parkplätze, etc) durchgeführt. Es sind folgende permanenten Pisten erstellt und im Betrieb:

Brugg Hartplatz mit aufgemalter Linienführung
Magadino Piste mit Kombination Rasen/Fahrspuren
Sitterdorf Piste mit Kombination Rasen/Fahrspuren.

Ferner verfügt Bern über einen Hartplatz mit aufgemalter Piste. Diese ist jedoch nur für Rennen verwendbar. Training nur für Klubmitglieder.

Werner Friedli
SRCCA Zentralpräsident

Notiz



Fahrerwechsel

Seit den „200 Meilen von Nürnberg“ dem bekannten Norisring-Rennen am 3. Juli 1983 hat der bekannte BMW-Fahrer DIETER QUESTER überraschend seinen Rennstall gewechselt.

Angeregt durch einen Besuch auf der diesjährigen Spielwarenmesse zeigte sich der rennerprobte BMW-M1-Pilot am H. Behringer-Messtand von einem funkfern gesteuerten Modellauto so begeistert, daß er jetzt den WILD WILLY von TAMIYA fährt.

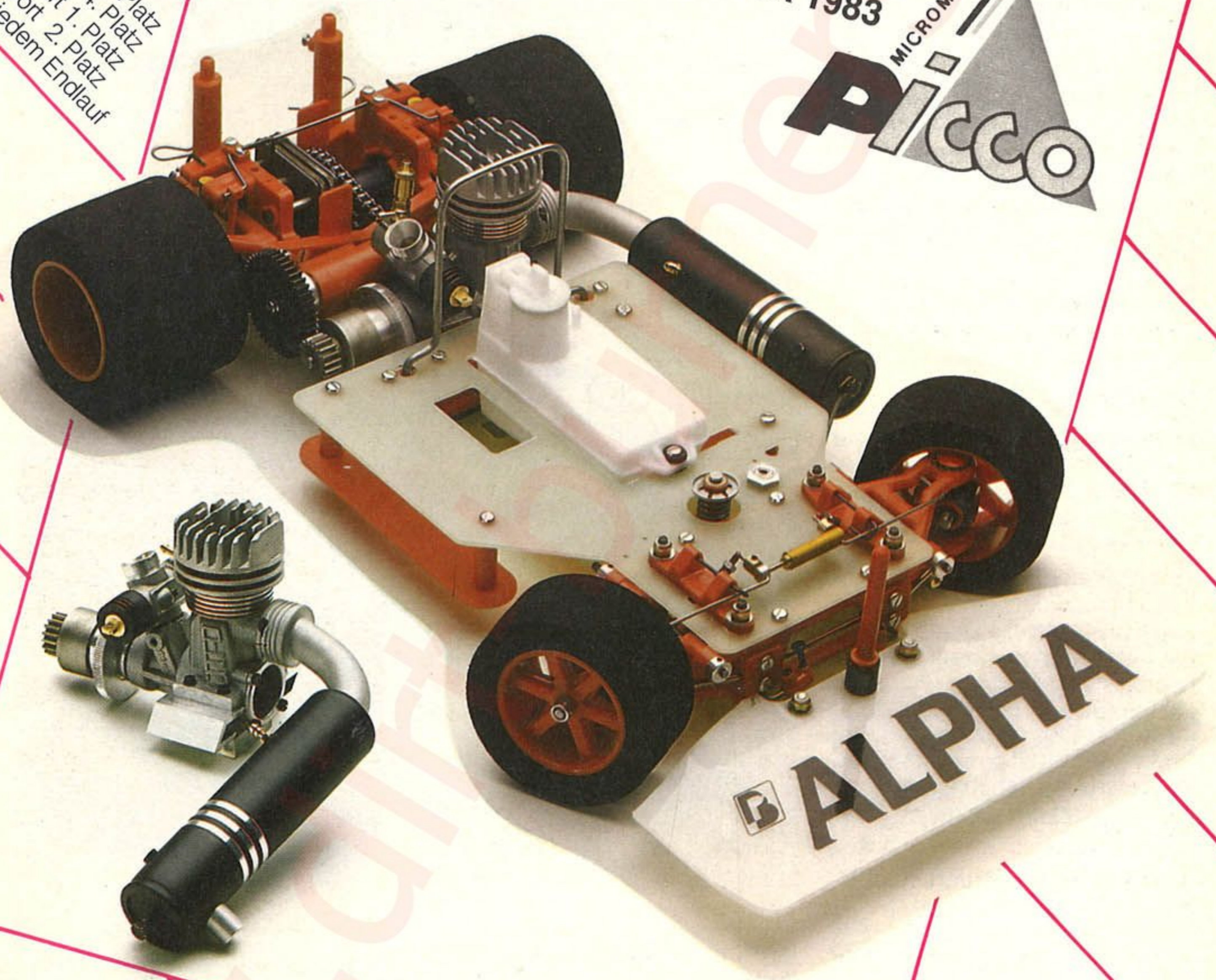
LIEFERUNG NUR ÜBER DEN FACHHANDEL



ALPHA

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

Offizieller **WELTMEISTER 1983** nach IFMAR
David Lecat auf PB Alpha 83 Baukasten / Picco Delta
TOURENWAGEN-EUROPAMEISTER 1983
Steve White auf PB Alpha/Picco



MEYER



MODELLBAU

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

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

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

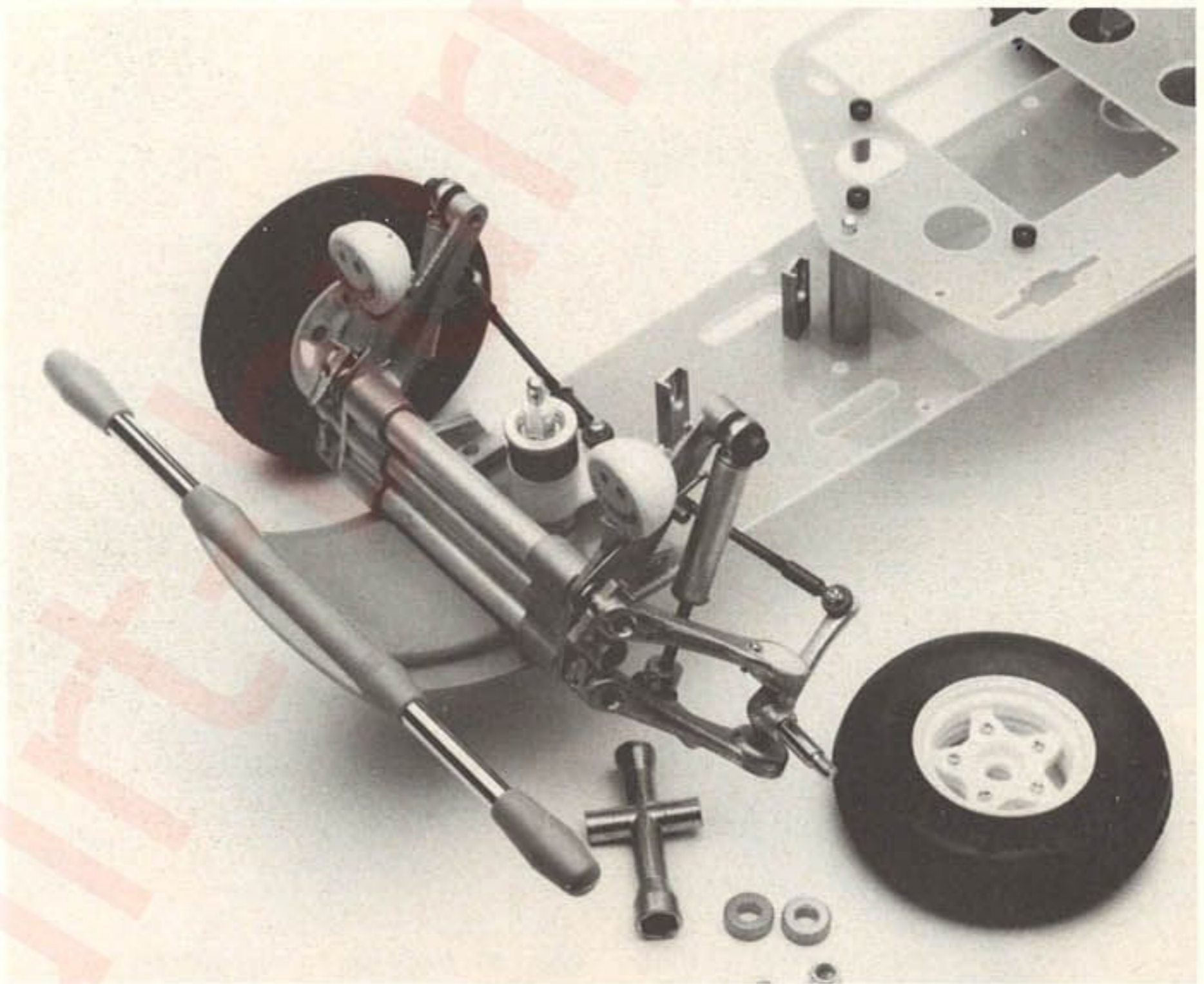
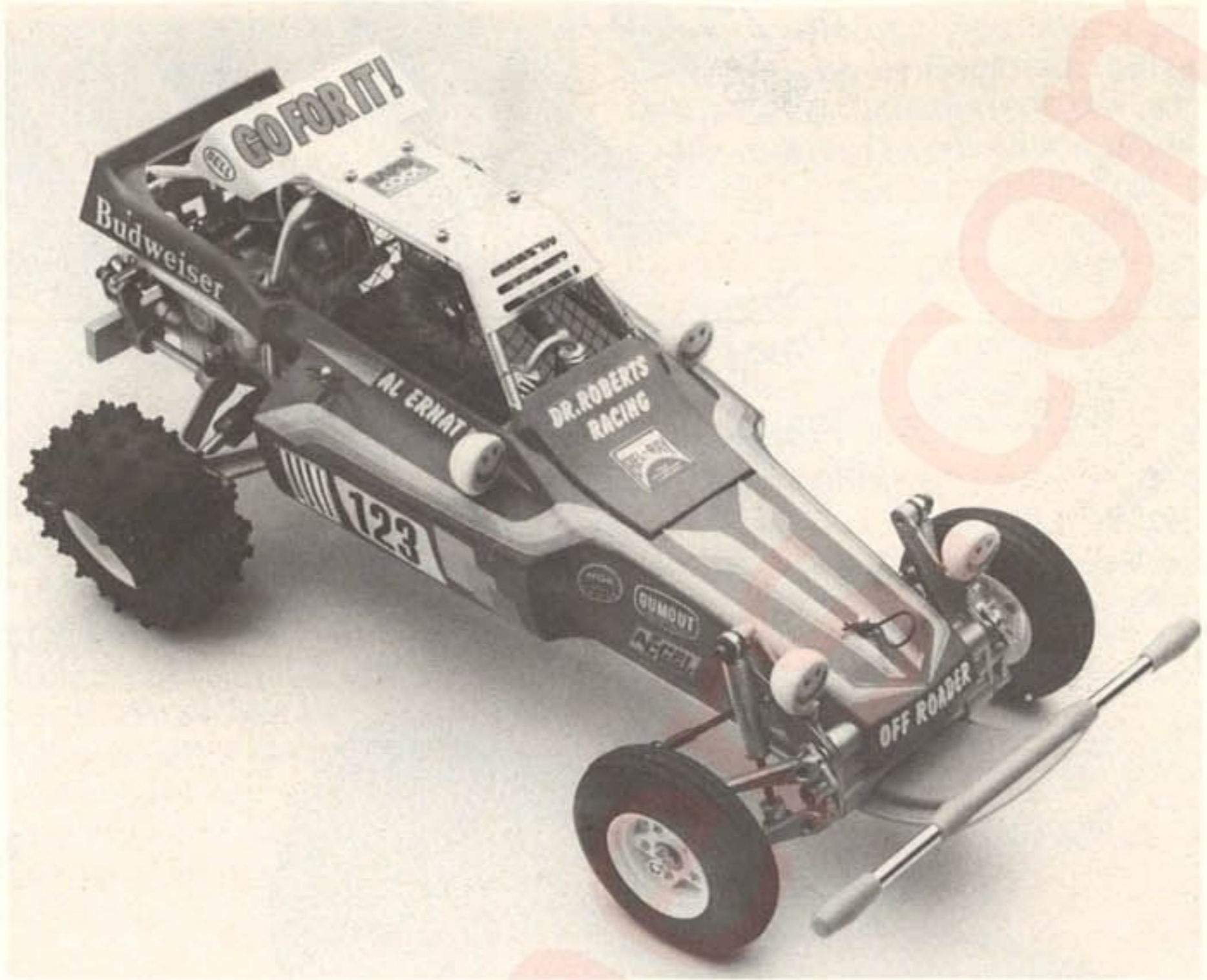
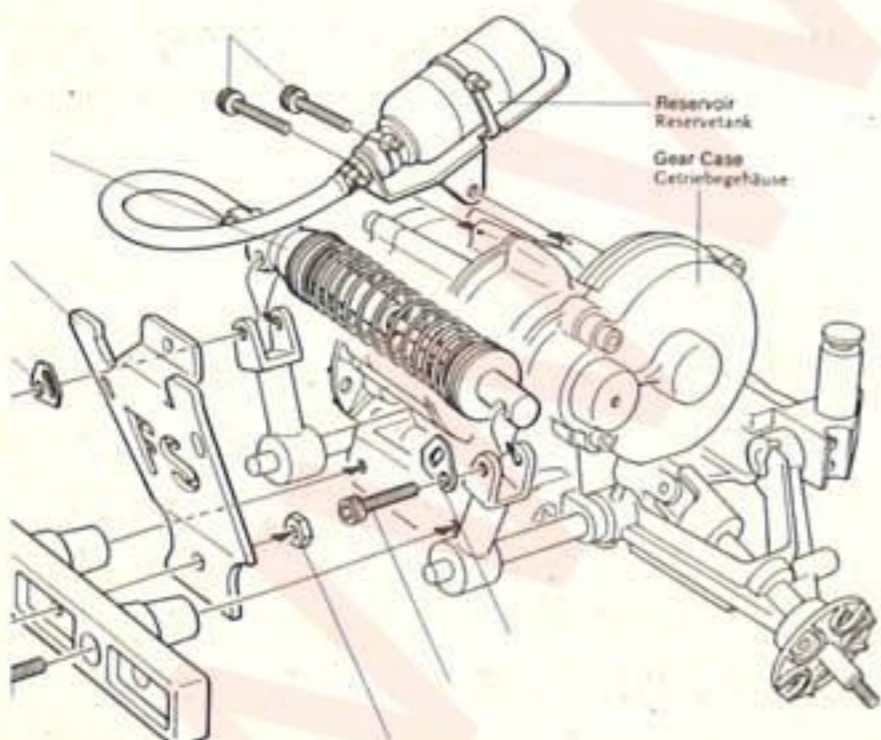
Tamiya Super Champ

Seit einiger Zeit verschreiben sich immer mehr Modellbauer dem neuen Trend im RC-Car Hobby, dem Elektro-Off-Road Rennen. Nachdem im vergangenen Jahr 82 schon einzelne Rennen in dieser Klasse ausgetragen wurden, so sprach man auf der Spielwarenmesse 1983 auch schon von einer DM für Off-Road Fahrzeuge. Mit der Hoffnung auf mehr Rennen od. sogar auf eine DM bauen immer mehr Freunde dieses Hobby's ihre Buggys zu reinen Wettbewerbsfahrzeugen um. Auch die Hersteller folgen immer mehr dem neuen Trend und entwickeln spezielle Wettbewerbsbuggy's oder bieten Sonderzubehör an. Auch die Firma Tamiya stellte zur Spielwarenmesse 1983 in Nürnberg eine Weiterentwicklung des Rough-Rider vor. Super-Champ heißt der neue Star bei Tamiya's Off-Road Wettbewerbsbuggy's.

Das Modell!

Über die Verpackung und die Bauanleitung braucht nicht viel gesagt zu werden, da diese Dinge wie bei den Vorgängern hervorragend sind. Man sollte aber trotzdem nicht vergessen die Bauanleitung vor der Montage ganz zu lesen. Der Zusammenbau ist denkbar einfach wenn man sich genau an die Bauanleitung und die einzelnen Baugruppen hält.

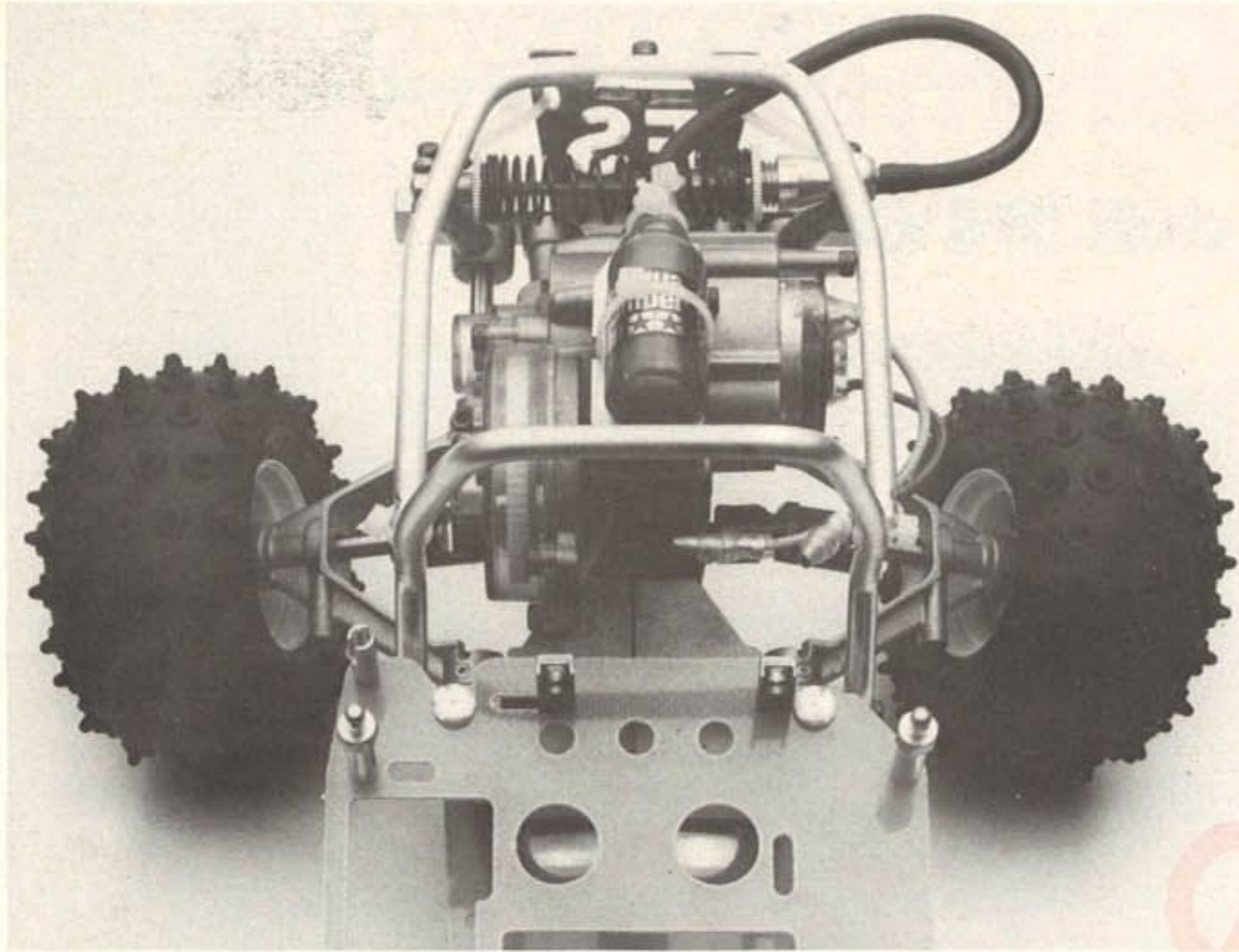
Die aus Aluguß gefertigte doppelte Schräglenkervorderachse mit Stoßdämpfer und das GFK-Chassis mit Blechverstärkung hat man bei Tamiya ohne große Änderung vom



R. R. übernommen. Servosaver und Spurstangen hat man überarbeitet und verstärkt.

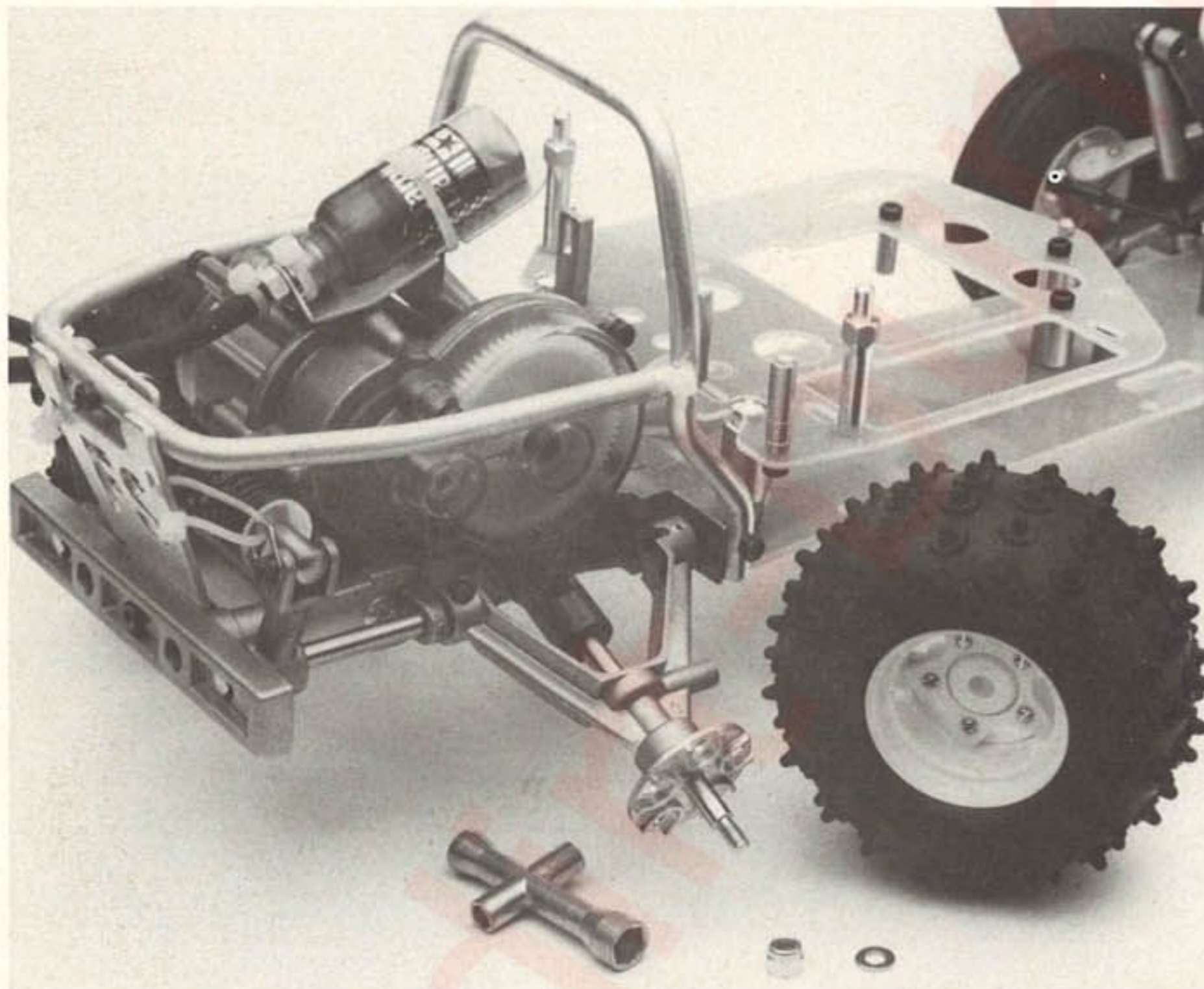
Das Getriebe arbeitet in einem zweiteiligen Aludruckgußgehäuse, wobei die Kunststoff und Messingzahnrad auf kräftigen Achsen laufen die in wartungsfreien Buchsen gelagert sind. Vor dem Zusammenbau der beiden Getriebehälften sollte man die Wellen und Lager fetten. Um auch mal ohne Schaden am Getriebe durch Wasserpfützen fahren zu können, sollte man das Getriebegehäuse mit Silikon abdichten.

Zu den Neuerungen an der Hinterachse zählt der neue Querstabilisator mit einem großen Öldruckstoßdämpfer. Diese Neuordnung an der Hinterachse bewirkt, das das Fahrzeug im eingeleertem Zustand einer Pendelachse gleicht. Dadurch wird erreicht, das auch noch in schwerem Gelände beide Hinterräder ständig Bodenkontakt haben. Zum guten und griffigen Bodenkontakt tragen auch die neuen Spike-Hinterreifen bei. Der große Öldruckstoßdämpfer mit außenliegender verstellbarer Feder wird aus einem Ausgleichs-



behälter mit Öl versorgt. Die Kraftübertragung vom Getriebe auf die Halbwellen erfolgt mittels massiver Stahlkreuzgelenke die auch zu den Neuerungen gehören. Bis auf den Stoßfänger, der gleichzeitig als Lager für die Federlager des Öl-druckstoßdämpfers dient, hat sich an der Hinterachse nichts mehr geändert.

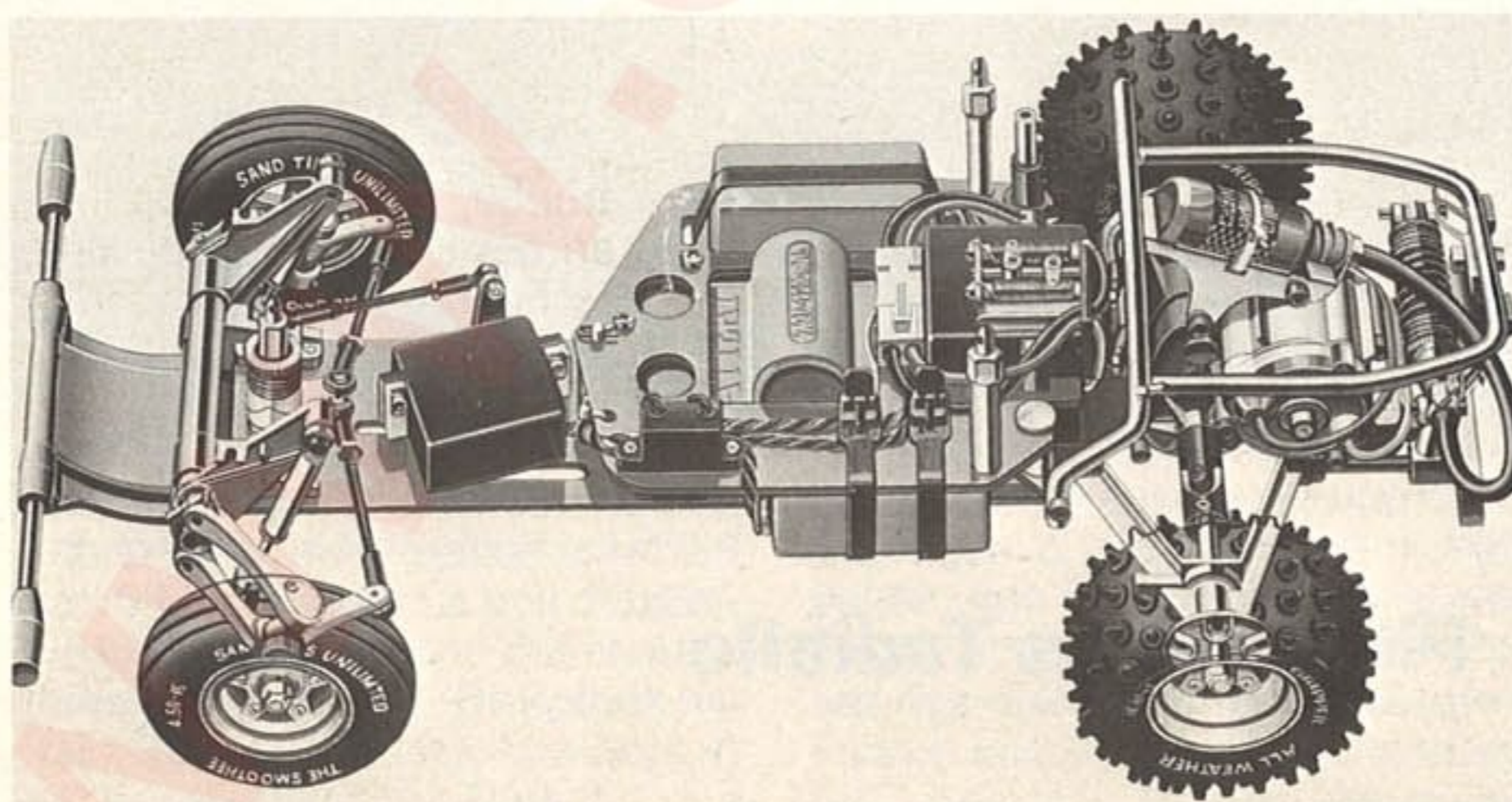
Auf die geschlossene RC-Einbau-box hat man beim Super-Champ ganz verzichtet, dafür gibt es jetzt eine Einbauplatte in die sich die RC-Anlage und der Fahrakku schnell und ohne Probleme einbauen lassen. Das Lenkservo wird auf das Chassis vor die Einbauplatte geschraubt. Beim neuen dreistufigen mechanischen Fahr-tregler lassen sich die beiden ersten Stufen beliebig verstellen. Die neue Karosserie mit Aludach rundet das positive Gesamtbild des Super-Champ ab.



Fahrerprobung

Die ersten Fahrversuche wurden auf einem sehr harten und mit Schlaglöchern übersäten Feldweg unternommen. Selbst bei Vollgas über diese Strecke bleibt der S. C. enorm Spurtreu, und behält in fast jeder Situation den Bodenkontakt. Auch Wasserdurchfahrten und größere Sprünge sind kein Problem und werden ohne Schaden gemeistert.

Die Ausfederung der Hinterachse durch die beiliegenden Kabelbin-dler ist wohl mehr eine Notlösung. Ebenso sollte man die Teflonkugel-pfannen an der Vorderachse ver-bessern, der Tip von Tamiya mit Kabelbindern die beiden Schräg-lenker (oben u. unten) vorm her-ausspringen aus den Kugelpfan-nen zu verhindern ist keine gute Lösung. Hierdurch wird die Fede-rung der Vorderachse und das Fahrverhalten negativ beeinflusst. Eine bessere Lösung dieses Pro-blems ist die Befestigung einer kleinen Zugfeder zwischen Ob-erem und Unterem Schräglenker. Diese Feder verhindert das Raus-springen des Kugelkopfes und beeinflusst das Einfedern und Fahr-verhalten nicht.



Zusammenfassung!

Ein wohl außergewöhnliches Fahrmodell für den harten Geländeeinsatz. Die Hervorragende technische Ausstattung und überaus große Robustheit sind zwei der herausragendsten Merkmale.

Peter Schindler



Weltmeister

Juli '83 Carnoux

**→ Robbe SG. Columbia
MK 2**

Pilot: Ernes Tadiello

Im Endlauf fuhren 40% der Teilnehmer den SG. Columbia MK 2

WELTMEISTERSCHAFT 1:8 Kl. Sport

4./10. Juli 1983 Carnoux/Frankreich



Vorwort

Es war eine Menge los, und eigentlich war das „drumherum“ fast dramatischer als das Rennen. Ich habe versucht, das wichtigste wiederzugeben, auch das „drumherum“, da ich nach meiner Rückkehr den Eindruck hatte, daß daran ein großes Interesse besteht, schließlich gibt es ja auch noch keinen endgültigen Abschluß. Natürlich kann man nicht über alles schreiben, denn es sind einige Dinge vorgefallen, die sollte man besser nicht weitergeben und nach Möglichkeit sehr schnell wieder vergessen.

Strecke

Eine Super-Strecke. Carnoux ist mit Sicherheit eine der besten und schönsten Strecken der Welt.

Alles absolut optimal: Streckenlänge ca 300 m; Breite 4,5 – 5 m; Länge der Geraden ca 75 m; sehr interessante Kurven, alle leicht überhöht; großer überdachter Fahrerstand und Boxen; überdachtes Fahrerlager mit Preßluftanschluß pro 6 Fahrer und 12 Volt Ringleitung; Tribünen für die Zuschauer, teilweise überdacht; Diskothek mit Blick auf die Strecke; Monitore in ausreichender Zahl; Flutlicht; und

einiges mehr. Vor der Strecke war noch ein großes Rundzelt für min. 500 Personen mit Selbstbedienungsrestaurant aufgebaut. Das Essen war allerdings mäßig und teuer.

Direkt neben der Strecke war die von vielen genutzte Möglichkeit zum Campen gegeben. Auch das rc – car racing Hauptquartier mit Wohnwagen, Zelt, Bus und Kombi wurde dort aufgebaut und im Laufe der Woche auch reichlich frequentiert.

Ich möchte an dieser Stelle auch auf die zahlreich anwesenden Deutschen Fans hinweisen und sie von hier ganz besonders Grüßen.

Wetter

Sehr heiß, und wenn der Wind nicht gewesen wäre, hätte man es nicht aushalten können.

Training

Als ich am Montag abend in Carnoux eintraf, waren die meisten Teams schon anwesend und beim Training, u. a. auch die 6 deutschen Fahrer. Von 8.00 bis 22.00 Uhr war Training möglich, und einige nutzten das auch aus. Ein deutscher Fahrer brachte es allen ernstes fertig, einmal 14 Std. an einen

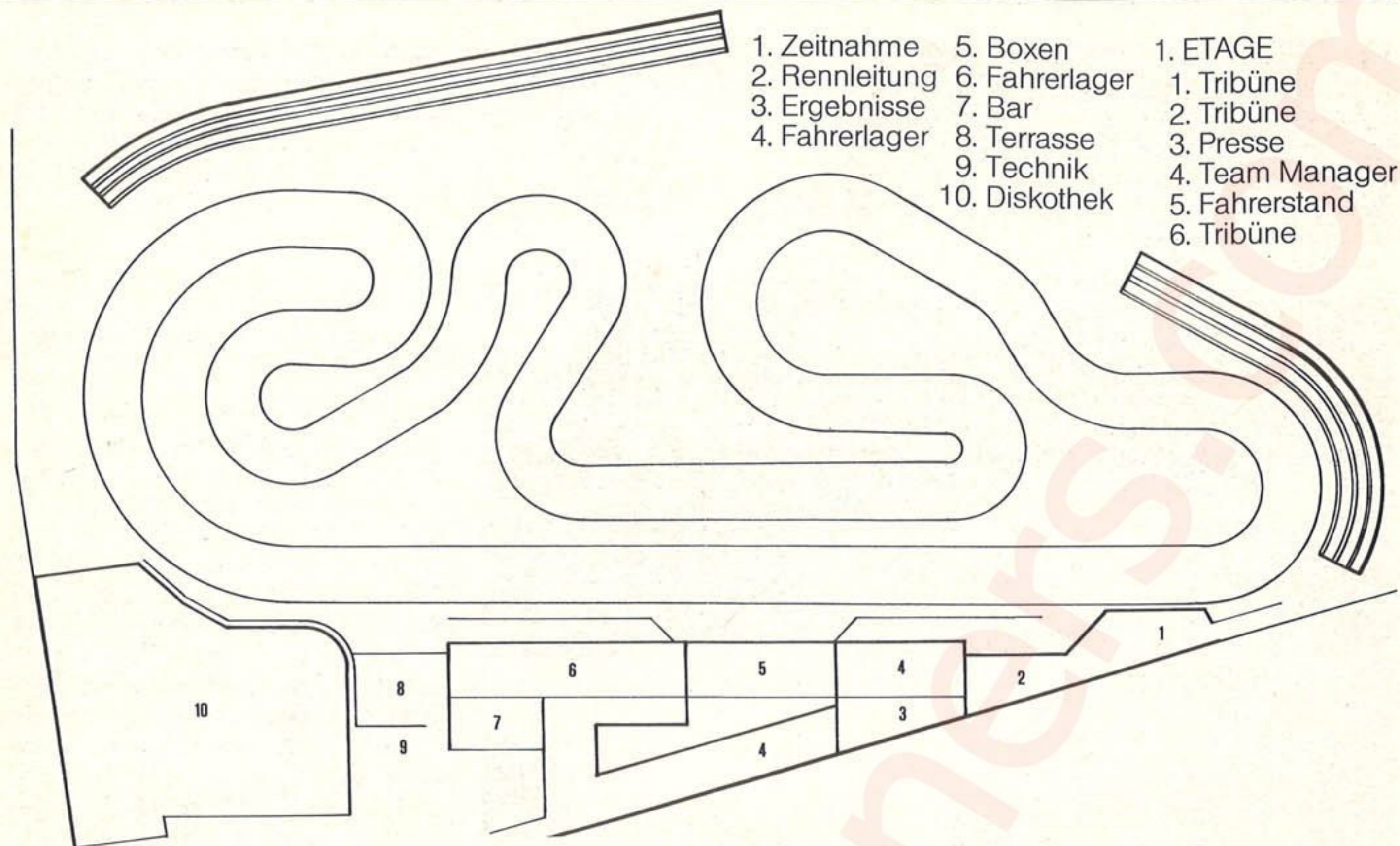
Stück zu trainieren. An mangelnden Trainingseifer hat es also nicht gefehlt. Die Stimmung der deutschen Fahrer war am Montag noch relativ gut, am Dienstag eigentlich nur noch mäßig, und am Mittwoch nach dem kontrollierten Training war eigentlich keine Stimmung mehr da. Übertrainiert?! Häufigste Klage: Mangelnde Motorleistung. Bester Ausspruch: Jetzt fahr ich endlich konstant – konstant schlecht.

Schon während des Trainings waren Streckenposten im Einsatz und auch Rennleitung und Informationsbüro waren fast ständig besetzt. Für jeden der ins Fahrerlager durfte, wurde ein Ausweis mit eingeschweißtem Lichtbild (sog. Gruselfoto) angefertigt.

Dienstag abend war die Fahrerbesprechung und es wurde die Rennleiterin Micheline Lesieur sowie der Besitzer und Direktor der Strecke, Monsieur Rossi vorgestellt.

