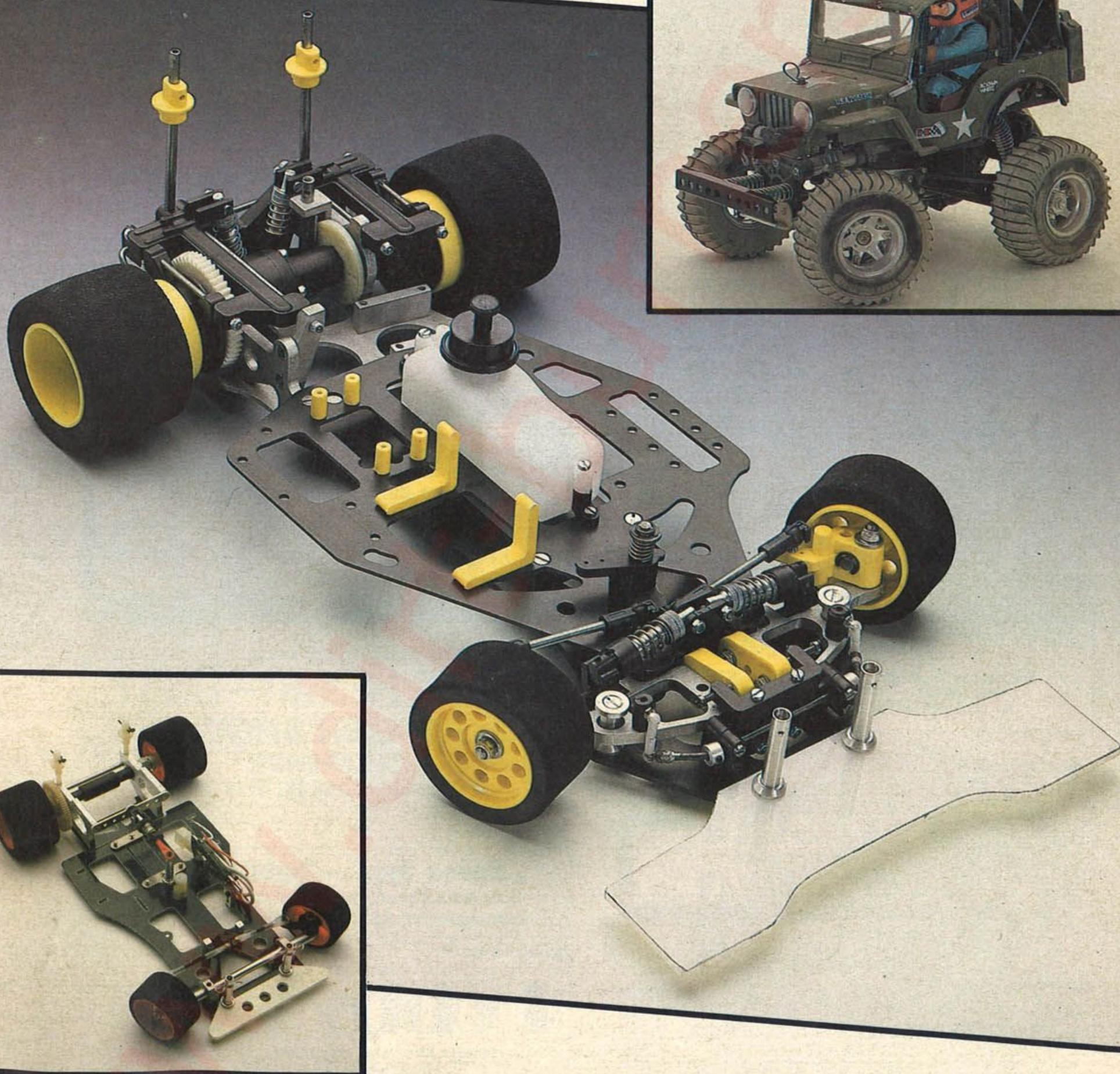


# rc-car. racing

HEFT 5  
Oktober 1983 · 2. Jahrgang  
DM 5,-

*fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer*



**Europameisterschaft Formel und Sport**  
**Deutsche Meisterschaften Formel, Sport, Tourenwagen, Off Road**

**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 (0234) 26 57 87

**DUISBURG**

**OVERMANN**

Gneisenastr. 102 · 4100 Duisburg 1 (Neudorf)  
Tel. (0203) 338090 · Dienstags ab 13.00 Uhr geschlossen  
Gut sortiertes Serpent-Quattro- und Tamiya-Off-Road-Ersatzteillager



**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. 0209/584083

**HAMBURG**

**RC Modellbaustudio Behrens**

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

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

**Besuchen Sie uns!**

**HERNE**

**Hobby-Quelle**

Gelsenkirchener Str. 20 · 4690 Herne 2 · (02325) 73775

**MÜNCHEN**

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

**NEUNKIRCHEN/SAAR**



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

LISMANN

**prospeed racing**

**MODELLAUTOS UND ZUBEHÖR**

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

Samerstraße 12 · 8200 Rosenheim · ☎ 08031/34576

**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 Wohlle  
Telefon 057/224246

In Sachen RC-Car **No. 1** in der Schweiz

**Rennsport**

Europameisterschaft Formel u. Sport . . . . .	6
Deutsche Meisterschaft Tourenwagen . . . . .	10
3 Std. Heemstede (NL) . . . . .	16
Schweiz . . . . .	28
Jugendgruppenmeisterschaft N/W . . . . .	34
Jugendgruppenmeisterschaft Nord . . . . .	34
Deutsche Meisterschaft Off Road . . . . .	36
Deutsche Meisterschaft Formel u. Sport . . . . .	42

**Test & Technik**

Condor . . . . .	14
Übersetzungen . . . . .	20
Ayk NX 101 i Roadrunner . . . . .	22

**Zubehör**

Sonderzubehör . . . . .	30
Neuheiten . . . . .	30

**RC-C-Tips**

Einführung . . . . .	17
Cord-Automatic-Lader . . . . .	21
Schuhmacher XL . . . . .	21

**Magazin**

Wild Willy mit Pfiff . . . . .	18
Fotowettbewerb . . . . .	27
Tamiya Turbo Sand Rover Spezial . . . . .	33

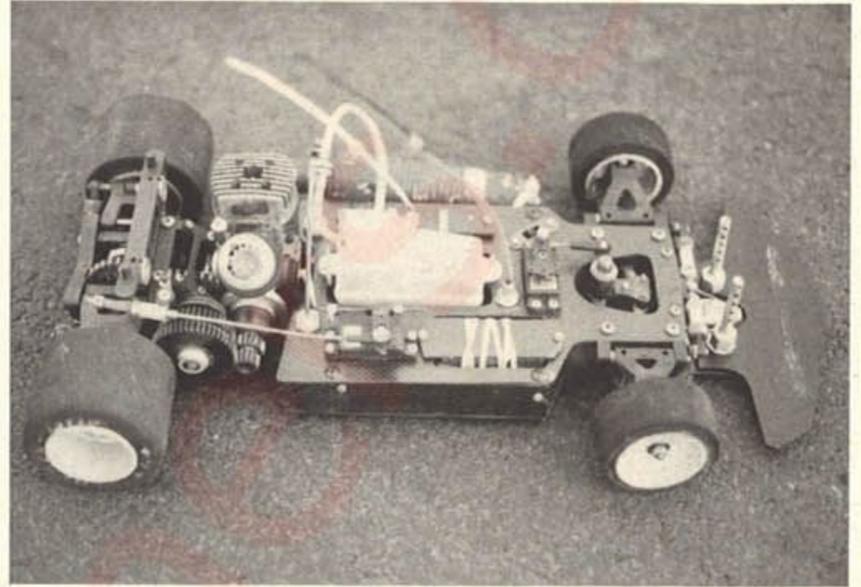
**Verschiedenes**

Fachgeschäfte . . . . .	2
Vereinsnachrichten . . . . .	4
Info I . . . . .	24
DMC Förderkreis . . . . .	26
Kleinanzeigen . . . . .	32
Meinung . . . . .	38
Umfrage . . . . .	38
Start Variationen . . . . .	39
Ernst . . . . .	39
Austragungsvariationen . . . . .	40
Umfragebogen . . . . .	46
Info II . . . . .	44
Vorschau . . . . .	47
Impressum . . . . .	47

Titelbild

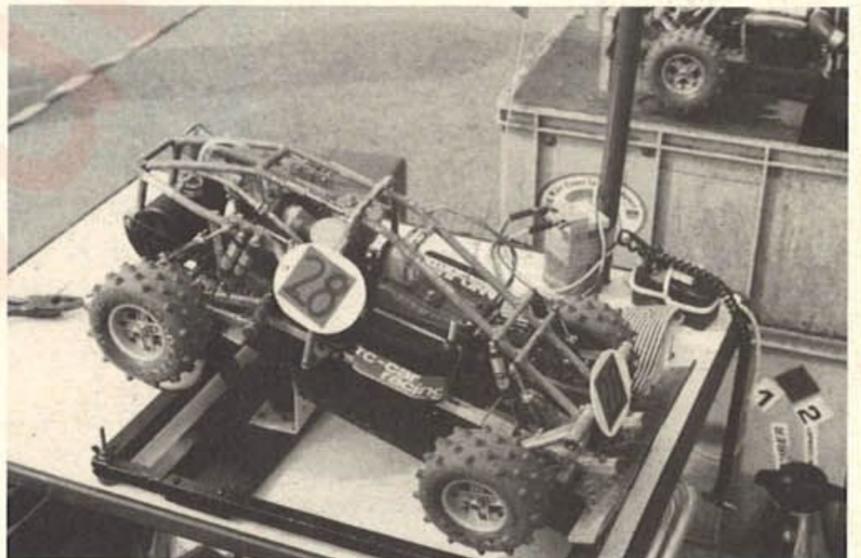
**Condor Wild Willy Spezial,  
Ayk NX 101 i Roadrunner**

Fotografiert von Klaus-Dieter Nowack



Das Fahrzeug des Deutschen Meisters,  
Kl. Tourenwagen. Bericht

Seite 10



Deutsche Meisterschaft Off Road

Seite 36



Wild Willy

Seite 18



Geschäftsstelle

Hartwig Aubry  
Postfach 3132  
5840 Schwerte 3  
Tel.: 02304/6 1580

Swiss R/C Car Clubs Association



SRCCA-Geschäftsstelle

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

Verband Schweiz. Clubs für ferngesteuerte Automodelle

Sportkreise DMC e. V.

Aufteilung der DMC-Mitglieder in den 4 Sportkreisen:

Sportkreis 1

Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, 24,2%.

Sportkreis 2

Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, Berlin (West) 17,9%.

Sportkreis 3  
Nordrhein-Westfalen, 31,2%.

Sportkreis 4  
Baden-Württemberg, Bayern, 26,7%.

MRT Düsseldorf

Clubmeisterschaft 1983

1. R. Bartoli
  2. K. Gierse
  3. A. Arbeiter
- Nachdem R. Bartoli zum drittenmal hintereinander Vereinsmeister wurde, ist er nun endgültiger Gewinner des MRT-Wanderpokals.

An alle Teamleiter!  
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



v.l.n.r.: 1. R. Bartoli, 2. K. Gierse, 3. A. Arbeiter, 4. K. Stange, 5. U. Naumann, 6. H. Scharpenach, 7. H.W. Ratering, 8. F. Schüttler.