Eröffnungsfeier

Mittwoch abend, 19.00 Uhr: Eröffnungsfeier. Es spielte eine Kapelle der Fremdenlegion, anschließend kam eine Mädchen-Tanzgruppe, der WM - Pokal wurde mit einem Hubschrauber eingeflogen, (da-



nach wurde 1 Std. lang die verstaubte Kamera gereinigt), die Mannschaften aus insgesamt 20 Nationen marschierten auf die Strecke, Ansprache, noch eine Ansprache (keiner wußte von wem und worüber, weil nur in französisch gesprochen wurde), man läßt Luftballons und Tauben fliegen. Anschließend fuhren die Teilnehmer des Endlaufes der WM in Indianapolis noch ein Rennen über 5 Min. Sieger: Ermes Tadiello.

Eine schöne Eröffnung, nur etwas zu lang. Beste Nachricht für die Fahrer: nach der Feier war noch freies Training.

Fahrzeuge

Bei den Fahrzeugen gab es eigentlich nicht viel neues, lediglich einige Detailänderungen. Vertreten waren jeweils knapp über 20 Asso, Serpent Quattro, SG Columbia, und PB Alpha, ca 15 Delta Eagle, sowie ein paar andere Fahrzeuge

Motore

Einige Fahrer hatten Motoren, da blieb einem glatt die Luft weg. Die waren so schnell, das es fast unglaublich war, doch ist dies ja ein altbekanntes Thema. (Wie war das noch: wer an der Quelle sitzt...). Erstaunlich, daß trotz der Hitze fast kein Motor während der Vorläufe in die Knie ging und daß sich trotz der langen Geraden während der

gesamten WM nur knapp eine Handvoll Motoren mit einem „Ping“ verabschiedeten. Erst in den Finalläufen hatten einige Fahrer Probleme mit überhitzten Motoren, vor allem die Asso - Fahrer. Aufteilung: ca 35% Picco, ca 30% OPS, ca 20% K & B, ca 10% OS und knapp 5% andere.

Austragungsmodus

Die 114 anwesenden Fahrer waren in 15 Gruppen a 8 Fahrer aufgeteilt. Die ersten 3 Vorläufe der Gruppen 1 – 7 fanden am Donnerstag Vormittag statt, die der Gruppen 8–15 am Nachmittag. Am Freitag fanden die Vorläufe 4 – 6 der Gruppen 8 – 15 am Vormittag und die der Gruppen 1 – 7 am Nachmittag statt.

Eine gute Regelung, so brauchten die Fahrer nicht den ganzen Tag an der Strecke zu verbringen. Von den 6 Vorläufen wurde der beste gewertet und die vier besten Fahrer kamen direkt in den Endlauf. Die anderen wurden in Gruppen zu je 7 Fahrern aufgeteilt und zwar in 2 parallel verlaufenden Reihen. Die letzte Gruppe jeder Reihe bestand aus 10 Fahrern. Von diesen 10 stiegen die ersten 3 in die nächsthöhere Gruppe, so daß diese dann auch aus 10 Fahrern bestand. Und auch von dieser stiegen wieder die ersten 3 auf, usw.

So hatte auch der Vorlaufszweite noch die theoretische Chance in den Endlauf zu kommen. Übrigens ein Austragungsmodus der von fas

allen Fahrern als sehr positiv begrüßt wurde.

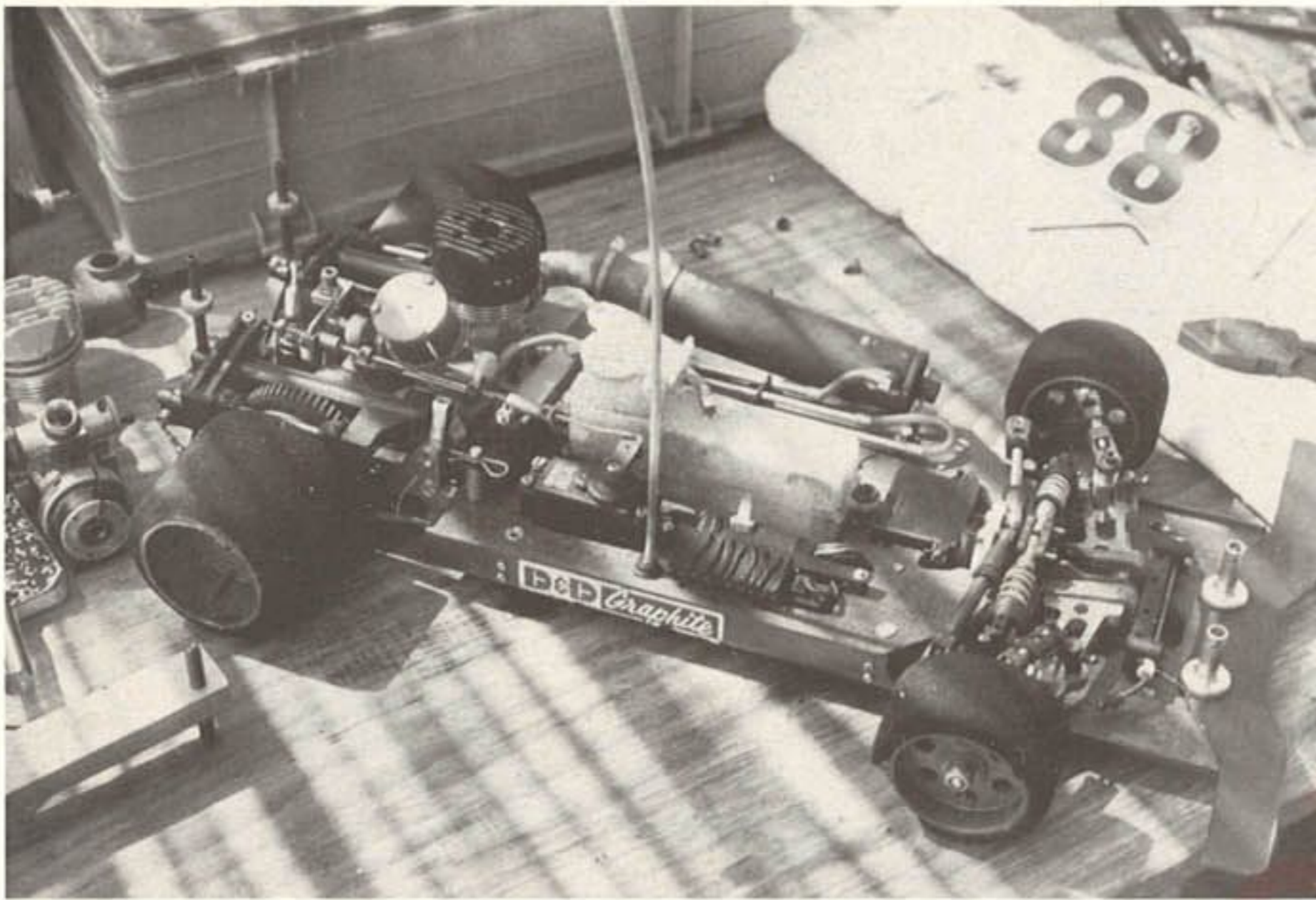
Zeitnahme

Nach meiner Information 3 verschiedene Systeme: Computer, manuell, elektrisch.

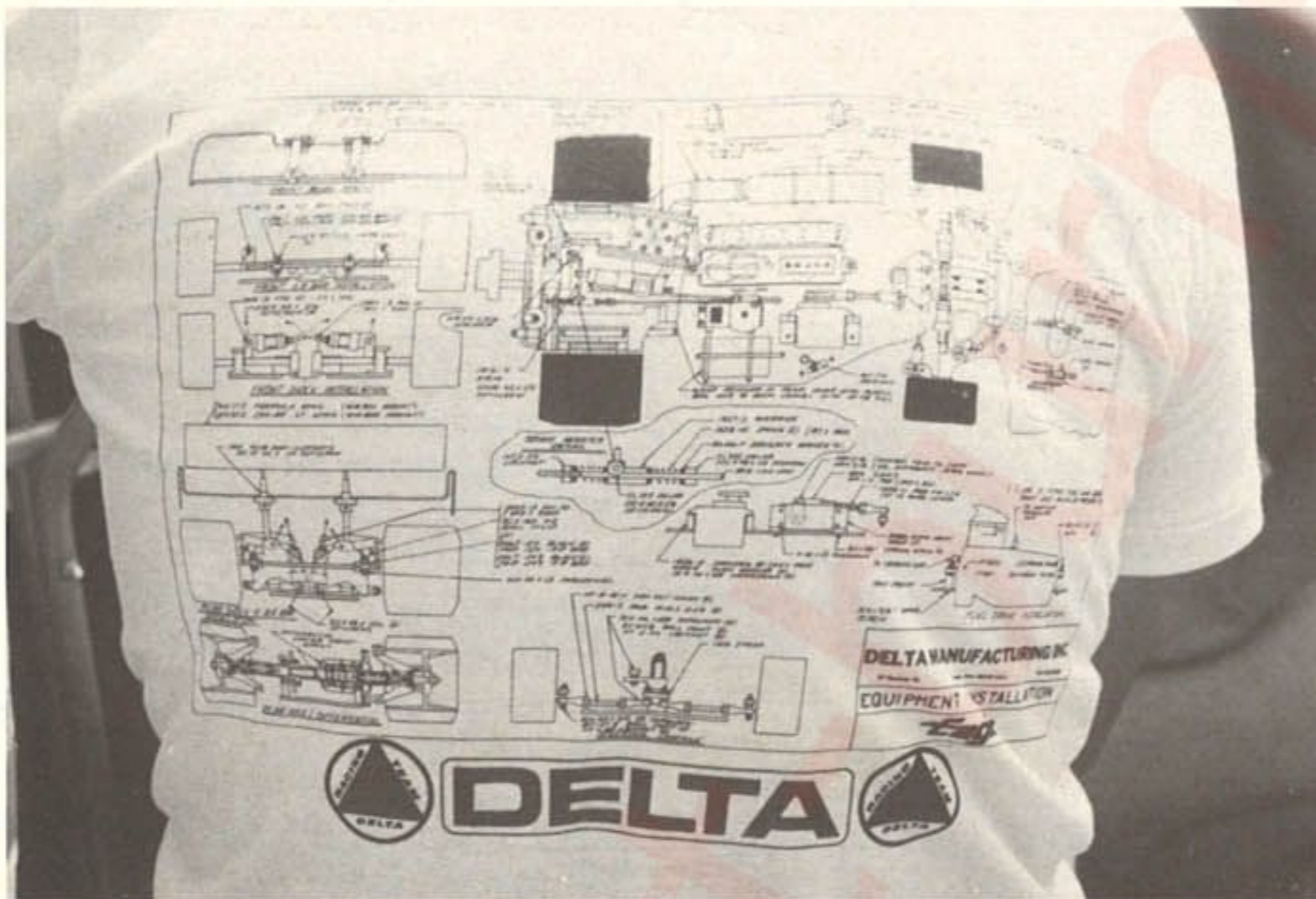
Die genaue Funktion der Computerezählung ist mir nicht bekannt, bei der manuellen Zählung wurde jede Runde gestoppt und aufgeschrieben. Nach dem Rennen erhielt dann jeder Fahrer ein Blatt mit seinen Rundenzeiten. Eine prima Sache, zumal diese Tabelle fast immer mit unseren gestoppten Zeiten übereinstimmte. Für die elektronische Zeitnahme wurde die Anlage von Pieter Bervoets verwendet, die auch in Deutschland vom DMC verwendet wird und sich eigentlich sehr gut bewährt hat.

In Carnoux wurde die Anlage allerdings nur von 2 Mann bedient; einer sagte an und einer tippte ein. Folge: die Rundenzeiten stimmten selten bis fast nie, und auch bei den gezählten Runden gab es Abweichungen von ± 3 . Eine böse Sachè, denn ausgerechnet die Zwischen- und Endergebnisse dieser Anlage wurden per Monitor während des Rennens in das Fahrerlager übertragen.

Zwar wurde die falsche Anzeige von den nachher ausgehängten offiziellen Ergebnissen korrigiert, aber dies dauerte sehr lange und so wußte man am Samstag oft erst



Delta Eagle Graphite



Immer dabei: Delta Beschreibung

mit langer Verzögerung wer nun wirklich unter den ersten 3 war und damit in die nächste Gruppe aufstieg.

Start

Jetzt ging es endlich zur Sache und gleich zum erstenmal voll daneben. Es sollte gestartet werden. Oh, welch ein Chaos. Alle Startkommandos wurden nur französisch gegeben, fast keiner verstand etwas. Dazu ein automatisch ablaufender Computerstart, ungefähr so: Computer mit eigener Uhr wird gestartet und ist nicht mehr aufzuhalten. Die Streckensprecherin sagt (alles in französisch und mit sich überschlagender Stimme): Noch 3 min. – Noch 2 min. – Noch 1 min. – Noch 30 sec. – 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, (Pause), „Trööööt“ (Akustisches Startsi-

gnal). Es war völlig egal, ob z. B. alle Autos schon an der Startlinie waren, ob noch Helfer auf der Bahn waren oder ob ein Auto noch zur Startlinie fuhr: nach Ablauf der 3 min. kam das „Trööööt“. Nachdem wir notgedrungen alle französisch zählen gelernt hatten, gelang es IFMAR – Präsident Ted Longshow dann doch noch, daß ab Freitag die Startkommandos in englisch erfolgten, der automatische Startablauf blieb, so daß alle Starts mit einer unglaublichen Hektik erfolgten.

Ich möchte allerdings nicht vergessen, den Starter mit der Fahne zu erwähnen. Zwar wurde die Fahne beim Start nicht hochgerissen, sondern nur kurz vor dem Start gesenkt, aber der Mann gab sich 3 Tage lang wirklich Mühe, alle Autos rechtzeitig zur Startlinie zu bekom-

men. Irgendwann kam noch ein zweiter hinzu, der auf einer Signalpfeife trällerte, wenn die Helfer die Fahrzeuge absetzen sollten. Von da ab klappte der Start etwas besser, denn das „trällern“ verstand jeder.

Vorläufe

Donnerstag Vormittag, Gruppe 1 – 7, Vorlauf 1 – 3.

Der herausragende Fahrer in den gesamten Vorläufen war Ralph Burch jr., 15 Jahre alt, der schon bei der WM 81 durch die 2. beste Vorlaufzeit auffiel. In Carnoux fuhr er gleich im ersten Vorlauf mit 29 10,2 die beste Vorlaufzeit der WM. Auch seine Zeit aus dem 2. Volauf, 29 13,2 wurde von niemanden erreicht. Zwar hielt sich eine Zeitlang das Gerücht, Burch müßte disqualifiziert werden, weil sein Motor 3.56 cm³ hätte, doch wurde dies nicht offiziell bestätigt. Zugegeben, Burch hatte einen sehr schnellen Motor, doch die großartige Rundenzeit hat er hauptsächlich durch seine sagenhaft saubere Fahrweise erzielt. Mielke fuhr in seinen 2. Vorlauf mit guten 28 13,8 sein bestes Vorlaufergebnis, Gröschl kam noch nicht richtig in Schwung und Raith fiel 3 mal aus.

Donnerstag Nachmittag, Gruppe 8 – 15, Vorlauf 1 – 3.

Jetzt wurde endlich die zweite 29er Zeit gefahren. Gheresi fuhr in seinen 2. Vorlauf 29 22,2 . Tadiello verfehlte nur knapp mit 28 0,7 die 29. Runde. Höschen erreichte in seinem 3. Vorlauf gute 28 15,7, Bähr hatte noch Probleme, genau wie Reintjes mit 26 7,4.

1. Burch	USA	29 10,2
2. Gheresi	I	29 22,2
3. Tadiello	I	28 0,7
4. Fusco III	USA	28 2,0
5. Sabattini	I	28 3,4
6. Massimilano	I	28 4,2
7. Lee	USA	28 5,3
8. Greeno	GB	28 5,5
9. Orazi	I	28 6,0
10. Bortolomasi	I	28 6,0

Sehr stark also die Amerikaner mit dem Asso und die Italiener mit dem SG.

Freitag Vormittag, Gruppe 8 – 15, Vorlauf 4 – 6.

Eines war klar, obwohl bis dahin nur zwei 29er Zeiten vorlagen, wer direkt in den Endlauf wollte mußte min 29 Runden fahren. Und es wurden 29 Runden gefahren. Culver, Gheresi und Carbonell waren in

der gleichen Vorlaufgruppe und trieben sich gegenseitig an. Culver 29 14,4, Ghersi verbesserte seine Zeit auf 29 15,2 und Carbonell fuhr seinen einzigen guten Vorlauf mit 29 17,0. Das reichte für Platz 2, 3 und 4. Greeno erreichte 29 17,4 und Curtis Husting 29 17,5.

Und dann kam noch Rody Roem mit seinem letzten Vorlauf, fuhr 29 16,4 und verdrängte damit Carbonell auf Platz 5. Tadiello verfehlte mit 28 0,6 wieder nur ganz knapp die 29. Runde. Höschen verbesserte sich auf gute 28 9,4. Bähr erreichte 27 5,5 und Reintjes fiel 3mal aus. Und jetzt das große Zittern der ersten 4, werden am Nachmittag noch bessere Zeiten gefahren?

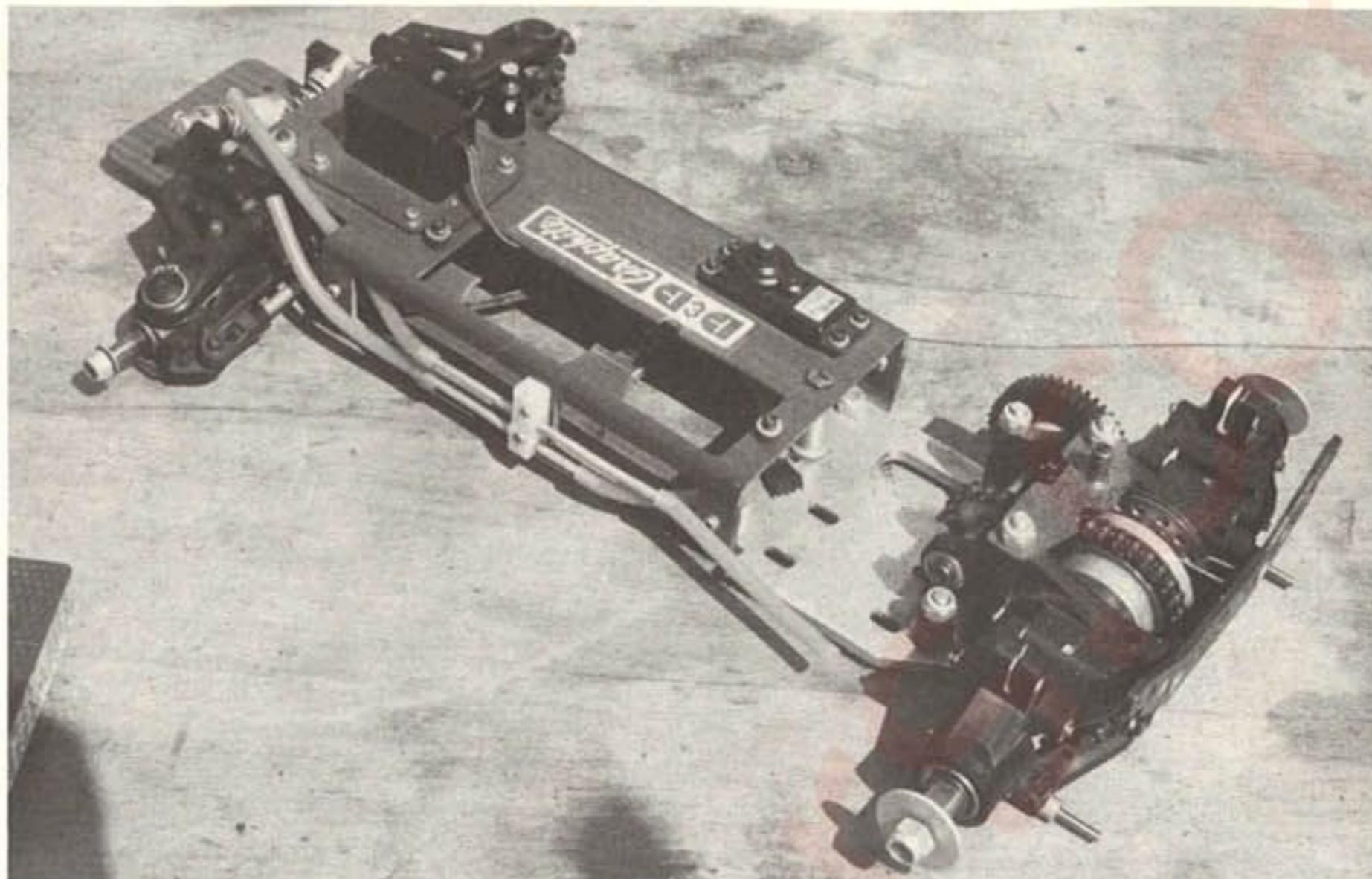
Freitag Nachmittag Gruppe 1 – 7 Vorlauf 4 – 6.

Es wurden nicht ein einziges mal 29 Runden gefahren und nur wenige Fahrer konnten ihr bisheriges Vorlaufergebnis verbessern. Mielke und Raith hatten Ausfälle zu verzeichnen und Raith mußte sich schließlich mit 26 21,6 begnügen, während sich Gröschl auf 28 23,8 verbessern konnte.

Die ersten vier vom Vormittag blieben also die direkt platzierten für den Endlauf – und Rody Roem war mit den Nerven fertig.

1. Burch	USA	29 10,2
2. Culver	GB	29 14,4
3. Ghersi	I	29 15,2
4. Roem	NL	29 16,4
5. Carbonell	USA	29 17,0
6. Greeno	GB	29 17,4
7. Husting	USA	29 17,5
8. Tadiello	I	28 0,6
9. Fusco III	USA	28 2,0
10. Pezzini	I	28 3,2
11. Sabbatini	I	28 3,4
12. Massimiliano I		28 4,2
13. Lee	USA	28 5,3
14. Orazi	I	28 6,0
15. Bortolomasi I		28 6,0
16. Maurizio	VEN	28 8,0
17. Bühler	CH	28 8,4
18. White	GB	28 8,4
19. Wipfli	CH	28 8,5
20. Taheda	JAP	28 9,2
21. Natsura	JAP	28 9,3
22. Höschen	D	28 9,4

Obwohl sich noch einige dazwischen schoben, so blieben doch die Amerikaner und vor allem die Italiener die stärksten Nationen. Interessant bei den ersten 5 ist die Fahrzeugverteilung: Asso, Pb, SG, Serpent, Delta. Es war also noch keine Vorentscheidung für ein bestimmtes Fahrzeug gefallen.



Asso-Graphite-Chassis

Finalläufe

Vorbereitungszeit 15 min; Renn-dauer 20 min; Le Mans Start, der sich übrigens hervorragend bewährt hat, da es fast keine Startunfälle mehr gab.

1/128 Finale A

Raith mußte gleich im ersten Finale fahren und konnte sich sehr gut behaupten. Ein 3. Platz war nie gefährdet und durch den Ausfall von 2 schnellen Amis konnte er den Lauf sogar gewinnen, gefolgt von Phillipps und dem Österreicher Schertler. Der Österreicher Pittner fiel leider aus.

1/128 Finale B

Cy Chang, Kaki und Cavicchioli hießen die ersten 3, der Schweizer Zanada wurde mit einer Runde Rückstand 4., die zwei Amis fielen aus.

1/64 Finale A

Raith war nun voll drin und gewann auch dieses Finale, gefolgt von KF Lee und Kristoffersen. Schertler wurde mit knappen Abstand 4., der Schweizer Rudi Hässig 5.. Zwei Amis waren nicht am Start und zwei Amis fielen wieder aus.

1/64 Finale B

Reintjes erschien nicht zum Rennen (kein Kommentar), Lekron, Kie Ong und Lind waren die ersten drei, nur ein Ami fiel aus.

1/32 Finale A

Spannender Lauf, Raith hielt gut mit, aber sein Auto lag immer schlechter, er fiel zurück und wurde 6.. Sein linkes Hinterrad hatte sich während des Rennens gelöst.

Die ersten vier waren alle in der gleichen Runde, der Österreicher

Frühwirth gewann knapp vor dem Schweizer Mark Meister und Tomita, der Ami war ausgefallen.

1/32 Finale B

Hier gewann der Belgier Alain van Leeuw vor Curtis und Eivind Loyd, alle in der gleichen Runde.

1/16 Finale A

Klare Sieger waren Matrone und Grant, während sich Frühwirth fast wie im Finale davor, nur ganz knapp vor Tomita und Meister durchsetzen konnte.

1/16 Finale B

Jürgen Bähr lag in führender Position, fuhr zum Tanken, und dann ging der Motor aus. Wieder an, hatte er mehrere Runden Rückstand. War in den anderen Läufen fast immer einer der Führenden ausgefallen, so hatte Jürgen diesmal Pech, alle hielten durch. Zwar kämpfte er sich noch heran, aber es reichte nur für Platz 6.

Tendhof, Bernard und Curtis kamen weiter, der Österreicher Bernhard wurde 9.

1/8 Finale A

Dieses spannende Finale war der Start zum Durchmarsch von 2 Fahrern: Bervoets und Smeltzer. Diesmal gewann Bervoets mit knapp 3 sec. vor Smeltzer. Als dritter hervorragend mithalten konnte Gröschl, der nur knapp 3 sec. Rückstand zum zweiten hatte.

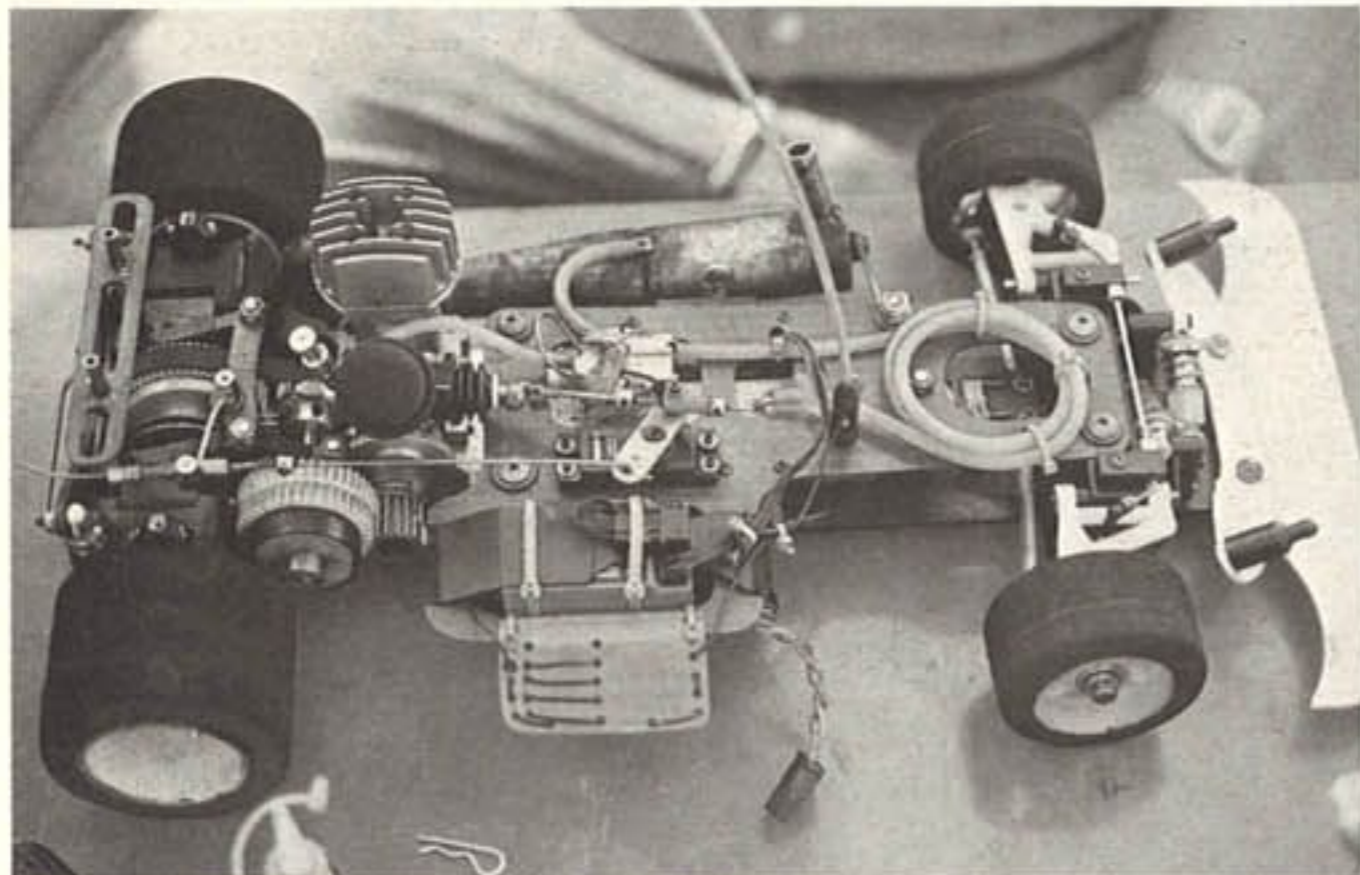
Frühwirth, der schon zweimal weitergekommen war, wurde 5..

1/8 Finale B

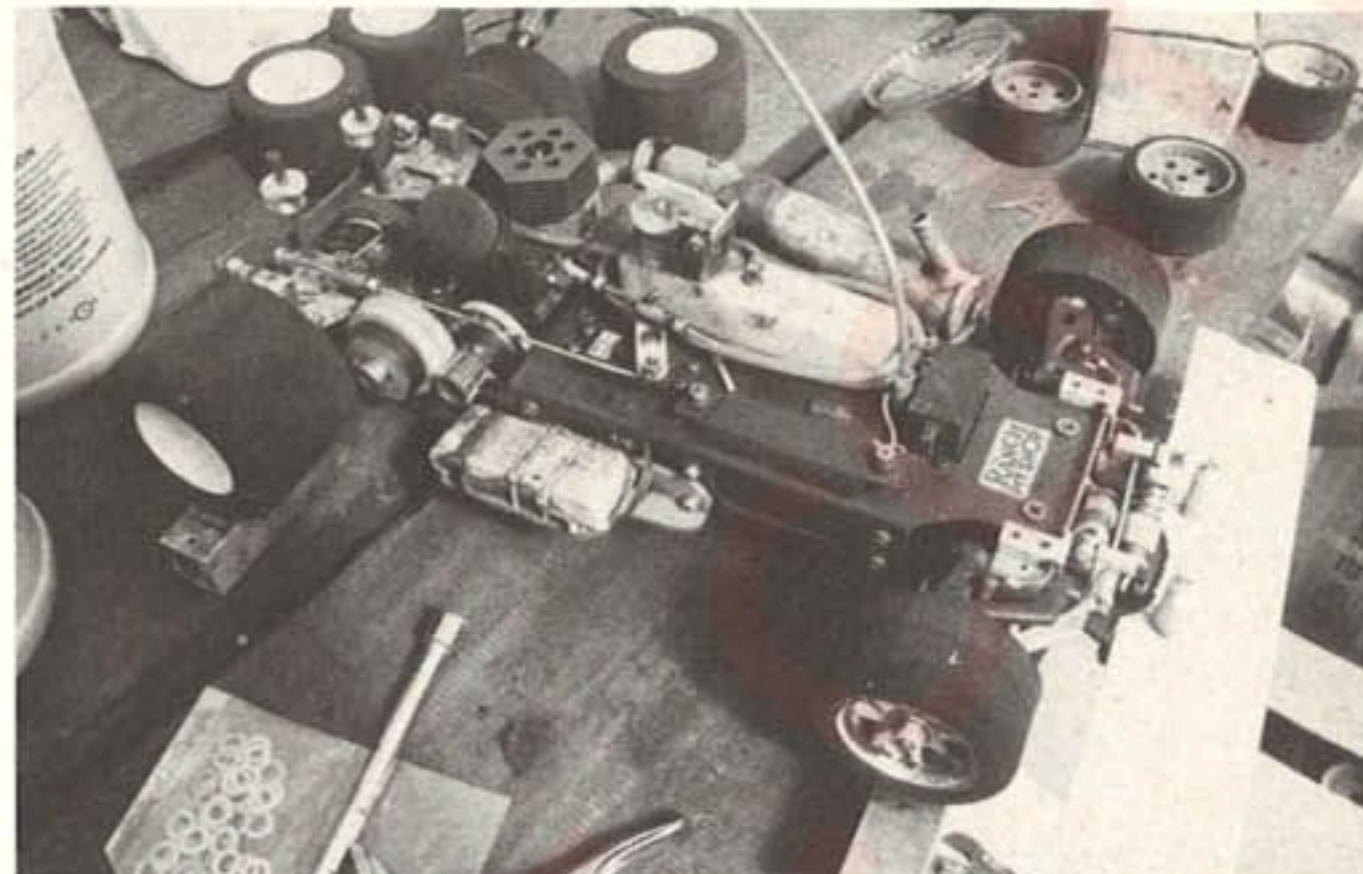
Ein ausgeglichenes Finale, im dem KM Cheung, Collet und Ishiara weiterkamen.

Pause

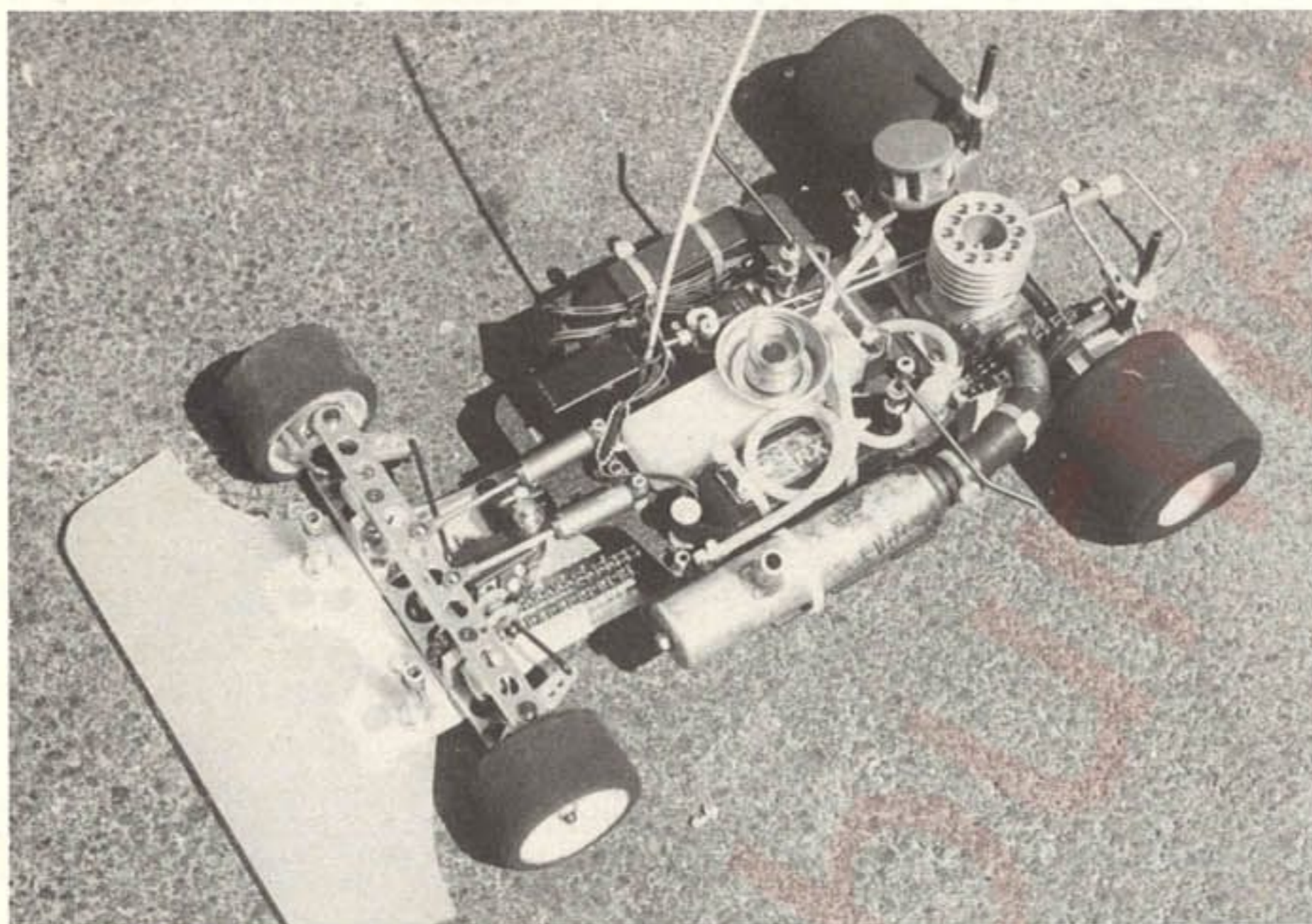
Es war nun ca. 14.00 Uhr, um 15.05



Asso mit Zahnriemen, Getriebe, ua.



Asso von Burch



Kyosho aus Japan

Uhr sollte der Start zum 1/4 Finale A erfolgen (so stand es im Offiziellen Programm), dazwischen noch 30 min Training für die vier direkt Platzierten.

1/4 Finale A

Jetzt ging es zum zweitenmal voll daneben. Wurden bei allen anderen Finalen die Fahrer mehrmals aufgerufen, so geschah dies diesmal nicht, und außerdem wurde aus unbekanntem Grund der Lauf nicht wie vorgesehen um 15.05 Uhr, sondern um 14.55 Uhr gestartet.

Bervoets gewann vor dem Schweizer Wipfli, 3. sollte Chamberlain vor Gröschl und Mielke sein. Zusammen mit dem Deutschen Teamleiter Jürgen Wickert stand ich, wie nach jedem Finallauf, vor der Zeitnahme, um das offizielle Ergebnis abzuwarten (das immer verdammt lange auf sich warten ließ). Da kam ein Franzose, palaverte mit der Rennleitung und ging wieder weg. Danach kam ein Ami, das gleiche Spiel. Der Franzose kam wieder,

palaverte diesmal mit der Rennleiterin persönlich und ging wütend weg. Der Ami kam mit Verstärkung wieder, wurde aber von dem nun ebenfalls mit Verstärkung anrückenden Franzosen überholt, der direkt in die Zeitnahme rannte. Großes Doppelpalaver.

Da kam das offizielle Ergebnis, 1. Bervoets, 2. Wipfli, 3. Chamberlain mit 35 Rd. ohne Zeitangabe, aber Gröschl und Mielke hatten 53 Rd. mit Zeit. Wickert machte die Zeitnahme auf den Fehler aufmerksam, die aber sagten, das sei schon alles richtig so, Wickert protestierte, der Offizielle strich nun einfach die Rundenzahl von Chamberlain und machte eine 53 daraus. Daraufhin erkundigte sich Wickert nach der Zeit von Chamberlain, aber der Offizielle zuckte mit den Schultern und wollte weggehen. Mit dem Hinweis, das dies ja wohl nicht das offizielle Ergebnis sein kann, riss Wickert das Blatt von der Tafel, gab es dem Offiziellen zurück und suchte 100 Sfr. für den Protest.

Inzwischen war jedoch das Palaver der Amis und Franzosen auf dem Höhepunkt angelangt und der Franzose knallte 100 Sfr. auf den Tisch: Protest. Zum erstenmal sprachen der Ami (Smeltzer) und der Franzose (Nougier) miteinander und dann fand eine wahre Verbrüderungsszene statt, denn beide wollten das gleiche: Wiederholung des 1/4 Finale 1, weil es ohne Ansage zu früh gestartet worden war und beide ihr Fahrzeug nicht einsatzbereit gehabt hätten.

Die Rennleitung bestritt den zu frühen Start. Man holte Bervoets, der zwar zähneknirschend (1. Platz) aber sehr fair den zu frühen Start bestätigte.

Ted Longshaw rief die Teamleiter zusammen. Ergebnis: 10 : 5 für Wiederholung. Wickert konnte seine 100 Sfr. für den Protest gegen die Zeitnahme in der Tasche lassen. Bervoets war wütend, der Schweizer Teamleiter Stuckitobte.

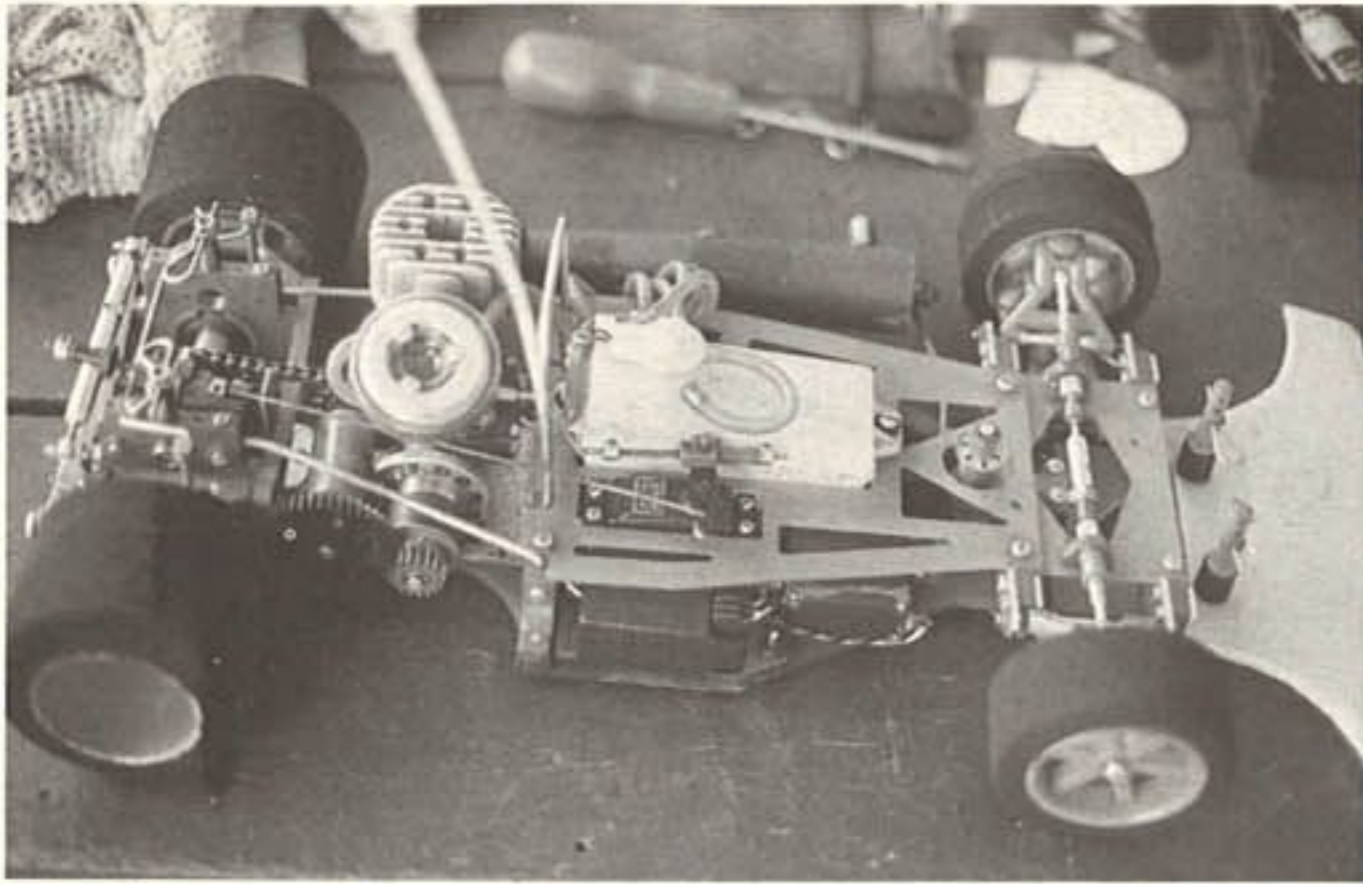
1/4 Finale A sollte nun nach dem 1/4 Finale B wiederholt werden und 1/2 Finale B sollte vor dem 1/2 Finale A gefahren werden.

1/4 Finale B

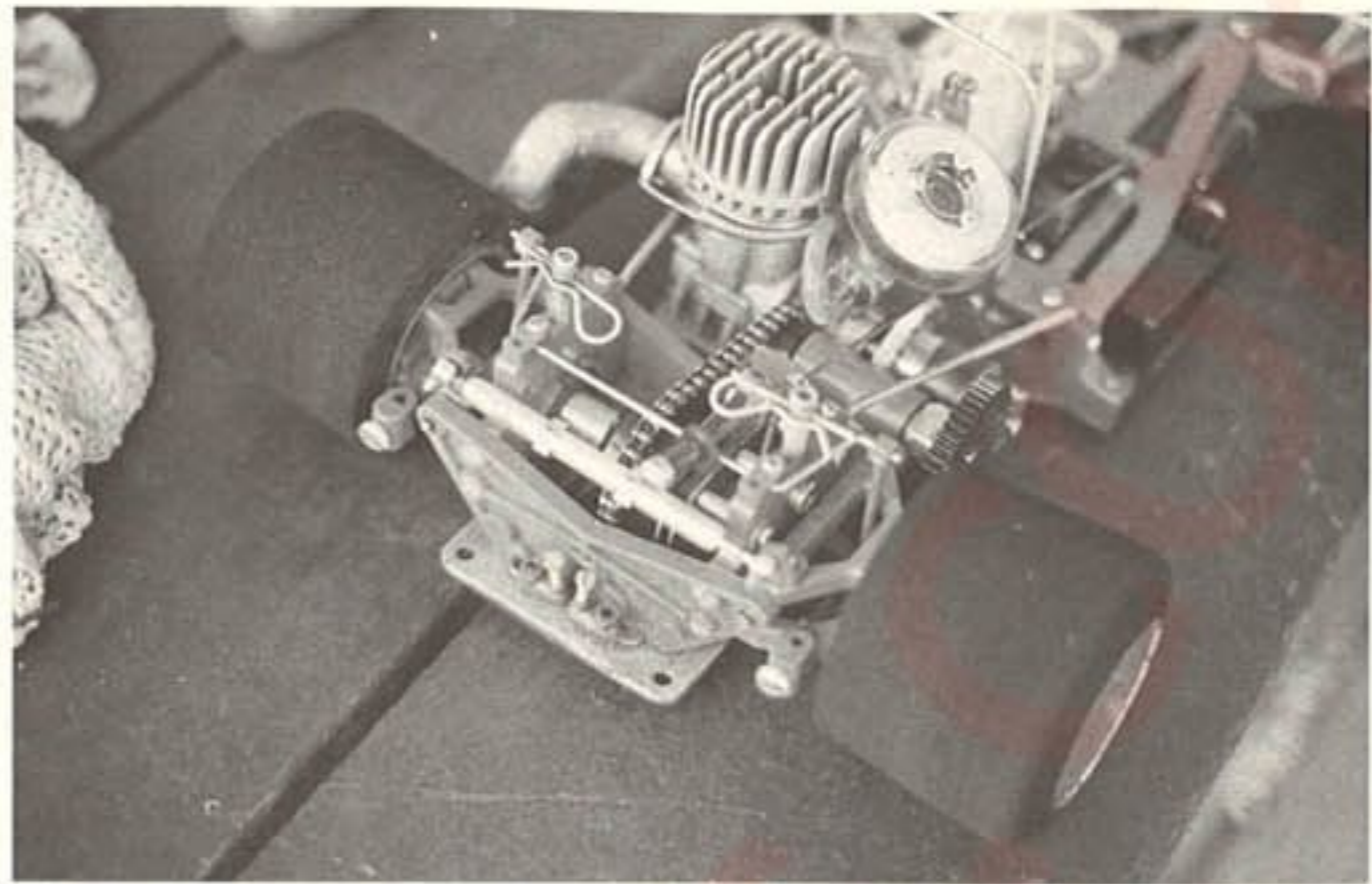
Klaus Höschen kämpfte und fuhr großartig und wir dachten eigentlich, er wäre 1. gewesen, aber nach dem offiziellen Ergebnis war er hinter Lecat und Ishiara dritter. Warum lange diskutieren, der dritte Platz reichte ja auch noch und außerdem hatte er sowieso das Glück des Tüchtigen gehabt, als sein Fahrzeug mit defektem Ritzel so gerade noch über die Ziellinie rollte.

1/4 Finale A

Eines der dramatischsten Finale. Ausgerechnet der 2. aus dem 1. Lauf, Heinz Wipfli, konnte wegen eines Defektes an der Vorderachse



PB Alpha mit Änderungen:



. . . Hinterachse

nicht starten. Schade drum. Zwar rannte Teamleiter Stucki zur Rennleitung und protestierte, da er aber kein Geld auf den Tisch legte, wurde der Protest nicht angenommen. Bervoets startete mit Rückstand, während Smeltzer beweisen wollte, daß der Lauf zu recht wiederholt wurde, weil er im ersten nicht dabei war. Er setzte sich gleich an die Spitze und vom Feld ab, welches noch sehr dicht zusammen war. Mielke konnte sich dabei vorne sehr gut behaupten, während Gröschl mit einigen Problemen etwas zurückfiel.

Bervoets war immer noch wütend über die Wiederholung, eigentlich mehr denn je, und er zeigte jetzt den Leuten wie man ein ganzes Fahrerfeld von hinten niedermacht. Mit einigen Runden Rückstand überholte er jetzt einen Fahrer nach dem anderen, er fuhr knallhart, aber nicht unfair.

Zwar gewann Smeltzer den Lauf, aber mit nur 0,2 sec. Rückstand wurde Bervoets durch seinen Traumlaf zweiter. Mielke schaffte es durch eine hervorragende Leistung mit einer Runde Rückstand dritter zu werden. Mit einer weiteren Runde Rückstand wurde Chamberlain vierter, Franz Gröschl siebter.

1/2 Finale

Aus den beiden 1/2 Finalen kamen jeweils die beiden ersten in den Endlauf, sowie von den dann noch verbliebenen Fahrern die beiden Zeitschnellsten. Fahrzeit: 30 min.

1/2 Finale B

Wieder ein spannendes Finale, das Tadiello mit einer Runde vor Lecat und Orazi gewann. Greeno wurde mit einer weiteren Runde Rückstand vierter. Höschen fuhr gut, aber nun kam sein Motor nicht mehr so richtig mit und er wurde 6., vor dem letzten verbliebenen Japaner Ishiara.

1/2 Finale A

Smeltzer und Bervoets kümmerten sich nicht um die anderen und machte ihren Schlußweikampf aus dem 1/4 Finale weiter. Und Sie wurden mit 3 Runden Vorsprung Sieger, doch diesmal Bervoets mit 0,3 sec. vor Smeltzer.

Natürlich soll nicht unerwähnt bleiben, daß auch Lee, Carbonell, Sabattini oder auch Mielke hätten gewinnen können. Mielke fiel als erster aus; Antriebswelle herausgebrochen. Er war bis dahin sehr gut gefahren und lag an 3. Stelle (!). Als nächsten erwischte es Sabattini, dann Carbonell, der allerdings dann mit Rückstand weiterfuhr, und zum Schluß Lee. Alle lagen bis zum Zeitpunkt ihres Ausfalls mit an der Spitze.

Auch der Schweizer Bühler fuhr gut mit und wurde 6. Da Bortolomasi als 3. und Husting als 4. eine Runde langsamer waren als Greeno aus dem 1/2 Finale 2, kamen sie nicht in den Endlauf.

Teilnehmer Endlauf WM 1983

1. Burch	USA	Asso
2. Culver	GB	PB
3. Ghersi	I	SG
4. Roem	NL	Serp.
5. Bervoets	NL	Serp.
6. Tadiello	I	SG
7. Smeltzer	USA	Asso
8. Lecat	F	PB
9. Orazi	I	SG
10. Greeno	GB	SG

Kleine Überraschung: kein Delta im Endlauf. Mit Ishiara und Carbonell waren die beiden letzten im 1/2 Finale zurückgeblieben. Ganz klar stärkstes Auto: SG Columbia, immerhin 4 mal im Finale vertreten. Stärkste Nation ist ohne Zweifel Italien.

Interessant ist ein kleiner Rückblick zur WM 1981 in Indianapolis.

Endstand Endlauf WM 1981

1. Carbonell	USA	Delta
--------------	-----	-------

2. Tadiello	I	SG
3. Kondo	JAP	Kyosho
4. Ishiara	JAP	Delta
5. Culver	GB	PB
6. Bortolomasi	I	SG
7. White	GB	PB
8. Lecat	F	PB
9. Bervoets	NL	Serp.
10. Burch	USA	Asso

5 der Endlaufteilnehmer von 1981 sind auch in Carnoux wieder im Endlauf, 4 weitere sind bis ins 1/2 Finale gekommen. Tja, Klasse setzt sich eben durch.

ENDLAUF

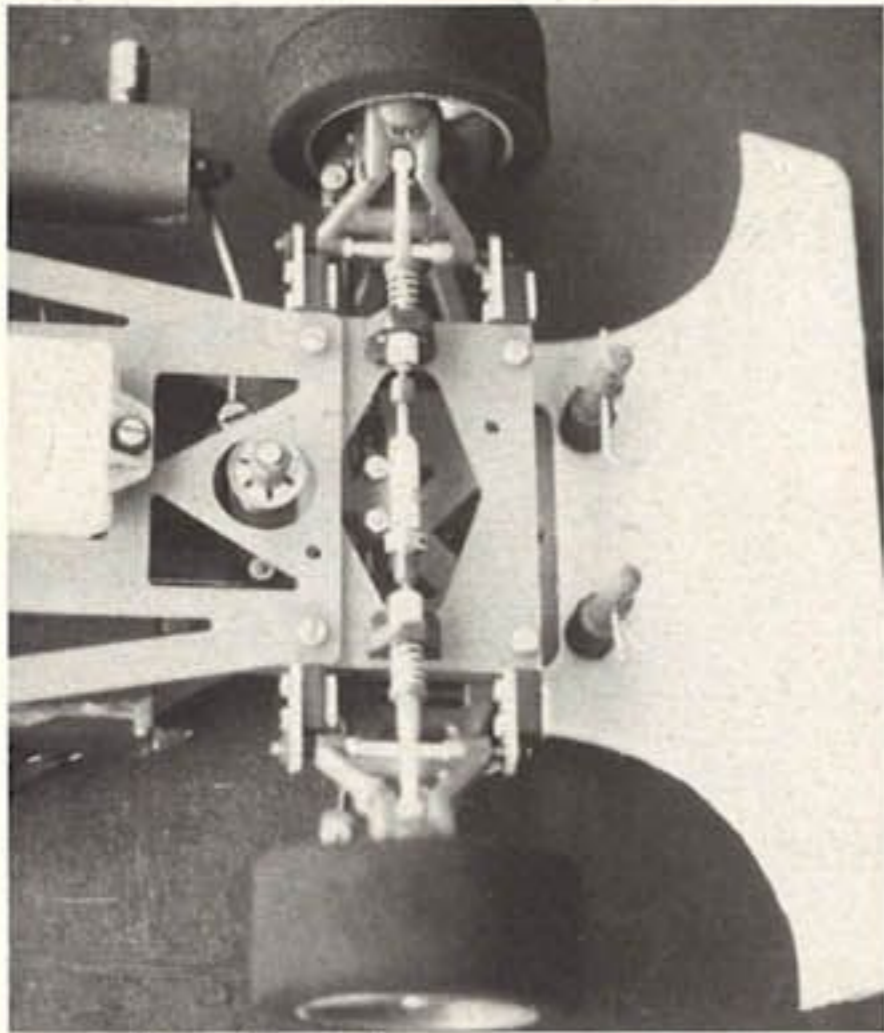
Erläuterungen.

Die bei der nachfolgenden Schilderung des Endlaufes angegebene Reihenfolge und die Rundenabstände beruhen auf die Anzeige des Boxenmonitors mit der, wie erwähnt, nicht immer genauen Zeitnahme. Da aber der Streckensprecher seine Informationen während des Endlaufes auch von diesem Monitor ablas, waren wir eigentlich alle sicher, daß die Anzeige diesmal korrekt war.

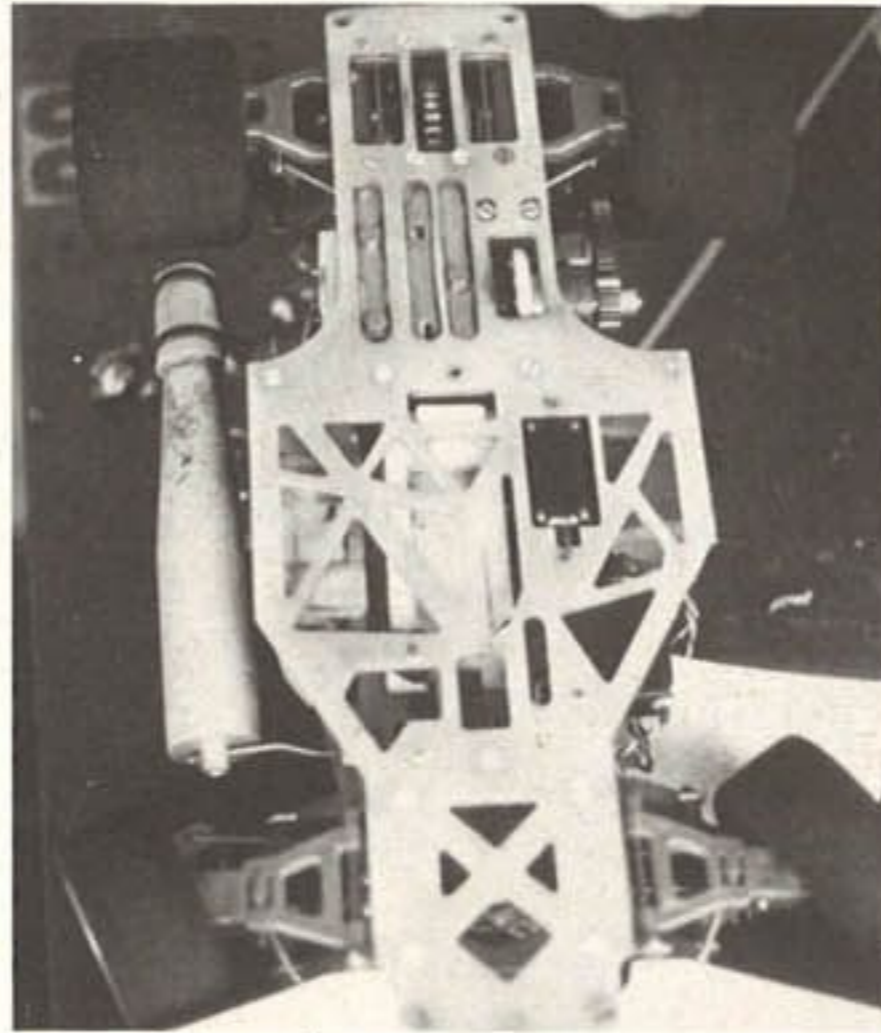
Endlauf.

Fahrzeit: 60 min. Also los. Probe-start, 4 Autos fehlten, trotzdem wurde er durchgeführt, eine Probe-runde, dann aufstellen zum Endlauf mit Le Mans Start. Alles klar? Nein, noch 3 Autos fehlten. Aber die Automatik war schon eingeschaltet, noch 30 sec., noch 2 Autos fehlten, Pfiffe, Buh - Rufe, noch 10 sec., alles tobte, da griff endlich der schon einmal erwähnte Starter mit der Flagge ein, stellte sich mitten auf die Fahrbahn und verhinderte somit den Start. Bravo, man applaudierte.

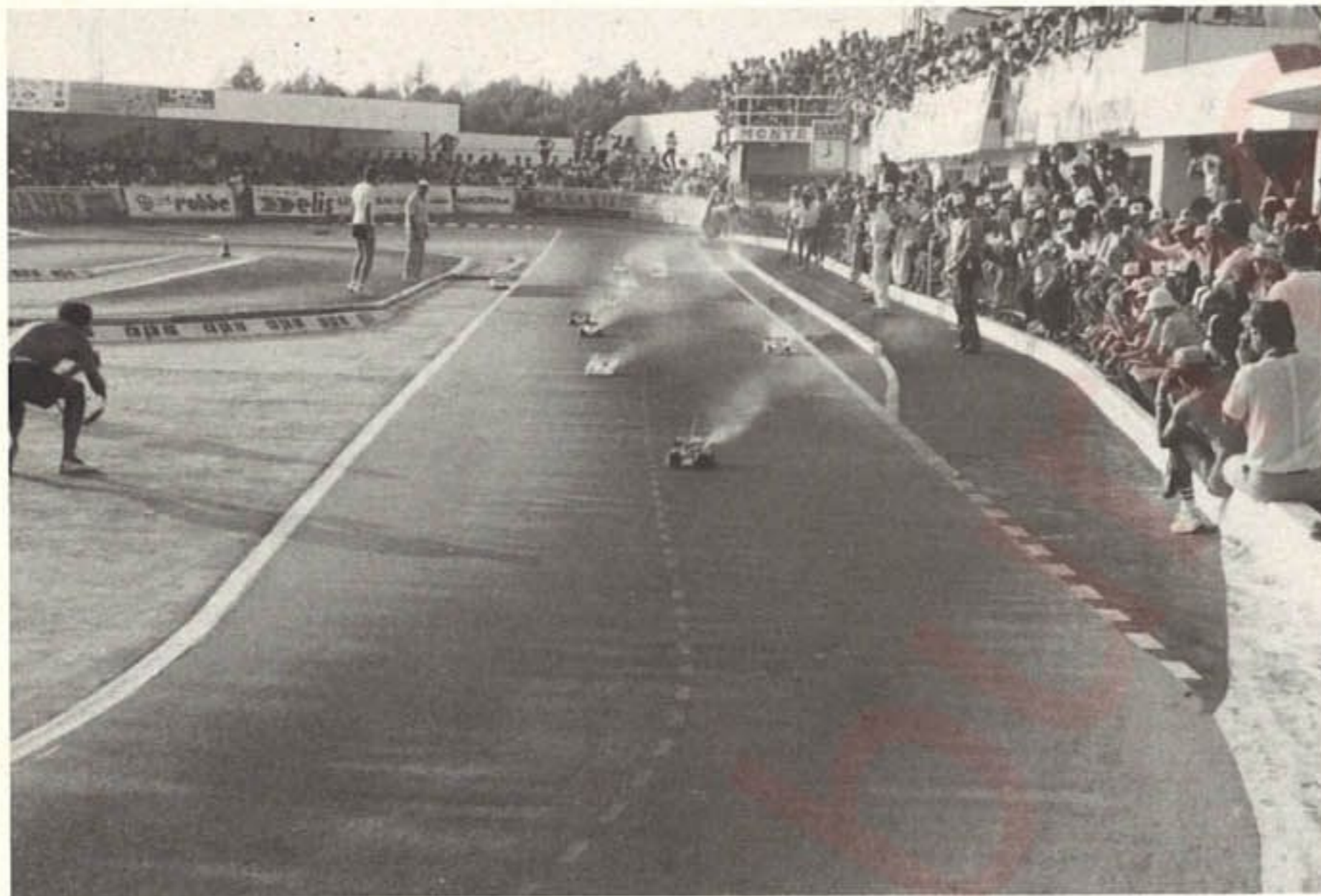
Neue Aufstellung, wieder war diese blöde Automatik eingeschaltet, noch 2 Autos fehlten, noch 1 Auto, wieder tobt alles, doch in wirklich letzter Sekunde ist das Feld komplett - Start!



. . . Vorderachse



. . . Chassis.



Endlauf-Start

1. Runde: Burch, Gheresi, Roem, Bervoets, Lecat war die Reihenfolge, das Feld lag dicht zusammen.

5 min.: Gheresi, Roem, Lecat, Bervoets, Burch. Burch hatte Probleme und fiel zurück, in der 6. min ging der Motor von Gheresi aus.

10 min.: Roem, Lecat, Bervoets, Culver, Burch. Roem hatte jetzt etwas Abstand, das Mittelfeld war noch dicht zusammen, kurze Zeit später mußte Bervoets an die Boxen.

15 min.: Roem, Lecat, Culver, Orazi, Gheresi. Roem führte immer noch mit Abstand, Orazi und Gheresi holten durch imposante und schnelle Fahrweise auf, doch Gheresi fiel wieder aus.

20 min.: Roem, Lecat, Orazi, Culver, Tadiello. Roem hatte durch seinen sauberen und schnellen Fahrstil jetzt eine Runde Vorsprung vor Lecat und Orazi, der aufgeschlossen hatte, Culver und Ta-

diello lagen eine weitere Runde zurück, Burch war nicht mehr dabei.

25 min.: Roem, Orazi, Culver, Tadiello, Lecat, Smeltzer. Orazi, Culver und Tadiello hatten mächtig aufgeholt, und in der 26. min. ging bei Roem der Motor aus.

30 min.: Orazi, Roem, Tadiello, Lecat, Culver. Orazi und Roem hatten knapp 2 Runden Vorsprung und Roem kam immer näher an Orazi heran. In der 32. min., als Roem direkt hinter Orazi war, machte Orazi einen Fahrfehler und dabei ging der Motor aus, aber in der 34. min. ging auch bei Roem der Motor aus.

35 min.: Tadiello, Roem, Orazi, Lecat, Culver. Die ersten vier dicht zusammen und in der 36. min. hieß es Roem, Orazi, Tadiello, Lecat.

40 min.: Roem, Orazi, Tadiello, Lecat, Culver. Kurz darauf schied Orazi aus und bei Roem ging noch einmal der Motor aus.

45 min.: Tadiello, Lecat, Roem, Smeltzer, Culver. Die ersten drei noch dicht zusammen, die anderen ca. 5 Runden zurück.

50 min.: Tadiello, Lecat, Roem, Smeltzer, Culver. Tadiello 1/2 Runde vor Lecat, 1/2 Runde dahinter Roem, ca. 7 Runden dahinter Smeltzer und Culver.

55 min.: Tadiello, Lecat, Roem. Jetzt jeweils 1 Runde Abstand.

60 min.: Ziel – Tadiello, Lecat, Roem, Smeltzer, Culver, Greeno, Bervoets, Orazi, Gheresi, Burch. Tadiello gewann mit 1 Runde und 0,6 sec. Vorsprung vor Lecat, und der hatte wiederum mehr als 1 Runde Vorsprung vor Roem.

So weit, so gut. Lieber das offizielle Ergebnis abwarten. Und da kam die Durchsage: Tadiello ist Weltmeister mit 0,6 sec. Vorsprung vor Lecat. Oh, Mann, sagten einige, wenn das der Lecat gewußt hätte, wäre er bestimmt schneller gefahren. Kann sein, aber Tadiello ist die letzten Runden auf Sicherheit gefahren, schließlich hatte er laut Streckensprecher 1 Runde Vorsprung.

Man machte auf dem Fahrerstand die kleine Siegerehrung, die große sollte um 22.30 Uhr im Zelt statt finden. Tadiello bekam einen Kranz, sein Mechaniker küßte das Auto, Sabbattini strahlte, Lecat strahlte und stand eng mit Culver und einem weiteren Engländer zusammen (ich glaube der hatte was mit PB zu tun), Roem und Bervoets standen zusammen und strahlten, die Amis, na ja.



Sabattini und Tadiello mit Mechaniker

Ich bekam das genaue offizielle Ergebnis, dabei fiel auf, daß Roem angeblich fast 5 Runden Rückstand zu Lecat haben sollte. Bervoets sagte mir, Roem müßte min. 2 Runden mehr haben, aber da dadurch nichts verändert worden wäre, ließ er die Sache auf sich beruhen (Anm. Alle Teams hatten natürlich die Runden Ihrer Fahrer mitgestoppt.)

Offizielle Siegerehrung

Alles war im Zelt, ein Büffet war aufgebaut und um 22.30 Uhr sollte es anfangen. Um 24.00 Uhr tat sich immer noch nichts, keine Ankündigung, absolut nichts. Ich ging zu Rossi und bat um Auskunft. Er wick etwas aus, zuckte mit den Schultern und eröffnete das Büffet. Einer der wenigen englischsprechenden Offiziellen sagte mir dann, es hätte angeblich jemand einen Protest eingelegt.

Ich ging zur Zeitnahme, und da palaverten Sie, Longshaw, das italienische SG-Team, der italienische und der französische Präsident. Man sagte mir, der Französische Präsident hat Protest eingelegt, weil er glaubt, daß man bei Tadiello eine Runde zuviel gezählt hätte.

Da kam die Rennleiterin aus der Zeitnahme und sagte: Alles klar, Siegerehrung, Tadiello ist Champion.

Alles zurück ins Zelt. Hier sah es mittlerweile so aus wie bei den römische Orgien in den Asterix Heften. Rossi sagte kurz per Mikro was los war und das Tadiello Champion bleibt. Bis auf einige Franzosen jubelten alle. Die Siegerehrung begann von hinten. Jeder Teilnehmer bekam einen schönen Pokal und für den Mechaniker eine Plakette. Es wäre immer noch eine schöne Siegerehrung geworden.

Aber um 0.30 Uhr kam Ted Longshaw überraschend ans Mikro und sagte, er und sicher wir alle wollen, daß der richtige Mann zum Champion ernannt wird, und da hier noch Bedenken bestehen, soll die Pokalverleihung für Platz 1 und 2 erst Sonntag Mittag erfolgen. – Alles andere ging im Pfeiffkonzert unter.

Aber es blieb dabei. Als letzter erhielt Rody Roem seinen Pokal für den dritten Platz; danach Feierabend. - Pfeiffkonzert.

Siegerehrung-Fortsetzung

Sonntag, 9.00 Uhr, IFMAR Sitzung. Ted Longshaw kam nicht, irgend etwas war in der Nacht noch vorgefallen.



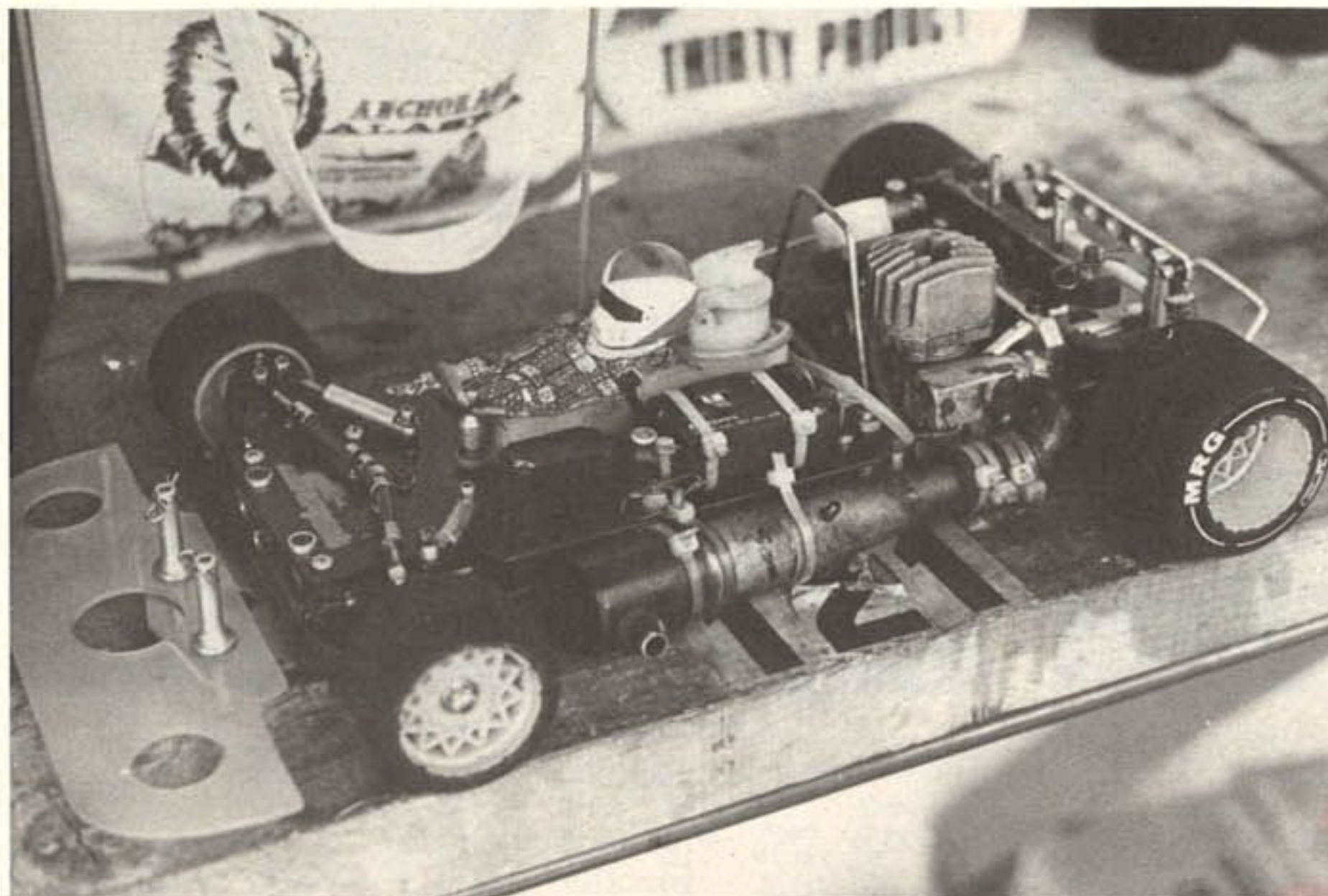
1. Pl.: Ermes Tadiello (I)



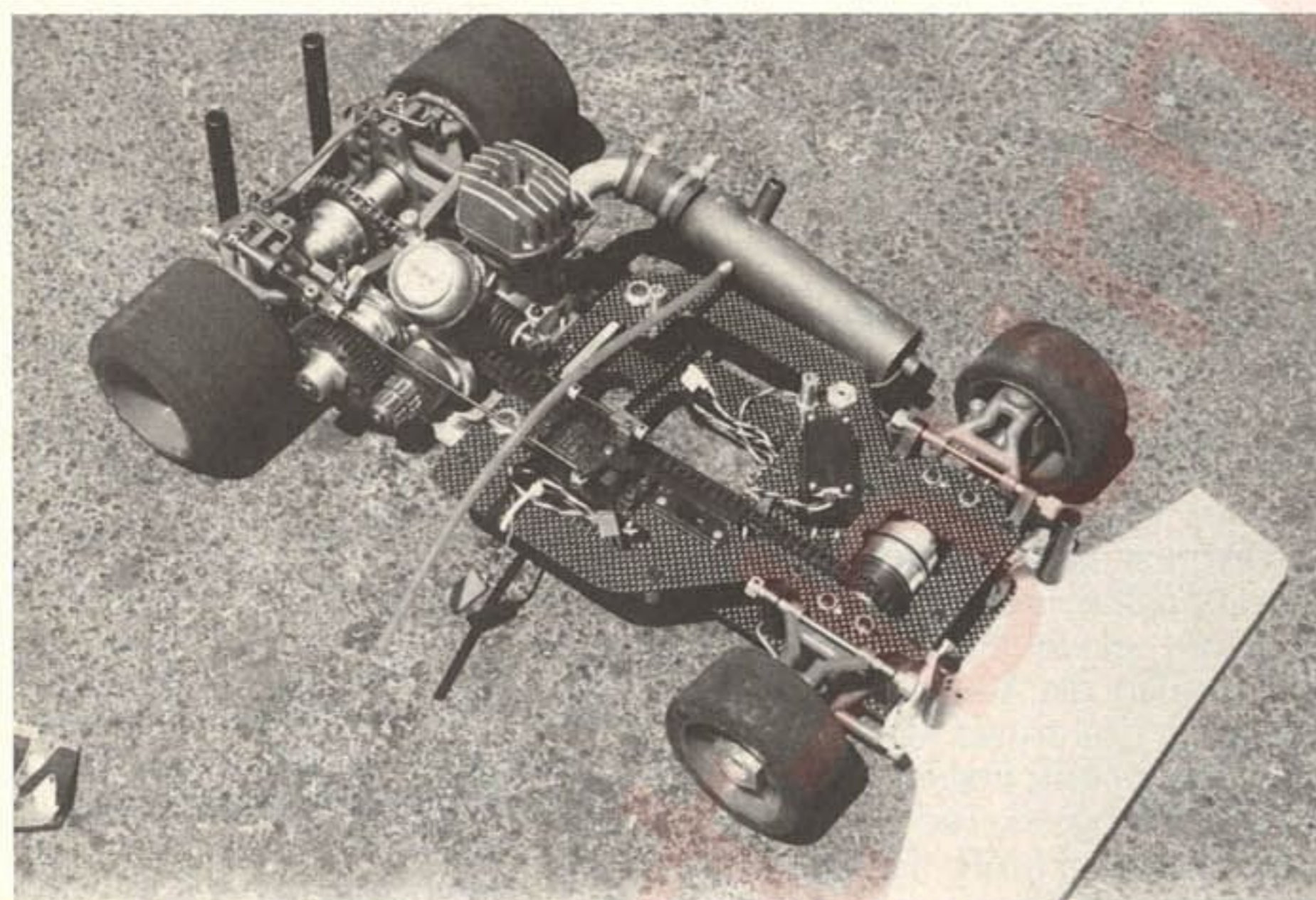
2. Pl.: David Lecat (F)