Neue Teams im DMC

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

Sportkreis Nord  
**219 AMC Wesert. Minden**  
Reinhard Bauer  
Artilleriestr. 9  
4950 Minden  
Tel. 05 71/2 85 07

Sportkreis Nord-West  
**044 AMSG Gronau-Epe**  
Matthias Wittland  
Blickesch 3  
4432 Gronau-Epe  
Tel. 0 25 65/33 95

Sportkreis Mitte  
**217 MSC Stromberg**  
Hans Görbel  
Waldstr. 34  
6534 Stromberg  
Tel. 0 67 24/32 35

Sportkreis Nord  
**213 RCC Herford**  
Rainer Fiedler  
Brendel 3  
4980 Bünde 12  
Tel. 0 52 23/418 28

Sportkreis Nord  
**221 MC Münster e. V.**  
Detlev Bartel  
Forellenweg 17  
3042 Münster  
Tel. 0 51 92/62 14

Sportkreis Süd  
**214 RCC Heidenheim**  
Uwe Klüver  
Iglauerstr. 35  
7920 Heidenheim  
Tel. 0 73 21/4 26 14

Sportkreis Mitte  
**222 MS Karben**  
Harald Dietz  
Am Hellenberg 7  
6367 Karben 1  
Tel. 0 60 39/72 21

Sportkreis Nord  
**215 RCC Bremen e. V.**  
Lothar Simski  
Kreinsloger Str. 141  
2820 Bremen 71  
Tel. 04 21/60 84 94

Sportkreis Nord/West  
**218 MFK Kürten e. V.**  
Wilfried Kraus  
Dellbrücker Str. 7  
5060 Berg.-Gladbach 2  
Tel. 0 22 02/5 83 13

Sportkreis Süd  
**072 MCT Kulmbach**  
Helmut Schnittka  
Stettiner Str. 24  
8650 Kulmbach  
Tel. 0 92 21/6 47 99

Sportkreis Mitte  
**185 MCT Neustadt**  
Hartmut Gömpel  
Am Roten Berg 8  
3577 Neustadt-Mengsberg  
Tel. 0 66 92/10 94

Sportkreis Nord  
**216 ECC Bremen**  
Klaus Lindemann  
Tannenweg 7  
2808 Syke-Barrien  
Tel. 0 42 42/14 22

Sportkreis Nord/West  
**220 NMRC Neuss**  
Gerhard Schug  
Wahlenstr. 36  
4040 Neuss 1  
Tel. 0 21 01/3 53 31

Neue Teams im DMC  
Sportkreis Mitte  
**212 AMC Wellesweiler**  
Albert Kappel  
Schlesische Str. 7  
6625 Püttlingen  
Tel. 0 68 98/6 21 14

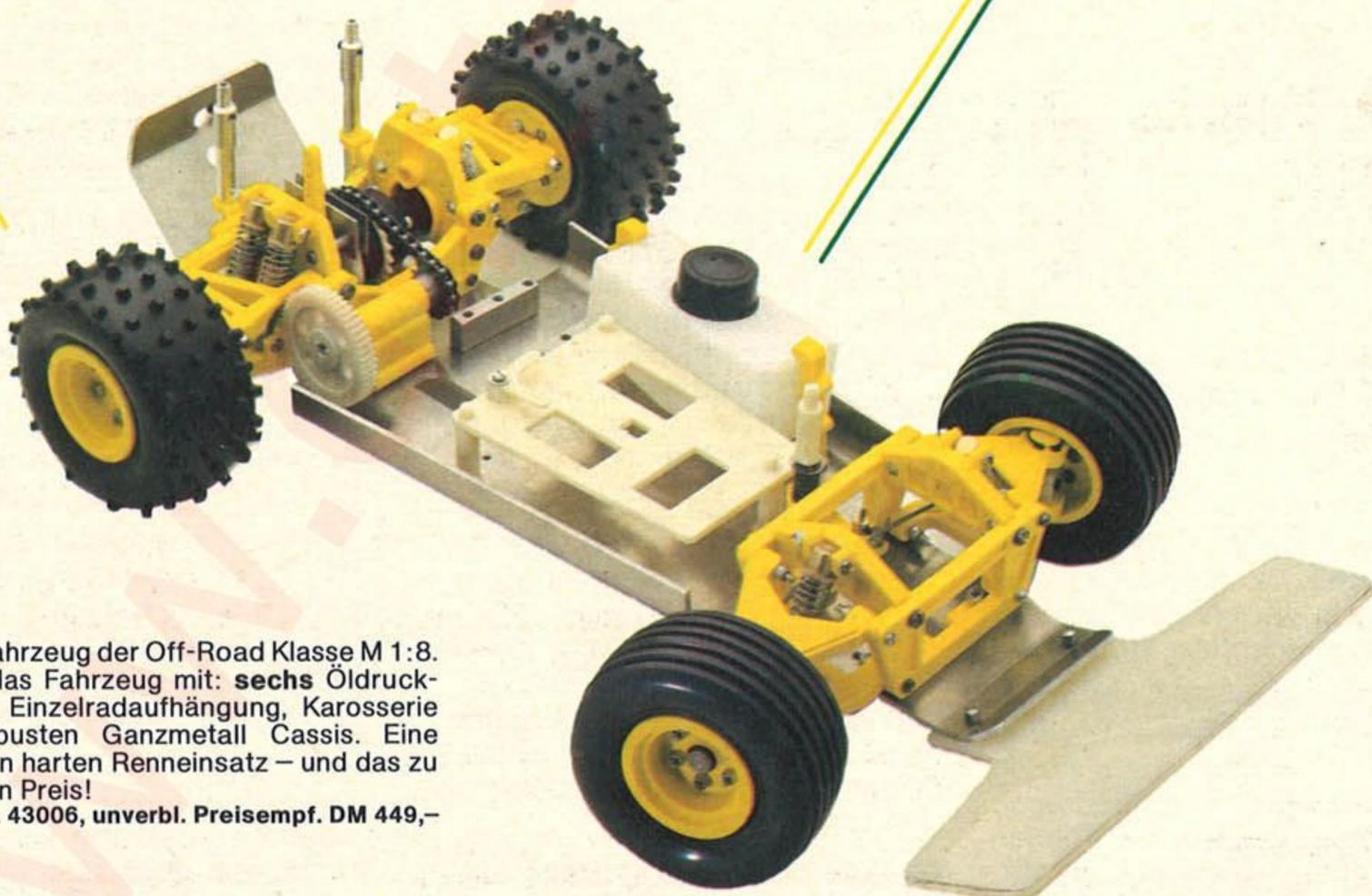


### Condor

Ein wohldurchdachter R/C-Car der Spitzenklasse zu einem enorm günstigen Preis. Das Superleichtgewicht von **nur 2200 g** (mit Fernsteuerung, Motor und Sport-Karosserie) spricht für sich. Die Einzelradaufhängung ist ausgestattet mit vier Öldruckstoßdämpfern. Durch den direkten Antrieb des Motors kommt es zu keinem Kraftverlust.

Best.-Nr. 43001, unverbl. Preisempf. DM 598,-

## Yu'mbo



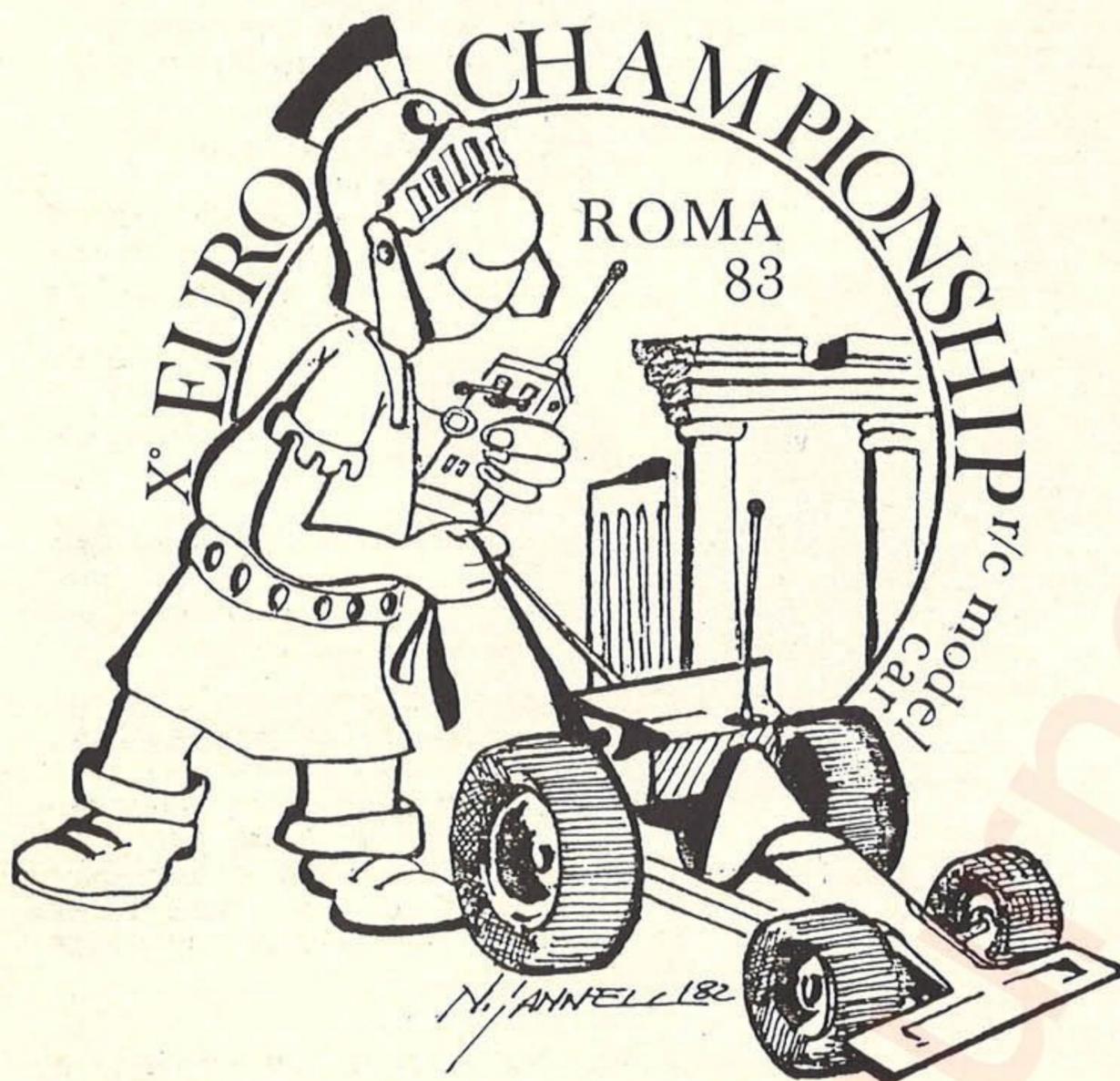
### Yumbo

Ein brandneues Fahrzeug der Off-Road Klasse M 1:8. Ausgestattet ist das Fahrzeug mit: **sechs** Öldruckstoßdämpfern (!), Einzelradaufhängung, Karosserie sowie einem robusten Ganzmetall Cassis. Eine Konzeption für den harten Renneinsatz – und das zu einem sagenhaften Preis!

Bestell-Nr. 43006, unverbl. Preisempf. DM 449,-

# Europameisterschaft Formel und Sport 1983

## 6./7. August Rom/Italien



### Samstag Formel

Für eine Chance im Zwischenlauf mußte man schon 16 R. und eine gute Zeit fahren. Bergonzini fuhr gleich im ersten Vorlauf die 17 R. und kam schließlich als letzter noch direkt in den Endlauf. Im zweiten Vorlauf setzte Botolamsi sich dann an die Spitze und blieb auch dort. Noch direkt in den Endlauf kamen Roem und Calce.

Während des letzten Vorlaufs hagelte es Proteste. Als krönender Abschluß eines erbitterten Zweikampfes zwischen Gherzi und Roem waren beide sich zu nahe gekommen und flogen raus. Aus reiner „Sportlichkeit“ schlug Roem nach Gherzi, der beinahe noch die Treppe hinuntergefallen wäre. Im Fahrerlager ging diese unschöne Auseinandersetzung dann weiter, wobei eine Schlägerei aber doch verhindert werden konnte. Dann die Proteste. Gherzi und Roem protestierten gegeneinander, White legte Protest ein, wegen Behinderung durch die Rauferei. Das Ende vom Lied: Roem erhielt zwei Verwarnungen, Gherzi eine Verwarnung und der Lauf wurde wiederholt. Im Wiederholungslauf fiel Gherzi dann aus.

Durch die Semifinale qualifizierten sich dann noch Tadiello, Sabbattini, Costantini, Gherzi, Calpista und Bähr. Nicht qualifizieren konnte sich Lecat der am Ende einen 17. Platz belegte, bei Sport gar nur einen 26. Platz.

### Zieleinlauf:

1 Bortolamasi	Columbia
2 Gherzi	Columbia
3 Calce	Columbia
4 Roem	Quattro
5 Sabbattini	Columbia
6 Bergonzini	Columbia
7 Calpista	Columbia
8 Bähr	Quattro
9 Tadiello	Columbia
10 Constantini	Columbia

Vor der Siegerehrung kam dann erst mal ein Protest. Ton legte Protest ein, weil Roem laut seiner Zeitnahme eine Runde mehr gefahren sei. Der Fehler lag aber letztlich doch in der holländischen

Schon die Fahrt nach Rom barg ihre Tücken.

Sie: Ist die Reisetasche im Kofferraum zugänglich?

Er welche Reisetasche?

Sie: Die Reisetasche!

Er: Der kleine Schminkkoffer?

Sie: (panik) Die große Reisetasche!!!

Er: Ach, die vom Kofferset? Ja.

Sie: Bist du sicher? Hast du die überhaupt?

Er: Ja.

Mit Volldampf auf den nächsten Parkplatz, scharf gebremst, zwei Türen werden aufgerissen, und rechts und links stürzt je einer zum Kofferraum. Erwartungsvolles Aufschließen und – die große Erleichterung: Alles da. Na das kann ja heiter werden! Aber der Rest der Fahrt verlief doch fast störungsfrei.

Dienstag in Rom. Die Bahn sah noch etwas unfertig aus. Bis Freitag Abend wurde noch fleißig gearbeitet: Tische angebracht, Fahnenmaste gestrichen, Fahnen aufgehängt, Blumenkübel in rauen Mengen angeschleppt, Länderflaggen an den Tischen angebracht und die letzten Tribünenbretter befestigt. Mir gefielen be-

sonders die Tore. Gibt es hier oft Schlagbäume und Drahtgittertore, so haben die Römer Eisentore: Rot mit weißen Verzierungen.

Die Bahn ist sehr groß. Zum Vergleich: (wer's kennt) Alleine die Bahn ist etwas größer als das Walsumer Gelände! Die Strecke selbst ist sehr variabel gestaltet: Nach der Geraden die zweite links, oder so. Unter anderen Möglichkeiten kann man auch einen Rundkurs benutzen. Die ersten Siegeswilligen trainierten abends schon mehr oder weniger fleißig: Ton, Bervoets, Roem und Sabbattini.

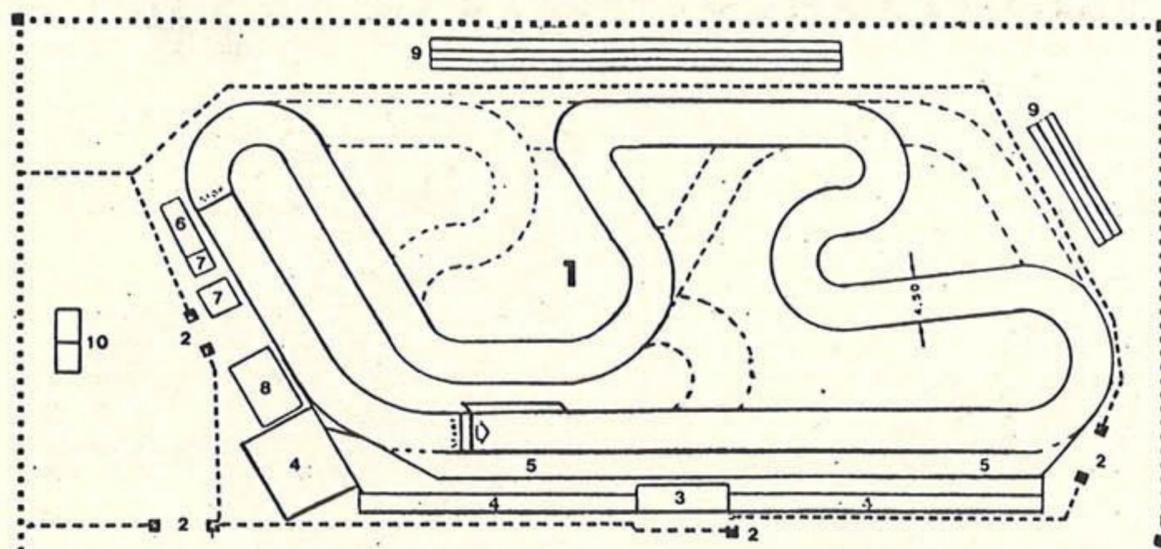
Am Mittwoch war SG schon zahlreicher vertreten. Wie gehabt trainierte auch das Serpent Team.

Aus Deutschland waren F. Schmidt und F. Gröschl eingetroffen.

Donnerstag wurde die erste Runde unter 18 sec. gefahren: G. Gherzi! Zeiten uner 18 sec. wurden nur sehr wenig gefahren.

Freitags trafen auch M. Mielke und K. Höschen ein. Das Training wurde jetzt organisiert. Abends waren dann schon die ersten zwei Motoren platt.

PISTA M.R.C. - M.R.C. RACING TRACK - PISTE M.R.C.



Zeitnahme. So konnte dann die Siegerehrung erfolgen.

### Sonntag Sport

In der Klasse Sport erreichten jetzt schon einige die 17. R., so daß auch hier jede Sekunde zählte. Der Erste an diesem Morgen mit 17 R. war M. Mielke, aber auch das reichte zuerst nur für den Zwischenlauf. Die Vorläufe liefen ohne größere Störungen ab. So konnten sich sofort für den Endlauf qualifizieren: Gherzi, der Bestzeit gefahren war, Ton, Costantini und, last not least, Tadiello.

Aus den Zwischenläufen kamen noch hinzu: Errington, Roem, Calpista, Bortolamasi, Lesti und Mielke. So war dann auch in Klasse Sport Deutschland wieder vertreten. Am Ende stand dann Tadiello als Europameister fest. Es war eine Freude, den Weltmeister fahren zu sehen. (Mir blieb kaum Zeit, auch einen Blick auf die anderen Cars zu werfen) (Anm. d. Red.: Das war uns klar, Ernst). Ich glaube, diese konstante und schnelle Fahrweise erträumt sich wohl jeder. Zuerst aber lag Gherzi mehrere Minuten klar in Führung. Er versuchte dann an seinem Teamkollegen Costantini vorbeizugehen. Dieser machte aber Schlenker, (solange, bis er Gherzi „richtig“ getroffen hatte) so daß Gherzi sich nach einem „dreieinhalbfachen Rittberger“ im Gras wiederfand. Daraufhin brach Gherzi das Rennen ab und wurde erst bei der Siegerehrung wiedergesehen. Er hatte wohl schwer am „Teamgeist“ seines Kollegen zu kauen.

Doch auch bei Sport sollte das Ergebnis nicht ohne Verzögerung verkündet werden. Bei der Fahrzeugabnahme viel Ton durch einen Tankinhalt von 129 ccm unangenehm auf. Der beanstandete dann erst einmal den Meßbecher. Ton

konnte aber niemanden davon überzeugen, daß besagtes Instrument nur bei seinem Tank eine falsche Angabe machen sollte. Ton, als Zweiter durchs Ziel gegangen, wurde disqualifiziert! Sabbattini schien über den unverhofften Pokal ehrlich erfreut. Es war das dritte Mal in einer Woche, daß er gelächelt hat. Die Plazierung war dann wie folgt:

1 Tadiello	Columbia
2 Bortolamasi	Columbia
3 Costantini	Columbia
4 Errington	Columbia
5 Lesti	Columbia
6 Calpista	Columbia
7 Roem	Quattro
8 Mielke	Quattro
9 Gherzi	Columbia
10 Sabbattini	Columbia

Das waren acht Columbia und zwei Quattro. Womit SG wirklich zufrieden sein kann.

SG war wohl mit Abstand am meisten vertreten. Die Fahrer mit den weißen Hemden glichen zeitweilig einer Invasion. Sichtbare Neuerungen: Es wurde ein 3,5 mm dickes Ergalchassis gefahren, und eine neue Vorderachse. Sie soll verhindern, daß sich die Vorspur beim Einfedern zu stark verändert.

PB erschien mit neuer handgefertiger Nylonvorderachse. Trotzdem (oder deshalb??) gelangte kein PB ins Finale.

Asso schickte nur Vater und Tochter Preston. Der Asso hatte das ruhigste Fahrverhalten der hier zu sehenden Autos.

Mantua die Fahrer erweckten den Eindruck, als wären sie noch nie mit dem Manta gefahren. Geändert: Die Hinterachse, bei der jetzt die Reifen gleichmäßig ablaufen.

Serpent war, nicht nur prozentual gesehen, auch erfolgreich. Die beiden erfolgreichsten deutschen Fahrer, Mielke und Bähr, kamen aus dieser „Ecke“ und erreichten ein ausgezeichnetes Ergebnis.

Kleinigkeiten am Rande Streckenposten: Die Jungens haben sich wirklich sehr bemüht, waren aber teilweise überfordert. Sie standen schließlich zwei Tage lang brav auf Posten. So war denn schon mal einer etwas langsam, ein anderer konnte nicht erkennen, ob an einem Car eine Störung vorlag.

Auffallend gut: Die schnelle Versorgung mit den Ergebnissen. Der Schreiber hatte bestimmt wunde Finger nach den zwei harten Tagen.

Auffallend negativ: Es scheint seit einiger Zeit so Sitte, daß ein Rennen erst nach dem Endlauf durch Proteste entschieden wird. Eine Firma gegen die andere. Frei nach dem Motto: Fahrt mal erst, Jungs, wir legen nachher Protest ein, wenn keiner von uns gewinnt.

Angst: hatte Sabbattini vor Spionage. Er hielt seine Fahrer an, sich von den Fremden fernzuhalten. Ob berechtigt oder übertrieben, wage ich nicht zu beurteilen.

Walsumgeschädigt erklärte sich Franz Gröschl auf die Frage, warum er seine Anlage so hoch hält. Ob die Arme wohl nicht lang genug seien?? Das sei eine Folge des hohen Geländers in Walsum.

Viele Grüße von Eurem  
Columbia Ernst  
mit Unterstützung von  
Sibyll Schulz



# Europameisterschaft 1983

## Formel

## Sport

### 1. Semi-Finale

Name	N.	Rd.	Sek.
Tadiello	I	61	2,34
Pezzini	I	59	4,70
Costantini	I	61	7,89
Lesti	I	51	4,27
Seveso	I	10	—
Calpista	I	61	13,71
Lucchesi	I	6	—
Ton	NL	61	14,05
Lecat	F	56	17,48
Pagdin	GB	50	—



### 2. Semi-Finale

Name	N.	Rd.	Sek.
Sabattini	I	62	14,84
Gheresi	I	62	15,90
Orazi	I	56	6,03
Placenti	I	47	11,19
Greeno	GB	59	17,28
Collet	F	58	8,73
Errington	GB	33	—
Autuori	I	12	—
Bähr	D	59	10,34
Whipli	CH	58	7,79

### Finale

Name	N.	Rd.	Sek.
Bortolamasi	I	124	9,73
Roem	NL	123	13,30
Calce	I	124	19,57
Bergonzini	I	119	10,46
Tadiello	I	109	11,64
Sabattini	I	120	9,20
Costantini	I	46	—
Gheresi	I	124	17,73
Calpista	I	115	10,99
Bähr	D	113	8,47

### ENDSTAND FORMEL

Pl. Name	N.	Rd.	Sek.
1 Bortolamasi	I	124	9,73
2 Gheresi	I	124	17,73
3 Calce	I	124	19,57
4 Roem	NL	123	13,30
5 Sabattini	I	120	9,20
6 Bergonzini	I	119	10,46
7 Calpista	I	115	10,99
8 Bähr	D	113	8,47
9 Tadiello	I	109	11,64
10 Costantini	I	46	—
11 Ton	NL	61	14,05
12 Pezzini	I	59	4,70
13 Greeno	GB	59	17,28
14 Whipli	CH	58	7,79
15 Collet	F	58	8,73
16 Orazi	I	56	6,03
17 Lecat	F	56	17,48
18 Lesti	I	51	4,27
19 Pagdin	GB	50	—
20 Placenti	I	47	—
21 Errington	GB	33	—
22 Autuori A.	I	12	—
23 Seveso	I	10	—
24 Lucchesi	I	6	—
25 Culver	GB	16	10,40
26 Preston Da	GB	16	12,09
27 White	GB	16	13,38
28 Cacciapuoti	I	16	13,60
29 Gabbiani	MC	16	14,17
30 Veronesi	I	16	14,19
31 Heinz	F	16	14,38

32 Fabbri	I	16	14,92
33 Bervoets	NL	16	15,93
34 Sterr	D	16	16,42
35 Zanada	CH	16	17,02
36 Batley	GB	16	17,26
37 Diatto	I	16	18,39
38 Garbani	CH	16	19,03
39 Hässig	CH	16	19,55
40 Plested	GB	16	21,76
41 Gnesini	I	16	28,91
42 Marani	I	15	—
43 Salle	F	15	0,07
44 Mielke	D	15	0,42
45 Höschen	D	15	0,73
46 Colombini	I	15	0,80
47 Linde	DN	15	1,06
48 Meister	CH	15	1,32
49 Frühwirt	I	15	2,56
50 Poldi	I	15	3,34
51 Caronello	I	15	3,61
52 Gjersoe	DN	15	4,53
53 Chamberl.	GB	15	5,43
54 Lodi	I	15	5,85
55 Bühler	CH	15	7,88
56 Preston Da	GB	15	9,03
57 Jorgensen	DN	15	10,32
58 Matrone	F	15	10,49
59 Gröschl	D	15	10,55
60 Nougier	F	15	10,80
61 Carlsson	S	15	11,10
62 Bevacqua	MC	15	12,07
63 Myrberg	S	15	12,88
64 Norvas	FN	15	13,42
65 Harder	DN	15	14,08
66 Autuori R.	I	15	15,16
67 Rymond	F	15	17,21
68 Maringer	A	15	18,65
69 Seinard	F	15	18,91
70 Friedli	CH	14	—
71 Leppalahti	FN	14	4,43
72 Follette	MC	14	6,52
73 Johansson	S	14	7,40
74 Gromberge	NL	14	13,37
75 Frühwirt H.	A	14	17,96
76 Johnson	S	14	19,36
77 De graf S.	NL	14	19,57
78 Straus	GB	13	1,25
79 Tenthof	NL	13	5,50
80 Schmidt	D	13	6,83
81 Baumgartn.	D	13	9,20
82 Dognon	F	13	9,20
83 Scholle	F	13	9,20
84 De Graff J.	NL	13	15,05
85 Botta	MC	13	19,81
86 Finzinger	A	13	20,61
87 Binder	A	13	21,77
88 Haegel	S	12	—
89 Bongiovanni	I	12	0,75
90 Wagner	A	11	7,19
91 Boor	NL	9	—
92 Scholler	A	7	—
93 Burras	E	7	2,05
94 Kunz	CH	2	—
Auriot	F	—	—
Bonvento	I	—	—
Zender	CH	—	—
Hernandez	E	—	—
Van d. Lind.	B	—	—
Raith	D	—	—