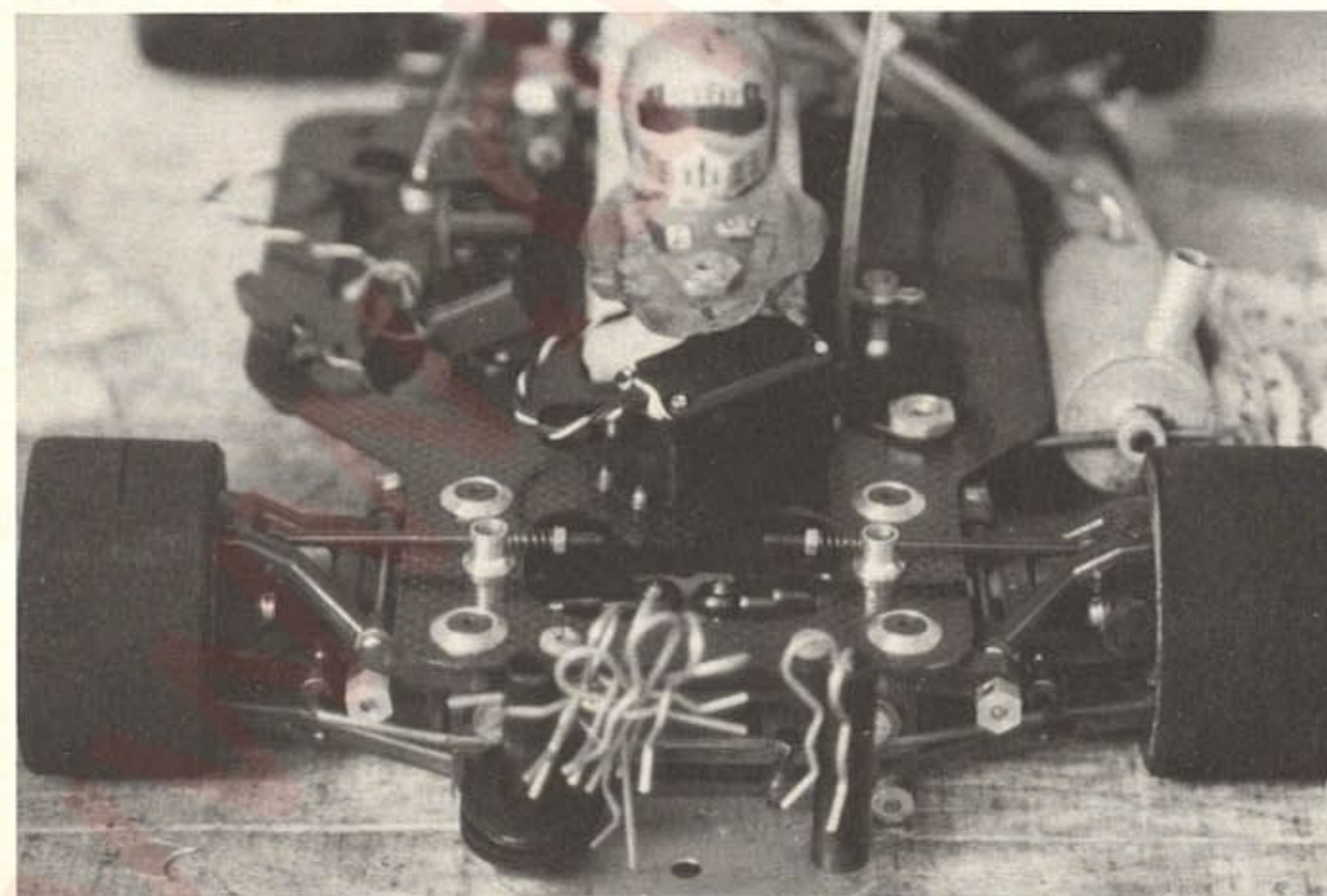
3. Pl.: Rody Roem (NL)



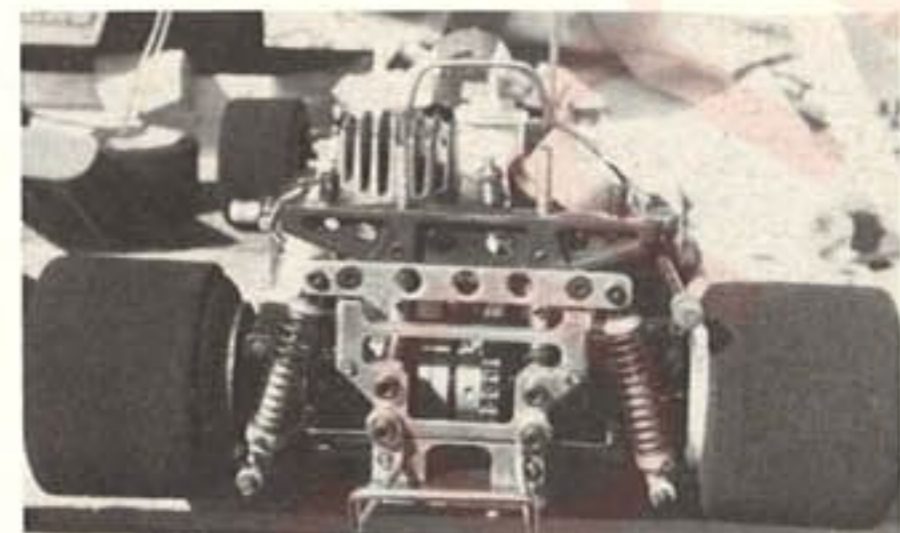
Japanischer Serpent: 4 Dämpfer



Japanischer Eigenbau: Vierradantriebener Alpha



Japanischer Alpha: Ohne Dämpfer



Japanischer Serpent

Der Amerikaner Mike Reedy wurde zum Vize-Präsidenten der IFMAR gewählt.

Es wurde beschlossen, in Zukunft bei WM und EM einem neutralem IFMAR-Mitglied die Verantwortung für die Zeitnahme zu übertragen.

Nitro als Zusatz zum Treibstoff wird nicht verboten.

Der Japanische Verband JMRC A nennt sich in Zukunft FAMCA und schließt ganz Asien ein, und die ROAR soll in Zukunft auch Südamerika und Kanada einschließen.

Die nächste WM findet 1985 in Japan statt, und da der Austragungsmodus von Carnoux allgemeine Zustimmung fand, soll er auch in Japan verwendet werden.

Frankreich stellte den Antrag, eine 1/8 Off Road WM durchzuführen, doch da man diese Klasse bis jetzt nur in Europa und Japan fährt, wurde das noch zurückgestellt.

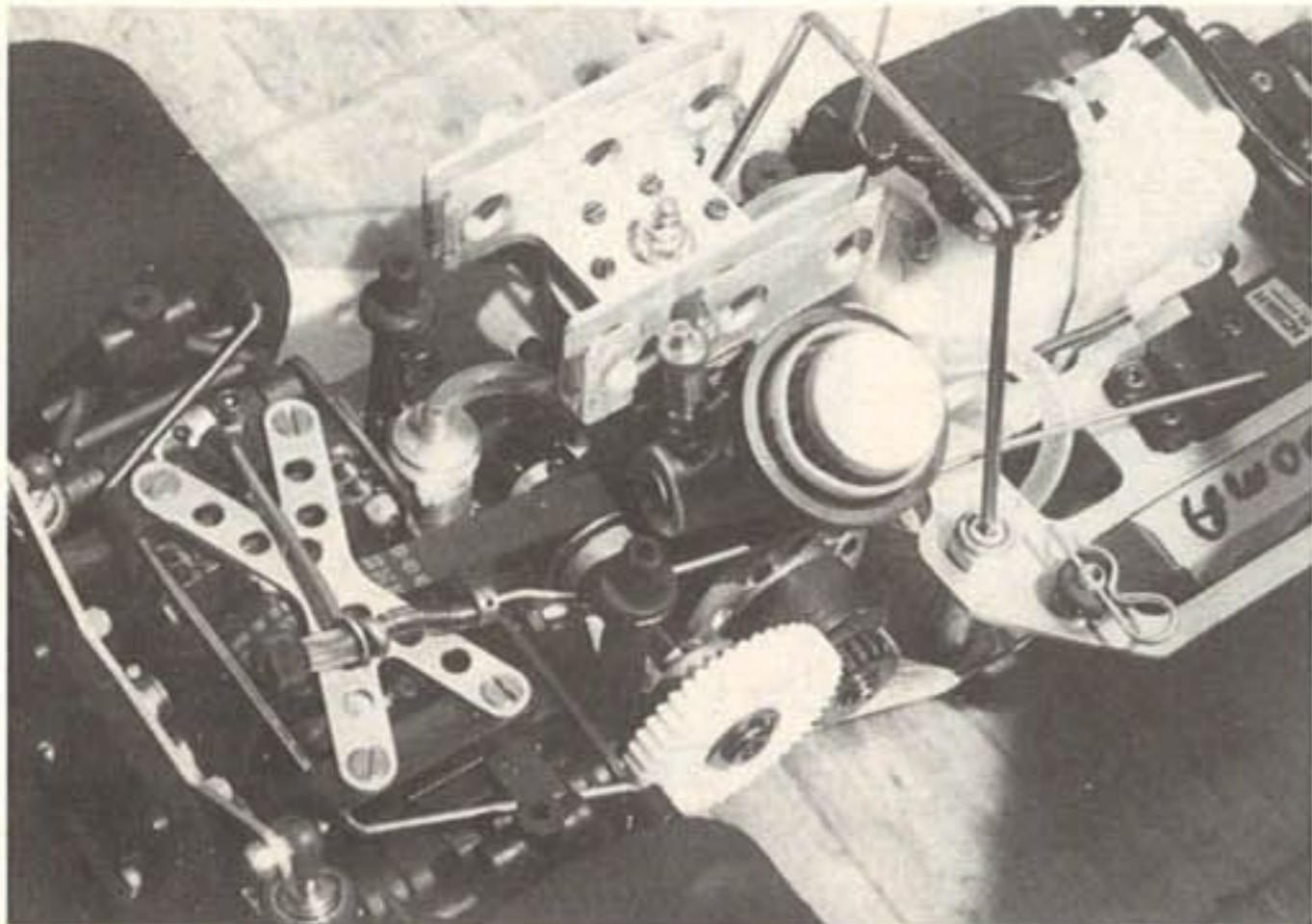
Um 12.00 Uhr wird die Sitzung geschlossen. Kein Wort zu dem Protest. Alles schaute ein bisschen rat- und verständnislos, da kam Rossi und sagte, daß er jetzt die Siegerehrung macht.

Alles ins Zelt. Um 13.00 Uhr überreichte er unter dem Jubel fast aller Anwesenden den WM-Pokal mit den Worten: Weltmeister 1983, Ermes Tadiello. Lecat erhielt den Pokal des Vize-Weltmeisters.

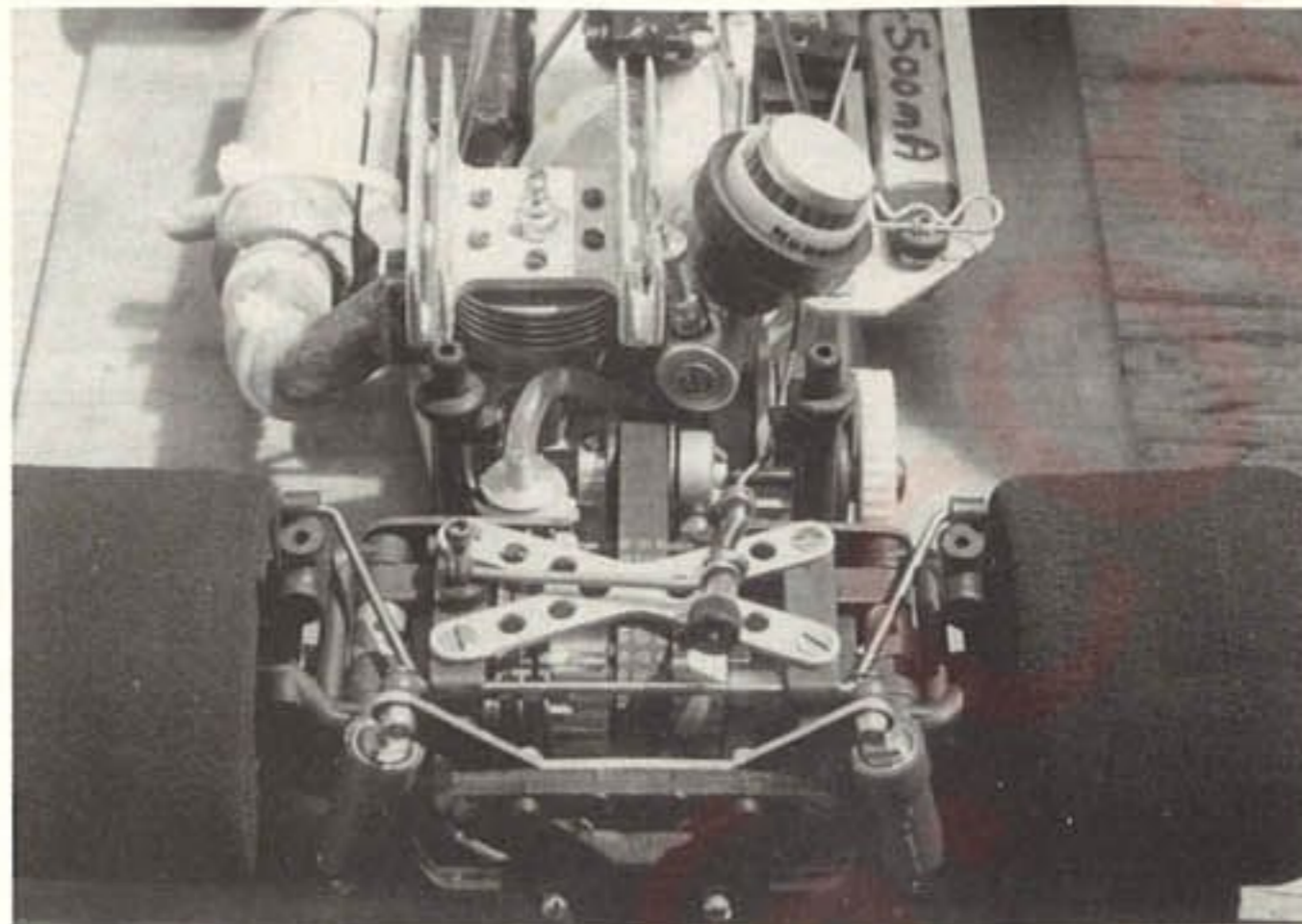
Rossi sagte mir hinterher noch, daß der Französische Protest von der Rennleitung nicht angenommen wurde, da er nicht fristgerecht und nicht schriftlich eingelegt worden sei.

Die anwesende internationale Presse war zwar nicht ganz glücklich über das ganze Durcheinander, doch der gemeinsame Tenor: im Interesse des RC – Car Sports sollte man nun einen Schlußstrich unter die Sache ziehen.

So gingen wir auseinander, eigentlich froh, daß jetzt alles vorbei war – doch denkste, die Fortsetzung folgte in Wiesbaden beim WM-Revanche Rennen.



SG Columbia



. . . die geteilten Dämpfer werden bei Strecken mit Steilkurven verwendet.

Nachspiel

Am folgenden Samstag, dem 16.7.1983 hing dann ein Statement der IFMAR an der Anzeigentafel in Wiesbaden (Anm. Die folgende Erklärung ist aus dem englischen übersetzt worden).

1983 Weltmeisterschaft 1 : 8 Carnoux

Dieses Statement ist von der IFMAR herausgegeben, um das Ergebnis über den ersten und zweiten Platz von o.g. Rennen zu klären.

Nach umfangreicher intensiver Kontrolle der originalen Runden-Listen, gestoppten Boxen-Aufenthalte und anderer, während des Rennens aufgezeichneter Information ist es klar, das David Lecat aus Frankreich eine Runde mehr gefahren ist als Ermes Tadiello aus Italien, und deshalb ist Lecat der 1 : 8 Weltmeister.

Das es notwendig geworden ist, dieses Statement herauszugeben, ist bedauerlich, und es wär nicht gut die Schuld zu verteilen, IFMAR ist sicher nicht schuldlos, aber Verknüpfungen von Umständen so wie diese, sollen sich durch die folgenden Maßnahmen, die schon von der IFMAR festgelegt wurden, nicht mehr ereignen.

Narrensichere Automatische Runden-Zählung ist bereits eine Realität und dies wird verbunden mit dem festen Entschluß der IFMAR, daß alle zukünftigen Weltmeisterschaften der IFMAR-Aufsicht unterstellt werden, das gesamte Rennen betreffend.

Interessenten (z.B. Presse, Nationale Verbände, usw.) die Fotokopien der Original Runden-Listen

haben möchten, welche die vollkommen unabsichtlich vorgekommenen Fehler aufzeigen, sind aufgefordert direkt an den Vize-Präsidenten der IFMAR, Mike Reedy, Californien - USA zu schreiben.

gez. Ted Longshaw.

Ich hatte am Samstag Gelegenheit mit Ted Longshaw zu sprechen, der mir noch folgende zusätzliche Informationen gab:

Als der Französische Teamleiter den Protest eingelegt hatte, wollte Ted Longshaw die offiziellen Rundenlisten einsehen und vergleichen, doch die Rennleitung verweigerte mehrmals die Herausgabe der Listen. Erst im Laufe der Nacht gelangten Ted Longshaw und einige IFMAR Funktionäre offiziell in den Besitz der Originallisten. Allerdings war durch einen kurz darauf folgenden Zwischenfall eine Auswertung an diesen Wochenende nicht mehr möglich. (Anm. weitere Einzelheiten des „Zwischenfalls“ hier wiederzugeben, erspare ich mir, da sie am Sachverhalt nichts ändern. Das Gerücht, Ted Longshaw sei mit dem Messer bedroht worden, entspricht nicht den Tatsachen. Er ist auch nicht tötlich angegriffen worden).

Die IFMAR Funktionäre haben dann später eine Auswertung der Original-Listen vorgenommen und festgestellt, daß bei Tadiello aus Versehen eine Runde zuviel gezählt wurde. Dies geschah ungefähr in der Mitte des Rennens, als er zu einem Reifenwechsel an der Box war. Auch bei Lecat wurden Fehler gefunden, allerdings nur bei einigen Rundenzeiten, nicht aber

bei der Anzahl der gefahren Runden. Lecat ist also eine Runde mehr gefahren als Tadiello und damit Weltmeister.

Schluß?

Von der Rennleitung in Carnoux wurde Ermes Tadiello zum Weltmeister ernannt, von der IFMAR nachträglich Lecat. Ich nehme an, daß die Italiener gegen die nachträgliche Entscheidung Protest einlegen werden. – Oder sie einfach ignorieren!?

Kommentar

Wenn am Sonntag in Carnoux Lecat statt Tadiello zum Weltmeister ernannt worden wäre, hätte man wahrscheinlich das Zelt abgerissen, doch in Wiesbaden blieb diese Änderung bis auf wenige Ausnahmen fast unbeachtet.

Es ist unsere Pflicht als Fachzeitschrift die IFMAR-Entscheidung zu veröffentlichen. Nehmen Sie diese also bitte zur Kenntnis: Lecat ist Weltmeister.

Meine rein persönliche Meinung allerdings – ohne näher auf die Gründe einzugehen, damit mir niemand nachsagen kann, ich versuche jemanden zu beeinflussen; deshalb erspare ich mir auch jeglichen weiteren Kommentar – also meine rein persönliche unmaßgebliche Meinung, nach wie vor: Tadiello ist Weltmeister.

Suchen Sie sich ihren Weltmeister selber aus. Die Sache ist wahrscheinlich sowieso noch nicht zu Ende und entschieden. HDN

Fotos: K.-D. Nowack
Technik: P. Schimanski, M. Hoyer

WELTMEISTERSCHAFT 1983
Klasse: Sport 1:8
Carnoux/Frankreich

ENDSTAND

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
De Graaf, S.		NL	S. Quattro	OS	109.	24/13,1	
Caronello, Agostino		I	SG Columbia	OPS	110.	24/14,3	
Potempa, Rich		USA	-	-	111.	23/ 9,8	
Botta, Alain		MC	SG VCS	Picco	112.	22/ 9,9	
Hansson, Lars		S	PB Alpha	Picco	113.	21/ -	
Fusco, Pete		USA	Asso	Picco	114.	18/ -	

1/2 FINALE A

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Bervoets, Peter	83/22,0	NL	S. Quattro	Picco	(7.)	28/17,5	37.
2. Smeltzer, Dana	83/22,3	USA	Asso	K & B	(4.)	28/18,3	39.
3. Bortolomasi, Roberto	80/18,9	I	SG Columbia	OPS	12.	28/6,0	15.
4. Husting, Curtis	80/20,1	USA	Asso	K & B	13.	29/17,5	7.
5. Lee, Rich	79/ -	USA	Asso	K & B	15.	28/ 5,3	13.
6. Bühler, Jakob	79/ 2,5	CH	S. Quattro	-	17.	28/ 8,4	17.
7. Carbonell, Arturo	77/15,7	USA	Delta Eagle	Picco	20.	29/17,0	5.
8. Fusco III, Pete	76/ 8,2	USA	Asso	K & B	21.	28/ 2,0	9.
9. Sabattini, Franco	42/ -	I	SG Columbia	OPS	22.	28/ 3,4	11.
10. Mielke, Michael	19/ -	D	S. Quattro	OPS	23.	28/13,8	29.

1/4 FINALE A

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Smeltzer, Dana	55/17,6	USA	Asso	-	(4.)	28/18,3	39.
2. Bervoets, Peter	55/17,8	NL	S. Quattro	Picco	(7.)	28/17,5	37.
3. Mielke, Michael	54/11,7	D	S. Quattro	OPS	(23.)	28/13,8	29.
4. Chamberlain, John	53/ 8,3	GB	SG Columbia	OPS	25.	28/14,7	31.
5. Katsura, Shinichi	53/ 9,7	JAP	SG Columbia	OPS	26.	28/ 9,3	21.
6. Nougier, Eric	52/14,2	F	S. Quattro	Picco	27.	28/10,9	23.
7. Gröschl, Franz	52/16,8	D	PB Alpha	-	28.	28/23,8	45.
8. White, Chris	51/ 3,1	GB	PB Alpha	-	29.	28/13,5	27.
9. De Carro, Peter	49/22,5	S	PB Alpha	Picco	32.	28/12,1	25.
10. Wipfli, Heinz	-/ -	CH	S. Quattro	-	36.	28/ 8,5	19.

1/8 FINALE A

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Bervoets, Peter	54/10,5	NL	S. Quattro	Picco	(7.)	28/17,5	37.
2. Smeltzer, Dana	54/13,3	USA	Asso	-	(4.)	28/18,3	39.
3. Gröschl, Franz	54/16,2	D	PB Alpha	-	(28.)	28/23,8	45.
4. Grant, Stewart	52/ 5,0	AUS	PB Alpha	Picco	39.	27/11,0	59.
5. Fruehwirth, Gerhard	52/16,5	A	Mantua Manta	Picco	41.	27/11,7	61.
6. Davis, Rick	51/ 0,8	USA	Asso	OPS	42.	28/20,4	43.
7. Inoue, Tohru	43/ 9,5	JAP	Kyosho Fant.	OS	48.	28/15,5	33.
8. Matrone, Jean	22/ -	F	SG Columbia	Picco	50.	27/ 3,7	51.
9. Gjersee, Finn	20/ -	DK	S. Quattro	OS	51.	28/16,5	35.
10. Husting, Gene	-/ -	USA	Asso	-	52.	28/19,9	41.

1/16 FINALE A

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Matrone, Jean	54/ 6,1	F	SG Columbia	Picco	(50.)	27/ 3,7	51.
2. Grant, Stewart	53/13,0	AUS	PB Alpha	Picco	(39.)	27/11,0	59.
3. Fruehwirth, Gerhard	49/ 2,3	A	Mantua Manta	Picco	(41.)	27/11,7	61.
4. Tomita, Naomi	49/ 5,5	JAP	PB Alpha	OPS	56.	27/11,9	63.
5. Meister, Mark	49/13,9	CH	SG Columbia	Picco	57.	27/22,0	73.
6. Simard, Daniel	44/ -	F	PB Alpha	Picco	59.	27/ 2,9	49.
7. Ducay, Carlos	42/ -	E	Delta Eagle	-	60.	27/ 6,4	53.
8. Guiette, Etienne	42/14,2	B	S. Quattro	-	61.	27/ 7,6	55.
9. Cromberge, Franck	39/15,3	NL	S. Quattro	-	63.	27/ 8,7	57.
10. Preston, Debbie	-/ -	GB	Asso	OPS	66.	27/ 1,4	47.

1/32 FINALE A

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Fruehwirth, Gerhard	52/ 0,2	A	Mantua Manta	Picco	(41.)	27/11,7	61.
2. Meister, Mark	52/ 1,3	CH	SG Columbia	Picco	(57.)	27/22,0	73.
3. Tomita, Naomi	52/ 2,7	JAP	PB Alpha	OPS	(56.)	27/11,9	63.
4. Egil Enger, Knut	52/23,4	NOR	S. Quattro	OPS	68.	27/ 17,3	69.
5. KF Lee, Aston	51/ 2,0	HKO	Asso	K&B	69.	26/ 3,5	79.
6. Raith, Hermann	47/20,0	D	PB Alpha	-	72.	26/21,6	97.
7. Bevacqua, Jean-Louis	43/24,3	MC	SG Columbia	-	74.	27/13,0	65.
8. Lorae, Javier	41/ -	E	Delta Eagle	Picco	75.	27/18,6	71.
9. Kristofferson, Haikan	37/ -	S	PB Alpha	Picco	76.	26/ 7,9	85.
10. Moon, Chuck	16/ -	USA	Asso	K&B	80.	27/13,7	67.

1/64 FINALE A

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Raith, Hermann	52/23,3	D	PB Alpha	-	(72.)	26/21,6	97.
2. KF Lee, Aston	51/ 2,8	HKO	Asso	K&B	(69.)	26/ 3,5	79.
3. Kristofferson, Haikan	50/ 5,2	S	PB Alpha	Picco	(76.)	26/ 7,9	85.
4. Schertler, Wolfgang	50/19,5	A	Asso	-	83.	25/ 8,1	103.
5. Hässig, Rudi	48/11,1	CH	Carlsson	Picco	84.	27/23,3	75.
6. Philipps, Ralph	46/ -	USA	Delta Eagle	Picco	85.	26/20,4	93.
7. Hallum, Chuck	40/ -	USA	Asso	-	86.	26/ 7,0	83.
8. Albaraccin, Luis	37/ -	VEN	Delta Eagle	K & B	87.	26/ -	77.
9. Kloeber, Butch	-/ -	USA	Asso	K&B	92.	26/ 6,1	81.
10. Kloeber, Ross	-/ -	USA	Asso	K & B	94.	26/12,0	87.

1/128 FINALE A

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Raith, Hermann	50/16,5	D	PB Alpha	-	(72.)	26/21,6	97.
2. Philipps, Ralph	49/18,6	USA	Delta Eagle	Picco	(85.)	26/20,4	93.
3. Schertler, Wolfgang	48/ 5,3	A	Asso	-	(83.)	25/ 8,1	103.
4. Sullivan, Gay	47/20,1	USA	Asso	K & B	97.	24/ 0,2	107.
5. Arnaldo, Francisco	47/33,2	POR	S. Quattro	OPS	98.	25/ 0,3	99.
6. Tassilio III, Joe	34/ -	USA	Delta Eagle	Picco	101.	26/20,8	95.
7. Michiora, Keizo	30/ 4,1	JAP	S. Quattro	OPS	102.	25/19,6	105.
8. Pittner, Alfred	28/ -	A	SG Columbia	Hirtenb.	103.	26/16,8	91.
9. Morita, Tadashi	13/ -	JAP	Super Star	OPS	104.	25/ 6,4	101.
10. Campbell, Bill	8/ -	USA	Delta Eagle	-	106.	26/12,4	89.

FINALE

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Tadiello, Ermes	165/14,9	I	SG Columbia	OPS	1.	28/ 0,6	8.
2. Lecat, David	165/15,5	F	PB Alpha	Picco	2.	28/13,0	26.
3. Roem, Rody	160/13,2	NL	S. Quattro	OPS	3.	29/16,4	4.
4. Smeltzer, Dana	156/27,5	USA	Asso	K & B	4.	28/18,3	39.
5. Culver, Gary	150/27,9	GB	PB Alpha	Picco	5.	29/14,4	2.
6. Greeno, Philipp	147/ 1,9	GB	SG Columbia	OPS	6.	29/17,4	6.
7. Bervoets, Peter	137/11,0	NL	S. Quattro	Picco	7.	28/17,5	37.
8. Orazi, Vittorio	111/ -	I	SG Columbia	OPS	8.	28/ 6,0	14.
9. Gherzi, Giulio	92/ -	I	SG Columbia	OPS	9.	29/15,2	3.
10. Burch, Ralph	55/ -	USA	Asso	K & B	10.	29/10,2	1.

1/2 FINALE B

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Tadiello, Ermes	83/13,4	I	SG Columbia	OPS	(1.)	28/ 0,6	8.
2. Lecat, David	82/ 8,9	F	PB Alpha	Picco	(2.)	28/13,0	26.
3. Orazi, Vittorio	82/19,5	I	SG Columbia	OPS	(8.)	28/ 6,0	14.
4. Greeno, Philipp	81/17,0	GB	SG Columbia	OPS	(6.)	29/17,4	6.
5. Massimiliano, Const.	80/ 5,3	I	SG Columbia	OPS	11.	28/ 4,2	12.
6. Höschen, Klaus	80/21,5	D	S. Quattro	OPS	14.	28/ 9,4	22.
7. Ishiara, Naoki	79/ 1,7	JAP	Delta Eagle	OPS	16.	28/20,6	44.
8. Pezzini, Roberto	79/14,3	I	S. Quattro	-	18.	28/ 3,2	10.
9. Maurizio, Busnardo	78/ 4,8	VEN	SG Columbia	OPS	19.	28/ 8,0	16.
10. White, Steve	18/ -	GB	PB Alpha	Picco	24.	8,4	18.

1/4 FINALE B

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Lecat, David	54/ 4,8	F	PB Alpha	Picco	(2.)	28/13,0	26.
2. Ishiara, Naoki	53/16,8	JAP	Delta Eagle	OPS	(16.)	28/20,6	44.
3. Höschen, Klaus	53/24,3	D	S. Quattro	-	(14.)	28/ 9,4	22.
4. Collet, Philippe	51/ 9,3	F	SG Columbia	-	30.	28/16,3	34.
5. KM Cheung, Christ.	49/ 2,7	HKO	Delta Eagle	OPS	31.	28/18,0	38.
6. Berron, Jean-Claude	43/ -	F	PB Alpha	Picco	33.	28/15,2	32.
7. Takeda, Kunsei	43/ 1,1	JAP	PB Alpha	OPS	34.	28/ 9,2	20.
8. Ton, Ron	7/ -	NL	S. Quattro	Picco	35.	28/14,0	30.
9. Errington, Robert	-/ -	GB	SG Columbia	OPS	37.	28/11,7	24.
10. Jianas, Bill	-/ -	USA	Asso	OPS	38.	28/13,8	28.

1/8 FINALE B

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. KM Cheung, Christ.	54/14,2	HKO	Delta Eagle	OPS	(31.)	28/18,0	38.
2. Collet, Philippe	53/17,2	F	SG Columbia	-	(30.)	28/16,3	34.
3. Ishiara, Naoki	53/18,6	JAP	Delta Eagle	OPS	(16.)	28/20,6	44.
4. Salle, Denis	52/13,9	F	SG Columbia	Picco	40.	28/20,4	42.
5. Bernard, Michel	51/ 3,6	F	PB Alpha	Picco	43.	27/ 2,6	48.
6. Johansson, Hans	51/ 7,5	S	Delta Eagle	-	44.	27/ 0,4	46.
7. Padgin, Paul	51/12,1	GB	PB Alpha	Picco	45.	28/18,6	40.
8. Losi jr., Gu	51/18,3	USA	Asso	K & B	46.	28/17,1	36.
9. Curtis, Roger	51/21,7	USA	Asso	-	47.	27/16,8	68.
10. Tendhof, Milko	25/ -	NL	S. Quattro	Picco	49.	27/ 6,9	54.

1/16 FINALE B

Pl. Name	Rd. Sec.	Nat.	Fahrzeug	Motor	Gesamt-plazier.	bester Vorlauf	Plazier. n. Vorlauf
1. Tendhof, Milko	54/15,6	NL	S. Quattro	Picco	(49.)	27/ 6,9	54.
2. Bernard, Michel	53/13,2	F	PB Alpha	Picco	(43.)	27/ 2,6	48.
3. Curtis, Roger	53/15,7	USA	Asso	-	(47.)	27/16,8	68.
4. Katsundri, Kondo	52/ 4,9	JAP	Kyosho	OS	53.	27/ 3,6	50.
5. Hongisto, Leo	52/ 7,3	SF	Asso	-	54.	27/10,6	58.
6. Bähr, Jürgen							

WM- Revanche- Rennen 16./17. 7. 1983 Wiesbaden



Viele hatten zugesagt, doch nur 29 WM-Teilnehmer kamen. Immerhin waren 16 Amerikaner unter den insgesamt 64 Teilnehmern.

Als Austragungsmodus wurde das sog. Heart of America System gewählt, bei dem nach 5 Vorläufen die ersten zehn Fahrer den Endlauf A, die nächsten zehn den Endlauf B usw. fahren. Ein Aufsteigen ist hierbei nicht möglich.

Die äußeren Bedingungen waren hervorragend, neben der Strecke war ein großes Zelt aufgebaut und am Freitag - Abend wurde das in Carnoux ausgefallene Feuerwerk von den Wiesbadenern nachgeholt.

Die Temperaturen am Wochenende waren sehr hoch bis zu hoch, und der Kassierer des WMC konnte sich über die Getränkeinnahmen (sehr zivile Preise) freuen.

Vorläufe

Hatten die Asso - Leute in Carnoux noch einige Probleme mit überhitzten Motoren, so bekamen Sie dies in Wiesbaden in den Griff, indem sie nach eigener Aussage Ihrem Treibstoff 5 % mehr Öl zugaben – und sich nachträglich darüber ärgerten, daß Sie dies nicht schon in Carnoux versucht hatten.

Vorlaufschleunigster war auch hier wieder Ralph Burch mit 22 8,4, dicht gefolgt von Rody Roem mit 22 10,9, übrigens die beiden einzigen mit 22 Runden. Nach der WM - Endlaufteilnahme stellten Sie damit wohl eindrucksvoll unter Beweis, daß Sie zur absoluten Weltklasse gehören.

Hervorragend auch der dritte Platz von Michael Mielke mit 21 2,5 und der 5. Platz von Jürgen Bähr mit 21 6,3. Die anderen Deutschen hatten eigentlich gegen die Fahrer aus den USA und den Niederlanden



keine großen Chancen. Klaus Höschen, der mit seinem 14. Platz bei der WM noch erfolgreichster deutsche Fahrer war, hatte einige Probleme und konnte nicht richtig mitmischen.

Endläufe

Am Samstag fanden dann vor großem Publikum die Endläufe statt, hervorragend kommentiert von Fred Knettenbrech. Auch hier wurde der Le-Mans-Start durchgeführt, der sich wieder glänzend bewährte. Begonnen wurde mit Endlauf F, in dem es um die Platzierungen 51 – 60 ging. Von den 10 Teilnehmern traten 4 erst gar nicht mehr an, und Fred mußte sich große Mühe geben, um nicht vorhandene Spannung zu vermitteln.

Auch in den folgenden Endläufen E, D und C konnte er die Zuschauer nur mit dem Hinweis, daß der Zeitpunkt zum Start des Endlaufes A immer näher kommt, bei Laune halten. Und natürlich mit seinen Sprüchen und dem Versprechen, daß ja auch noch der „Nackte Mann auf Rollschuhen“ kommen sollte.

Ich will damit nicht die Endläufe abwerten, es wurde schon guter RC - Car Sport geboten, aber spannender wäre es gewesen, wenn die ersten 3 aus jedem Endlauf wie in Cornoux aufgestiegen wären. Etwas Spannung dann im Endlauf B, in dem Peter Knebel leider ziemlich früh ausfiel und sich Davis mit 1 Runde Vorsprung vor Gersoe behaupten konnte.

Und dann kam der Endlauf A, auf den sich alles konzentriert hatte. Über fast die gesamte Dauer von 45 Minuten wurde er zum Zweikampf zwischen Burch und Roem. Beide setzten sich nach dem Start vom Feld ab und nur Lee konnte mithalten. In der 5 min. konnte sich Roem dann an die Spitze setzen.

Roems Fahrzeug wurde von Pieter Bervoets mit der neuen schnellbetankungspistole aufgetankt, die erstmals in Carnoux eingesetzt worden war. Fred Knettenbrech stoppte die Tankzeiten und kam dabei auf sagenhafte und echte 3 (drei) sec., so daß Roem außer den Sekunden die er sich auf der Bahn

er kämpfte, noch einige Sekunden an den Boxen gewann.