### 1. Semi-Finale

Name	N.	Rd.	Sek.
Sabattini	I	62	—
Lesti	I	63	17,3
Calpista	I	63	6,9
Errington	GB	64	18,6
Greeno	GB	61	6,3
Culver	GB	24	—
Seveso	I	61	1,7
Whipli	CH	62	14,2
Diatto	I	18	—
Colombini	I	62	9,9



### 2. Semi-Finale

Name	N.	Rd.	Sek.
Roem	NL	63	12,1
Calce	I	42	8,1
Bartolomasi	I	62	12,7
Fabbri	I	43	5,8
Mielke	D	62	15,9
Caronello	I	34	5,4
Gabbiani	MC	15	1,9
Cacciapuoti	I	61	13,1
Meister	CH	57	1,2
Lucchesi	I	62	18,8

### Finale

Name	N.	Rd.	Sek.
Gheresi	I	28	—
Ton	NL	123	6,1
Constantini	I	122	9,5
Tadiello	I	125	13,2
Errington	GB	122	13,8
Roem	NL	85	15,1
Calpista	I	120	4,4
Bortolamasi	I	123	10,2
Lesti	I	121	10,8
Mielke	D	84	16,0

### ENDSTAND SPORT

Pl. Name	N.	Rd.	Sek.
1 Tadiello	I	125	13,2
Ton	NL	123	Squ.
2 Bortolomasi	I	123	10,2
3 Costantini	I	122	4,5
4 Errington	GB	122	13,8
5 Lesti	I	121	10,8
6 Calpista	I	120	4,4
7 Roem	NL	85	15,1
8 Mielke	D	84	16,0
9 Gheresi	I	28	—
10 Sabattini	I	62	—
11 Colombini	I	62	9,9
12 Whipli	CH	62	14,2
13 Lucchesi	I	62	18,8
14 Seveso	I	61	1,7
15 Greeno	GB	61	6,3
16 Cacciapuoti	I	61	13,1
17 Meister	CH	57	1,2
18 Fabbri	I	43	—
19 Calce	I	42	—
20 Caronello	I	34	—
21 Culver	GB	24	—
22 Diatto	I	18	—
23 Gabbiani	MC	15	—
24 Bergonzini	I	16	4,0
25 Lecat	F	16	4,3
26 Placenti	I	16	5,3
27 Orazi	I	16	6,3
28 Chamberl.	GB	16	6,6
29 Bühler	CH	16	6,8
30 Collet	F	16	6,9
31 Heinz	F	16	7,3

32 Lind	DN	16	7,6
33 Marani	I	16	7,7
34 Pagdin	GB	16	8,1
35 Preston de	GB	16	8,5
36 Sterr	D	16	8,9
37 Hässig	CH	16	9,0
38 Veronesi	I	16	9,2
39 Höschen	D	16	9,6
40 Plested	GB	16	10,8
41 Lodi	I	16	11,6
42 Pezzini	I	16	12,1
43 Bailey	GB	16	12,2
44 Autuori A.	F	16	12,3
45 Nougier	F	16	13,4
46 Gnesini	I	16	13,8
47 White	GB	16	13,9
48 Jorgensen	DN	16	14,2
49 Zanada	CH	16	14,5
50 Harder	DN	16	15,1
51 Frühwirt G.	A	16	15,4
52 Gjersoe	DN	16	16,1
53 Fruedli	CH	16	17,8
54 Poldi	I	16	17,9
55 Pevacqua	MC	16	19,4
56 Bervoets	NL	16	20,2
57 Cromberge	NL	15	0,3
58 Tenthof	NL	15	2,0
59 Raymon	F	15	5,0
60 Salle	F	15	5,2
61 Matrone	F	15	5,5
62 Garbani	CH	15	8,2
63 Johansson	S	15	8,6
64 Carlson	S	15	8,8
65 Sinard	F	15	9,3
66 Frühwirt H.	A	15	10,3
67 Autuori R.	I	15	12,4
68 Dognon	F	15	13,9
69 Hagel	S	15	14,2
70 Finzinger	A	15	15,1
71 Leppalahti	FN	15	15,8
72 Wagner	A	15	16,1
73 Follette	MC	15	19,3
74 Johnson	S	15	19,4
75 Scholle	F	15	19,7
76 Maringer	A	14	—
77 Myrberg	S	14	00,5
78 Norvas	FN	14	7,6
79 Botta	MC	14	9,9
80 Preston Da.	GB	14	16,9
81 Baumgartn.	D	14	17,9
82 Binder	A	13	4,2
83 Borrás	E	13	12,4
84 De Graff J.	NL	13	12,6
85 De Graff S.	NL	13	13,9
86 Straus	GB	13	20,4
87 Bongiovanni	I	12	8,1
88 Scholler	A	12	21,3
89 Boor	NL	10	23,6
90 Kunz	CH	8	—
91 Bähr	D	7	—
Raith	D	—	—
Auriot	F	—	—
Bonvento	I	—	—
Schmidt	D	—	—
Zender	CH	—	—
Hernandes	E	—	—
Vand. Linden	B	—	—
Gröschl	D	—	—

**5**  
Jahre  
Serpent Racing-cars



Neuer

**DEUTSCHER MEISTER**



**5**  
Jahre  
Jubiläum



**1983**



**Formel**

**+**

**Sport**

PS: Sehr gute Plazierungen der anderen Serpent-A-Piloten  
M. Mielke, K. Höschen, Chr. Sterr, P. Knebel; 5 Quattros unter den **ersten 8**.  
In Gruppe B-Mitte **siegt** Robert Speck. 2. Math. Beez, 3. Gary Schäfer, 5. Klaus Wuntke; 4 Quattros unter  
den ersten 5! Und beim **Deutschen Meisterschaftslauf der Tourenwagen** ist die Sensation **perfekt**:  
1. Michael Salven, Krefeld, 2. H. Bertr. Keßler, Siegen, 3. Robert Speck, Kassel, 4. Herm. Dankel,  
Neckarsulm, 5. H. Hofmann, Nürnberg, 6. E. Erwin, Dortmund, 7. W. Vogel, Essen, 8. H. W. Blinde, Spatzi,  
Bielefeld, 9. H. R. Hermann, 10. Willi Soboll. **Alle** auf Serpent.-Q.  
Bitte meldet Euch, Ihr erhaltet jeder 1 Karosserie nach Wahl von uns!

### Herzlichen Glückwunsch **Jürgen Bähr!**

Ein herzliches **Dankeschön** sagt das Serpent-Werk in Holland an alle Serpent-Fans und denen,  
die es **1984** noch werden wollen! Womit? Mit einem Jubiläums-Quattro: wie Quattro 83, jedoch mit  
2-Gang-Automat.-Getriebe, neuer Tank, 5 Paar Felgen, 2 Paar Zahnräder.

**Lieferzeit ab sofort, bis Nov. 83!! Zum Jubiläums-Preis von **866,66** DM (empf. Verkaufspreis)**

#### **NEWS: neue Tankpistole im Programm!**



Best.-Nr.: 47005  
Preis: **89,90 DM**  
vollautomatisch; mit  
Standanzeiger;  
opt. Haltegriff,  
Schnellauslauf-Ventil,  
Volumen bis 135 ccm  
Pistolenbetätigung,  
Best.-Nr.: 42022  
1 Paar Achsschenkel,  
nur Kunststoff-  
teile **7,50 DM**



Für alle **OFF-Road**-Fans: Wir können nichts dafür, der neue Serpent Cobra wird leider im Dezemeber '83  
erst lieferbar sein! Es tut uns sehr leid, **aber** der Prototyp läßt **viel** versprechen!

Baukasten 1: mit 1 Diff für Front- **oder** Heckantrieb, Preis ca. **790,- DM**.

Baukasten 2: mit 2 Diffs für Allradantrieb, staubgeschützte Differentiale + Kegelräder vorn und hinten,  
Kardan-Antrieb, Mittelmotor, Kunststoff-Dreieckslenker + Querlenker wie beim Quattro (nur länger),  
Federbeine vorn und hinten (4), integrierte Stoßdämpfer (4). Preis: ca. **900,- DM**.

**Ersatzteil-Dienst – traumhaft!!! O-R-Team 84?**

Bis bald:

**Euer Serpent-Modell-Import Deutschland**  
Am Lindenbaum 20 · 6200 Wiesbaden 37 · Tel. 061 21/42 28 60 + 64

# Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft 1983

Die 210 m lange Rennstrecke des MSC Kirchhain mit ihren interessanten Passagen, der überdachte Fahrerstand, Clubhaus mit Toiletten-Anlage, ein großer Zeltplatz sowie strahlender Sonnenschein sorgten für sehr gute äußere Bedingungen beim TW-Endlauf.

Das Training am Samstag verlief ohne nennenswerte Vorkommnisse, fast alle kamen mit der Bahn halbwegs zurecht.

Der Sonntag begann mit der Fahrzeugabnahme, bei der es nur bei wenigen Fahrzeugen etwas zu beanstanden gab. Das Reglement wird also endlich beachtet.

## Vorläufe

71 Fahrer waren am Start, die Vorlaufzeit betrug 5 min. Aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre wußten viele Fahrer, daß man in den Vorläufen nicht unbedingt das letzte aus den Fahrzeugen herausholen soll, damit sie besser bis zum Endlauf durchhalten. Denn beim TW-Modus kommt niemand direkt in den Endlauf, sondern die 32 Vorlaufschleunsten qualifizieren sich für die 4 Viertelfinalläufe, daraus die 16 Schnellsten für die 2 Semifinalläufe und daraus die 8 Schnellsten für den Endlauf. Das bedeutet also „heizen“ bis zum geht nicht mehr; ein nicht gerade materialschonender Modus. Viele Fahrer sind deshalb mit diesem Modus auch nicht einverstanden – und einige kannten ihn überhaupt nicht.

Die Leistungsdichte war wieder sehr groß, wie aus der folgenden Tabelle der 16 Vorlaufschleunsten Fahrer hervorgeht:

1 Frank Weyer	18	13,4
2 Heinz Faigle	18	15,9
3 Ralf Habel	18	16,3
4 Hartmut Sommerfeld	17	2,8
5 Robert Speck	17	6,8
6 H.-Werner Blinde	17	7,8
7 Achim Schmitz	17	9,1
8 H.-Bertram Keßler	17	9,3
9 Axel Faust	17	11,0
10 Ralf Herrmann	17	11,1
11 Birger Schlichting	17	12,1
12 Thomas Frank	17	12,1
13 Hermann Dankel	17	14,5
14 Jörg Siegfried	17	16,7
15 Hans Scheyer	17	26,3
16 Klaus Henrici	16	–

Einen Favoriten für den Titel gab es eigentlich noch nicht, dafür hatten sich einige Fahrer zu sehr zurückgehalten. Aber das würde sich nun in den Viertelfinalläufen ändern.

## Viertelfinale 10 min.

Im Viertelfinale A dominierte ganz klar R. Speck. F. Weyer und H. Dankel konnten einigermaßen mithalten, W. Vogel qualifizierte sich als vierter Fahrer für das Halbfinale, während der Vorlauf 9., A. Faust, ausfiel.

Viertelfinale B war der ausgeglichene Lauf und gleich sechs Fahrer, H.-W. Blinde, M. Thomä, W. Soboll, U. Liening, R. Herrmann und R. Hofmann konnten sich für das Halbfinale qualifizieren. Der Vorlauf 2., H. Faigle, fiel aus.

Viertelfinale C war etwas schwächer, und wäre wahrscheinlich von R. Habel gewonnen worden, aber er mußte in führender Position liegend nach einer unverschuldeten Kollision an die Boxen. Zwar wurde er noch vierter, doch die

gefahrenen Runden reichten nicht aus und somit war der Vorlauf 3. auch ausgeschieden. M. Salven fuhr ein sauberes Rennen und gewann vor E. Ernst. Nur diese beiden konnten sich für das Halbfinale qualifizieren.

Im Viertelfinale D fuhren H.-B. Keßler und H. Sommerfeld sehr stark und konnten sich zusammen mit G. Mack und T. Frank für das Halbfinale qualifizieren.

Damit erreichten folgende 16 Fahrer für die nächste Runde:

1 Robert Speck	35	14,5
1 H.-Bertram Keßler	35	14,6
3 H. Sommerfeld	34	5,3
4 H.-Werner Blinde	33	0,3
5 Michael Salven	33	5,7
6 Frank Weyer	33	9,7
7 Marco Thomä	33	10,8
8 Hermann Dankel	33	13,1
9 Willi Soboll	33	16,5
10 Günter Mach	33	18,4
11 Thomas Frank	32	2,9
12 Erwin Ernst	32	5,4
13 Werner Vogel	32	5,5
14 Uwe Liening	32	9,8
15 Ralf Herrmann	32	15,2
16 Robert Hofmann	32	16,6

Von den 16 Vorlaufschleunsten waren im Halbfinale also nur noch 8 Fahrer vertreten.