Von der 30 min. an, konnte Roem dann seinen Vorsprung langsam ausbauen und Lee kam immer näher an Burch heran.

Im Ziel hatte Roem dann drei Runden Vorsprung vor Burch, der wiederum nur 1 knappe Runde Vorsprung vor Lee hatt, Losi als 4. lag dann schon 8 Runden zurück. 5. wurde Fusco, 6. Carbonell, der genau wie der 7. Wiggins, der 8. Jürgen Bähr und der 9. Ron Ton einige Probleme am Fahrzeug hatte. Michael Mielke mußte leider mit einem Defekt am Gas - Servo vorzeitig aufhören.

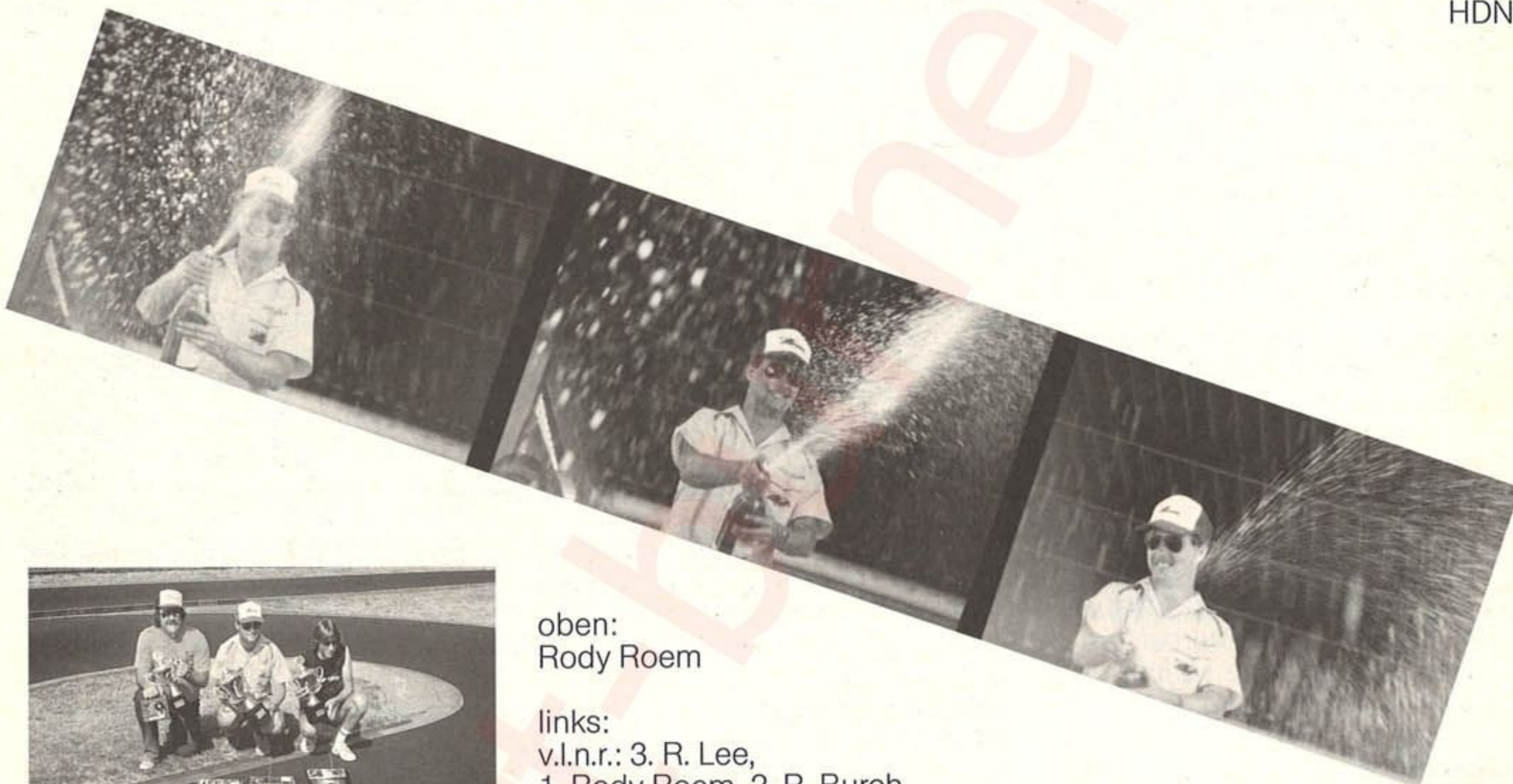
Siegerehrung

Die Pokale waren von der Fa. Mc Donald's (ja genau, die „Hamburger“) gestiftet worden, von denen jeweils die Sieger der Endläufer B-F und die ersten drei des Endlaufes A einen bekamen.

Mir gefiel an diesem System nicht, daß zwar u. a. der 51. einen Pokal bekam, nicht aber der 4. .

Ansonsten aber eine hervorragend organisierte und durchgeführte Veranstaltung, bei der es keinerlei Probleme gab – vor allem nicht bei der Ermittlung des Siegers – und man muß sich fragen, warum der WMC nicht einmal einen EFRA-Lauf durchführt?!

HDN



oben:
Rody Roem

links:
v.l.n.r.: 3. R. Lee,
1. Rody Roem, 2. R. Burch.

FINALE A

Pl. Name	Rd.	Sec.	Nat.	Best.	Vorl.
1. R. Roem	182/	1,5	NL	22/	10,9
2. R. Burch	179/	13,8	USA	22/	8,4
3. R. Lee	178/	3,8	USA	21/	3,0
4. G. Losi	170/	7,4	USA	21/	8,7
5. P. Fusco III	163/	12,3	USA	21/	9,8
6. A. Carbonell	155/	14,3	USA	21/	7,0
7. C. Wiggins	151/	0,3	USA	21/	8,8
8. J. Baehr	150/	7,2	D	21/	6,3
9. R. Ton	142/	6,9	NL	21/	10,3
10. M. Mielke	83/	–	D	21/	2,5

FINALE B

Pl. Name	Rd.	Sec.	Nat.	Best.	Vorl.
1. R. Davis	61/	2,4	USA	21/	11,6
2. F. Gersoe	60/	14,0	DK	21/	11,6
3. J. Sullivan	55/	12,8	USA	21/	15,0
4. F. Cromberge	55/	17,9	NL	21/	11,2
5. B. Schneider	52/	11,3	CH	21/	14,6
6. S. Veronesi	48/	–	I	20/	1,7
7. B. Campbell	39/	13,7	USA	20/	2,0
8. C. Moon	21/	–	USA	21/	12,6
9. P. Knebel	13/	–	D	20/	2,6
10. C. Husting	–/	–	USA	20/	0,5

FINALE C

Pl. Name	Rd.	Sec.	Nat.	Best.	Vorl.
1. G. Lordi	58/	5,8	I	20/	4,7
2. N. Mayrhofer	57/	2,0	D	20/	7,5
3. S. Weppler	57/	14,9	D	20/	7,0
4. F. Poldi	56/	9,5	I	20/	7,9
5. H. Johanson	56/	13,0	S	20/	9,4
6. S. Manashe	49/	13,5	CH	20/	7,8
7. M. Tenthof	49/	14,4	NL	20/	9,2
8. B. Kloeber	38/	–	USA	20/	10,7
9. P. Bervoets	–/	–	NL	20/	5,4
10. K. Höschen	–/	–	D	20/	9,7

FINALE D

Pl. Name	Rd.	Sec.	Nat.	Best.	Vorl.
1. R. Speck	57/	0,6	D	20/	14,0
2. R. Seitz	57/	1,2	D	20/	12,1
3. P. DeCarro	56/	3,6	S	20/	15,6
4. R. Kloeber	49/	–	USA	20/	17,7
5. M. Beez	49/	15,8	D	19/	3,1
6. D. Ruehl	14/	–	D	20/	12,0
7. P. Mirkovic	11/	–	GB	20/	16,0
8. U. Wuethrich	7/	–	CH	20/	14,8
9. L. Thomae	3/	–	D	20/	14,1
10. A. Schoen	–/	–	D	20/	15,9

FINALE E

Pl. Name	Rd.	Sec.	Nat.	Best.	Vorl.
1. U. Korf	54/	9,4	D	19/	9,6
2. H. Boettcher	50/	1,7	D	19/	4,4
3. W. Kuttner	50/	6,4	D	19/	4,8
4. H. Hecker	50/	8,2	D	19/	11,9
5. J. Kaech	45/	–	CH	19/	5,0
6. M. Hoyer	42/	–	D	19/	9,7
7. R. Rosskothén	33/	–	D	19/	10,0
8. R. Potempa	32/	–	USA	19/	3,2
9. P. Fusco	–/	–	USA	19/	8,1
10. F. Laufer	–/	–	D	19/	14,6

FINALE F

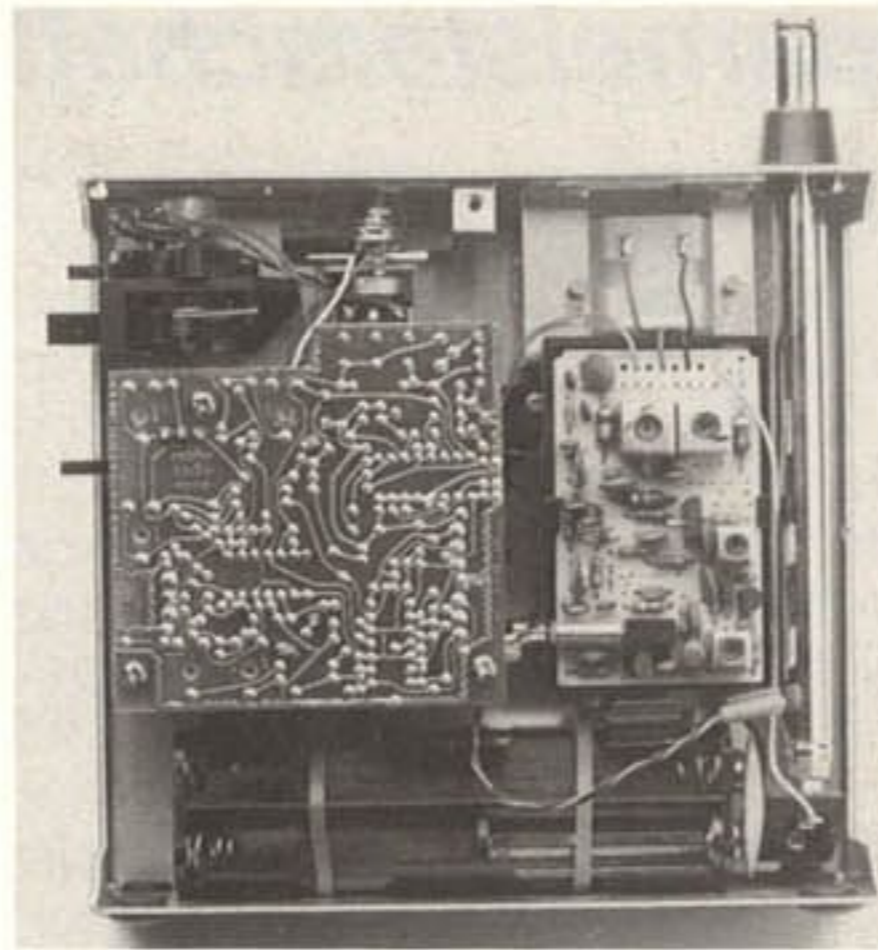
Pl. Name	Rd.	Sec.	Nat.	Best.	Vorl.
1. R. Lammer	53/	5,9	L	18/	14,8
2. A. Mathes	49/	16,7	L	19/	16,6
3. R. Wiedler	45/	2,6	CH	17/	10,7
4. M. Schmitz	43/	15,0	L	16/	0,9
5. T. Longshaw	12/	–	GB	19/	17,1
6. H. Heer	7/	–	CH	18/	13,2
7. U. Christof.	–/	–	S	18/	0,1
8. G. Sullivan	–/	–	USA	18/	4,2
9. H. Christof.	–/	–	S	18/	7,3
10. M. Westroth	–/	–	S	18/	8,7
L. Brocker			D	17/	17,3
R. Weidert			L	15/	4,1
J. Hansen			L	15/	8,4
E. Weinmann			D	2/	–

Zerstörung der Umpolkontakte am Relais. Dies kann nun mit der neuen „super-race“ vermieden werden.

Alle Regler, mit Ausnahme des eben erwähnten Regelkanals für den Bremsbereich sind im Innern der Anlage auf der Platine montiert und dort deutlich bezeichnet. Die Stromversorgung der Anlage ist frei wählbar entweder über Einzelzellen die in die mitgelieferte Batteriebox eingesetzt werden können, oder man entschließt sich zum Kauf eines Akkus.

Der mitgelieferte Empfänger ist der bekannte FM-Schmalbandempfänger mit 4 Kanälen. Seine Baugröße entspricht in etwa dem des bisher mitgelieferten 3 Kanal AM-Empfänger. Wie uns bekannt wurde soll noch in diesem Jahr ein Mikroempfänger erhältlich sein, der in seiner Baugröße reduziert ist.

Die Anlage wird komplettiert durch ein Servo und die Stromversorgungskabel und Empfängerschalter der bisher bekannten Bauart. Diese Servos sind in den Verbrennermodellen durchaus verwendbar. Lediglich der E-Car-Fahrer wird sich ein leichteres und kleineres Servo wünschen.



Handhabung:

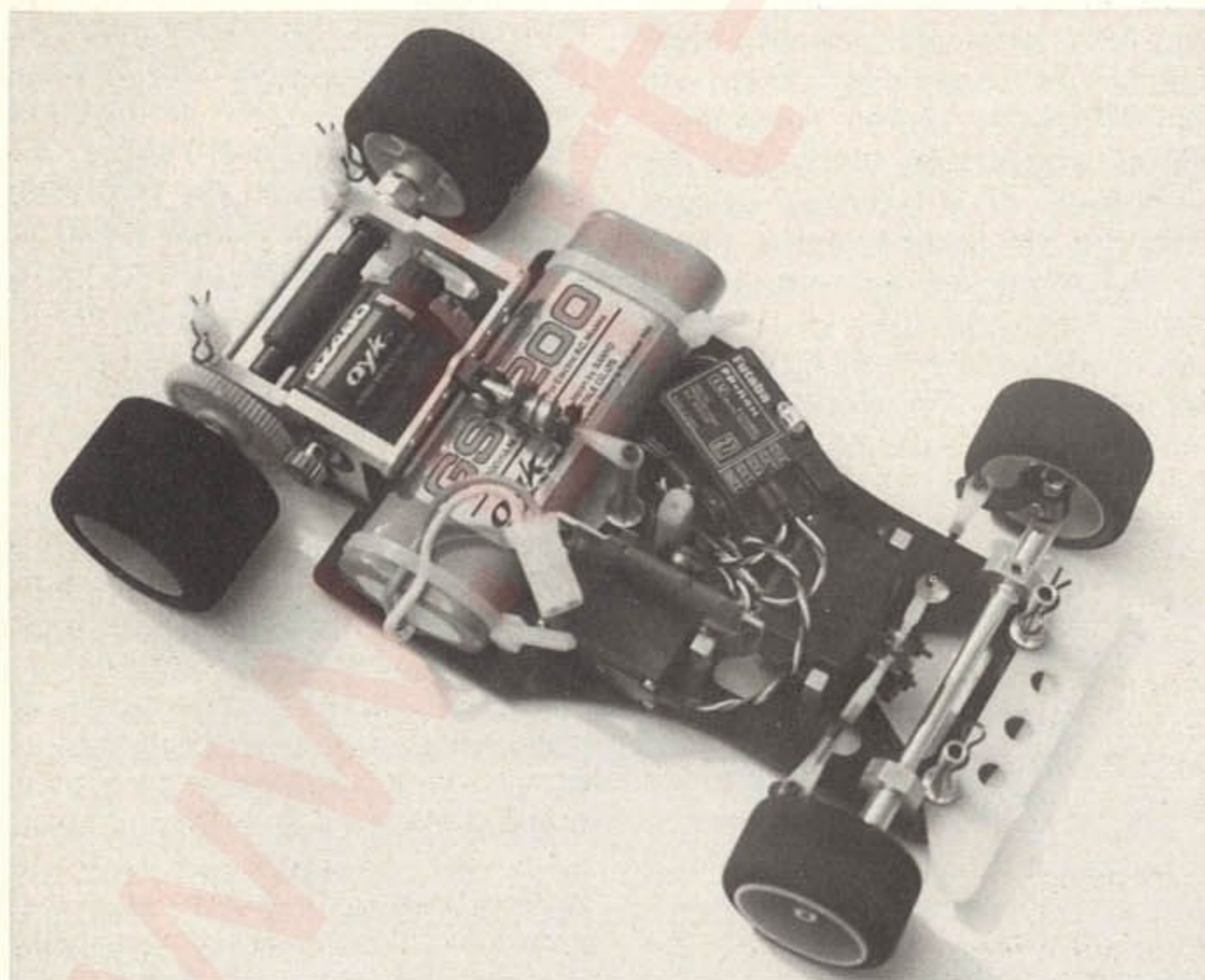
In der Praxis ist die Anlage in der Handhabung nach wie vor gut. Man braucht vielleicht zunächst eine kleine Eingewöhnung in der Senderhaltung aber durch den mitgelieferten Handgriff und den relativ baukleinen Sender gibt dies nach kurzer Zeit keine Probleme mehr. Die vielfältigen Einstellmöglichkeiten des Senders lassen im Prinzip keine Wünsche mehr offen, wenn man sich die für den Einsatz optimalen Servos aus dem recht reichhaltigen Programm ausgesucht hat. Hat man die für den

Fahrbetrieb nötigen Einstellungen vorgenommen, so kann mit dem Trimmhebel noch die nötige Korrektur von außen am Sender erfolgen. Es haben sich in der praktischen Erprobung keine Einstellschwierigkeiten gezeigt, so daß man der Anlage gute Allroundeigenschaften für Verbrenner, E-Car und Off-Road bescheinigen kann.

Abschließend kann man bemerken, daß es sich bei dieser Anlage um eine der preiswerten Drehknopfanlagen handelt, die auf dem Markt erhältlich sind. Durch die in dieser Anlage vorhandenen Einstellmöglichkeiten ist sie auf allen Modellwagengebieten einsetzbar. Durch ein sehr gutes Servoprogramm kann die Anlage auf jeden Wagen und für jede Anforderung ausgerüstet werden. Man kann sagen, daß es sich bei dieser Anlage um eine echte Verbesserung der bisherigen „robbe-race“-Anlage handelt und die Anlage im Moment keine Wünsche offen läßt. Somit kann diese Fernsteuerung jedem Modellfahrer auf das wärmste empfohlen werden.

Autor: Carlos E. Mann
Bilder: K.-D. Nowack

Modell Import Hamburg



ROADRUNNER NX101

Verkaufspreis DM 296,-

komplett montiert incl. Differential,
Karosserie, Fahrtregler, Überrollantenne,
Öldruckstoßdämpfer.
Gewicht komplett: 880 g.

Auslieferung ab 12. Sept. 83
wegen limitierten Kontingents
bitte vorbestellen!

Postfach 60 52 29, 2000 Hamburg 60, Tel. 0 40 / 4 60 37 67

1:12 Elektro-Europameisterschaft

Am 2. und 3. Juli trafen sich die Elektrofahrer in Mailand zur Ermittlung des diesjährigen Europameisters der Klasse Modified (entspricht bis auf geringe Abweichungen der DMC-Klasse Expert). Die Bahn befand sich etwas außerhalb von Mailand im kleinen Vorort Corsico, genauer gesagt im dortigen „Palazetto della sport“, einer umfangreichen Sportanlage, deren geräumige, speziell für dieses Rennen mit feinem Nadelfilz ausgelegte Mehrzweckhalle für die Teilnehmer ideale Voraussetzungen schuf.

So unproblematisch die Abstimmung auf die Teppichbodenpiste zunächst erschien, so schwierig gestaltete sich jedoch für manche Fahrer das Problem der Zimmerbeschaffung, da das in der Ausschreibung angegebene Motel aus undefinierten Gründen auf unbestimmte Zeit geschlossen war. Allderweil die Bahn am Donnerstag zum Training zur Verfügung stand, war Heiner in seiner Verantwortung als Capo (Teamleiter) des deutschen Teams unermüdlich auf der Suche nach Übernachtungsmöglichkeiten. Am Abend setzte sich die Karawane schließlich in Bewegung, und verteilte sich allmählich auf die umliegenden Örtchen Binasco, Buccinesco, Rozzano usw.

Eines jedenfalls hatte das Training am Donnerstag gezeigt, die eindeutigen Favoriten dieser EM dürften wie gewohnt die Engländer sein, allen voran das Asso-Team von Jim Davis Models. An Material und Unterstützung fehlte es den Jungs nicht. Mike Reedy persönlich war mitgereist um jeden Fahrer seinen „Reedy-Yokomo“ Motor je nach Fahrgewohnheit und Untersezung optimal einzustellen und zu warten. Ebenso hatte er spezielle Sanyo Zellen mitgebracht um etwaigen „Stromausfällen“ nach 7 1/2 min. vorzubeugen. Zu erwähnen ist allerdings, daß sowohl die Akkus als auch die Reedy-Yokomo Motoren absolut nichts mit den derzeit in Deutschland käuflichen Produkten der jeweiligen Marken mehr gemeinsam haben. Nachfragen nach Wicklungsdaten bzw. Bezugsmöglichkeiten der Zellen blieben fruchtlos. Überhaupt entstand der Eindruck, daß bei Mr. Reedy lieber unter als auf dem Tisch geschraubt wurde...

Anders sah die Sache da schon beim englischen Schumacher-Team aus, das erstmals seinen neuen, vorn gefederten Prototyp einsetzte. Speziell Andy Dobson trumpfte mit spektakulären Rundenzeiten auf, die denen der Assos in nichts nachstanden. Man gab sich aufgeschlossen und hilfsbereit. Reedy's Geheimnistuerei schien also kein typisch englischer Wesenszug zu sein. Ebenfalls schnell unterwegs waren der Holländer Van de Vecht mit Asso sowie Finn Gjersoe (Dänemark) mit Parma und Christian Keil aus Wiesbaden ebenfalls mit Asso 12 i. Keil fuhr zuweilen enorme Rundenzeiten, was ihm einen der o. g. Reedy Motoren einbrachte, der sich im Laufe des Rennens noch als nützlich für ihn erweisen sollte.

Die im Training gewonnenen Eindrücke bestätigten sich auch voll im Zuge der Vorläufe. Konventionelle Brettel-Autos ließen sich zwar problemlos abstimmen, wirklich hohe Kurvengeschwindigkeiten waren jedoch nur in Verbindung mit einer gefederten Vorderachse möglich. Welches der solcherart aufgebauten Fahrzeuge nun das beste war, also Asso i, Schumacher, Parma suspension Panther oder Delta Super Phaser läßt sich nicht ohne weiteres sagen, da auf dem extrem haftenden Nadelfilz andere Dinge wie Motor, Regler und Akku eine viel zu große Rolle spielten, und nicht jedes Team war gleichermaßen damit „gesegnet“ wie die englischen Assos, was mit Sicherheit eine gewisse Verzerrung mit ins Spiel brachte. Eines jedoch steht mit Sicherheit fest! Diese EM brachte den großen Einbruch für die U-Profil Autos, egal ob aus Lexan-, Epoxi- oder Kohlefasermaterial aufgebaut. Zumal nur in geringer Stückzahl am Start, war nicht eines dieser Autos unter den ersten zwanzig zu finden, was jedoch nichts an der Existenz dieser Wagen auf unserem heimischen Parkett ändern wird. Schließlich schwärmt man in Deutschland vielerorts noch von der Rutscherei auf PVC...

Kommen wir zum eigentlichen Hergang des Rennens. Nach den 5 Vorläufen (3 am Samstag, 2 am Sonntag) hatten sich Wayne Davis und Nigel Hale, beide Team GB, direkt fürs Finale qualifiziert, weitere sechs Fahrer hatten die Chance sich über zwei Semifinal-

läufe zu qualifizieren. Zu den Aussichtsreichen gehörten u. a. Christian Keil aus Wiesbaden sowie Hans Klier aus München. C. Keil wurde vor dem Start liebevoll von den Engländern mit Motor, Akku und Reinigungsmittel versorgt. Trotz Dampf bis zur letzten Sekunde konnte er dieses Plus leider nicht in einen Endlaufplatz umsetzen. Diverse Hänger kosteten ihn wertvolle Sekunden. Dennoch beendete er das Rennen auf dem 10. Rang als bester deutscher Teilnehmer. Bravo Christian! Sollte er seine derzeitige Form beibehalten, so dürften wir mit Spannung den Hamburger EA-DM Endlauf erwarten, der ja ebenfalls auf Nadelfilz ausgetragen wird.

Andy Dobson beendete seinen Zwischenlauf souverän vor Ex-Europameister Jimmy Davis und Mike Booth; desweiteren qualifizierten sich Finn Gjersoe, Tim Wells und der „fliegende Holländer“ van de Vecht. Im Endlauf standen nun ein Schumacher (Dobson) und ein Parma Panther (Gjersoe) einer Armada von sechs Asso 12 i gegenüber, von denen zudem noch 5 aus einem Team stammten (Jim Davis Models). In der Vorahnung einer etwaigen „Stallregie“ ermahnte der Rennleiter vor Beginn des Endlaufs alle Teilnehmer zu fairer Fahrweise, was sich auch als richtig erwies.

Es folgten packende 480 Sekunden, die an Spannung und Fairness nichts zu wünschen übrig ließen. Nach einem Runden dauernden Kampf zwischen Booth und Dobson behielt Dobson die Führung, die er auch bis zum Ende, trotz in die Knie gehenden Akku, nicht mehr abgab. Nun, Andy hätte verdient gewonnen, wenn nicht, und jetzt kommt der dicke Hund, ihm von Jim Davis Team ein Protest wegen angeblichem Frühstart angehängt worden wäre, in dessen ausgang Mike Reedy wieder nicht unverwickelt war. Dieser Frühstart, der zwar nach EFRA-Regeln haltbar, meiner Ansicht nach aber sachlich unrichtig ist, brachte Dobson einen Abzug von einer Runde ein, wodurch er im Endeffekt auf Rang 4 landete. Folgendes geschah: In den letzten 10 sec. vor dem Start rollte Dobsons Auto ca. 50 cm vor, danach setzte er wieder ca. 60 cm zurück. Schlußendlich kam er als fünfter vom Start weg, was auch auf der Videoaufzeichnung eindeutig nachzuvollziehen war. Dennoch erhielt er die eine

Runde Abzug. Ein anderer Fahrer, der nach unserer Auffassung einen „wirklichen“ Frühstart machte, erhielt dann nur 10 sec. Strafzeit. Unglücklicher Europameister wurde nun Mike Booth. Seinem Verhalten nach zu urteilen, er sprach zunächst mit niemanden mehr, hätte er den Titel seinem Landsmann Dobson mehr gegönnt – erlaube ich mit zu mutmaßen.

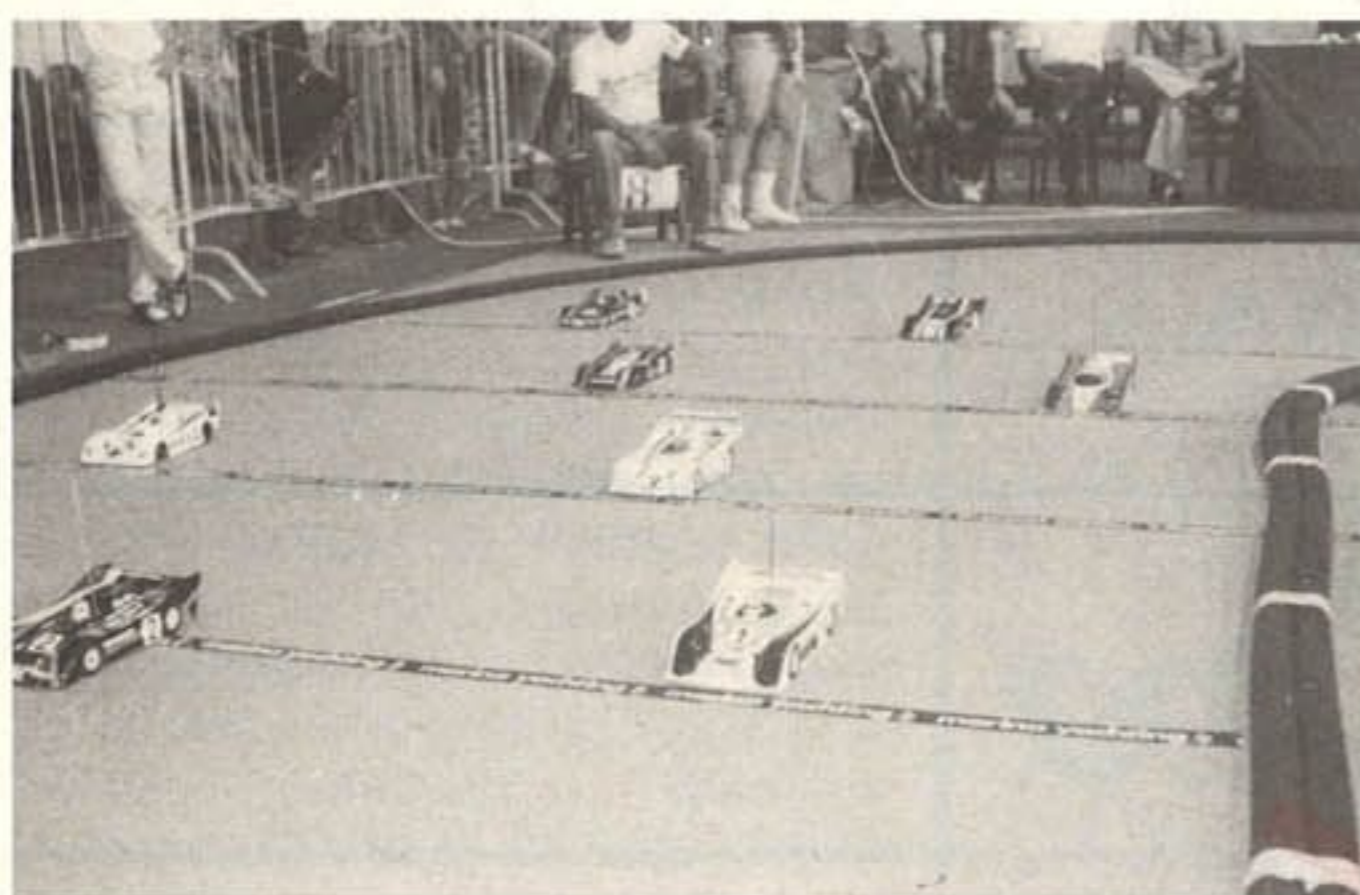
Fazit: Gewonnen hat ein Schumacher, dies paßte jedoch nicht recht ins Bild... Europameister ist Asso 12 i.

Ein weiterer „Gag“ folgte. Nachdem sich die Wagen der Endlaufteilnehmer zur Kontrolle im „Parc

Fermee“ befanden, fiel auf, daß auf Gjersoes Karosse in großen Buchstaben die Italiener böse beleidigt wurden, was sich kaum noch als Unsportlichkeit bezeichnen läßt. Gjersoe selbst hatte dies nicht vollbracht, vielmehr sein eigener Team-Capo, der solche Stücke schon öfters brachte. Das bittere Ende für Gjersoe, der den Endlauf als dritter beendete, war die völlige Disqualifikation fürs gesamte Ren-

nen. Glück für Van de Vecht, dem „Fliegenden Holländer“, der sich nun Vize-Europameister nennen darf.

Ein ansonsten gelungenes Rennen endete wie schon so oft mit einer gewissen Verstimmung. Aber was soll die Rennleitung machen, wenn ein Teil der Fahrer sich aufführt wie im Wanderzirkus! Hoffen wir auf ein besseres Rennen im nächsten Jahr in Ulm. Uwe Dörner



**Endstand
EM Elektro**

1. Mike Booth	GB	29/ 5,1	Asso/Reedy	
2. v. d. Vecht	NL	29/16,0	Asso/Reedy	
3. N. Hale	GB	29/19,1	Asso/Reedy	
4. A. Dobson	GB	28/ 0,2	Schumacher/MG	
5. J. Davis	GB	28/ 0,6	Asso/Reedy	
6. T. Wells	GB	28/10,7	Asso/Reedy	
7. W. Davis	GB	3/ -	Asso/Reedy	
8. Peclar				
9. Stone				
10. C. Keil	D			47. Stemberger A
11. Price				50. B. Gelsdorf D
12. Freisse				54. Gerschlbauer A
13. Charstens				63. Trinkl A
14. Masnata				64. Faehl A
15. Zagetti				67. U. Dörner D
16. Klier	D			73. H. Hoffmann D
21. G. Herbst	D			75. G. Adam D
26. C. Sterr	D			79.
32. K. Riebler	D			81. S. Köhler D
43. W. Herbst	D			82. Srua A
				85. Kulei A

Der Maßstab im Modellbau



TAMIYA



SUPER CHAMP

Heinz Behringer · Lehrbergerstr. 560 · 8500 Nürnberg · Tel. (0911) 311194 · Telex 623 603 hobby



Aktiv

für die Interessen der Aktiven

Graupner		team druck
	Modellbau vom Besten knick	robbe
S SIMPROP ELECTRONIC	 MANTUA MODEL ITALY	
	rc-car racing <small>fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer</small>	
	SG. RACING CAR[®] S.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. Ausschußvors. Elektro	Heiner Martin Römerstr. 93 7900 Ulm/Donau Tel.: 0731/33247	Gebietsvertreter Süd	Werner Büch Ludwigstr. 1b 8700 Würzburg Tel.: 0931/94181 - 52859

3. Lauf B Süd Salzburg/Nußdorfring



Ein Überblick über den Nußdorfring.

Nur die Hälfte aller B-Fahrer des Sportkreises Süd versammelte sich bei herrlichem Sommerwetter am 26. Juni auf Einladung des MAC Bad Reichenhall zum 3. Meisterschaftslauf. Sie fanden eine gepflegte Anlage in landschaftlich reizvoller Umgebung vor. Die Streckenoberfläche war sehr griffig, so daß keine großen Reifenprobleme auftraten. Allerdings machte die lange Gerade (leicht bergauf) einigen Motoren doch zu schaffen. Die mangelnde Potenz ihrer Motoren versuchten etliche Fahrer dadurch zu beheben, indem sie diese sehr „spitz“ einstellten und kurz übersetzten. Dies wiederum mochten nicht alle Motoren erdulden und so manches Pleuel trennte sich mit dem fast allen Fahrern so bekannten (und gehaßten) Geräusch, dem dann Stille folgt.

In der Formelklasse gab Theo Frommelt (Memmingen) den Ton an. Obwohl er seinen besten Motor bereits im Training „zerlegt“ hatte, setzte er in den dreiminütigen Vorläufen mit zweimal 11 Runden die Bestzeit mit seinem Pendelachs-Mantua. Hermann Dankel (Mosbach), Ernst Utz (Regensburg) und Paul Bachert (Rosenheim) kamen mit 10 Runden ebenfalls direkt in den Endlauf.

Die zehnminütigen Zwischenläufe wurden mit einem LeMans-Start begonnen, der entgegen den Fahrerbefürchtungen recht gut klappte. Manfred Hallmann (München) und Peter Bogner sen. (Regensburg) aus dem ersten Zwischenlauf sowie Hans v. Rottkay (Augsburg) und Peter Bödefeld (Reichenhall) aus dem zweiten

konnten ihre Chancen auf die Finalteilnahme nutzen.

Im Endlauf setzte sich zunächst sofort Frommelt an die Spitze, gefolgt von Bachert, der aber durch einen ständig hochgeklappten Frontspoiler etwas behindert war. An dritter Position hielt sich Rottkay, obwohl ihm beim ersten Tankstopp der Motor ausging. Bachert schied wenig später durch einen defekten Schalldämpfer aus und Bogner nahm zur Halbzeit die 2. Stelle ein. Durch eine saubere Fahrweise gelang es jedoch Rottkay, motorische Unterlegenheit auszugleichen und sich den zweiten Platz hinter dem überlegenen Frommelt zurück zu erkämpfen. Bei der Siegerehrung gab es zunächst einige Verwirrung, aber letztlich waren dann die richtigen Pokale am richtigen Mann.

Ergebnis Formelklasse

	Rd.	Sec.
1. Theo Frommelt	71	13,4
2. Hans v. Rottkay	67	12,9
3. Peter Bogner sen.	66	5,7
4. Ernst Utz	63	6,2
5. Manfred Hallmann	62	0,3
6. Hermann Dankel	55	9,6
7. Paul Bachert	51	—
8. Peter Bödefeld	20	—

Lokalmatador Günther Schmid legte im 1. Vorlauf der Sportwagenklasse sogleich 16 Runden (nun vier Minuten-Vorläufe) vor, was einige Konkurrenten mit nur 15 Runden zunächst an der Zeitnahme zweifeln ließ. Doch als Mansdorf, Rembold und Dankel dann ebenfalls 16 Runden erreichten, legte sich die kurzzeitige Erregung wieder. Der 1. Zwischenlauf wurde nach Angabe der Zeitnahme von Frommelt vor Burkhardt gewonnen. Darüber war



sogar Frommelt erstaunt, denn er hatte den drittplatzierten Sajdl vor sich gesehen. Doch die heftigen Proteste Sajdl verhalten wirkungslos. Ullitzka und Bogner komplettierten aus dem zweiten Zwischenlauf heraus die Endlaufteilnehmer.

Schmidt konnte seine Führung nach dem Start nicht lange halten, Rembold und Dankel gingen an ihm vorbei. Auch Burkhardt schob sich noch vorbei und hielt bis zur 15. Minute Rang drei. Doch seine

Überlegung, kurz zu übersetzen, um mit den leistungsstärkeren Motoren mithalten zu können, ging nicht auf. Der Koblenbolzen riß und zertrümmerte den Kolben und einiges mehr. Ullitzka war inzwischen nach schwächerer Anfangsphase immer schneller geworden und arbeitete sich Platz für Platz nach vorne. Rang zwei hinter dem sauber fahrenden Rembold, der damit den zweiten Saisonsieg feierte, war der Lohn.

Ergebnis Sportwagenklasse

	Rd.	Sec.
1. Thomas Rembold	73	6,8
2. Bernd Ullitzka	70	14,5
3. Hermann Dankel	69	6,1
4. Peter Bogner sen.	67	13,8
5. Bernd Mansdorf	66	16,6
6. Günther Schmid	65	9,7
7. Theo Frommelt	53	20,5
8. Georg Burkhardt	49	—

Walter Wörle

2. Lauf C4 Süd

14./15.5. Ravensburg

Mit dem Zitat „trotz alledem“ kann man diesen Bericht beginnen, da der ursprüngliche Renntermin in Ravensburg abgesagt werden mußte, weil vom Geländevertaler der vergangenen 2 Jahre in letzter Sekunde die Genehmigung nicht erteilt wurde. Das Rennen mußte vorerst verschoben werden. Dies ist nun eine Sache, die jedem Veranstalter passieren kann. Im Interesse aller „rennfahrenden Fahrer“ sollten die einzelnen Clubs doch vielleicht noch einmal ihre Bereitschaft zur Übernahme eines Rennens überprüfen. Auch wenn ein Bewerber für ein Rennen einmal nicht den Zuspruch erhält, brauchen wir dringend genügend Veranstalter, um eine reguläre Wertung und Aufstiegsregelung erreichen zu können. Wir sollten den besten C-Fahrern als Clubs und Veranstalter die Möglichkeit bieten, den sportlichen Erfolg und Aufstieg zu erreichen. Sicher werden viele sogenannte „ewige Verlierer“ bleiben und den Sprung vielleicht nie schaffen, aber dies sollte nicht darüber hinwegtäuschen, daß gerade diese Hobbyrennfahrer bei einem Rennen „das Salz in der Suppe“ für die Zu-

schauer darstellen. Wer möchte schon gern ein Rennen mit den besten 8 Fahrern erleben, welches letztendlich in paar Minuten vorüber wäre.

Sicher ist eine Rennveranstaltung mit viel Aufwand und Arbeit verbunden, und Millionär ist auch noch kein Club geworden. Aber gerade diese Rennveranstaltungen machen es erst möglich, unseren Hobbysport den Leuten nahezubringen und somit Nachwuchs aus der Bevölkerung zu gewinnen. Bei dieser Gelegenheit möchten wir noch einmal allen freiwilligen Helfern bei den Rennveranstaltungen für ihr Verständnis und ihre Bereitwilligkeit, sich ein paar „Irren“ zur Verfügung zu stellen, danken. Alle diesen sichtbaren und unsichtbaren Helfer machen eine solche Veranstaltung erst möglich.

Nun aber zum Rennverlauf. Beim 2. Wertungslauf der Gruppe C 4 waren zum Rennen 66 Fahrer gemeldet. Diese Fahrer wurden in 9 Startgruppen eingeteilt. Das Gelände ließ eine schnelle und technisch ansprechende Streckenführung zu. So waren von Anfang an spannende Kämpfe in den Vorläufen zu beobachten. Eine positive Entwicklung ist die immer dichter werdende Leistungsgrenze der C-Klasse und zwischen dem

Erst- und dem Nächstplatzierten liegen schon lange „keine Welten mehr“, sondern hier muß echt um Sekunden und Zehntelsekunden gekämpft werden. Vor allem die jugendlichen Fahrer werden immer besser und „heizen“ vorn gewaltig mit. Als besondere Talente seien hier Frank Rüdiger und Betsch Rainer erwähnt, welche letztlich auch in der Zwischenwertung im Vorderfeld zu finden sind.

Neben den Pokalen für die ersten 8 Fahrer konnten wir, der MCRT Ravensburg, dank der großzügigen Spenden der Modellbaufirmen Graupner, Robbe, Multiplex, Simprop und Bartholomäus Brunhold sowie der Firma Otto Maier – Ravensburger Spiele wiederum Sachpreise für die Plätze 9 – 16 vergeben. Wir danken im Namen der Fahrer nochmals recht herzlich für die Bereitstellung der Sachpreise und hoffen auch in Zukunft auf tatkräftige Unterstützung. Der Firma ifm electronic Tettang danken wir für die kostenlose Bereitstellung ihres Firmengeländes. Den Teilnehmern danken wir für ihr sportliches und faires Verhalten und wünschen allen Veranstaltern und Fahrern für die Zukunft alles Gute.

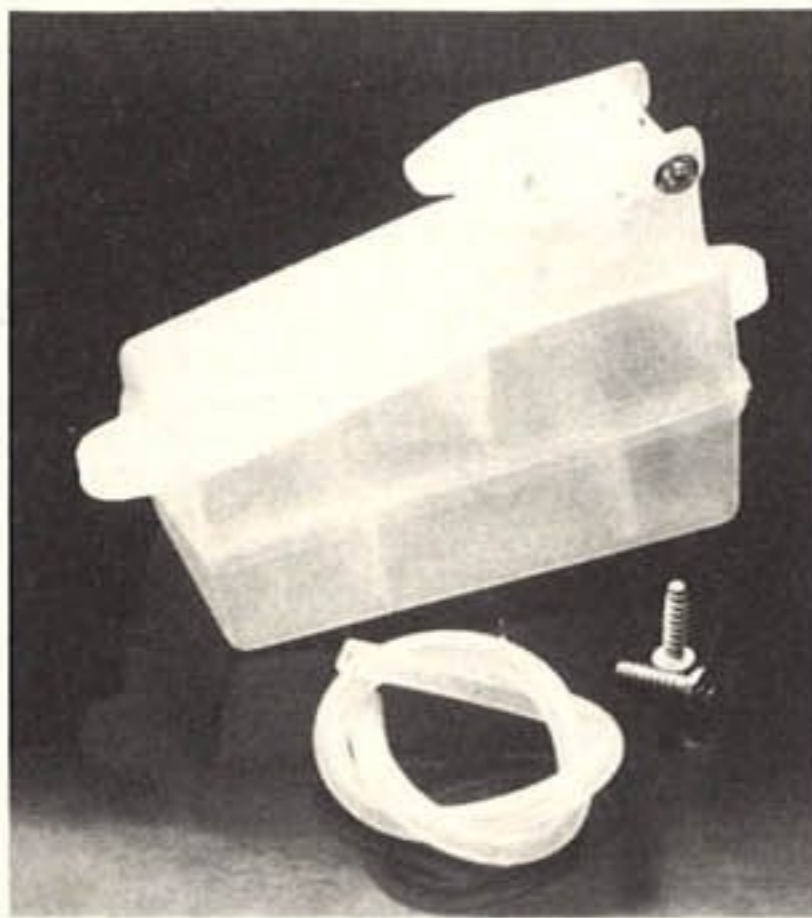
Mit sportlichen Grüßen
MCRT Ravensburg
Peter Fischer

Ergebnis Klasse Formel

Platz	Name	bester Vorlauf		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Frank Rüdiger	15	2,2	97	1,2
2	Frank Thomas	16	5,8	93	0,6
3	Kirchner Werner	15	7,8	84	0,6
4	Steffen Horst	16	9,0	80	9,0
5	Herzog Dieter	15	2,4	78	5,6
6	Mahnke Jörg	15	4,4	74	0,0
7	Gruber Karl-Heinz	15	1,6	72	0,0
8	Wochner Ewald	16	10,4	61	10,2

Ergebnis Klasse Sport

Platz	Name	bester Vorlauf		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Steffen Horst	18	2,2	102	9,8
2	Ruske Rainer	16	4,8	99	3,0
3	Kurtz Rüdiger	16	2,0	90	5,5
4	Herzog Dieter	16	4,0	65	7,8
5	Kirchner Werner	17	5,2	65	8,8
6	Frank Rüdiger	17	4,9	3	0,0
7	Frank Thomas	17	2,4	2	0,0
8	Zanutta Mario	17	2,4	—	—



47002 Tank NEU, mit Klappdeckel DM 33,50



42132 Federn für Dreichsl. NEU
Ø 1,75 DM 7,30
46252 Kuppl. Glocke für 2 Gang
15/17 DM 29,90

NEUE ARTIKEL

		VK DM
32-034	Alu-Achsschenkelschrauben, 2 Stck.	10,50
34-112	Bajoma-Vorderreifen-310	28,20
34-131	Bajoma-Hinterreifen-102	28,20
34-132	Bajoma-Hinterreifen-110	28,20
35-070	C-Sicherungs-Clips, groß, 4 Stck.	2,30
35-071	C-Sicherungs-Clips, klein, 4 Stck.	2,30
35-072	C-Sicherungs-Clips, mittel, 4 Stck.	2,30
38-149	Kühlköpfe für PICCO	40,00
38-212	Serpent-Rennkappe	15,00
38-213	Serpent-Schriftzug, klein, 4 Stck., z. Aufbüg.	12,50
38-214	Serpent-Schriftzug, groß, z. Aufbügeln, 1 Stck.	12,00
40-001	Austarierwaage	78,50
40-006	Leichtbau-Umrüst-Kit	89,00
40-007	Kohlefaserstifte	29,00
40-010	Kohlefaser-Chassis	122,00
40-011	Kohlefaser-Radioplatte	122,00
41-141	C-Clipse-Kit, alle Größen	5,50
41-145	O-Ringe-Kit f. Stoßdämpfer	3,90
42-075	Messingschrauben f. Stoßdämpfer	5,70
43-083	Obere Querlenker, 28,5 mm	13,30
43-123	Stifte f. Stoßdämpfer hinten	5,70
46-248	Segeringe-Kit f. 2 Gang	2,50
46-249	Kupplungsglocke f. Getriebe, 14/17 oder 15/18	29,90
46-255	Stellringe f. Zwischenwelle, 2 Stck.	7,90

Nun noch ganz kurz etwas zum Renngeschehen:

Was ist denn in Klassen B + C los?

Sogar die RC-car Newcomer der Klasse C-Mitte gewinnen mit den Quattros!

So geschehen am 31.7.83 beim Tourenwagenlauf in Kirchhain

1. Platz: Jörg Siegfried-Alzey auf Serpent-Quattro

... und die B-Fahrer?

1. Platz K. J. Koch

2. Platz H. Herrmann

4. Platz Günther Mack

5. Platz Robert Speck (Stellring verloren) !?

Soeben ausgeliefert: Serpents neuer Tank, mit Klappdeckel, auswechselbarer Dichtung, durchsichtigem Druckanschluß, Meßskala für Sprit-Verbrauch; paßt in alle Serpent-Modelle, von oben montierbar.

Neue Glocke f. 2 Gang 15/17

Nr. 47002 Preis DM 33,50

Keine Aufregung Fans, es sind genügend da (800 Tanks, 300 Glocken)

Mit Serpent liegt jeder richtig, ob Anfänger, Hobby-Rennfahrer, Wettbewerbs-Pilot oder Fachhändler...

Rufen Sie uns an, wir sagen ihnen, welche Fachhändler in Ihrer Nähe Serpent führen!

Jeder! Tel.: 0 61 21 - 42 28 60 + 42 28 64

Euer Serpent Modell Import Deutschland
Am Lindenbaum 20 · 6200 Wiesbaden 37

783524 multi d 21.7.1983

- an alle rc-car-fahrer -

neueste information von der w m in carnoux (fr). - stop-

david lecat (fr) gewann die weltmeisterschaft 1:8 in carnoux. -stop-

er gwewann mit einer

combi car plus - fernsteuerung.

wir bieten aus diesem anlass ein sonder set an,

das die von david lecat gewaehlte ausstattung enthaelt.

es besteht aus:

sender combi car plus mit akku und 40 mhz modul

4-k-empfaenger 40 mhz

quarzpaar

2 profi-servos

450 mah empfaenger-akku (flach)

stromversorgungskabel.

unverbindliche preisempfehlung

695,-- dm

fragen sie ihren fachhaendler nach dem set 'world champion 1983'

mfg

multiplex modelltechnik gmbh - postfach 1240 - 7532 niefern

783524 multi d
nnnn

2. Lauf B Nord 28./29.5.83 Bielefeld

Der Rennsonntag sah ganz anders aus als der Samstag es vermuten ließ. Es regnete Bindfäden – am Sonntag – und Regenreifen und Haftmittel waren fast so begehrt wie Friesennerze. Fast sämtliche Fahrer holten die haftmittelgetränkten Pneus aus der Kiste und stellten sich dem Rennleiter in den Vorläufen.

Eine Gruppe Fahrer aus Berlin sahen sich das Schauspiel an und zwar ziemlich lange: 3 x 9 Vorläufe plus 2 x 2 Zwischenläufe zusammen fast 2 Stunden. Dann reichten sie zum Endlauf Protest gegen das Haftmittel ein. Die Reifen der Teilnehmer – L. Schmitz 11/14.03, H. W. Blinde 10/0.0, H. Bittner 10/6.1, W. Steins 10/7.92 aus den Vorläufen und F. Weyer 34/20.57, r. Maatz 33/14.5, J. Picardo 32/11.53 und J. Kregs 31/– aus den Zwischenläufen – wurden vom Leiter des Sportkreises Nord Helmut Krüger, dem Rennleiter Ludger Styra und dem Sprecher der Berliner-Protestler überprüft. Man betastete sie mit den Fingern, roch an ihnen und diskutierte. Sieben Fahrer bestanden die „Reifen-Prüfung“. Beim Achten war man geteilter Meinung, doch die Berliner waren großzügig und ließen ihn mit den beanstandeten Reifen starten.

Der „böse“ Bube hieß H. W. Blinde, er beteuerte aber, seine Reifen seien sauber. Zum Beweis zeigte er die Regenreifen aus den Vorläufen vor. Auch sie wurden geprüft. Man war wohl immer noch skeptisch. H. W. Blinde schlug vor, die Berliner könnten seine Reifen vom Endlauf nach diesem haben. So geschah es dann, der Endlauf wurde gestartet, H. W. Blinde

Endstand Formel

Fahrer	Club	Rd./Zeit	Fahrzeug	Motor	Sender
1. H. W. Blinde	BMC Bielef.	67/ 6.18	Ser. Quattro	O. S.	EX 1
2. F. Weyer	MAC Bremen	65/14.07	PB Alpha	O. S.	Mult.
3. W. Steins	RT Osnabrück	63/16.21	PB Alpha	Picco	PSW
4. J. Picardo	MAC Hamb.	62/12.58	PB Alpha	Picco	EX 1
5. R. Maatz	MTM Melle	57/ 0.0	PB Alpha	Picco	PSW
6. J. Krebs	MAC Bremen	55/ –	PB Alpha	O. S.	EX 1
7. H. Bittner	Rheine	38/ 8.6	Ser. Quattro	O. S.	Sim K
8. L. Schmitz	BMC Bielef.	33/ –	PB Alpha	O. S.	EX 1

Endstand Sport

Fahrer	Club	Rd./Zeit	Fahrzeug	Motor	Sender
1. L. Schmitz	BMC Bielef.	60/ 3.94	PB Alpha	O. S.	EX 1
2. F. Weyer	MAC Bremen	52/ 5.86	PB Alpha	O. S.	Mult.
3. B. Schlichting	MAC Hamb.	51/12.18	Ser. Quattro	Picco	Robbe
4. J. Picardo	MAC Hamb.	51/20.51	PB Alpha	Picco	EX 1
5. R. Maatz	MTM Melle	49/15.8	PB Alpha	Picco	PSW
6. H. Höhn	MAC Hamb.	41/ 2.16	Ser. Quattro	?	PSW
7. R. Lux	MTM Melle	30/ –	?	?	?
8. W. Steins	RT Osnabrück	26/ –	PB Alpha	Picco	PSW

gewann diesen und gab dann seine Reifen ab.

Was nun? Werden die Berliner nun einen Chemiker beauftragen? Ohne nun von Manipulation reden zu wollen, wer garantiert nun dem Blinde, daß da seine Reifen in Berlin geprüft werden? Oder das seine Reifen noch nachträglich mit Haftmittel präpariert werden? Einen Gegenbeweis kann er nicht mehr antreten, denn er hat beide Reifen abgegeben. Nach dem DMC Reglement ist Haftmittel verboten. Doch wenn das Wetter es will, halten sich kaum welche daran.

Was nutzt so ein Verbot, wenn ein Offizieller sagt: „Ein Fahrer sagte mir, das benutzen 80% aller.“ Wenn wir in Zukunft ohne Rechtsanwälte und Chemiker an der Piste auskommen wollen, muß der DMC was unternehmen. Das gescheiteste wäre das Reifenhaftmittelverbot aufzuheben.

Nach der Mittagspause wurde die Klasse Sport gefahren. Das Wetter schwankte immer noch zwischen gut und böse. Die Fahrer hatten

ihre Wagen nun alle auf echte Regenreifen(?) umgerüstet, solch ein Protest geht in die Knochen. Trotzdem wurde nicht schlechter gefahren. Direkte Qualifikation hatten: L. Schmitz 12/7:56, R. Lux 11/1.1, F. Weyer 11/8.69 und B. Schlichting 11/9.62. Aus den zwei Zwischenläufen kamen: W. Steins 35/14.99, R. Maatz 34/12.04, H. Höhn 32/8.82 und J. Picardo 30/2.16.

Am Himmel zogen dunkle Wolken auf als die 8 Wagen zum Vorstart rollten. Nach wenigen Minuten ging über der Piste die Welt unter, es goß aus Eimern. Es wurde ein wares Motorboot-Rennen. Die Wassermassen spülten fast die Wagen von der Piste. Die Streckenhelfer versuchten – während des Rennens – mit Besen das Wasser zu entfernen. Trotzdem war der Endlauf eine Wucht. Die Fahrer hatten alle Hände voll zu tun, hier den Wagen auf der Bahn zu halten, dort die Konkurrenz auszubremsen. Für die Zuschauer wurde es nie langweilig.

S. Doering



Endlaufteilnehmer Kl. Formel



Endlaufteilnehmer Kl. Sport

ZEMOTEC

Flurstraße 28 · 4650 Gelsenkirchen 2

Angebot bis 30.9.83

Powerpack: AYK 401i Cyclone mit elektr. Fahrregler, AYK 480 o. 420, Karosserie und Select. Akku. **599,- DM**

(natürlich auch in Einzelteilen lieferbar)

Karosserien 1/8: C 100, BT 48, Escort XR3, **36,90 DM**

Kyosho, Skorpion, Condor, Jumbo lieferbar

Unterlagen über Gesamtprogramm gegen 1,50 in Briefmarken

RC RENNSPORT
Alte Hünxer Str. 77
4223 Voerde 2
02 81/4 39 01

GROSSMANN

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:

02 81/4 39 01



PB-ALPHA Tuningteile

Kohlefaser-Chassisplatte **DM 70,-**; Kugellager Vorderachse **DM 9,70**; Kugellager Klemmkupplung **DM 9,70**; Spezial-Stoßdämpfer vorn, Paar **DM 180,-**; NATIONAL High Ampère NC-Akkus mit 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

rc-car racing

fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer



Formula

rc-car racing tyre

Formula

rc-car racing tyre

Aufklebebogen
DIN A 4 (210 x 297)

Stück **DM 3,-**
2 Stück **DM 5,-**
(einschl. MwSt. u. Versandkosten)

Bezahlung mit Scheck,
Briefmarken oder per NN.

Bestellung an:
rc-car racing
Taubenstr. 65
4130 Moers 1

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



OVERMANN

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

Besuchen Sie unseren Messestand auf der
Niederrheinischen-Wirtschafts-Woche
„INFO 83“
8. - 17. 10. 1983
Duisburg, Rhein-Ruhr-Halle

prospeed racing

RC-Cars und Zubehör · B. Langer
Samerstraße 13 · 8200 Rosenheim · ☎ 08031/34576

Eine gute Nachricht

für alle Modell-Rennfahrer, Off-Roader, Mini-Elektriker und Trucker von 8 bis 88!

Wir haben ein Modellauto-Geschäft eröffnet

in Rosenheim, Samerstraße 12 gibt es seit dem 22.7.83 ein Modellbau-Fachgeschäft speziell für alle Modellauto-Freunde.

Schau'n Sie doch mal 'rein

wenn Sie in der Gegend sind



Robbe Pokal 1983

3. Internationales Freundschaftsrennen

25./26. 6. 1983 Walsum

Zunächst als Einleitung etwas zu dem Ursprung des von der Fa. Robbe ausgeschrieben Freundschaftsrennens. Dieses sollte wohl der Treff aller Robbe - bzw. SG Werksfahrer sein und zugleich als Werbung für die Produkte jener Firma Robbe/SG dienen. Man kann es ja als eine gute Initiative auffassen, wenn die Modellbauerhersteller mittlerweile die Minicarvereine unterstützen wollen, wie es zum Beispiel bei der Fa. Robbe und dem MAC - Walsum der Fall ist. Doch war es eigentlich traurig, daß Frank Ponzelar als einziger des gesamten Robbe/SG-Werksteam mit seinem SG Columbia den Anschluß zu den anderen Fahrern suchen wollte. Ich glaube somit blieb der erhoffte Werbeerfolg durch die Fahrer aus. Auch sah man bei den Privatfahrern kaum noch SG's.

Desweiteren war das komplette deutsche Serpent-Werksteam unter der Führung von Jürgen Günther angereist. Sie hatten wohl die Absicht den „Robbe Pokal“ mit einem Serpent-Quattro zu gewinnen!

Ich glaube in der letzten Zeit hat ein richtiges Serpent-Fieber um sich gegriffen, so sah man auch an diesem Wochenende, wie eigentlich bei jedem Rennen in der vergangenen Zeit, wieder überwiegend S.-Quattros.

Jedoch erschienen die Väter des holländischen Serpent-Racings, Ron Ton und Peter Berveots, nicht, obwohl ihre Nennung vorlag. Es besteht ja das Gerücht, vielleicht ist es auch wahr, daß sie zur gleichen Zeit mit einem neu konstruierten Gelände-Buggy zu einem ersten Härtetest zur diesjährigen Buggy-EM fuhren.

Von seiten der anwesenden PB's erweckten eigentlich nur Jochen Essl und Norbert Brucks reges Interesse.

Was gab es sonst noch erwähnenswertes zu sehen? Mantua „Manta 4“ - Seitdem Mantua den neuen allradgefederten „Manta 4“ auf den Markt brachte, sind sie auch wieder recht gut ins Gespräch gekommen. Als einziger ausländischer Mantuavertreter

startete J.M. Donker. Andere Fahrer, wie Lodi oder Veronesi, hatten wenige Tage zuvor abgesagt. Ansonsten fand der „Manta 4“ auch bei den deutschen Fahrern eine große Verwendung.

Delta „Eagle“ - einziger Fahrer war Fred Laufer. Bart Smith „Condor“ - Der „Condor“ ist ein fast originaler Nachbau des Delta „Eagle“! Allerdings sind seine Kunststoffteile alle gelb eingefärbt und er besitzt im Gegensatz zum Delta ein sehr leichtes Kunststoffdifferenzialgetriebe. Dieses stellt einen großen Nachteil dar, da der verwendete Kunststoff wahrscheinlich zu weich ist und bei zu langer Fahrt schmilzt bzw. bricht. So hatten die drei holländischen Fahrer, die schon am Freitag zum Training kamen, innerhalb zwei Stunden je zwei Diff's zerlegt und fuhren auch gleich wieder nach Hause, um sich den schon voraussehbaren Streß in den folgenden zwei Tagen zu ersparen -.

Ach ja,... da war noch die „Sonne“. Sie war zwar nicht ferngesteuert, sie kam aber freiwillig. Wenn ich dabei an die letzten Rennen in diesem und im vorigen Jahr denke; sollte der Regen wirklich die Absicht haben, die RC-Car Fahrer einmal in Ruhe zu lassen??

Nachdem alle Fahrer am Freitag die Möglichkeit hatten zu trainieren, konnte die Klasse Formel pünktlich am Samstagmorgen um 9.00 Uhr gestartet werden.

Klasse Formel - das heißt, zumindest bei uns in Walsum, daß die Fahrbahnrichtung geändert wird. Man fährt also mit dem Uhrzeigersinn, was einigen in dieser Form ungeübten Fahrern sichtliche Probleme bereitete.

Es hatten sich 119 Fahrer für den ersten Tag angemeldet, das entsprach also 15 Vorlaufgruppen. Trotzdem entschied die Rennleitung 5 min. Vorläufe zu fahren, in denen Jochen Essl sich schon in dem zweiten Vorlauf mit 23 Runden 7,9 Sekunden die Tagesbestzeit sicherte. Die von ihm gefahrene Rundenzahl erreichte auch nur noch Jürgen Bähr, jedoch mit einer etwas schlechteren Zeit. Somit standen die ersten beiden Endlauf-

teilnehmer eindeutig fest.

Um die Plätze 3 und 4 mußte nun noch einmal gekämpft werden. Schließlich gelang Norbert Brucks mit 0,9 sek. Unterschied zu Michael Mielke die Direktqualifikation.

Zwischenläufe:

1. Zw.lauf - 1. Peter Knebel; 2. Patrick Buchler (L); 3. Lutz Thomä
2. Zw.lauf - 1. Alfred Moll; 2. Werner Vogel; 3. mit 0,8 sek. Rückstand Klaus Peter Tebbe
Fahrzeit: 20 min.

In dem Endlauf zum „Robbe Pokal“ der Klasse Formel starteten wie folgt:

2 PB Alpha - Essl, Brucks
2 Mantua M 4 - Moll, Buchler
4 S.-Quattro - Mielke, Bähr, Knebel, Vogel

Schon nach den ersten fünf Minuten bildete sich ein Dreiergespann, in dem Jochen Essl direkt die Führung übernahm. Die Positionen 2. und 3., Werner Vogel und Norbert Brucks, wechselten ständig. Etwa eine Runde zurück folgte das restliche Feld. Nach einem schlechten Start von Jürgen Bähr, bei dem er weit zurückgefallen war, versuchte er mit all seinem Können wieder den Anschluß an die Spitze zu finden. Nach zehn Minuten „Minicar total“ hatte er es dann fast geschafft. Er lag nun hinter dem immernoch führenden Jochen Essl und Werner Vogel an dritter Stelle. Doch seine Mühe machte sich nicht bezahlt. Er fiel aus und mußte aufgeben. Zwischenzeitlich hatte Michael Mielke auch einmal die Nase auf den zweiten Platz gesteckt. Es entstand sogar ein harter Kampf um den ersten Platz, bis er ebenfalls ausfiel, in der 22. Minute. Nun waren alle Wege für Jochen Essl zum Sieg frei, denn der zweitplatzierte Norbert Brucks war zwar 5 min. vor Schluß eine halbe Runde hinter ihm, mußte aber noch einmal tanken und dieses erledigte sein Helfer im Gegensatz zu dem rasenden Team von Jochen Essl, sehr langsam.

Somit gewann die Klasse Formel des 3. Robbe Pokals Jochen Essl vom MAC Walsum mit seinem PB-Alpha vor Norbert Brucks aus Berlin ebenfalls auf PB-Alpha.

Die weiteren Plazierungen:

3. Werner Vogel - AMRT Essen
4. Michael Mielke - Schwerte
5. Peter Knebel - Berlin
6. Alfred Moll - MAC Walsum
7. Patrick Buchler - Luxemburg
8. Jürgen Bähr - Hockenheim

Schlußbemerkung zum Tage: Bester Robbe/SG Fahrer wurde Frank Ponzelar (Columbia MK 2) auf Platz 12; zweitbesten Fahrer mit einem Robbe/SG Fahrzeug wurde Rüdiger Hepp als 22. Spricht das für sich?!

So manch einer machte sich dann neue Hoffnungen in der Klasse Sport. Es war bemerkenswert zu sehen, mit welchem Ehrgeiz sich die Fahrer schon um 7.30 Uhr an der Strecke für die Vorläufe vorbereiteten. Auf die Frage, wo und wie sie denn die vergangene Nacht verbracht hätten, bekam man nicht selten die Antwort: „Im Keller, beim Schrauben“.

Um 8.45 Uhr waren schließlich alle Fahrer zu Senderabgabe anwesend. 30 Minuten später begann der erste Vorlauf. Schon von dem ersten Moment an erkannte man die Absicht des Serpent-Teams, mit der sie ins Rennen gegangen sind: siegen um jeden Preis. Daraufhin legten Jürgen Bähr und Michael Mielke auch direkt 24 Runden (11,2/12,8 sek.) in fünf Minuten zurück. Drittschnellster wurde Klaus Höschen mit nur 23 Runden und 3,6 Sekunden. Als vierter qualifizierte sich jedoch Frank Ponzelar von der Konkurrenz SG, ebenfalls mit 23 R. aber 10,3 sek.. Die Zwischenläufe zusammengefaßt:

1. Zw.-Lauf: 1. J.M. Danker; 2. Werner Vogel; 3. Peter Knebel
2. Zw.- Lauf: 1. Rüdiger Hepp; 2. Fred Laufer; 3. Norbert Brucks
Fahrzeit 20 min.; aus dem ersten Zw.-Lauf erreichten nur noch zwei von acht Fahrern das Ziel. Die restlichen sechs fielen aus oder gaben vorzeitig auf.

Somit waren im Endlauf 4 Serpent-Quattro, 2 SG Columbia, 1 Mantua M 4 und 1 Delta Eagle vertreten.

Der Endlauf verlief dann ohne große Zwischenfälle. Einzig Rüdiger Hepp mußte schon nach 15 min. Fahrzeit aufgeben. Es lag wohl daran, daß er seinem Columbia zu viel Leistung zutraute. Denn man kann von einem SG ja nicht verlangen, daß er unter einem Bandengummi herfährt, und dabei auch noch unbeschädigt bleibt.

In der Zwischenzeit bildete sich eine Führung aus Michael Mielke, Klaus Höschen und Jürgen Bähr. Was die drei machten, konnte man wirklich als „Team-fahren“ bezeichnen. Sie schirmten sich gegenüber den anderen Fahrern so ab, daß es eigentlich klar war, daß einer von ihnen gewinnen muß. Um die Plätze 4 – 7 entstand nun noch ein heißer Kampf. Schließlich bestand zwischen dem 4. und 7. nur eine Differenz von 9 Runden, wobei Fred Laufer in der 26. Minute

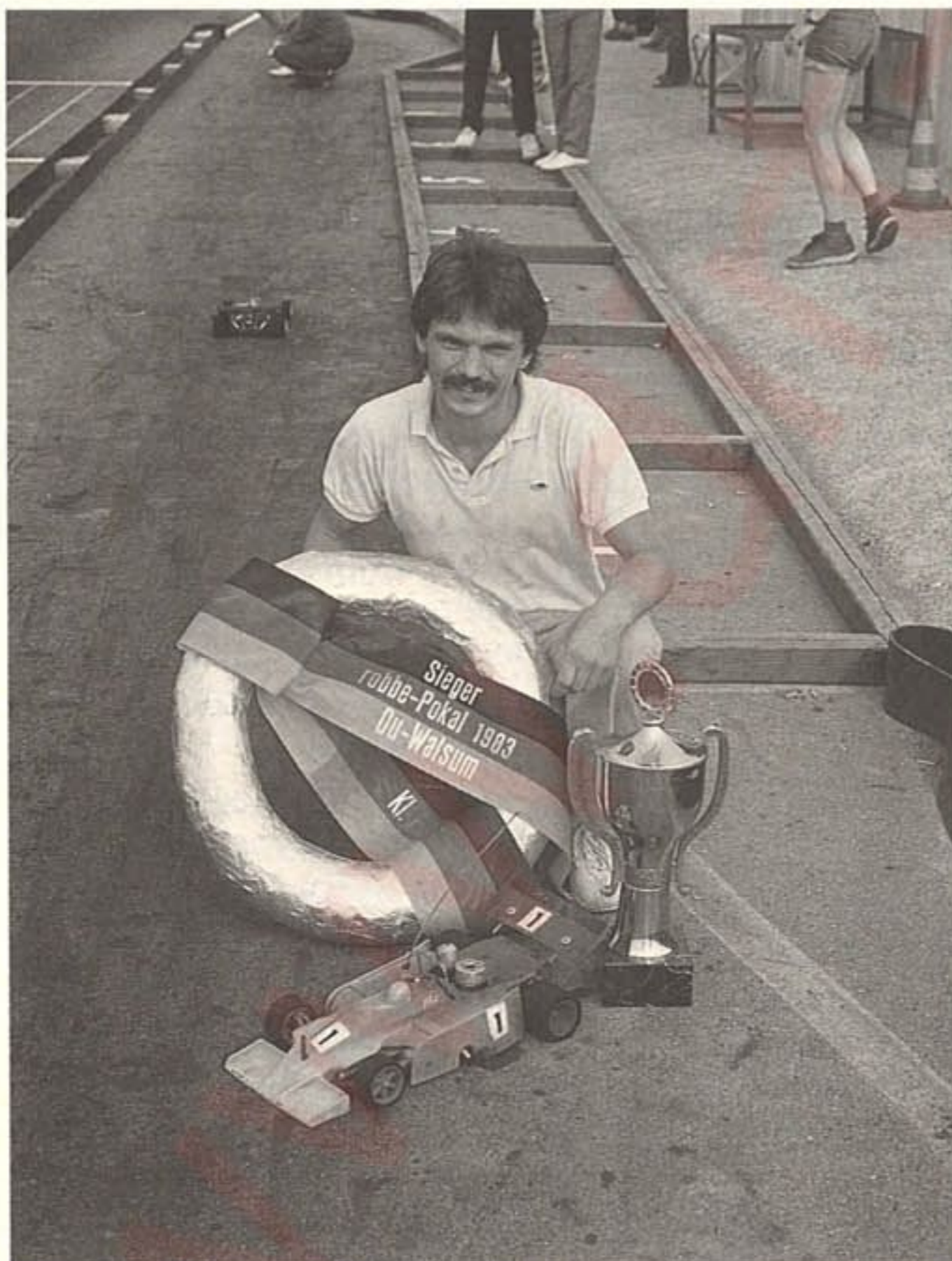
unverhofft ausfiel und dabei vom 4. auf den 7. Platz abrutschte. Die zu verbleibenden 4 Minuten haben ihn also 3 Plätze gekostet. - Schade! Nach 30 Minuten stand dann auch der Sieger der Klasse Sport fest: Jürgen Bähr aus Hockenheim mit einem Serpent Quattro.

Die Plazierungen

1. Jürgen Bähr – Hockenheim (bester Serpent-Fahrer)
2. Michael Mielke – Schwerte
3. Klaus Höschen – AMRT Essen
4. J. M. Donker – Holland (bester Mantua-Fahrer)
5. Werner Vogel – AMRT Essen
6. Frank Ponzelar – MRT Krefeld (bester SG-Fahrer)
7. Fred Laufer – AMRT Essen (bester Delta-Fahrer!!!)
8. Rüdiger Hepp – Düren

Zum Schluß noch ein Dank an die Fa. Robbe, die uns fast alle Kosten, von den großen Pokalen über die Nennungen und die Werbung, gestellt haben. Ich finde, die Idee dieser Veranstaltung wirklich nachahmungsfähig. Vielleicht hört man von anderen Firmen demnächst etwas ähnliches.

Dirk Knüfermann



Sieger Kl. Formel: Jochen Essl



Sieger Kl. Sport: Jürgen Bähr

Ergebnisliste

Klasse: Formel, Rennen: Int. Robbe Pokal am 25. 6. 1983 in Walsum

Pl.	Name	bester Vorlauf		Zwischen-lauf 1		Zwischen-lauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Essl, Jochen	23	7,9					127	7,7
2	Brucks, Norbert	22	4,9					125	0,2
3	Vogel, Werner	22	8,0			73	2,0	120	13,5
4	Mielke, Michael	22	5,8					105	—
5	Knebel, Peter	22	7,0	x				101	6,9
6	Moll, Alfred	20	4,3			77	12,6	99	10,2
7	Buchler, Patrick	21	0,2	x				51	2,8
8	Bähr, Jürgen	23	8,2					42	—
9	Tebbe, Klaus-Peter	22	10,9			73	2,8		
10	Thomä, Lutz	22	10,2	x					
11	Weber, Roland	20	1,0			70	12,5		
12	Ponzelar, Frank	21	6,6	x					
13	Laufer, Fred	21	3,8			70	14,9		
14	Höschen, Klaus	22	13,7	x					
15	Schmidt, Friedhold	21	7,1			68	—		
16	Schulz, Bodo	21	10,9	x					
17	Jovic, Gordon	21	11,7			63	12,4		
18	Wenz, Helmut	20	4,2	x					
19	Paplewski, Peter	22	14,5			57	6,9		
20	Salven, Michael	21	21,3	x					
21	Brockner, Lothar	20	5,3						
22	Hepp, Rüdiger	20	5,9						
23	Schwafertz, Rainer	20	7,5						
24	Freund, Klaus	20	11,2						
25	Schmitz, Achim	20	11,4						
26	Donker, J. M.	20	13,1						
27	Grötecke, Norbert	19	—						
28	Zervas, Andreas	19	0,0						
29	Scharpenack, W.	19	5,3						
30	Grigoleit, Helmut	19	5,8						
31	Schmitz, Dieter	19	6,8						
32	Liening, Uwe	19	7,5						
33	Bartoli, Roberto	19	9,8						
34	Lesnakowski, Gerd	19	10,9						
35	Kulinna, Detlef	19	12,5						
36	Faigle, Heinz	19	13,9						

Ergebnisliste

Klasse: Sport, Rennen: Int. Robbe Pokal am 25. 6. 1983 in Walsum

Pl.	Name	bester Vorlauf		Zwischen-lauf 1		Zwischen-lauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Bähr, Jürgen	24	11,2					134	1,7
2	Mielke, Michael	24	12,8					131	2,1
3	Höschen, Klaus	23	3,6					127	3,7
4	Donker, J. M.	21	11,9	78	—			119	0,1
5	Vogel, Werner	23	13,0	75	2,1			119	4,1
6	Ponzelar, Frank	23	10,3					112	6,6
7	Laufer, Fred	22	1,5			79	13,8	110	—
8	Hepp, Rüdiger	20	0,6			79	8,9	66	—
9	Brucks, Norbert	22	7,4			77	6,0		
10	Knebel, Peter	22	13,2	72	—				
11	Brockner, Lothar	21	6,7			68	13,5		
12	Weber, Roland	21	2,0			67	—		
13	Thomä, Lutz	22	5,8	54	0,1				
14	Salven, Michael	23	12,0			54	7,9		
15	Franke, Thomas	22	1,5	52	—				
16	Zervas, Andreas	22	8,1	45	—				
17	Paplewski, Peter	22	8,5			36	—		
18	Tebbe, Klaus-Peter	21	5,3	34	—				
19	Schmidt, Friedhold	21	10,9			20	—		
20	Faigle, Heinz	21	10,5	7	—				
21	Wenz, Helmut	20	1,1						
22	Pieper, Günter	20	1,6						
23	Bartoli, Roberto	20	2,0						
24	Teichmann, Jack	20	2,1						
25	Schwafertz, Rainer	20	3,1						
26	Kulinna, Detlef	20	3,5						
27	Moll, Alfred	20	6,3						
28	Aubry, Christina	20	6,4						
29	Schmitz, Achim	20	8,0						
30	Essl, Jochen	20	9,4						
31	Freund, Klaus	20	10,2						
32	Kazinski, Dietmar	20	11,6						
33	Schmidt, Ralf	20	12,6						
34	Grigoleit, Helmut	20	14,9						
35	Grötecke, Norbert	19	—						
36	Skawran, Günter	19	1,1						

B-Süd Halbzeit

Halbzeit in der B-Gruppe Süd, Anlaß zu einem kurzen Rückblick und einem ersten Resümee. Nach den Rennen in Nürnberg, Augsburg und auf dem Nußdorfring (Bad Reichenhall) gibt vor allem die Teilnehmerzahl Anlaß zum Nachdenken.