## Halbfinale 20 min.

### Halbfinale A

Wieder eine ganz klare Sache für R. Speck. M. Salven mit Abstand zweiter und W. Vogel dritter. Diese drei qualifizierten sich für den Endlauf, für den vierten W. Soboll reichte die Zeit nicht ganz und mit dem fünften H. Sommerfeld schied der Vorlauf 4 aus.





### Halbfinale B

Das Rennen wurde von H.-B. Keßler, H.-W. Blinde und H. Dankel bestimmt. Bei Keßler ging zwar drei mal der Motor aus, doch mit bravurösem Einsatz wurde er noch vierter und erreichte neben Blinde, Dankel, R. Hofmann und E. Ernst den Endlauf. Mit F. Weyer schied der Vorlaufschnellste aus.

Damit waren folgende 8 Fahrer im Endlauf:

1 R. Speck	68	15,1
2 H.-W. Blinde	67	4,2
3 H. Dankel	67	8,7
4 R. Hofmann	66	17,2
5 M. Salven	65	9,1
6 H.-B. Keßler	64	11,0
7 W. Vogel	63	12,8
8 E. Ernst	62	13,1

Von den 16 Vorlaufschnellsten erreichten nur 4 Fahrer den Endlauf, die anderen, darunter die vier Vorlaufschnellsten waren auf der Strecke geblieben.

### Endlauf B 15 min.

Den B-Endlauf konnte ganz klar R. Herrmann gewinnen, gefolgt von W. Soboll, T. Frank und H. Sommerfeld.

### Technik

Zwischen den Enläufen kurz etwas Technik. Bei den Motoren waren etwa gleich viel Picco und OS vertreten, etwas weniger OPS, also ziemlich ausgeglichen, auch von der Leistung her. Anders sah es da bei den Fahrzeugen aus, etwa die

Hälfte der Teilnehmer fuhr Serpent Quattro, ein Viertel den PB Alpha, jeweils eine Handvoll Columbia, Manta 4 und den „starrten“ Futura VCS. Im Endlauf war schließlich nur noch der Serpent Quattro vertreten.

### Endlauf A 30 min.

Wurde bis jetzt schon guter rc-car Sport geboten, so übertraf der Endlauf alles. H.-W. Blinde führte das Feld nach einem gelungenen Start in der ersten Runde an, doch hatte er im weiteren Verlauf einige Probleme und mußte schließlich in der 85. Runde leider aufgeben.

Nach der 1. min. hatte sich dann ein Trio aus R. Speck, H.-B. Keßler und M. Salven gebildet, das bis zum Schluß zusammenblieb. Nur der sehr fair fahrende H. Dankel konnte einige Zeit mithalten.

3. min.: Speck vor Salven  
 4. min.: Salven vor Speck  
 5. min.: Speck vor Salven  
 6. min.: Salven vor Speck  
 7. – 11. min.: Speck vor Salven und Keßler.

Der Abstand betrug jeweils nur max. 1/2 Runde und durch Tankstopps erfolgte ein ständiger Wechsel.

12. – 14. min.: Salven, Speck, Keßler  
 15. min.: Speck, Salven, Keßler  
 16. min.: Salven, Speck, Keßler  
 17. min.: Speck, Keßler, Salven  
 18. min.: Keßler, Salven, Speck

Einfach unglaublich, was sich da abspielte. Der „alte Hase“ Keßler ging also zum erstenmal in Füh-

rung, aber nicht lange.

19. – 20. min.: Salven, Speck, Keßler

21. min.: Salven, Keßler, Speck

22. min.: Keßler, Salven, Speck

Der jugendliche R. Speck war nun eine knappe Runde zurück, während Keßler nach einem Tankstopp von Salven erneut in Führung ging.

23. – 24. min.: Keßler, Salven, Speck

25. min.: Salven, Keßler, Speck

Salven wieder in Führung nachdem Keßler tanken war. Muß auch Salven noch einmal tanken oder fährt er durch?

27. – 28. min.: Salven, Keßler, Speck

Die Fahrer wurden nervös. Fehler schlichen sich ein, außerdem wurde es jetzt langsam dunkel.

29. min.: Salven, Keßler, Speck

Salven fährt nicht mehr tanken, eine Erkenntnis die für Keßler und Speck nicht gerade beruhigend war. Salven konnte sich nun absetzen.

Die Fahrer wurden immer nervöser und immer mehr Fehler schlichen sich ein. Bei Keßler und Speck, weil sie nun alles versuchen mußten, um aufzuholen, und bei Salven, weil er den Sieg vor Augen hatte. Doch da sich die Fehler gleichmäßig verteilt, blieben die Abstände bestehen. Zuschauer und Helfer verschlug es stellenweise den Atem.

30. min. Ziel: Michael Salven konnte seinen Vorsprung behaupten und ist damit Deutscher Tourenwagen Meister 1983.

Hans-Bertram Keßler wurde zweiter, dicht gefolgt vom dritten, Robert Speck. Hermann Dankel wurde vierter, vor R. Hofmann, E. Ernst, W. Vogel, der leider Probleme mit seiner Fernsteuerung hatt und H.-W. Blinde.

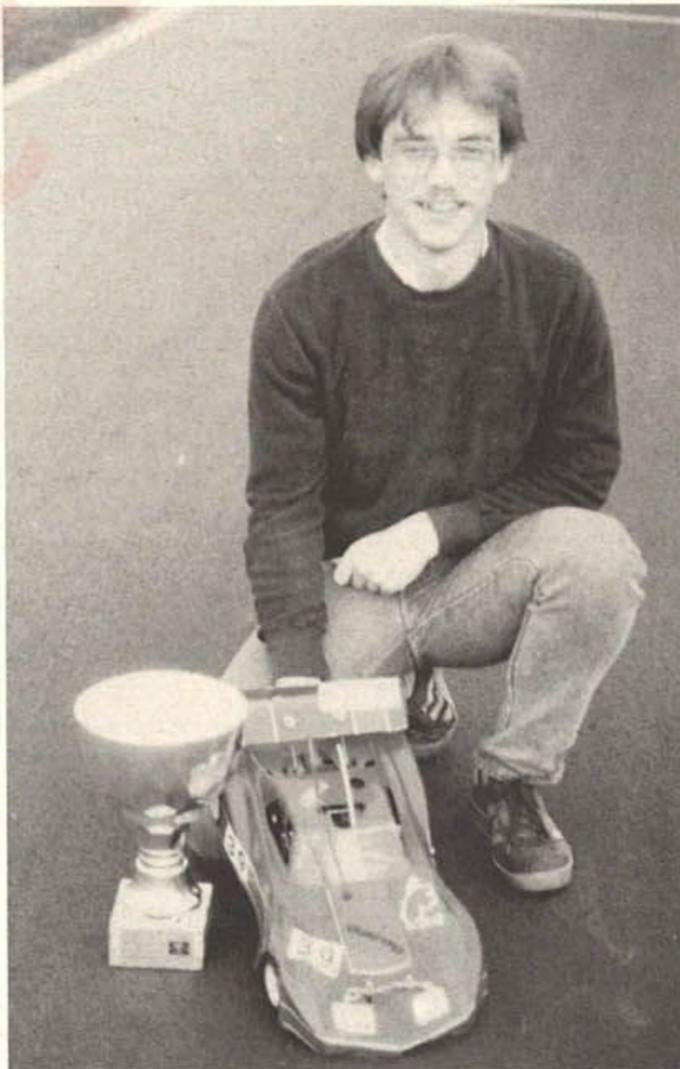
Ein spannender und atemberaubender Endlauf war damit beendet und hatte neben der guten Organisation und dem schönen Wetter diesen Tag zu einem Erlebnis gemacht, an das man sich noch lange gerne erinnern wird.

An dieser Stelle nochmals einen herzlichen Glückwunsch an die Endlaufteilnehmer und ganz besonders an den Deutschen Tourenwagen Meister 1983: Michael Salven.

HDN

# Endstand Deutsche Tourenwagen Meisterschaft 1983

Platz	Name	Verein	bester Vorlauf		Viertelfinale			Halbfinale			Endlauf			Fahrzeug/ Motor
			Rd	Sek	Nr	Rd	Sek	Nr	Rd	Sek	Nr	Rd	Sek	
1	Michael Salven	MAC Walsum	16	2,2	C	33	5,7	A	65	9,1	A	106	1,8	Quattro/OPS
2	H.-Bertram Keßler	MCT Siegen	17	9,3	D	35	14,6	B	64	11,0	A	105	8,1	Quattro/OS
3	Robert Speck	HRT Kassel	17	6,8	A	35	14,5	A	68	15,1	A	105	9,7	Quattro/OPS
4	Hermann Dankel	MCT Stuttgart	17	14,5	A	33	13,1	B	67	8,7	A	100	5,0	Quattro/Picco
5	Robert Hofmann	MAC Nürnberg	16	8,8	B	32	16,6	B	66	17,2	A	96	10,9	Quattro/OS
6	Erwin Ernst	MC Dortmund	16	9,5	C	32	5,4	B	62	13,1	A	91	0,7	Quattro/OPS
7	Werner Vogel	AMRT Essen	16	1,8	A	32	5,5	A	63	12,8	A	89	14,7	Quattro/Picco
8	H.Werner Blinde	BMC Bielefeld	17	7,8	B	33	0,3	B	67	4,2	A	85	—	Quattro/Picco
9	Ralf Herrmann	MCRT Hockenheim	17	11,1	B	32	15,2	A	55	14,7	B	50	7,3	Quattro/Picco
10	Willi Soboll	MC Schwerte	16	6,7	B	33	16,5	A	62	17,0	B	47	2,5	Quattro/OPS
11	Thomas Frank		17	13,2	D	32	2,9	A	3	—	B	47	11,6	Alpha/Picco
12	Hartmut Sommerfeld	MAC Bremen	17	2,8	D	34	5,3	A	61	8,3	B	46	9,0	Quattro/OS
13	Frank Weyer	MAC Bremen	18	13,4	A	33	9,7	B	62	14,3	B	44	3,6	Alpha/OS
14	Günter Mack	MSC Schlüchtern	16	7,5	D	33	18,4	B	36	—	BB	43	—	Quattro/Picco
15	Uwe Liening	MAC Heinsberg	116	9,5	B	32	9,8	B	51	—	B	27	—	Columbia/OS
16	Marco Thomä	RCRT Troisdorf	16	1,3	B	33	10,8	A	55	5,9	B	19	12,2	Quattro/OS
17	Ulli Höffken	HRT Kassel	16	4,3	D	31	0,8							Alpha/OPS
18	Günter Hoffmann	MCT Siegen	16	8,0	A	31	8,8							VCS/Picco
19	Birger Schlichting	MAC Hamburg	17	12,1	C	31	12,1							Quattro/Picco
20	Norbert Hartung	MCT Hohenlimburg	16	9,9	D	31	17,5							Alpha/OS
21	Jörg Siegfried	MCC Alzey	17	16,7	B	31	19,8							Quattro/OPS
22	Michael Rosenberg	MAC Berlin	16	6,4	A	30	18,1							Quattro/Picco
23	Bernd Pahlke	Düsseldorf	16	9,2	D	29	3,5							Quattro
24	Ralf Habel	MC Köln	18	16,3	C	28	5,9							Columbia/ Picco
25	Hans Scheyer		17	26,3	C	27	2,0							Alpha/Picco
26	Achim Schmitz	MCC Rabbits	17	9,1	C	23	7,1							Manta 4/Picco
27	Axel Faust	WMC Wiesbaden	17	11,0	A	22	—							Asso 500/OPS
28	Gary Schäfer	RT Fichtenberg	16	6,8	C	18	—							Quattro/OS
29	Willi Steffen	HRT Kassel	16	8,9	C	18	—							Quattro/OS
30	Walter Wörle	AMCS Augsburg	16	8,0	A	11	—							Columbia/ Picco
31	Heinz Faigle	RMC Düren	18	15,9	B	10	7,3							Alpha/Picco
32	Klaus Henrici	MSC Großzimmern	16	—	D	5	—							Alpha/Picco
33	Reinhard Maatz	MTM Melle	16	10,1										Alpha/OS
34	Matthias Reiss	Aulatal	16	10,1										VCS/Picco
35	Ralf Herrmann	MCRT Hockenheim	16	10,2										Alpha/Picco
36	Paul Backert	Rosenheim	16	13,1										Quattro/Picco
37	Günter Wagner	MAC Walsum	16	19,6										VCS/Picco
38	Klaus Tholacker	RT Fichtenberg	16	23,6										Alpha/OS
39	Stefan Schumann	BMC Bielefeld	15	—										Quattro/OS
40	Dieter Rühl	RT Frankfurt	15	—										Delta/Picco
41	Helmut Grigoleit	RC Haltern	15	0,2										Manta 4/OPS
42	Jürgen Misch	RC Haltern	15	0,6										Quattro/OPS
43	Patrick Galot	MC Speyer	15	0,8										Quattro/OPS
44	Bernhard Haas	SST Lorsch	15	0,9										Manta 4/OPS
45	Theo Frommeld	MCC Memmingen	15	1,0										Manta 4/OPS
46	Ronald Weber	MC Schwerte	15	1,0										Quattro/Picco
47	Herbert Hecker	MAC Berlin	15	1,1										Quattro/OS
48	Rainer Steck		15	1,3										Alpha/OS
49	Max Osterlehner	Böblingen	15	1,4										Quattro/OS
50	Klaus-J. Koch	MSC Kirchhain	15	2,2										Quattro/OS
51	Reinhold Strott	Bad Brückenau	15	4,4										Quattro/OS
52	Detlef Midderrmann	Bad Brückenau	15	5,4										Alpha/OS
53	Bernd Adler	RT Offenbach	15	9,5										Delta/K & B
54	Hartmut Köhler	SST Lorsch	15	10,6										Manta 4/OPS
55	Werner Büch	MRT Würzburg	15	10,9										Asso 500/ Picco
56	Dirk Brocker	MAC Walsum	15	11,5										Alpha/OPS
57	Jörgen Iff	MRT Würzburg	15	12,6										Asso 300/K&B
58	Uwe Dierks	MAC Bremen	15	14,0										Quattro/OS
59	Wolfg. Scharpenack	MRT Düsseldorf	15	14,0										Manta 4/OPS
60	Axel Thorwester	MTM Melle	15	16,4										Alpha/Picco
61	Dieter Blehe	MAC Berlin	14	—										Quattro/Picco
62	Ulrich Kunke	AMSC Offenburg	14	2,1										Alpha/OS
63	Heiko Kaschner	RMC Wolfsburg	14	4,0										Quattro/OS
64	Michael Bader	MCC Lentkirsch	14	5,1										Carlsson/OS
65	Klaus Freund	MCC Berg.-Land	14	13,0										Columbia/ Picco
66	Klaus Fuhlbrück	MAC Berlin	14	16,2										Alpha/OS
67	Gisbert Willert	MSC Kirchhain	14	20,5										VCS/Picco
68	Uwe Koldewey	MAC Bremen	12	0,4										Quattro/OS
69	Carsten Iff	MRT Würzburg	12	10,6										Asso 300/K&B
70	Jürgen Bauer	MSC Hof	11	20,3										Columbia/ OPS
71	Ulas Taskin	MAC Hamburg	10	—										Alpha/Picco