Zum Saisonauftakt kamen nach Nürnberg gerade etwa 50 Fahrer und auch für Augsburg, das sonst wegen seiner zentralen Lage stets mit den höchsten Teilnehmerzahlen aufwartete, hatten nur 57 Fahrer ihre Nennung abgegeben. Zum Rennen des Bad Reichenhaller Clubs auf dem österreichischen Nußdorfring fanden dann nur 37 Starter den Weg. Insgesamt 66 B-Fahrer haben bis zur Halbzeit damit an einem Rennen teilgenommen, ein viertel also war heuer noch

nicht am Start. Zwar beginnt überall so langsam eine Diskussion über mögliche Ursachen, so ganz hellwach sind die Fahrer, Funktionäre und Vereine allerdings noch nicht geworden.

Was brachte die erste Saisonhälfte an fahrerischen Überraschungen? Dominierte im letzten Jahr Thomas Häussinger, so hat nun Thomas Rembold aus Stuttgart seine Stelle in der B-Gruppe Süd eingenommen. Der Aufsteiger überzeugt mit seinem Graupner-„Brett“-Auto und bärenstarken Motoren, auch wenn er bei jedem Rennen mitleiderregend jammert: „I han bald koine Guate mer“. In den sechs Rennen war er viermal im Endlauf und siegte dabei zweimal. Auch der bei Halbzeit zweitplatzierte Theo Frommelt aus Memmingen fährt ein Pendelachsauto, einen Mantua. Der Theo fährt stets mit Herz und letztem Einsatz, was dann gelegentlich zu sehenswerten „Ausflügen“ führt. Dennoch war er ebenfalls viermal Endlauf-

teilnehmer und siegte in Salzburg. Hans v. Rottkay an dritter Stelle überzeugt als Aufsteiger mit seinem SG Columbia durch einen sehr sauberen Fahrstil. Damit gleicht er die manchmal mangelnde Motorleistung aus. Bemerkenswert ist überhaupt, daß die Aufsteiger aus der c-Klasse einen überzeugenden Eindruck hinterlassen. Unter den 20 besten Fahrern zu Halbzeitpause sind 10 Aufsteiger!

Zwei Drittel aller Fahrer gingen in dieser Saison auf allradgefederten RC-Cars an den Start. Überwiegend werden SG Columbia und Serpent Quattro gefahren, gefolgt von PB Alpha und Asso 500. Daß man mit den Pendelachsautos und ihrem Gewichtsvorteil noch an der Spitze mitfahren kann, beweisen Rembold und Frommelt recht überzeugend.

Die Endlaufteilnehmer griffen bei den Motoren überwiegend zum OS-Max, gefolgt von Picco und OPS. Walter Wörle



Modell - Import - Hamburg

Der spezielle Motor für die Standard Klasse, entwickelt aus dem bekannten AYK GZ 480. Der Motor ist doppelt Sintergelagert, verfügt über einen AWG 22/33 Windungen Spezialanker mit angeflachter Welle zur sicheren Befestigung des Ritzels.

Die Kohleführungen sind ganz aus Kupfer gehalten, um den Stromübergang zur Kohle und zum Kollektor zu optimieren. Die Kohlen selbst haben dieselben Abmessungen wie beim GZ 480/240.

Das Timing ist stufenlos verstellbar, der Anpreßdruck der Federn kann variiert werden.

Bezeichnung: AYK GZ 480 B
VK-Preis: 39,75



Gerd Paland, Solingen

Speziälscheren für Modellbau, leichte und große Schnittleistung, schneiden bis in die Spitzen ohne zu versetzen,
11 cm Schere (2 cm Schneide) vernickelt: gebogen DM 14,80, gerade DM 13,70, Set DM 25,-
18 cm Schere (4 cm Schneide) schwarz beschichtet: gebogen DM 19,80, gerade DM 18,-, Set DM 35,-.



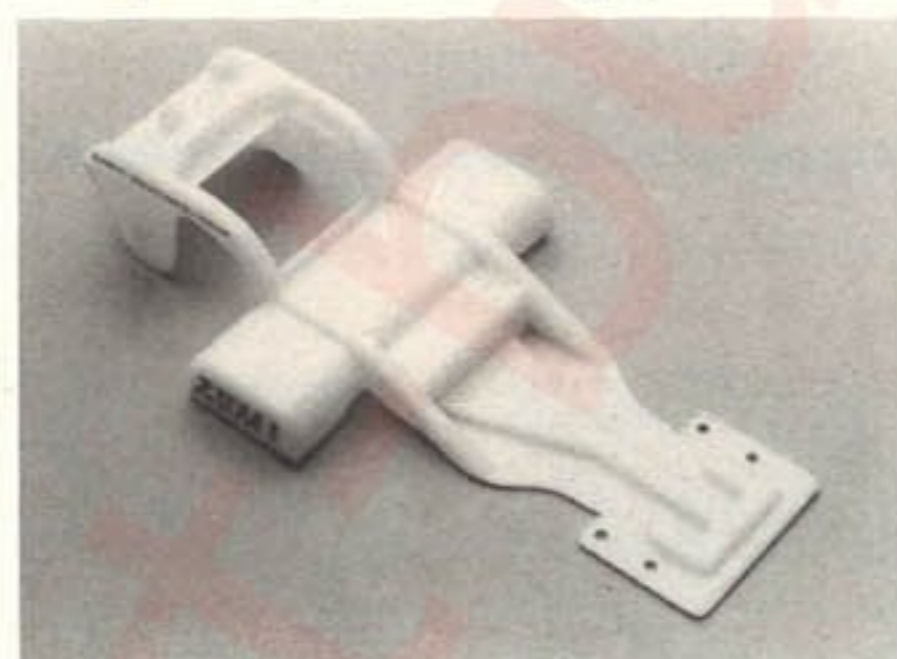
Modell - Import - Hamburg

RC 74 1/12 Spoilerhalterung von TRINITY aus Nylon VK DM 6,-
Rc 75 1/8 Spoilerhalterung von TRINITY aus Nylon VK DM 8,-

Diese superleichten Spoilerhalterungen für 1/12 E-Cars und 1/8 Verbrenner sind extrem schlagfest und zäh. Die Befestigung erfolgt über eine eingelassene Imbuschraube.

Das Besondere an diesen Spoilerhalterungen außer Ihrem geringen Gewicht liegt in der Tatsache, daß sie u. E. die einzigen auf dem Markt befindlichen Halterungen sind, welche sich über den bereits vorgebogenen Stahldraht vollkommen problemlos schieben lassen.

Die Spoilerhalterungen werden Komplett mit Anleitung geliefert.



Zemotec, Gelsenkirchen

ZEM 1 chassis für 12 Electro cars. Gewicht je nach Bearbeitung ca. 50 g. Zur Verwendung von ASSO-Vorderachse sowie Achsrohr Hinterachse (torque tube). Akku Befestigung mit Kabelbinder oder Gummis.
Preis für unbearbeitetes chassis 42,90 DM

Speedmodels, Bern (CH)

Reifenhaftmittel Takisec, 280 gr. Spraydose, geeignet für nasse und staubige Pisten, Takisec trägt nicht auf, und es gibt daher keinen sichtbaren Film, ein Antistatikum bewirkt, daß kein Staub am Reifen haften bleibt.

(Bitte die DMC-Richtlinien für Reifenhaftmittel beachten)

Private Kleinanzeigen

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.

1 Futura VCS-L mit Reso-Rohr, DM 300,-.
Tel. 0 23 25/79 36 47, nach 20.00 Uhr.

Verkaufe Robbe SG Columbia MK2, neueste Ausführung, wie Kohlefaser Chassis u. Radioplatte, Alu Scheibenbremse, neue Vorderachse, Zwischenbock für OPS Motor, sowie Chassis u. Radioplatte aus Alu, Div. Reifen, DM 800,-, Uwe Lachmann, Cheruskerstr. 111 E, 4800 Bielefeld 14, Tel. 05 21/44 03 73.

Wegen Studiums verkaufe ich 1:10 VW-Käfer, Kugelgel., Showlack, Allradfed., 10, 8/1, 2 NICAD, bestzust., sowie 1:12 Golf neu, Rheostat, Kugellag. hinten, Flugzeuge und Schiffe auf Anfrage, Ulrich-Andr. Heigl, Buchenstraße 3, 8300 Landshut, Tel. 08 71/7 97 07.

Verkaufe Baukasten Scorpion mit Motor, Fahrtregler und Karosserie, DM 245,-, Tel. 0 41 01/3 49 46, M. Ohnhold, Bromberger Str. 16 b, 2087 Ellerbek.

Verkauf über den Fachhandel



electronic modellbau



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

Elektro 1:12

car-speed-profi, Art. 120
der elektron. CS-Fahrtenregler
mehrfach kopiert, nie erreicht!

NEU CS-Weißpunkt NEU, Art. 307
der abriebfeste Frontreifen
optimal auf Asphalt und Beton

unverbindliche
Preiseempfehlung
148,- DM
incl. MwSt.

unverbindliche
Preiseempfehlung
6,50 DM
incl. MwSt.

Verbrenner 1:8

NEU CS-Weißpunkt NEU Art. 337
der Superfrontreifen
für alle Fälle!

CS-Gelbpunkt, Art. 331
der bewährte Heckreifen
jetzt geklebt und überschliffen.

unverbindliche
Preiseempfehlung
14,90 DM
incl. MwSt.

unverbindliche
Preiseempfehlung
16,90 DM
incl. MwSt.

RC Reifen Express®

Für Technische Auskünfte
und Bestellungen von
Montag bis zum Freitag:
Deutschland: Ruf 06021-60130.

NEU AUS HOLLAND!

JETZT AUCH SCHON BEI RC REIFEN EXPRESS ERHÄLTlich:

SERPENT QUATTRO

Jetzt auch bei RC Reifen Express alle Ersatzteile, Tuningteile und natürlich auch das hervorragende Auto

RIZINUSKRAFTSTOFF

Hergestellt mit 96% igem Nitromethan:
5 ltr. 5% DM 24,50 - 5 ltr. 15% DM 39,-

Glühkerzen:

OPS Lila:

Stck. DM 9,95 - 10 Stck. DM 85,-

Rossi 5:

Stck. DM 5,25 - 10 Stck. DM 47,50

Extremkühlköpfe für:

- ST - Picco - OPS - OS DM 24,95

Resorohr DM 24,95

NEU!

Kohlenfaserchassis und RC Platte in TOP Qualität, fertig gebohrt, gefräst und gesenkt - für Serpent Quattro DM 169,-

MANTA 4

Die Erfolge sprechen für sich:

1. und 2. Platz Klasse Formel Grand Prix von Holland.

1. Platz Klasse Sport Grand Prix von Österreich.

Bei uns sind auch alle Ersatzteile

für dieses Spitzenauto ab

Lager lieferbar.

REIFEN

Unsere Spitzenqualität dürfte auch Ihnen bekannt sein...
geklebt und geschliffen;
bei gleichem Preis DM 14,95
jetzt in 86 mm
Durchmesser.

T-SHIRT

"RC Reifen Express"

DM 7,50

PICCO DELTA

Mit HS Lager und
9 mm Vergaser DM 208,-

OPS COMPETITION

Mit Luftfilter und neuem Vergaser DM 298,-



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, Alte Hünxer Straße 77, 4223 Voerde 2, Ruf 02 81 / 4 39 01.

2. Lauf DM A. Walsum

29.5.1983

Der Wetterbericht kündigte für's Wochenende schon wieder Regen an. Keiner wollte es so recht glauben; sollte das zweite Rennen dieses Jahres auch das zweite Regenrennen werden? Der einzige Strohhalm, an dem man sich in Walsum klammern konnte, war das komplett überdachte Fahrerlager, so wie das Regengeschützte Fahrerpodest.

Das Samstag-Training lief jedoch noch komplett im Trockenen ab, sodaß wenigstens an diesem Tag guter RC-Car Sport zu sehen war. Kaum noch ein Fahrer hatte mit großen Motorproblemen zu kämpfen. Dies lag wohl in erster Linie an den von fast der Hälfte der Fahrer eingesetzten OPS Motoren. Dieser Motor, vor allem die neue Competition Version ist offensichtlich sehr zuverlässig und bringt trotzdem eine sehr überzeugende Leistung.

Ein weiterer Schritt zur Lösung dieses Motorenproblems müßte natürlich über das Gewicht gehen. Bei weit mehr als der Hälfte der Fahrer kamen anstatt des üblichen Epoxi Chassis, Kohle-Faserplatten zum Einsatz. Beim Austausch des oberen und unteren Chassis wird der Wagen bereits zwischen 100 und 150 Gramm leichter. Durch weiteres Aussparen am Chassis, sowie Durchbohren von Schrauben und Einbau von Magnesiumteilen, erreichten die meisten Fahrer eine Gewichtsparsparnis von 400 bis 500 Gramm. So haben die meisten Fahrer also trotz gefederten Wagens das Gewicht ihrer Vorjahresautos wieder erreicht.

Interessant geht's auch in diesem Jahr bei der Reifenwahl zu. Während bei den starren Autos noch festere Reifen gefahren werden konnten, müssen die Fahrer bis jetzt noch immer relativ weiche Heckreifen an ihren Federmännern fahren. Hier gibt's natürlich auch wieder einen neuen Geheimtip. Die Serpent Teamfahrer kramten ihn zuerst aus der Kiste. Ein südlicher Name, ein südliches Herstellerland. Aus Italien kommt dieser

Reifen und sein Name ist „Bajoma“. Für kaltes Wetter und nicht haftende Bahnen gibt's hier die Nr. 102, ein superweicher, trotzdem noch relativ verschleißfester Reifen. Wenn man ihn anfühlt glaubt man zuerst gar nicht, daß so etwas weiches von Reifen überhaupt fahrbar ist.

Bei den Vorderrädern gibt's jetzt wohl endgültig keine Frage bezüglich der Reifenwahl mehr. Zwei Hersteller teilen sich hier den Markt, obwohl teilen etwas arg übertrieben ist.

Pb mit seinem legendären 371, der heute 202 heißt, hat natürlich weltweit gesehen die größten Marktanteile bei den Vorderrädern. In Deutschland hat sich Norbert Mayrhofer mit seinen fast identischen „race“ Reifen jedoch auch schon einen Namen gemacht, so daß dieser Reifentyp bei den Rennen recht häufig zu sehen ist.

Zum ersten Mal eingesetzt wurde an diesem Wochenende das neu auf den Markt gebrachte Pb Getriebe. Aber auch die anderen Teamfahrer von SG oder Serpent probierten noch fleißig mit ihren Zwei-Gang-Getrieben.

Spätestens als jeder von diesen Fahrern am Sonntagmorgen aus dem Fenster sah mußte es klar sein. All die Einstellerei am Wagen und den Getrieben war für die Katz. Es kam wie es kommen sollte. Auch das zweite A-Rennen in diesem Jahr war ein Regenrennen. Wie sehr verwundert war ich dann als ich zur Rennstrecke kam. Die sonst so Regenscheuen Fahrer hatten fast alle ausgepackt und probierten schon die ersten Sätze Regenreifen, und warum war ja auch klar. Die ersten drei Rennen dieser Saison sowie das Vorjahresergebnis als ein Rennen dazu gezählt mit einem Streichergebnis zählen ja zur Qualifikation Europameisterschaft. Wer nun das erste Regenrennen hat ausfallen lassen, der mußte hier zwangsläufig auch im Nassen antreten, sonst wäre er mit seinem Streichergebnis nicht mehr zurechtgekommen.

Bei relativ wenig Regen ging's dann los. Während im Trockenen in 3 Min. 13 bis 14 Runden gefahren werden, war man an diesem Tag mit 10 Runden ganz vorn dabei. Und selbstverständlich fuhren alle diese 10 Runden ohne jegliche Haftmittel!!!

Die ersten vier waren dann, man höre und staune, Hermann Raith

der sonst auch nur auf trockenen Strecken zu Hause ist mit Bestzeit 10 Rd 2.0 Sek. Zweitplatzierter Friedhold Schmidt 10 Rd. 2,6 Sek. Als Dritter platzierte sich Thomas Franke 10 Rd. 3,5 Sek. und der glückliche Vierte war Norbert Mayrhofer 10 Rd. 4,1. Bei nun steigenden Wasserfluten schafften es der ebenfalls im Regen nicht gern fahrende Franz Gröschl und Udo Weiß weiterzukommen.

Im zweiten Zwischenlauf mußten die Fahrer schon ganz schön um die Pfützen, oder besser gesagt, um die Seen herumkurven um nicht in einer solchen Wassermasse zu versaufen. Rüdiger Happ und Jochen Essl überstanden diese Wasserschlacht am besten und zogen so auch noch ins Finale ein.

Im folgenden Endlauf sollte es nun darauf ankommen, wer seine elektrische Anlage am besten eingepackt und abgedichtet hat und wer den besten Weg um die Pfützen herum fand. So fiel auch ein Fahrer nach dem anderen aus, wurde wieder neu gestartet und fiel bei der nächsten „kleinen“ Pfütze wieder aus. Die Positionen wechselten also sehr häufig. Am längsten hielt der Wagen von Hermann Raith, der somit auch die Führung übernommen hatte. Bei einem Vorsprung von 5 Runden brach dann in der letzten Runde doch das Wasser in seinen Empfänger ein, und er erreichte das Ziel auch nicht. Sein Vorsprung reichte aber trotzdem, so daß er auch im Regen seine Klasse bewies. Die weitere Reihenfolge: Schmidt, Weiß, Gröschl, Mayrhofer, Essl, Hepp, Franke.

Während bei der Klasse Formel noch 44 Fahrer starteten, kapitulierten doch ca. 15 Fahrer vor dem nicht mehr nachlassenden Regen.

Auch bei der Sportwagenklasse reichten wieder 10 Runden um dabei zu sein. Die glücklichen vier aus den Vorläufen, die sich nicht mehr durch die Wassermassen in den Zwischenläufen schlagen mußten waren Franz Gröschl, Frank Ponzelar, Hermann Raith und Christian Sterr.

Aus dem ersten Zwischenlauf qualifizierten sich M. Weiß und A. Grothaus und im zweiten waren N. Brucks und N. Mayrhofer erfolgreich.

Die Ausgangssituation für diesen Endlauf war wieder die gleiche.

Wasser, Wasser und nochmals Wasser. Mittlerweile hatte nun jeder der Fahrer seine Regenreifen richtig angefahren, so daß sich jeder wundern mußte, wie schnell man trotz dieser Wassermassen fahren konnte. Interessant wurde dieser Endlauf auf den Plätzen 1 – 3. Gröschl und Raith lieferten sich von Beginn an spannende Zweikämpfe. Auf dem dritten Platz mit

nur einer halben Runde Rückstand hielt sich ganz hervorragend Udo Weiß, der bei der Tourenwagen EM in der Schweiz schon so gut abgeschnitten hatte.

Eine weitere Runde zurück lag Andreas Grothaus zusammen mit Norbert Brucks, was dann wohl ein klarer Beweis ist, wie gut ein Pb auch im Regen zu fahren ist. Da der Zieleinlauf ebenfalls in dieser Rei-

henfolge war, konnte es kaum ein besseres Lob für den Pb geben, als hier 4 Fahrzeuge unter den ersten 5 Platzierten zu sehen. Es folgten Mayrhofer, Ponzelar und Sterr.

Ob ein Pb in diesem Jahr auch Deutscher Meister wird? Hoffentlich dann aber wenigstens im Trockenrennen, zwei Regenrennen in dieser Saison das reicht!
J. E.

ERGEBNISLISTE

Rennen: 2. A-Lauf
am 29. 5. 1983 in Walsum

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Gröschl, F.	10	3,9					65	0,8
2	Raith, Hermann	10	9,1					65	7,9
3	Weiß, Udo	10	16,4			33	15,1	64	5,4
4	Grothaus, A.	9	10,6			30	4,1	63	11,8
5	Brucks, Norbert	10	18,5	31	6,4			61	4,9
6	Mayrhofer, N.	10	15,1	30	15,1			45	9,8
7	Ponzelar, Frank	10	8,3					44	–
8	Sterr, Christian	10	13,8					28	–
9	Schmidt, Fr.	9	3,2	30	21,2				
10	Pieper, Günter	9	2,3			29	11,7		
11	Hoyer, Manfred	10	16,9	29	19,7				
12	Hepp, Rüdiger	9	3,3			28	–		
13	Baumgartner, G.	9	6,3			28	14,2		
14	Eiling, Heinz	9	11,9	27	0,9				
15	Mielke, M.	9	4,3	27	15,2				
16	Bähr, Jürgen	9	0,6	26	18,2				
17	Staudenrauß, A.	9	8,6	21	–				
18	Junghans, K.	9	0,1			13	–		
19	Franke, T.	10	18,4			1	–		
20	Böttcher, H. J.	9	13,9			–	–		
21	Kuttner, W.	9	15,2						
22	Ewig, Dieter	9	18,6						
23	Kempenich, M.	9	19,5						
24	Becker, J.	9	21,1						
25	Brockner, L.	8	2,0						
26	Berges, R.	8	5,0						
27	Köstler, H.	8	5,1						
28	Wiebe, Sabine	8	13,3						
29	Essl, Jochen	7	1,3						
30	Hörschen, K.	7	9,9						
31	Knebel, P.	7	10,7						
32	Kaplewski, P.	6	10,4						
33	Weppler, St.	6	11,8						
34	Gleich, K.	3	–						
35	Berger, S.	1	–						
36	Dorn, M.	1	–						

ERGEBNISLISTE

Rennen: 2. A-Lauf
am 29. 5. 1983 in Walsum

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Raith, H.	10	2,0					50	–
2	Schmidt, F.	10	2,6					45	0,6
3	Weiß, U.	10	9,6	32	9,3			42	–
4	Gröschl, F.	10	7,7	32	16,3			42	–
5	Mayrhofer, N.	10	4,1					37	5,0
6	Essl, Jochen	10	12,6			31	1,9	31	–
7	Hepp, R.	10	7,8			32	6,5	27	–
8	Franke, Th.	10	3,5					14	–
9	Hörschen, K.	10	15,5			31	4,4		
10	Mielke, M.	9	–			30	0,7		
11	Böttcher, H. J.	9	2,9	30	15,5				
12	Hoyer, M.	10	13,7			30	22,9		
13	Brucks, N.	9	2,8			29	4,5		
14	Bergers, R.	10	18,3			29	17,0		
15	Grothaus, A.	10	13,5	26	3,0				
16	Brockner, L.	10	21,3	25	13,6				
17	Staudenrauß, A.	9	–	22	0,1				
18	Bähr, Jürgen	10	16,8	17	–				
19	Kaser, St.	9	4,8			16	–		
20	Panzeler, F.	9	1,2	4	–				
21	Kuttner, W.	9	5,9						
22	Sterr, Ch.	9	6,0						
23	Eiling, H.	9	6,1						
24	Köstler, H.	9	7,5						
25	Junghans, K.	9	7,5						
26	Knebel, P.	9	7,6						
27	Dorn, M.	9	9,4						
28	Thomä, L.	9	9,5						
29	Ewig, D.	9	11,2						
30	Gleich, K.	9	11,4						
31	Panlewski, P.	9	11,4						
32	Zimmer, R.	9	12,4						
33	Maaß, D.	9	16,6						
34	Wiebe, Sabine	9	16,8						
35	Wennler, St.	9	16,8						
36	Schön, Alfred	9	17,6						
37	Kempenich, M.	9	19,0						
38	Pieper, G.	9	19,1						
39	Hornischer, D.	9	19,6						
40	Baumgartner, G.	8	3,5						
41	Mertens, R.	8	11,6						
42	Schildbach, U.	8	12,0						
43	Becker, J.	8	25,7						
44	Berger, Sven	7	20,7						

4. Lauf C4 N/W Haltern

ERGEBNISLISTE

Rennen: 4. Lauf C 4 N/W
am 9. 7. 1983 in Haltern

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Wieprecht, Jörg	18	7,7					91	3,4
2	Misch, Jürgen	17	0,0					81	12,3
3	Müller, Peter	18	8,7					80	11,8
4	Ernst, Erwin	17	17,6	43	4,3			71	14,6
5	Biskupski, Richard	15	9,6	39	17,6			63	7,4
6	Schubert, Thorsten	14	4,5			37	11,3	62	2,4
7	Freund, Klaus	17	14,3					61	14,0
8	Lex, Christian	14	14,3			38	22,6	17	–
9	Schäfer, Reinhold	14	–	37	3,8				
10	Jovic, Igor	16	11,1	35	4,7				
11	Bier, Thorsten	15	10,9			35	18,3		
12	Köhler, Horst	16	14,0	33	14,3				
13	Simon, Kay	14	4,0	29	16,5				
14	Trottenberg, Peter	15	22,7			29	22,9		
15	Finke, Wilfried	15	23,8	26	1,8				
16	Monderewitz, Klaus	15	51,6	25	5,7				
17	Pröpper, Hermann	16	13,3			15	–		
18	Schulz, Michael	14	3,2			14	–		
19	Dittke, Friedrich	17	19,3			9	–		
20	Seiger, Willi	16	21,0			5	–		
21	Meya, Wolfgang	14	6,0						

ERGEBNISLISTE

Rennen: 4. Lauf C 4 N/W
am 10. 7. 1983 in Haltern

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Ernst, Erwin	10	18,7			29	0,3	59	1,4
2	Bier, Thorsten	10	5,1					57	3,9
3	Wieprecht Jörg	10	8,0					57	11,4
4	Freund, Klaus	10	4,9					54	7,2
5	Hildebrand, Oliver	10	18,6	27	5,4			54	7,5
6	Pröpper, Hermann	9	0,6	29	–			49	6,2
7	Müller, Peter	9	0,8			30	1,6	36	20,1
8	Lex, Christian	10	9,5					19	–
9	Simon, Werner	10	19,5	27	10,2				
10	Jovic, Igor	9	4,0	27	14,5				
11	Becker, Norbert	9	4,8			26	17,6		
12	Petrovier, Rene	9	11,5	25	17,6				
13	Biskupski, Richard	9	5,4	24	–				
14	Schubert, Thorsten	10	11,6	21	–				
15	Seiger, Willi	10	13,9			21	21,2		
16	Mackyrang Rainer	9	11,3			20	4,6		
17	Wöstefeld, Volker	9	6,4			20	20,2		
18	Flierenbrock, Achim	9	17,3			19	13,5		
19	Misch, Jürgen	10	23,3			15	–		
20	Schäfer, Reinhold	9	10,1	6	–				
21	Finke, Wilfried	9	18,0						

ERGEBNISLISTE

Rennen: 4. Lauf C 4 N/W
am 10. 7. 1983 in Haltern

Platz	Name	bester Vorlauf		Zwischenlauf 1		Zwischenlauf 2		Endlauf	
		Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.	Rd.	Sek.
1	Jovic, Igor	10	4,9					63	0,1
2	Becker, Norbert	10	17,9			30	4,2	59	13,5
3	Schubert, Thorsten	10	10,7					58	2,7
4	Freund, Klaus	11	12,9					53	–
5	Wöstefeld, Volker	10	15,8	30	8,5			44	11,3
6	Bier, Thorsten	10	9,4					37	13,7
7	Seiger, Willi	10	20,7	30	19,1			29	–
8	Pröpper, Hermann	9	1,6			30	6,8	20	–
9	Ernst, Erwin	10	12,7			30	14,6		
10	Schäfer, Reinhold	10	17,7	28	1,1				
11	Orlob, Rudolf	10	19,4	28	4,5				
12	Hildebrand, Oliver	10	15,9			26	10,5		
13	Dittke, Friedrich	10	13,7			24	11,8		
14	Trottenberg, Peter	9	4,1	17	–				
15	Schubert, Thorsten	10	10,8	11	–				
16	Radkowski, Klaus	10	13,2	11	7,8				
17	Franz, Helmut	9	4,2			6	–		
18	Misch, Jürgen	9	1,0	3	–				
19	Sowa, Siegfried	10	20,1						
20	Wieprecht, Jörg	10	24,7						
21	Monderewitz, Klaus	9	4,7						

3. Lauf

DM A./Hof

12.6.1983

Auf das A-Rennen in Hof konnte man sich in den letzten Jahren immer freuen. Das schöne Wetter haben die Hofer anscheinend gepachtet, und ihre sprichwörtliche Gastfreundlichkeit ist für jeden Gast immer Grund genug auch das nächste Mal wieder nach Oberfranken zu reisen.

So sollte es auch dieses Jahr sein. Die Sonne lachte vom Himmel und erwärmte die Luft auf gut 25 bis 28 Grad.

Hier in Hof zeigte sich Jürgen Bähr wieder von seiner besten Seite. Man könnte fast glauben, daß Jürgen beabsichtigt Deutscher Meister zu werden. Wenn er in seinen Leistungen weiter so konstant bleibt wird ihm das mit der nötigen Portion Glück auch sicherlich gelingen. Um schon etwas vorweg zu nehmen, dieses Wochenende sollte dann auch ganz das Wochenende von Jürgen Bähr werden.

Gespannt durfte man auch sein, wo überall mit einem 2-Gang-Getriebe etwas auszurichten ist. Hier in Hof, wo nur eine relativ kurze Gerade vorhanden ist, war es zweifelhaft, daß sich durch ein Getriebe ein Vorteil ergibt.

Bei den Pb Fahrern wurde es nur kurz probiert und dann wieder ausgebaut. Einige Serpent und SG Fahrer ließen es jedoch eingebaut, obwohl es nur auf den letzten 10 m der Geraden schaltete. Natürlich könnte man den Schaltpunkt auch früher einstellen, jedoch wäre die Drehzahl des Motors dann zu gering um die nötige Kraft im zweiten Gang zu entwickeln. Im Großen und Ganzen brachten die Getriebe auf dieser kurvenreichen Strecke keine Vorteile.

Ein Problem sollte diesmal die Reifenwahl werden. Trotz intensivem Training am ganzen Samstag, und trotz relativ hoher Außentemperaturen konnten keinerlei feste Reifen gefahren werden. Diese Tatsache brachte natürlich einige Fahrer fast zum Verzweifeln. Nicht alle Fahrer waren noch mit superweichen Reifen bestückt, so daß sie halt trotz schlechter Haftung mit festeren Reifen fahren mußten oder nur einen einzigen Satz wei-

cher Reifen für den Sonntag hatten.

Am Abend dieses Trainingstages gab es im Fahrerlager noch was neues zu sehen. Nun ist es schon so weit, daß sich einige Fahrer ihren transportablen Kompressor mitbringen. Um sein Auto für den Sonntag vorzubereiten und um noch den einzelnen Vorläufen mal eben den Dreck wegzublasen, ist dies natürlich das Beste überhaupt. Sogleich standen auch einige Fahrer Schlange, um auch einmal zu dem Vergnügen zu kommen, mit einem sauberen Wagen den Trainingstag zu beenden. Wie ich hörte, schaffen sich die einzelnen Vereine mit permanenten Strecken nun Kompressoren an, die fest installiert werden. Die ersten zwei Kompressoren stehen mittlerweile in Türkheim und Walsum.

Sonntagmorgen, zur Begrüßung durch den sehr guten Rennleiter Lothar Gebauer, lachte uns allen die Sonne vom blauen Himmel entgegen. 4 Min. sollten die einzelnen Vorläufe dauern, meinte Lothars Zeitplan, denn Nachmittags wollte auch er sich noch in die Sonne legen. Sehr zur Freude der Fahrer, denn dies versprach uns ein frühes heimfahren.

So wie er es angekündigt hatte, zog Lothar das Rennen auch durch und ehe wir uns versahen, waren die drei Vorläufe der Klasse Formel gelaufen. Bestzeit, wie ich zu Beginn bereits erwähnte, fuhr Jürgen Bähr. So schnell wie er seinen Serpent durch die Kurven bewegte, schaffte es einfach kein anderer, und seinen Picco Motoren sind so wie so nicht vom schlechtesten. So war er schließlich 6 Sek. schneller als der Zweitplatzierte Norbert Mayrhofer, der übrigens der einzige SG Fahrer war, der sich unter die weiter vorn platzierten mischen konnte. Irgendwie muß man den Eindruck gewinnen, daß die SG Fahrer, sei es nun werksseitig unterstützt oder nicht, in diesem Jahr nicht so ganz glücklich mit ihren Modellen sind.

Nun ja, der dritte und vierte Platz nach den Verläufen wurde von einem Pb und einem Serpent belegt. Franz Gröschl und Peter Knebel brauchten also nicht mehr durch die Hoffnungsläufe. So gute Fahrer wie Mielte, Brucks, Höschen und Raith mußten nun in den Zwischenläufen zeigen was Sache ist.

So gingen aus dem ersten Zwischenlauf Höschen und Raith, sowie aus dem zweiten Häußinger und Zimmer, übrigens beide auf Asso 500, als Sieger hervor. Am folgenden Endlauf schafften es Franz Gröschl und Klaus Höschen gerade noch mit Jürgen Bähr in einer Runde zu bleiben. Die nächstplatzierten hatten dann schon 3,5 und mehr Runden Rückstand. Am Ende hatten wir dann die Reihenfolge Serpent, Pb, Serpent, Serpent, Asso, Pb, SG und Asso. An Namen heißt das dann: 1. Bähr, 2. Gröschl, 3. Höschen, 4. Knebel, 5. Häußinger, 6. Raith, 7. Mayrhofer und 8. Zimmer.

In der Klasse Sportwagen, wobei auch die Fahrtrichtung geändert wurde, schaffte es niemand seine Vorlaufzeit zu verbessern. Ach doch, einen hätte ich ja fast vergessen, dies war ja schließlich sein Wochenende. Jürgen Bähr war der einzige von 55 Fahrern, der in 4 Min. 16 Runden fuhr. Somit also glatt eine Runde mehr als Franz Gröschl der auch hier wieder als Zweitplatzierte in den Endlauf einzog. Dritter wurde Klaus Höschen und als vierter zog Hermann Raith ins Finale ein, also 2x Serpent und 2 x Pb.

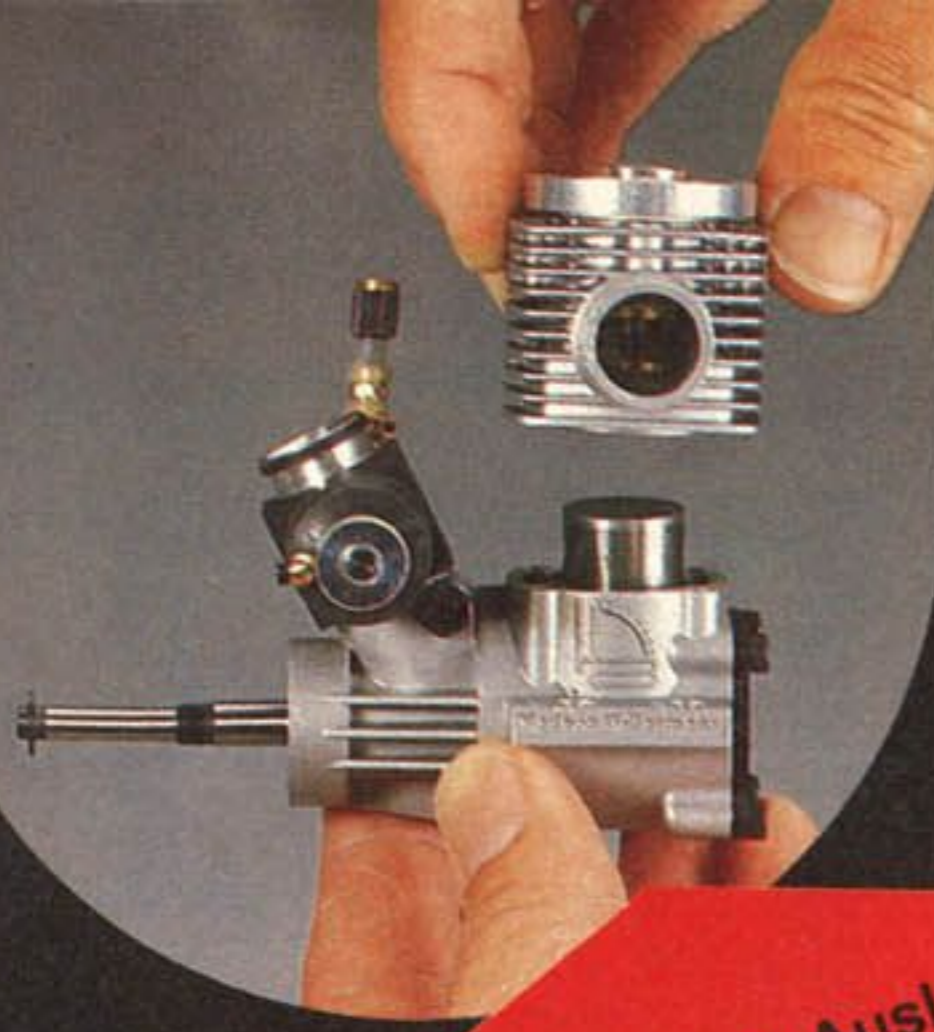
Diesmal gelang es Michael Mielte und Christian Sterr aus dem ersten und Udo Weiß und H. Köstler aus dem zweiten Hoffnungslauf weiter zu kommen. Im Endlauf Sportwagen zog Jürgen Bähr vom Start an vorne weg und ließ so keinen Zweifel, daß er auch diesen Endlauf, gewinnen würde. Da auch keinerlei technische Probleme für Jürgen auftraten, schaffte er das Doppel an diesem Tage. Rundengleich folgen konnte ihm nur Teamgefährt Klaus Höschen.