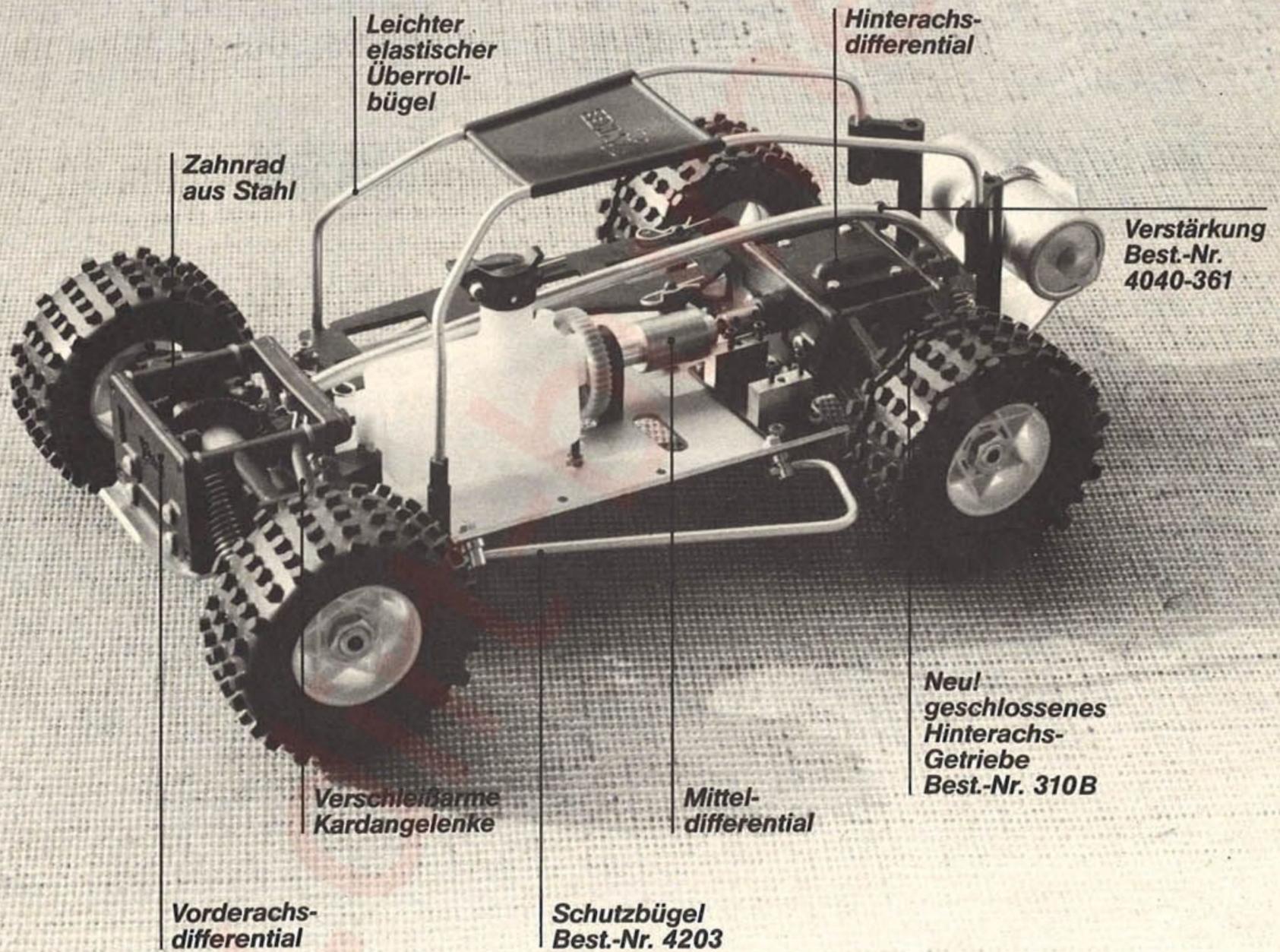
Michael Salven  
Der Deutsche Tourenwagen-Meister 1983



# YANKEE

## Enduro 84x4 Competition

mit 3 Differentialen, Stoßdämpfern,  
Auspuff, Überrollbügel, Karosserie  
Länge 470mm, Radstand 300mm,  
Breite 275mm, Gewicht ohne Mot. 2400g  
**Bestell-Nr. 4040**

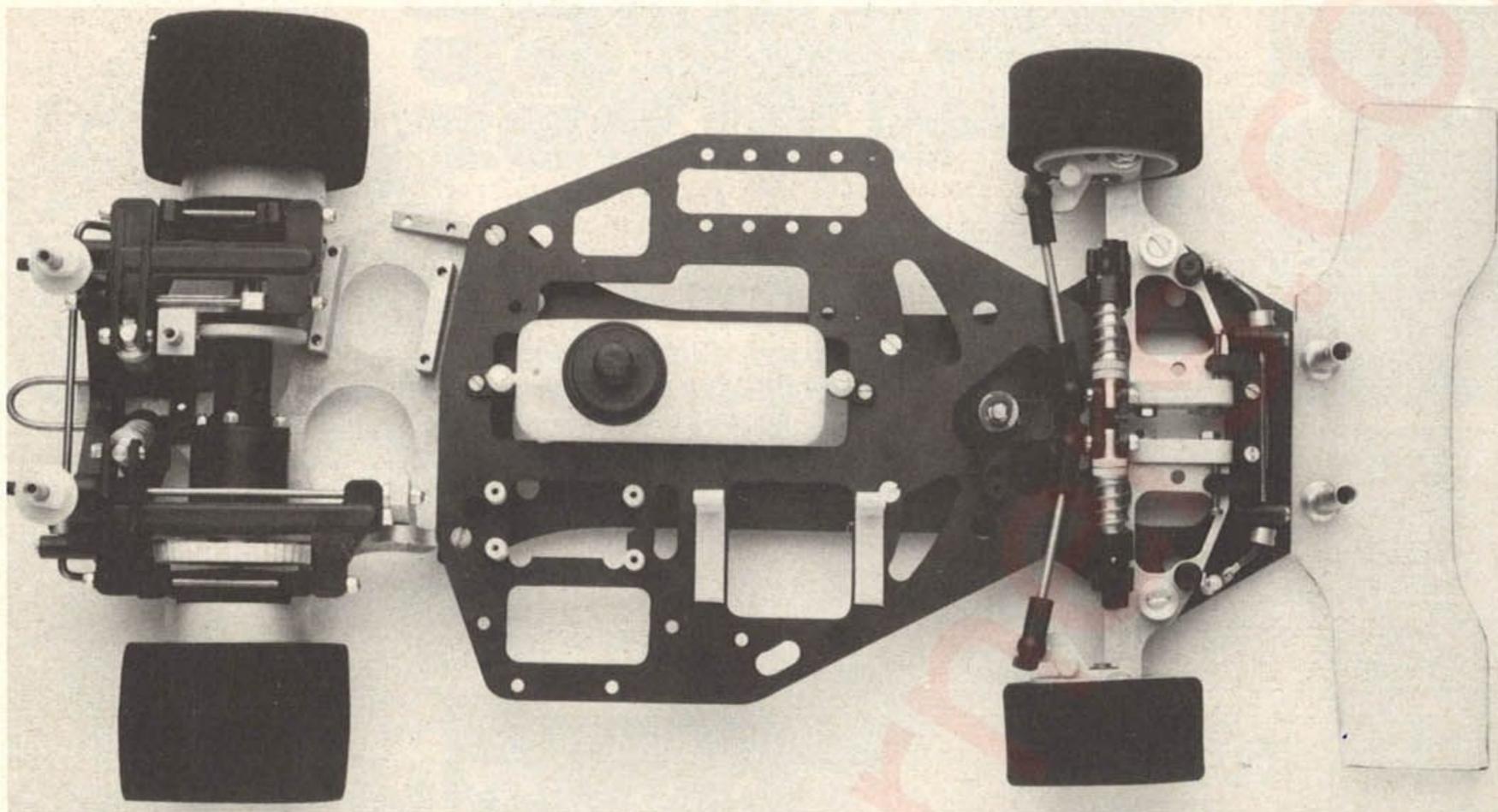


Vertrieb  
über den  
Fachhandel

# MODELLBAU WANITSCHKE

7928 Giengen  
Scharenstetter Str. 30  
Telefon 07322-8389

# Condor



## Kurzvorstellung

Fast jeder, der diesen Wagen zum erstenmal sieht, sagt: „Der sieht ja genauso aus wie der...“ Tatsächlich, im Aussehen und auch im Fahrverhalten entspricht der Condor fast seinem amerikanischen Vorbild.

Der Baukasten ist ziemlich komplett ausgestattet und nach Baugruppen verpackt. Der Bauplan ist an manchen Stellen vorbildlich, aber an anderen Stellen wiederum sehr unübersichtlich. Gleiches gilt beim Zusammenbau, wo sich gute und schlechte Paßgenauigkeit abwechseln.

Sehr positiv ist dagegen der Preis. Mit DM 598,- ist er erheblich preis-

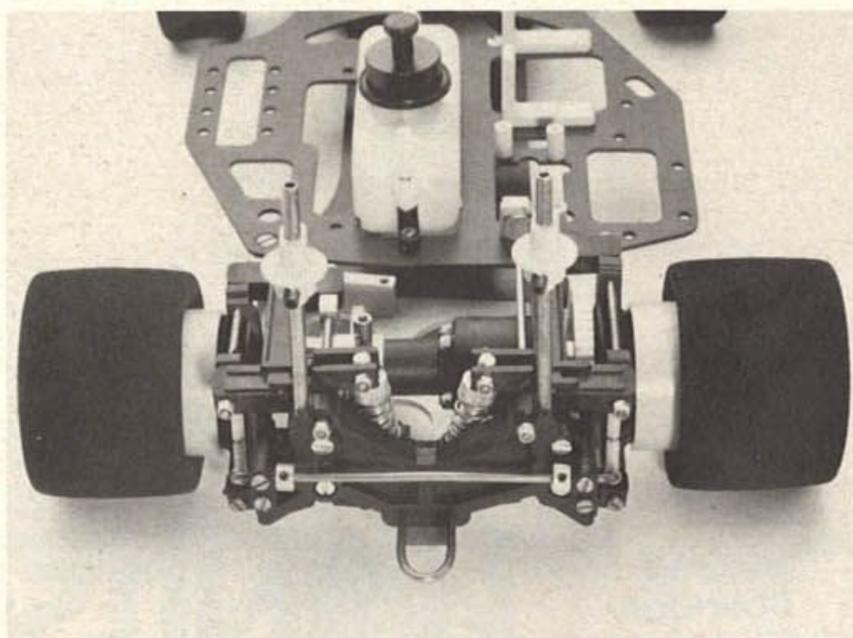
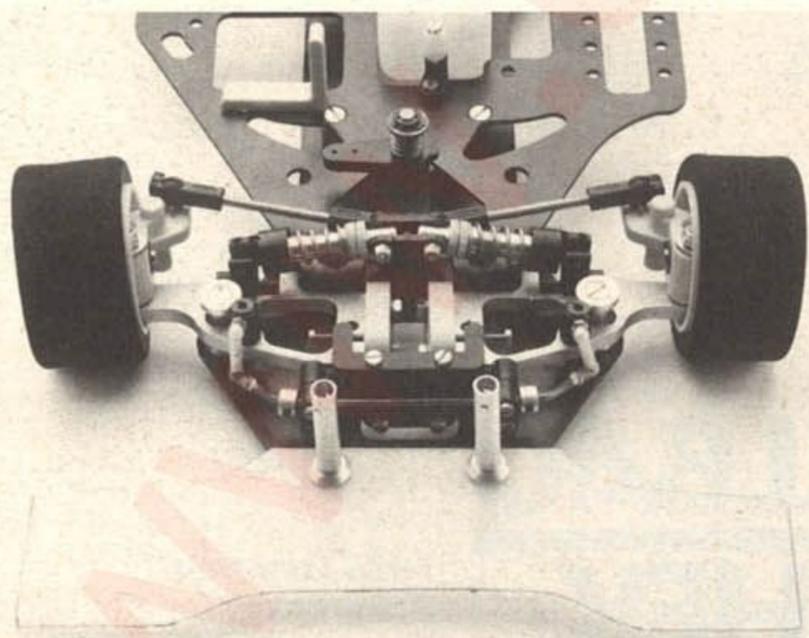
günstiger als der Amerikaner. Man könnte sogar einen zweiten Condor als „Ersatzteil“ kaufen, und hätte dann immer noch weniger Geld ausgegeben.