Franz Gröschl konnte hier nicht ganz den Anschluß halten und belegte mit 2 Runden Rückstand Platz 3. Auf Rang 4 fand sich Hermann Raith mit weiteren 3 Runden Rückstand wieder. Udo Weiß auf Platz 5 lag dann auch schon fast 10 Runden hinter dem Sieger. 6., in der 60. Runde ausgefallen, Michael Mielte. 7., in der 51. Runde ausgefallen, Hans Köstler und letzter Christian Sterr mit 47 Runden.

Zum Schluß bleibt nur noch zu sagen, daß es in Hof mal wieder Spaß gemacht hat zu fahren. Also tschüß bis zum nächsten Jahr.

J. E.

1. Platz mit HB-Motor
 Sieger im Wertungslauf zur
 Deutschen Meisterschaft '83 in der
 Off-Road-Klasse wurde
 der 12jährige Stephan Blüml
 aus München.
 Herzlichen Glückwunsch!



Umstellbarer Auslaß
 eine Neuentwicklung
 deutscher Motorentechnik



HB Grand Prix Car-Motoren

für Flachbahnrenner und Buggys

- Umstellbarer Auslaß auf den Fahrzeugtyp abstimmbar
- Schnürle-Umkehrspülung
- ABC-Garnitur
- Thermisch hoch belastbar
- Verschleißfeste Präzisionskugellager



Graupner

HB 21 Grand Prix Car
 3,48 cm³ Hubraum
 für Flachbahnrenner
 Best.-Nr. 1517 mit Schiebervergaser DM 248,-

Zubehör
 Auspuffkrümmer 90° Best.-Nr. 1701 DM 23,20
 Car-Glühkerze Best.-Nr. 1683 DM 9,95
 Luftfilter Best.-Nr. 4967/6 DM 17,10
 Schiebervergaser Best.-Nr. 1684 DM 54,-
 Normalvergaser Best.-Nr. 1518/60 DM 51,50

HB 21 Grand Prix Car
 3,48 cm³ Hubraum
 für Buggys
 Best.-Nr. 1433
 ohne Vergaser
 DM 198,-

Graupner
 Modelle
 Modellmotoren
 Elektronik

Im Fachhandel:
 GRAUPNER
 Hauptkatalog 36 FS
 mit Neuheiten '83.
 Schutzgebühr DM 9,80.
 Unverbindlich
 empfohlene Preise.

JOHANNES GRAUPNER
 D-7312 KIRCHHEIM-TECK

Leserbriefe

**Gelsenkirchen, C 1 Lauf
N/W 2./3.7. und C 3 Lauf
N/W 9./10. 7.83**

Erst nach einem Fahrerboykott wurden in der Klasse TW 8 Pokale zur Verfügung gestellt. Bei der Zeitnahme gab es Probleme: Einem Fahrer aus unserem Team hatte man keine einzige Runde aufgeschrieben, obwohl er ohne Ausfall volle drei Minuten gefahren war. Einem anderen Fahrer hatte man eine Runde aufgeschrieben; er war aber zu Hause geblieben. Einzig Positive: Das Wetter war an beiden Tagen Spitze.

F. Schütter, Düsseldorf

Eine Rennleitung sollte wenigstens das DMC - Reglement kennen, sowie den vom DMC vorgeschriebenen Startablauf. Dies war in Gelsenkirchen nicht der Fall. Ich bin der Meinung, daß so ein chaotisches Rennen wie dieses, ruhig einmal nachträglich annulliert werden sollte. Ein solcher Vorgang würde zwar mit viel Ärger verbunden sein, aber es würde vor allem dem DMC zu denken geben. Ich finde, er sollte ruhig einmal merken, daß man auch mit C-Fahrern nicht alles machen kann. Es wäre wahrscheinlich besser, wenn der DMC sich in Zukunft eingehender überlegt, wer, wann, welches Rennen veranstaltet. Zuletzt noch ein Spruch von W. Scharpenack zum Rennen: Das ist ja wie im Wilden Westen hier. Jetzt fehlt nur noch die Schlägerei.

D. Knüfermann, Duisburg

An einigen Stellen war die Strecke höchstens 2,5 m breit. Die Zeitnahme brachte alles auf den Höhepunkt. Mit ungefähr 2 - 4 Zählern (die Zahl wechselte ständig) versuchte der Gelsenkirchener Club einigermaßen „über die Runden

Viel Spaß mit Ernst

zu kommen“. Es hatte wohl fast jeder Fahrer etwas gegen die Zeitnahme zu sagen. Fazit: Eine rundum unglückliche Veranstaltung, mit Vorfällen, die auch bei C-Rennen nicht passieren dürften. Es ist zwar zu begrüßen das möglichst viele Vereine ein Rennen veranstalten möchten, aber es sollte nicht einfach ein Rennen an einen solchen Verein vergeben werden.

M. Schmidt, Hagen

(Anm. d. Red.: Wegen Überlänge mußten die Leserbriefe diesmal ausnahmsweise stark gekürzt werden)

3/83 Rennbericht 1. Off-Road-Rennen in Eisenberg/Stauff von Herrn Michael Hamann

Zu dem recht locker geschriebenen Bericht sind unserer Ansicht nach einige Fragen zu stellen:

1. Wieso erscheint ein in abgewandelter Art verfaßter Rennbericht noch in einer anderen Zeitschrift vom selben Verfasser?

2. In Klasse „Heck“ fuhr Frau Inge Jahn einen Romax-Expert und keinen Presto-Racing. Ist der Verfasser nicht fähig, die Autos zu unterscheiden?

3. Dem Verfasser fällt positiv auf, daß der Presto z. Zeit angeblich keine Alternative zu den „etablierten“ Fahrzeugen darstellt.

– Wieso ist das für den Verfasser positiv?

– Wie kann er das nach dem ersten Rennen der Saison beurteilen?

– Ich habe beim Rennen auf Befragung mitgeteilt, daß es sich bei den eingesetzten Fahrzeugen um handgefertigte Prototypen bzw. um Vorserienmuster gehandelt hat. Hat der Verfasser dies überhört oder überhören wollen?

– Wieso ist ein Auto, welches dreimal in den Endläufen vertreten ist, eigentlich so schlecht?

Fazit: Hier wurde eindeutig unfairer, tendenziöser Journalismus betrieben. Daher unsere Bitte an den Verfasser – erst fragen, Fakten sammeln und **dann** schreiben. Durch unvollständige Wiedergabe wird unserem schönen Sport nur Schaden zugefügt. Der Vollständigkeit halber füge ich meine Erfolge mit dem robbe Presto-Racing und dem robbe Presto 4 x 4 bei:

Presto-Erfolge 1983 A. Jahn
– Eisenberg

7. Platz Klasse Allrad

6. Platz Klasse Heck

– Ulm (Sindel-Pokal)

5. Platz Klasse Heck

4. Platz Klasse Allrad

– Stuttgart (Rössle-Pokal)

6. Platz Klasse Heck

9. Platz Klasse Allrad

– Kürten (Freundschaftsrennen)

4. Platz Klasse Allrad

– Neustadt (Wertungslauf zur DM)

4. Platz Presto 4 x 4

und somit Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft

Die anderen, uns bekannten Presto-Fahrer (sowohl aus unserem Team als auch aus anderen Teams) sind durch Ihre Leistungen für die Deutsche Meisterschaft 1983 qualifiziert.

Nun unsere Frage an Herrn Hamann!

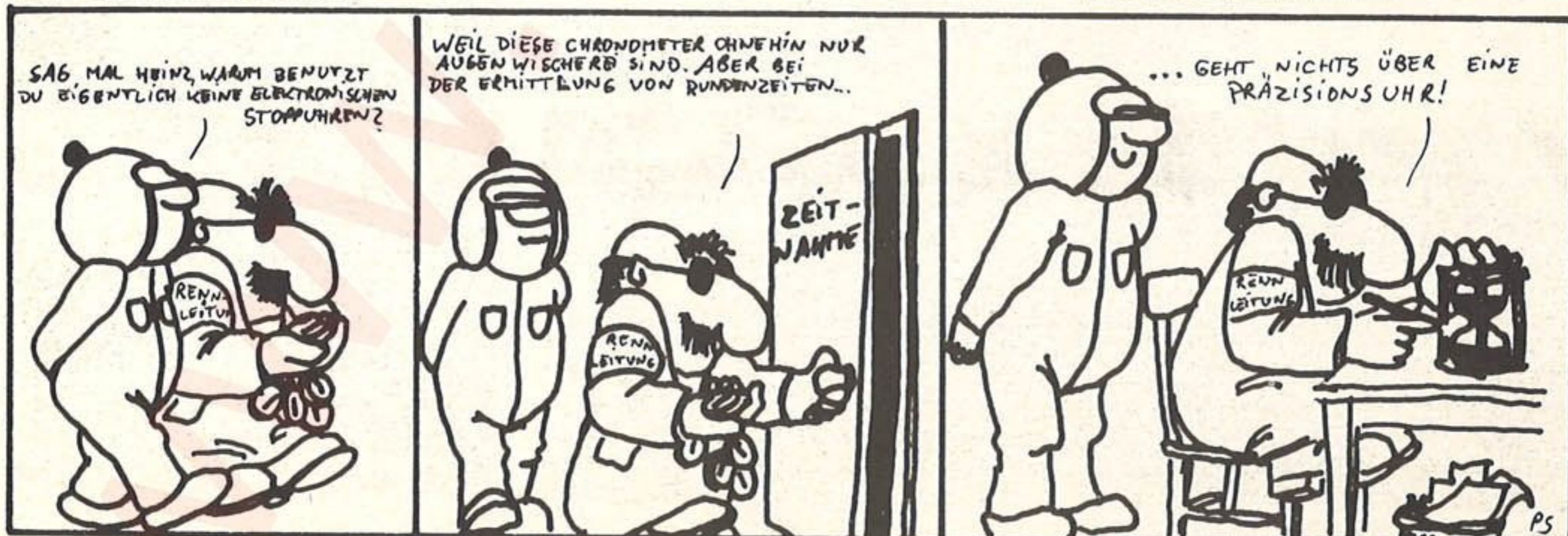
Haben Sie sonst noch Fragen zum robbe-Presto?

Mit sportlich fairem Gruß

Andreas Jahn, Grebenhain

3/83 HB 21 Grand Prix

Zur Klarstellung: der HB 21 kann nicht direkt von der Fa. Bernhardt, sondern nur über die Fa. Graupner bezogen werden, die nach eigener Aussage auch den Service der Motoren übernimmt.



1:8 Off-Road Europameisterschaft

Auf zur Schweiz, nach diesem Motto trafen sich die Stars der europäischen Off-Road-Szene zur diesjährigen EM in Crissier, einem kleinen Dorf am Genfer See, ca. 5 km von Lausanne entfernt. Die über 100 angereisten Fahrer fanden hier eine Bahn vor, die optisch recht ansprechend, flüssig zu fahren, jedoch aufgrund der zahlreichen kleinen und kleinsten Bodenwellen nicht ohne Tücken war. Gerade diese Wellen, die größtenteils kaum vom Fahrerpedest zu erkennen waren, stellten in den schnellen Passagen einige Ansprüche an die Fahrwerksabstimmung. Wer früh angereist war, wußte die Woche Training demnach auch gut zu nutzen.

Doch Straßenlage allein war noch kein Garant für einen reibungslosen Rennablauf. Das hohe Durchschnittstempo auf der welligen Bahn forderte auch die Festigkeit der Fahrzeuge bis zum Äußersten. Diejenigen Modelle, welche Querlenker und Radaufhängungen aus Nylon besaßen, waren hier gegenüber den Ganzmetall-Konstruktionen klar im Vorteil, da die Elastizität des Kunststoffes die auftretenden Schläge besser zu schlucken vermochten. Konkret auf die einzelnen Fahrzeuge bezogen, sah es folgendermaßen aus: Die Yankees machten von Anfang an den ausgewogensten Eindruck. Sie kannten weder Festigkeits- noch Handlingsprobleme und machten deutlich, am Sonntag im Finale ein Wort mitreden zu wollen, allen voran der kleine Spanier Pedro Martinez, dessen von mehreren Mecha-

kern liebevoll umsorgter Yankee in einem schwindelerregenden Tempo um die Bahn schoß, wie man es sonst mehr von Glattbahnfahrzeugen gewohnt ist. Im ganzen zeigte sich das Europameisterfahrzeug vom letzten Jahr also in gewohnter Form.

Gespannt durfte man auf die Leistungsfähigkeit des relativ neuen Robbe-Presto 4 x 4 sein, der im internationalen Vergleich ein noch recht unbeschriebenes Blatt war. Nun, Festigkeits-Probleme kannte der Wagen keine, und nach etwas Feinarbeit an der Hinterachsabstimmung war auch die Straßenlage mit der der Yankees vergleichbar. Bestes Pferd im Stall war hier der Italiener Calpista, dessen Rundenzeiten ihn auch klar für das Finale favorisierten. In diesem Zusammenhang muß jedoch erwähnt werden, daß die Deutschen Prestos nicht annähernd so „gingen“ wie die Italiener, was wohl weniger am Auto oder am Motor, als vielmehr an einer fehlerhaften Fahrwerksabstimmung lag. Ein Fahrzeug mit Schwingenfahrwerk (Längslenker vorne und hinten) ist halt anders abzustimmen als eines mit Quer- oder Schräglenker an Vorder- und Hinterachse. Dies schien manchen wohl noch nicht ganz klar zu sein. Anders ist das „Gehoppel“ einiger deutscher Prestos nicht zu erklären, denn wozu das Auto fähig ist, haben spätestens die Italiener mehr als deutlich gezeigt.

Etwas anders sah es dann schon bei den Land-Jump Fahrern aus. Hatte man den Wagen einmal

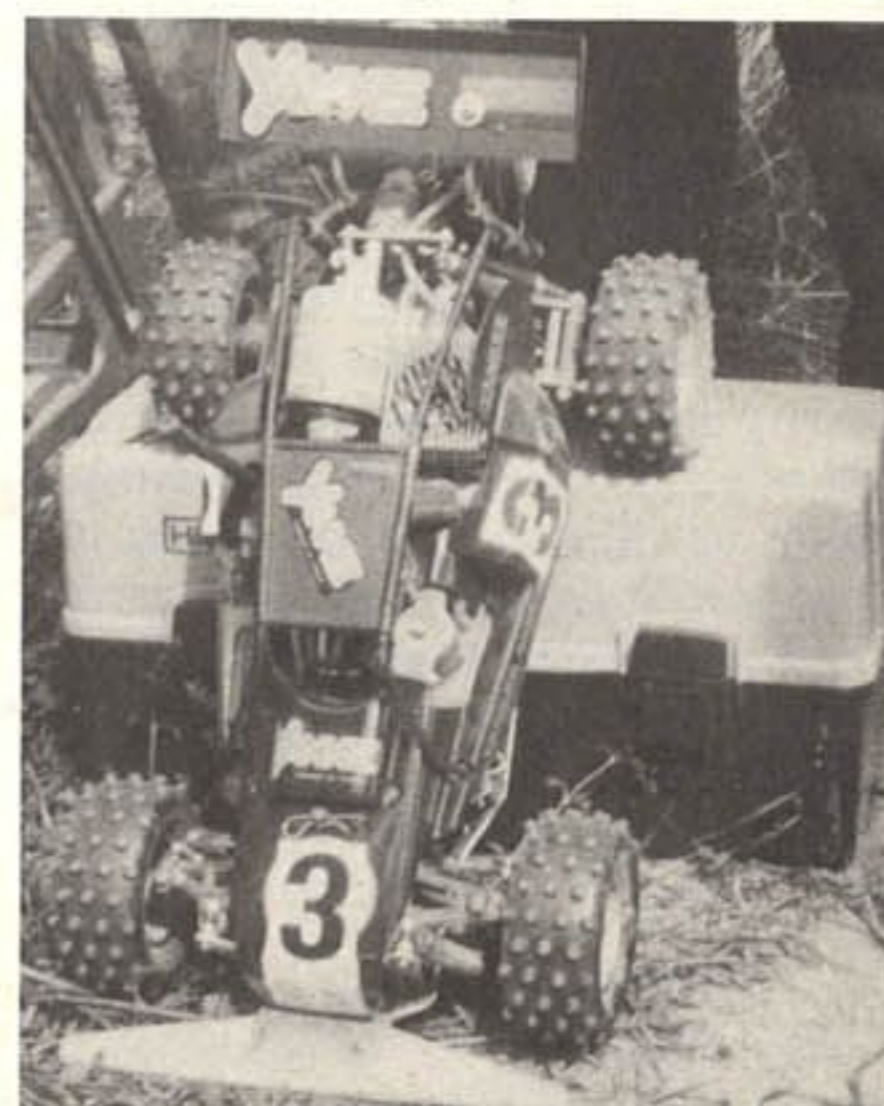
„weich genug“ abgestimmt, wozu sich viele sogar vier Löcher a 5 mm ϕ in jeden Reifen bohrten, war der Wagen zwar in respektablem Tempo um die Bahn zu bewegen, doch mußte man sich hüten, die möglichen Fahrleistungen voll auszunutzen, da es dann meist ein böses Ende nahm. Zu schnelle Gangart, speziell auf der Geraden, endete vielfach in einem saftigen Überschlag nach vorn über den Bumper hinweg. Bei mehreren aufeinanderfolgenden kurzen Bodenwellen war das Fahrwerk bei diesem Tempo schlichtweg am Ende, und was nach einer solchen Flugeinlage übrig blieb war in den seltensten Fällen noch zum weiterfahren zu gebrauchen. Verlorene Antriebswellen oder gebrochene Alu-Druckgußteile ergaben hier ernsthafte Probleme. Die mangelnde Standfestigkeit war das größte Handicap der sonst recht gut laufenden Land-Jumps, doch die zahlreichen Ausfälle verhinderten weitere gute Placierungen.

Noch zu erwähnen sind vielleicht einige Exemplare des vierradgetriebenen Micro-Racing, die zuweilen eine gute Figur machten; die übrigen Fahrzeuge spielten bestenfalls Statistenrollen. Der Titel, auch soviel stand fest, würde wohl zwischen Yankee und Presto erkämpft werden, keiner der anderen hatte eine ernsthafte Chance.

Doch kommen wir zum eigentlichen Renngeschehen. Nach den Vorläufen am Samstag waren drei Prestos und ein Yankee direkt qualifiziert für den Endlauf. Im Einzelnen waren dies die Fahrer



Garbo-Presto



Yankee

Calpista, Constantini und Spongia auf Presto, sowie der eingangs schon erwähnte Pedro Martinez (11 Jahre) auf Yankee. Eine Bemerkung kann ich mir nicht verkneifen; wäre das Gelände des Fahrerpodests 20 cm höher gewesen, so hätte Pedro nichts mehr von der Bahn gesehen; doch das nur am Rande.

Die folgenden 60 Fahrer wurden nun durchsortiert auf weitere Semifinalläufe, die am Sonntagmorgen stattfanden. Chancen konnten sich von den Deutschen hier die Fahrer Strumpfen, Ziegler und Kraus ausrechnen. Zunächst lag dann Bernd Ziegler in seinem Lauf sicher auf 2. Position bis ihn ein gebrochener Differentialträger seines Land Jump aus dem Rennen warf. Leider schaffte er nicht den Sprung ins Halbfinale, was vom fahrerischen her ohne weiteres drin gewesen wäre, doch die Technik spielte ihm einen Streich. Dies war nun offenbar Warnung genug für Helmut Strumpfen aus Bergisch Gladbach. Die Grenzen seines Materials kennend führte sein sicherer und ruhiger Fahrstil ihn durch Viertel- und Halbfinale schließlich ins Finale, wo er auch der einzige deutsche Teilnehmer bleiben sollte. Kraus aus Gladbach schaffte zwar nicht den Einzug ins Finale, doch qualifizierte er sich hinter Strumpfen als zweitbesten Deutschen Fahrer im Halbfinale.

Beachtenswert auch die Leistung des Schweizer Plattel, der sich vom Sechzentel- bis ins Halbfinale vorkämpfte. Schlußendlich trennten ihn nur 1,8 sec. von der Endlaufteilnahme, und das als Sechzigster nach den Vorläufen; Bravo Plattel! Weniger erfreulich war da schon das Verhalten eines Fahrers vom deutschen Robbe-Presto-Team.

In Ermangelung fahrerischer Heldentaten wählte er den Griff zum Protestformular. Meines Wissens war dies der einzige Protest auf dem ganzen Rennen, um so bedauerlicher, wenn er sich gegen einen anderen deutschen Fahrer richtet. Diese Sache stieß im gesamten übrigen deutschen Team auf Unverständnis. Ebenso fragt sich, warum diese Leute ihr Fahrzeug nicht fotografieren lassen bzw. schnell Karosserie oder Lappen darüber ausbreiten. Beachtet man die Ergebnisse, kann trotz wilder Umbauten nicht allzuviel positives dran gewesen sein.



Off-Road Europameister 1983:
Pedro Martinez (E)

Wenden wir uns nun erfreulicheren Dingen zu, kommen wir zum Endlauf. 10 Fahrer standen am Start zu einem 45 min. Lauf, der nun über alles oder nichts entscheiden sollte; im Einzelnen vier Prestos, vier Yankees, ein Land Jump und ein Micro Racing, wobei Martinez und Calpista die klaren Favoriten waren. Nach der üblichen Startkarambolage lagen Calpista, Spongia und Martinez gleich vorne, doch handelte Martinez sich durch allzuwilde Heizelei nach einem Überschlag ein defektes Ritzel ein. Calpista und Spongia lagen nun allein weit vorne und manches deutete auf einen Presto Doppelsieg, doch nach ca. 2 1/2 min kam Martinez wieder ins Rennen (seine Mechaniker haben hier geschraubt wie die Weltmeister) und was dann kam, muß man gesehen haben. Es läßt sich mit Worten kaum beschreiben. Der Junge fuhr mit dem „Fuß in der Ölwanne“, ließ an den unmöglichsten Stellen das Gas stehen und kämpfte um jeden Zentimeter, wobei er sich Runde um Runde dem führenden Calpista näherte. Nun, ich glaube keiner der Zuschauer glaubte zu diesem Zeitpunkt, daß der Wagen dieses Tempo 40 min. durchstehen würde. Doch das Glück war auf seiner Seite, der Wagen hielt durch, knapp 2 min. vor Schluß setzte Martinez zur letzten entscheidenden Übrerrundung an, und sicherte sich damit den Titel vor Calpista.

Selten wurde ein Europameister so stürmisch gefeiert wie „Pétit Martinez“; um mit den Worten des französisch sprechenden Rennleiters zu reden; der 11jährige Junge aus Spanien, der 40 min. lang kämpfte wie ein Stier – und verdient siegte! Vizemeister wurde Calpista, dritter Rousseau, Helmut Strumpfen aus Deutschland erreichte einen hervorragenden vierten Platz.

Abschließend ein Blick auf die technische Seite. An Motoren sah man Picco Off Road, OPS, ECM und OS sowie einige andere. Es fällt schwer hier Unterschiede herauszustellen, da im Augenblick wohl weniger die Leistung, als vielmehr die Frage, wie bringe ich meine Leistung auf den Boden, das Problem ist. Fest steht jedoch, daß es dem Picco Off-Road im Siegerwagen von Martinez weder an Leistung, noch an Standfestigkeit fehlte. Seine Siegesfahrt sprach hier Bände.

Die Fahrzeuge selbst wiesen wenig spektakuläre neue Änderungen gegenüber der Serie auf. Alle italienischen Prestos fuhren mit zwei Diff., vorne und hinten Stabi, sowie einem links sitzenden Gas-Servo in Verbindung mit einem umgedrehten Vergaser (Verg. geht nach hinten auf). Dies löst alle Probleme der serienmäßigen Anlenkung. An die Stelle des normalen Gas-Servo's trat ein zweites (!) Lenk-Servo, welches nun, mit dem vorderen gekoppelt, den Servo-Ü-Schutz ansteuert. Auch eine neue V-Achse wurde getestet, die vorerst jedoch nicht den Weg in die Serie finden wird. Interessant auch der verlängerte hintere Stabi, der gleichzeitig als Spoilerträger dient und das Fahrverhalten stark verbesserte. Obwohl sich dies Ding jeder leicht selbst herstellen könnte, wird es in Deutschland wohl nicht zu sehen sein, da es nach DMC-Reglement (keine aerodynamischen Hilfsmittel...?) verboten ist.

Zieht man die Bilanz des Rennens, so dürfte die Zeit der Alu-Autos endgültig vorbei sein. Leichtbau und Elastizität sind die Forderungen, so daß Nylon und Fieberglass bzw. Kohlefaser die Materialien der Zukunft sein dürften. Wie auch immer die Entwicklung laufen wird, Yankee und Presto zeigen deutlich die Richtung.

Uwe Dörner

CHAMPIONNAT D'EUROPE
BUGGY
CRISSIER / LAUSANNE
25/26 Juin 1983

1/16 Finale A

1. Auriot JP	F	27/20.11.0
2. Pistor W.	D	26/20.10.6
3. Sordet Ph.	CH	26/20.17.5
4. May K.H.	D	25/20.11.7
5. Rudolf W.	D	24/20.22.2
6. Cornette G.	F	18/20.03.0
7. Brown A.	GB	15/20.36.8
8. Gut A.	CH	15/20.43.3
9. Lepelletier R.	CH	6/20.00.0
10. Binder G.	A	2/20.00.0

1/16 Finale B

1. Platel F.	CH	28/20.45.3
2. Lude M.	CH	22/20.05.5
3. König C.	CH	21/20.32.5
4. Colli V.	I	20/20.00.0
5. Blum R.	D	13/20.00.0
6. Poitevin D.	F	11/20.00.0
7. Johansson P.	S	10/20.00.0
8. Concelman K.	D	9/20.00.0
9. Kool J.	NL	8/20.00.0
10. Justensen H.	DK	4/20.00.0

1/8 Finale A

1. Fombella L.	CH	27/20.30.2
2. Ziegler D.	D	26/20.00.0
3. Pistor W.	D	25/20.19.1
4. Dean S.	GB	22/20.11.6
5. Boralevi S.	F	20/00.00.0
6. Van Helden F.	NL	20/20.00.0
7. Auriot J-P.	F	18/20.14.5
8. Natali C.	I	10/20.00.0
9. Pistor H-J.	D	9/20.00.0
10. Sordet Ph.	CH	9/20.00.0

1/8 Finale B

1. Gustavsson K	S	26/20.00.0
2. Platel F.	CH	26/20.29.4
3. Marr S.	GB	25/20.24.3
4. Lude M.	CH	24/20.42.2
5. Von Gunten P.	CH	22/20.19.9
6. Schafers K-H.	D	17/20.38.8
7. König C.	CH	15/20.11.7
8. Klingelbrun.F.	A	14/20.00.0
9. Glazbrook J.	GB	12/20.00.0
10. Marsden G.	GB	3/20.00.0

1/4 Finale A

1. Baruchello GP	I	29/20.15.8
2. Fombella L.	CH	27/20.24.7
3. Kraus F.	D	24/20.34.7
4. Cardin V.	I	24/20.40.3
5. Colli A.	I	22/20.00.0
6. Debernardini G	I	20/20.00.5
7. Ziegler D.	D	20/20.25.8
8. Pistor W.	D	20/20.32.9
9. Johansson P.	S	11/20.00.0
10. Burdet G.	F	4/20.00.0

1/4 Finale B

1. Gonzalez V.	E	29/20.14.6
2. Beaudoux P.	F	29/20.17.5
3. Platel F.	CH	28/20.15.6
4. Weiss M.	D	28/20.31.1
5. Gustavsson K.	S	27/20.19.1
6. Piot F.	CH	26/20.11.0
7. Rodriguez M.	F	25/20.00.0
8. Marr S.	GB	24/20.35.8
9. Kraft W.	D	21/20.00.0
10. Fröelich W.	CH	17/20.00.0

1/2 Finale A

1. Lachat C.	F	31/20.36.5
2. Strumpen H.	D	28/20.02.7
3. Rousseau P.	F	28/20.13.2
4. Baruchello GP	I	28/20.25.0
5. Frühwirth A.	A	25/20.06.5
6. Petersen E.	N	24/20.12.9
7. Pinteaux M.	F	22/20.00.0
8. Fombella L.	CH	20/20.00.3
9. Fantini S.	I	17/20.00.0
10. Kraus F.	D	14/20.00.0

1/2 Finale B

1. Visentini L.	I	29/20.04.8
2. Boulmier D.	CH	29/20.13.6
3. Di Lorenzo G.	F	28/20.00.0
4. Platel F.	CH	28/20.01.8
5. Desarmenien D.	F	28/20.14.0
6. Gonzalez V.	E	22/20.32.1
7. Beaudoux P.	F	20/20.13.3
8. Boninsegni P.	I	19/20.00.0
9. Gilbert J.	F	19/20.40.4
10. Marzegan V.	I	13/20.00.0

39. Lude Michel	CH	7	5.31.9
40. Dean Steven	GB	7	5.20.5
41. Von Gunten Pierre	CH	7	5.07.6
42. Boralevi Serge	F	7	5.24.3
43. Van Helden Fer	NL	7	5.20.8
44. Auriot J.Paul	F	7	5.32.0
45. Schafers Karl Heinz	D	7	5.10.0
46. König Christof	CH	7	5.26.0
47. Kligenbrunner Franz	A	7	5.15.4
48. Glazbrook John	GB	7	5.22.0
49. Natali Claudio	I	7	5.12.5
50. Pistor Hans Jörg	D	7	5.14.9
51. Sordet Philippe	CH	6	5.00.0
52. Marsden Gary	GB	7	5.20.7
53. May Karl-Heinz	D	6	5.00.0
54. Rudolf Walter	D	7	5.38.2
55. Colli Valentino	I	6	5.00.1
56. Cornette Georges	F	7	5.27.1
57. Brown Alan	GB	7	5.44.8
58. Gut Albert	CH	7	5.26.1
59. Blum Rudolf	D	7	5.44.4
60. Poitevin Thierry	F	6	5.00.0
61. Johansson Patrick	S	7	5.27.0
62. Concelmann Klaus	D	7	5.34.8
63. Kool Jan	NL	6	5.00.0
64. Lepelletier Roger	CH	6	5.00.0
65. Justesen H.Jørgen	DK	7	5.36.3
66. Binder Gerhard	A	7	5.36.3
67. Markkula Pekka	S	6	5.01.0
68. Rehberger Fritz	A	6	5.01.5
69. Le Brazidec Daniel	F	6	5.02.4
70. Clerici Tiziano	I	6	5.03.6
71. Raschke H.Peter	D	6	5.06.9
72. Burkinshaw Bill	GB	6	5.08.0
73. Egloff Gilles	F	6	5.10.7
74. Deléderray Henry	CH	6	5.10.8
75. Freixas Ernesto	E	6	5.12.3
76. Chauré Michel	F	6	5.13.4
77. Van Dongen Jan	NL	6	5.18.2
78. Glasse J.Pierre	F	6	5.23.8
79. Beron Peter	A	6	5.29.1
80. Maier Rolf	S	6	5.30.1
81. Stordeur Gaëtan	B	6	5.34.8
82. Wenger Reinhard	A	6	5.45.3
83. Köhler Markus	D	6	5.54.8
84. Gustavsson Per	S	5	5.00.0
85. Platel Alain	CH	5	5.00.1
86. Jørgensen Lene	DK	5	5.01.4
87. Batard Dominique	F	5	5.08.8
88. Monnard Dominique	CH	5	5.20.6
89. Joly Patrick	CH	5	5.27.5
90. Ochsenbein Eric	CH	4	5.00.0
91. Wendeler Bernd	D	4	5.00.0
92. Andreassen Swein	N	4	5.00.0
93. Debernardini G.Piet.	I	4	5.00.0
94. Rabbits Peter	DK	4	5.12.6
95. Groen Henk	NL	3	5.00.0
96. Pittet Norbert	CH	3	5.23.0
97. Hård Krister	S	2	5.00.0

Meilleur Finales
éliminatoire

		tours	temps	tours	temps		
1. Martinez Pedro	E	8	5.02.9	61	40.35.4		
2. Calpista Stefano	I	9	5.44.5	60	40.13.0		
3. Rousseau Pierre	F	8	5.22.1	59	40.39.7		
4. Strumpen Helmut	D	8	5.28.3	55	40.22.2		
5. Di Lorenzo Gilles	F	8	5.13.0	55	40.29.4		
6. Lachat Claude	F	8	5.11.0	52	40.00.0		
7. Boulmier Didier	CH	8	5.18.2	47	40.14.4		
8. Costantini Massimil.	I	8	5.01.0	34	40.18.9		
9. Visentini Luciano	I	8	5.32.3	25	40.00.0		
10. Spongia Daniele	I	8	5.06.0	4	40.00.0		
11. Platel Frédy	CH	7	5.49.1	25. Weiss Manfred	D	7	5.05.6
12. Désarmenien Dominique	F	8	5.25.5	26. Gustavsson Kjell	S	7	5.24.7
13. Baruchello G.Paolo	I	8	5.36.2	27. Piot François	CH	8	5.39.2
14. Frühwirth Gerhard	A	8	5.26.5	28. Rodriguez Michel	F	7	5.03.9
15. Petersen Eivind	N	8	5.14.8	29. Marr Stephen	GB	7	5.19.2
16. Pinteaux Michel	F	8	5.12.8	30. Cardin Vittorio	I	8	5.41.9
17. Gonzalez Vicente	E	8	5.32.5	31. Colli Antonello	I	8	5.39.5
18. Fombella Luis	CH	7	5.16.8	32. Kraft Werner	D	7	5.05.1
19. Beaudoux Pierre	F	8	5.40.8	33. Debernardini Giuseppe	I	8	5.32.4
20. Boninsegni Pierluigi	I	8	5.22.2	34. Ziegler Bernd	D	7	5.08.6
21. Gilbert Jacky	F	8	5.11.4	35. Pistor Werner	D	7	5.24.9
22. Fantini Stefano	I	8	5.24.1	36. Froelich Werner	CH	8	5.42.7
23. Kraus Frank	D	7	5.05.5	37. Johansson Paul	S	7	5.04.4
24. Marzegan Vittorio	I	8	5.26.8	38. Burdet Georges	F	7	5.07.5

Das bringt RC-CAR RACING in den nächsten Heften:

(Heft 5/83 erscheint Anfang Oktober)

Europameisterschaft Formel und Sport Rom (I)

Deutsche Meisterschaft Formel und Sport

Nationale Rennberichte

Letzte Meldung WM Sport 83:

Angeblich soll Ermes Tadiello ein Anwaltsbüro zur weltweiten Vertretung seiner Interessen als Weltmeister beauftragt haben, und angeblich hat er ein Schreiben aus Frankreich bekommen, in dem er als Weltmeister bestätigt wird. (Dieses Schreiben wäre allerdings ohne Unterschrift der IFMAR wertlos.)

EUROPAMEISTERSCHAFT Formel und Sport

Endstand Formel

1.	Bortolomasi	I
2.	Gherzi	I
3.	Calce	I
4.	Roem	NL
5.	Sabattini	I
6.	Bergonzini	I
7.	Calpista	I
8.	Bähr	D
9.	Tadiello	I
10.	Constantini	I

14.	Whipli	CH
44.	Mielke	D
45.	Höschen	D
59.	Gröschl	D
68.	Maringer	A
80.	Schmidt	D
81.	Baumgartner	D

Endstand Sport

1.	Tadiello	I
2.	Bortolomasi	I
3.	Constantini	I
4.	Errington	GB
5.	Lesti	I
6.	Calpista	I
7.	Roem	NL
8.	Mielke	D
9.	Gherzi	I
10.	Sabattini	I

13.	Whipli	CH
37.	Sterr	D
40.	Höschen	D
52.	Frühwirt	A
82.	Baumgartner	D
92.	Bähr	D

Vollständige Tabelle im nächsten Heft.

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

Taubenstraße 65 · 4130 Moers 1

Herausgeber:
Hans-Dieter Niechcial
Jochen Essl

Chefredakteur:
Jochen Essl

Redaktionsanschrift:
Lehnackerstraße 72
4100 Duisburg 18
Telefon: 02 03/48 22 00

Ständige Mitarbeiter:
Klaus Peter Tebbe
Hartwig Aubry
Maurizio Casal
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: 0 28 41/50 42 15

Anzeigenpreisliste Nr. 1
Gültig ab 1. März 1982

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

Bankverbindung:
Deutsche Bank Moers
Konto-Nr.: 0 516 880
BLZ: 350 700 30

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

rc-car racing erscheint alle 2 Monate und kostet im Fachhandel DM 5,00 (einschl. 7,0% MwSt.)

Abonnementbezugspreis für 6 Hefte DM 30,00 (einschl. Versandkosten und 7,0% 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.

Anzeigenschluß für Heft 5/83: 23. September 1983



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 Bankeinzugermächtigung 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 _____

Vize-Europameister 1983:



robbe Presto 4 x 4 – für Profis.

robbe Presto – schnell auf der Piste, schnell zum Erfolg: Drei Monate nach Modelleinführung Vize-Europameister am 26. Juni 1983. 40% der Endlaufteilnehmer führen den Presto 4 x 4. (Solche Erfolge kennt man sonst nur vom Porsche 956).



Gehen Sie zu Ihrem **robbe**-Fachhändler – der hält für Sie kostenlos das Poster vom Presto 4 x 4 bereit. Weitere Informationen im großen **robbe**-Katalog beim Fachhändler.



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