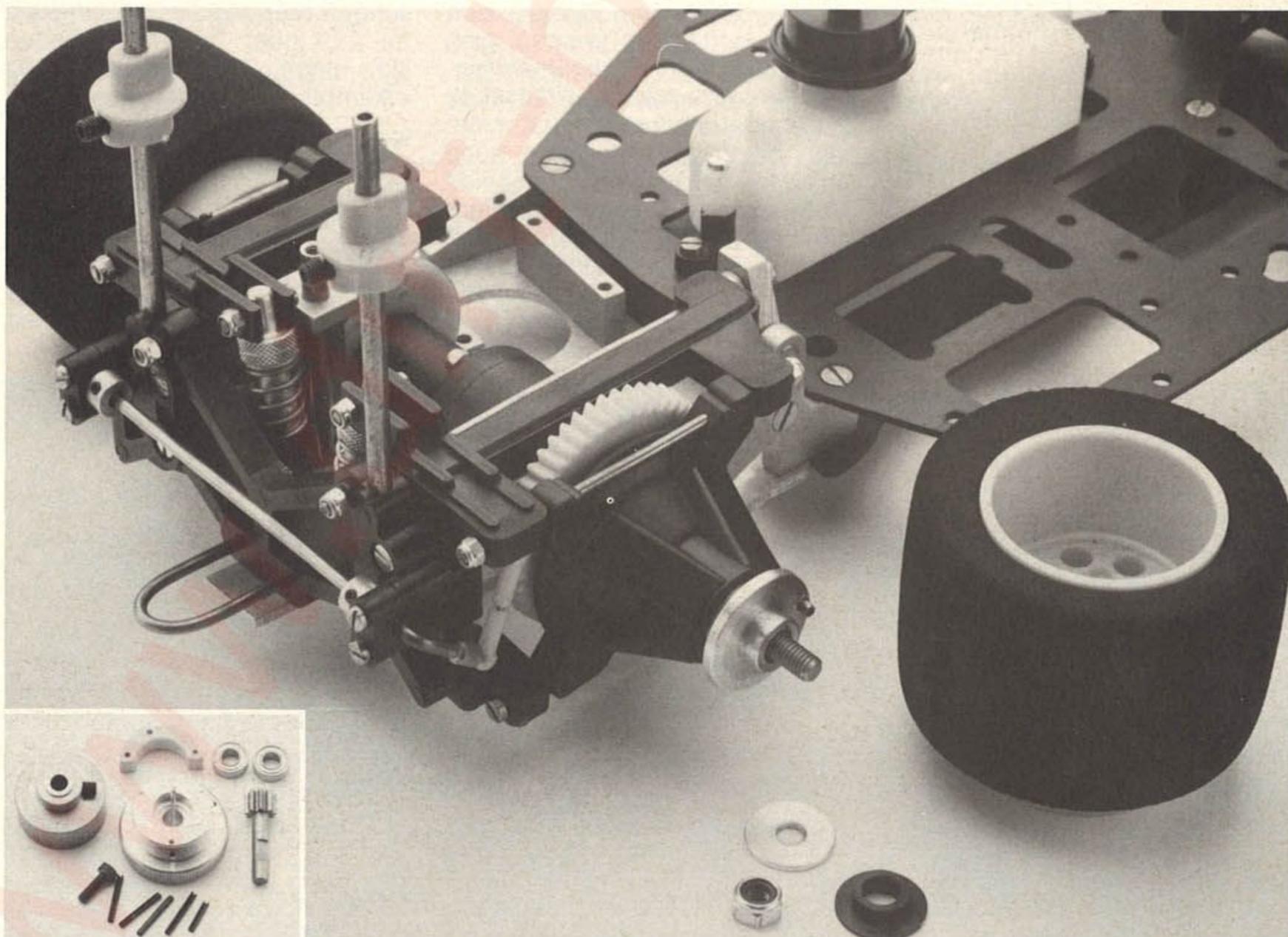
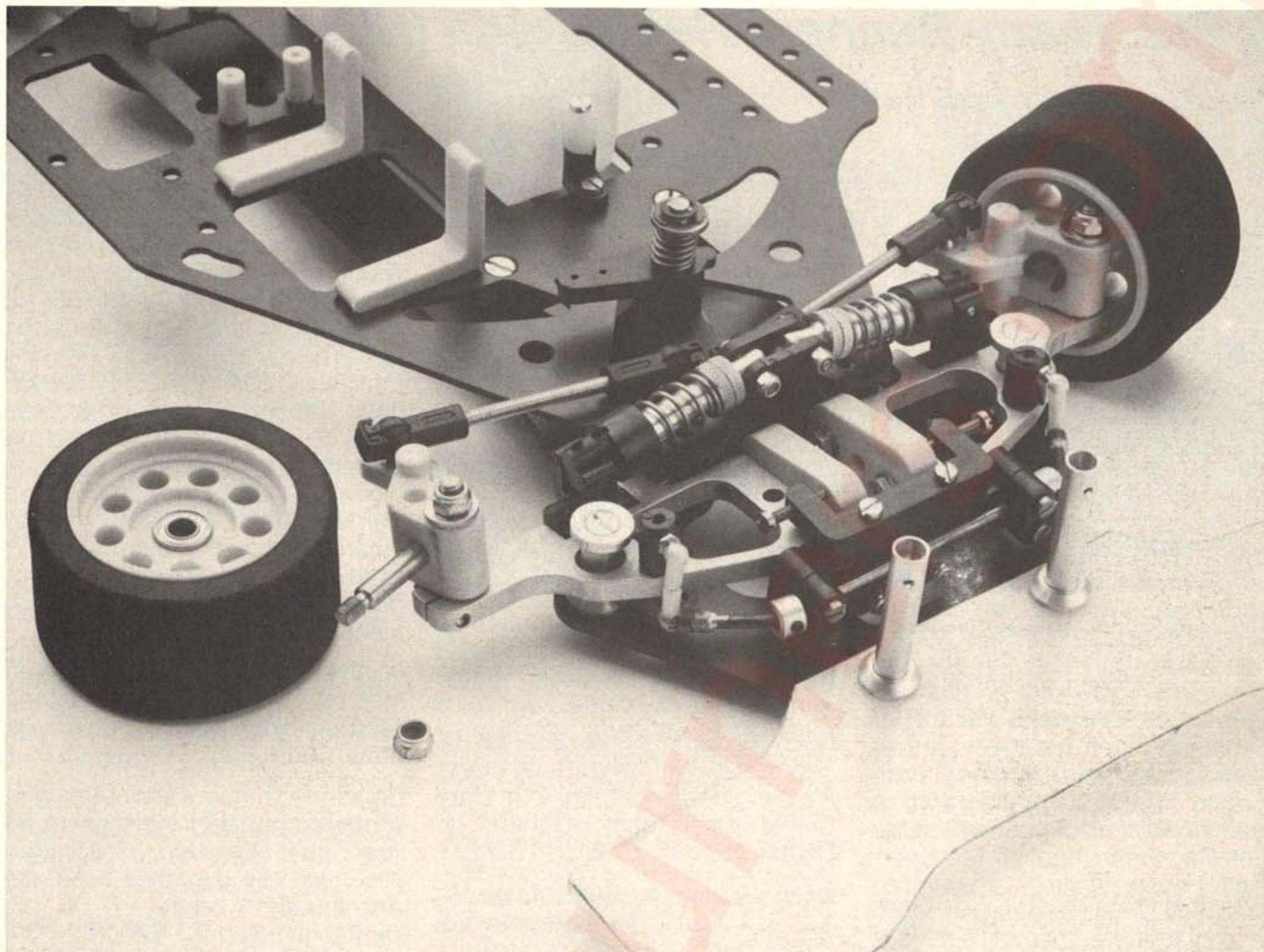
Aber sollte es nicht möglich sein, die Schwachstellen des Condor zu beseitigen? Um diese Frage beantworten zu können, fuhren wir zum Hersteller des Condor, der Fa. YU'CAN in Holland.

Wir fanden eine kleine, gut und modern ausgestattete Firma vor, und einen Hersteller, der schon daran arbeitet, einige Teile am Condor zu verbessern. Voraussichtlich Anfang '84 sollen Condor-Besitzer die Möglichkeit haben, diese Teile im Tauschverfahren zu

bekommen. Die Frage, ob der Condor durch die neuen Teile im Preis etwas steigt, konnte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden. Dies hängt nicht zuletzt von den Stückzahlen ab, die im Moment sehr groß sind, da der Condor in fast ganz Europa verkauft wird.

Fazit: Der sehr günstige Preis und die Aussicht, daß in naher Zukunft die Schwachstellen beseitigt werden, machen den Condor zu einem interessanten Angebot.





## 3 Std. Team-Rennen/Heemstede (NL) 25. Sept. 83

Bei strahlendem Herbstwetter fand in Heemstede – Holland das schon legendäre 3-Std.-Rennen statt. Schon am Samstag fanden sich die Spitzenteams aus England, Belgien, Holland u. Deutschland zum Training ein. Das italienische Team sagte per Telex kurz ab. Frankreich und Dänemark sowie die Schweiz ebenso!

Es kam darauf an, am Samstagnachmittag durch eine Qualifikation der Teams den besten Startplatz für den am Sonntag um 13.00 Uhr stattfindenden Le Mans-Start zu „erfahren“! Leider war Klaus Höschen als einziger des gemeldeten deutschen Serpent-Teams angereist. Was war mit seinen Team-Kameraden Michael Mielke und Jürgen Bähr los? Ein abendliches Telefonat brachte Klarheit. Papa Mielke erkrankte, wollte aber Sonntagmorgen trotzdem an der Rennstrecke sein. Was war mit Jürgen Bähr? Sonntagmorgen wußten wir's; als Soldat war er bis Samstagnachmittag im Manöver; nach Hause geblasen, Klamotten gescheckt, Akkus' geladen, Auto in den Kofferraum und Sonntagmorgen war er ebenfalls zur Stelle. Beide konnten dann auch noch kurz die Wagen abstimmen, und los ging's.

Als erster qualifiziert war:

1.) Team Holland I  
Rody Roem (schnellste Runde)  
Ron Ton  
Pieter Bervoets

2.– Team England II  
Phil Greeno  
Bob Errington  
D. Dickson

3.) Team England I  
Gary Culver  
Steve White  
Paul Pagdin

4.) Team England III  
D. Haig  
Debbie Preston  
Chris White

5.) Team Holland II  
Frank Cromberge  
Joop Burger  
Milko Tenthof

7.) Team Belgien I  
Etiene Guiette  
A. van Leeuw  
Luc Vandervelden

8.) Team Deutschland I  
Jürgen Bähr  
Michael Mielke  
Klaus Höschen

Nach dem gelungenen Start setzte sich sofort Startfahrer Rody Roem an die Spitze, gefolgt von Gary Culver, dann Team Holland II, 4. Debbie Preston, 5. Jürgen Bähr.

Nach 10 Minuten Reihenfolge Nr. 1, 3, 8, 4 Deutschland bereits an 3. Stelle. Dann passierte es: Beim 5. Tankstopp, Jürgen Bähr's Reifen (Baj. 110) wurden kleiner, zum Tanken in die Box gerufen, ging sein Motor 10 m vor der Boxeneinfahrt aus; Hektik im Deutschen Lager, Klaus oder Michael mußte rein, beide Autos wurden auch gestartet, jedoch versagten beide Motoren ihren Dienst. Sie sprangen nicht um's „Verplatzen“ an. Nach ca. 8 verlorenen Runden konnte doch noch Papa Höschen nach Kerzenwechsel Klaus's Wagen flottmachen und ab jetzt ging

eine regelrechte Hetzjagd auf alle vor ihnen liegenden Fahrer los.

Nach 33 Fahrminuten hieß es bereits: 1, 3, 4, 8 – Deutschland an 4. Position! Eine Sensation bahnte sich an. Die Drei fuhren wie vom Teufel geritten. Michael war gerade am „Knüppel“ – und in der 46. Minute hieß es: 1, 3, 8, 4; sie lagen schon an 3. Position. Vor ihnen nun England I, das starke PB Werksteam. Diese Nuß zu knacken war wohl die schwerste Aufgabe an diesem Tag. 3 Runden Differenz lagen dazwischen, während das Serpent Team Holland I bereits einen 7-Runden-Vorsprung zum 2. Platz ausbaute. Die drei sehr gut fahrenden Holländer waren einfach nicht zu halten.

Nach einer Stunde und 40 Minuten hieß es immer noch 11, 3, 8, 4 mit allerdings nur noch einer Runde hinter Team Engl. I.

Bei einer Stunde 45 Minuten ging wieder Jürgen Bähr ins Rennen und nach zwei Stunden 12 Minuten rissen wir alle die Arme hoch, die Anzeigetafel zeigte 1, 8, 3; Deutschland an 2. Position!!!

Nun galt es, alles zu geben. Die Jungs fuhren wie die Uhrwerke und bei 2 Stunden 35 Minuten hatten sie einen 3-Runden-Vorsprung erkämpft, zum 3. Platz Team 3!

Noch 25 bange Minuten, die Minuten dauerten Stunden, jedoch konnten sie den Vorsprung bis ins Ziel halten.

Ein Bravo an Klaus Höschen, Michael Mielke und Jürgen Bähr, die ein fantastisches Rennen geliefert haben.



Hier das Endergebnis nach 3 Stunden:

(572 Rd.) **1. Pl.** Team Nr. 1 – Holland I – Serpent-Quattro 2-Gang

(563 Rd.) **2. Pl.** Team Nr. 8 – Deutschl. I – Serpent-Quattro 2-Gang

(560 Rd.) **3. Pl.** Team Nr. 3 – Engl. I – PB-Alpha

(551 Rd.) **4. Pl.** Team Nr. 2 – Engl. II – SG-Columbia

(532 Rd.) **5. Pl.** Team Nr. 4 – Engl. III – PB-Alpha

(518 Rd.) **6. Pl.** Team Nr. 5 – Holland II – Serpent-Quattro 2-Gang

(492 Rd.) **7. Pl.** Team Nr. 7 – Belgien I – Serpent-Quattro 2-Gang

**NEWS:**

Debbie Preston fuhr einen PB-Alpha

Alain von Leeuw fuhr einen Serpent Quattro

**Technik:**

Keine Neuheiten bei den Wagen! 2-Gang-Getriebe nur von den Serpent-Teams eingesetzt.

**Austr. modus:**

3 Fahrer – 3 Autos – 3 Fernsteuerungen

Gesamtzeit 3 Stunden (ohne Pause);

Jeder Fahrer muß mindestens 40 Fahrminuten nachweisen.



**Zeitnahme:**

Pieter Bervoets's Bruder hat für alle Fahrer (21) eine 14 Gramm schwere „Sende-Zentrale“ konstruiert, die am Bumper befestigt wurde (m. Klettband). Diese kleine elektronische Schachtel – 20x 25x 10 mm hoch – sandte in einem „Faraday'schen Käfig“ ein Kurzsignal aus, über 4 Drähte, die in der Fahrbahn eingegossen waren, als Aufnahme-Träger!

Der bereits schon rennerprobte Timing Computer mit Drucker-Auswertung registrierte alle gefahrenen Runden (3800) ohne eine einzige Fehlzählung. Wer sich für

diese Zeitnahme interessiert, darf sich an mich wenden. Prospekt kann besorgt werden!

Es gibt also endlich eine hieb- und stichfeste Zeitnahme. Herr Bervoets versicherte mir, ein ausgedrucktes Rundenprotokoll eines jeden Endlaufes oder Vorlaufes sei möglich!

An diesem Wochenende ging wohl eines der schönsten Rennen zu Ende, ob des Wetters, der Veranstaltung und der Ergebnisse! Auf Wiedersehen und Danke an den Holländischen Veranstalter, bis 1984 zum „3 UREN van Heemstede“!  
Jürgen Günther

# RC-C-Tips

## Einführung

Sie werden sich fragen, was soll denn dies nun wieder. Nun, wir wollen versuchen, Neuheiten vorzustellen und über technische Einzelheiten zu berichten. Wohl gemerkt, wir wollen versuchen möglichst ausführlich vorzustellen. Wir wollen an dieser Stelle auch noch erwähnen, daß wir unterscheiden zwischen einer Produktvorstellung und einem eventuell anzuschließenden Test. An dieser Stelle wollen wir nun die Gelegenheit nutzen und rc-c-info zu erklären und unser weiteres Programm in den nächsten Heften kurz vorstellen.

rc-c-info: revolution characteristic construction information! Was so viel heißen könnte wie: „revolutionäre, wahnsinnig interessante, speziell für einen Bereich charakteristische Neukonstruktionen und Neuerungen“ auf dem Modellmarkt. Sie erkennen, diese lange Erklärung wollten wir uns jedesmal ersparen und deshalb der neue Begriff **rc-c-info**.

Was haben wir vor: Wir wollen Ihnen an dieser Stelle Neuheiten oder spezielle Änderungen von Fahrzeugteilen oder denjenigen Produkten, die mit unserem Hobby zusammenhängen, aufzeigen. Wir wollen diese Produkte rein zu Ihrer Information darstellen und wenn möglich etwas beschreiben. Sehen wir, oder wenn Sie uns schreiben selbstverständlich auch die **Leserschaft**, einen Sinn darin, einige Produkte zu testen, so werden wir dies in unseren Testreihen durchführen.

Eine Testreihe kennen Sie schon seit dem Bestehen unserer Zeitschrift, das sind die **Fahrzeugtests**. Wir wollen nun diese Testreihen erweitern. Geplant sind in den nächsten Ausgaben folgende **Tests**, wobei wir uns in der Reihenfolge noch nicht konkret festlegen können, denn es hängt noch davon ab, wie schnell wir die Testprodukte von den Herstellern oder Importeuren zur Verfügung gestellt bekommen: **Verbrennungsmotorentest** von Cipolla, Super Tigre, sobald lieferbar Rossi; **Elektromotortest** aller bekannten Hersteller, z.B.: AYK, Yokomo, Parma, Trinity, Reedy, Bolink, Climax, Asso usw.; **Servotest**; **Schnellladegeräte** und **Normalladegeräte**. Wir wollen auch in einer Rubrik **Testergänzungen und Tips: rc-c-tips**; über weitere Erkenntnisse und Langzeiterfahrungen, die sich über den Testzeitraum hinaus ergeben haben, berichten.

# Wild Willy mit Pfiff

Durch einen heißen Draht zu Tamiya sind wir in der glücklichen Lage, regelmäßig die Tamiya News (eine hauseigene Modellbauzeitung) aus Japan zu bekommen.

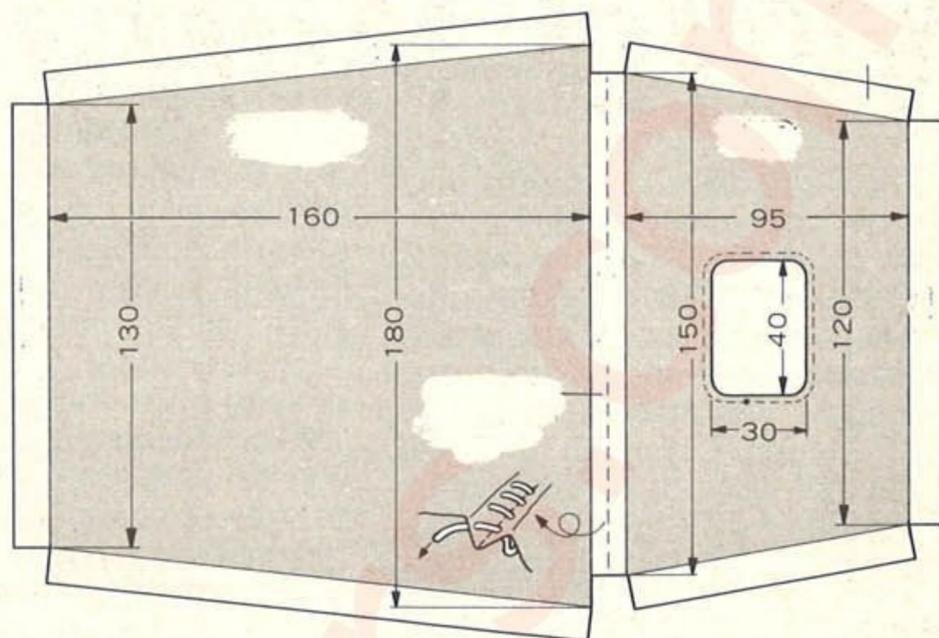
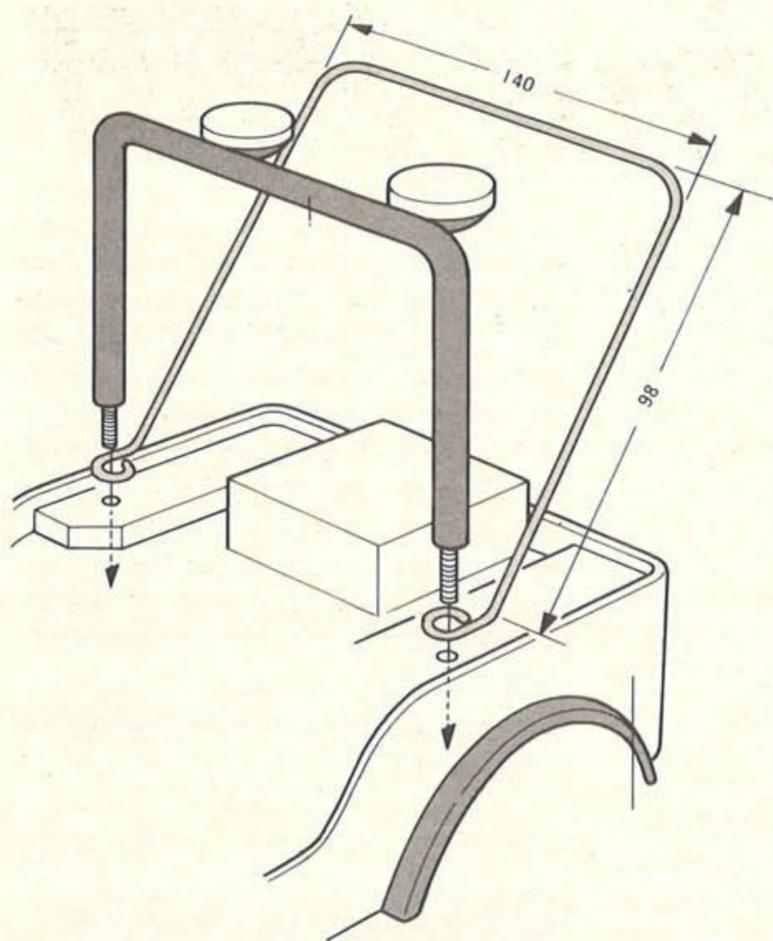
Von der Ausgabe Juli 83 wurden wir von den Stühlen gerissen, sahen wir darin doch wirklich einen Wild Willy mit Stoffdach. Sofort wurde im Kopf nach dem passenden Stoff gesucht. Glücklicherweise war die ausgediente grüne Arbeitshose noch nicht weggeworfen worden. Schon war sie zerschnitten... und der Rest ist schnell erzählt. Es fahren schon zwei „Verdeckte Willys“, und dieses Vergnügen wollen wir niemanden vorenthalten.

Das Schnittmuster ist schnell übertragen, ausgeschnitten und mehr oder weniger schnell umgenäht. Gegebenenfalls wende man sich an eine kompetente Person. Als Material für das Fenster kann man ein Stück von einer stabilen Plastiktüte benutzen. Den Drahtbügel biegt man aus 1 mm Stahl draht nach den angegebenen Maßen. Zur Befestigung dienen 2 mm Schrauben, damit das Dach auch wieder demontiert werden kann. In den oberen Rand der Windschutzscheibe werden vier 2 mm Löcher gebohrt. In das Stoffdach werden in der vorderen Naht an den entsprechenden Stellen mit einem Nagel o.ä. Löcher gestochen. Durch

diese kann das Dach dann an der Windschutzscheibe angeschraubt werden. Um das Dach hinten an der Karosserie zu befestigen, müssen Reserverad und Tank abgeschraubt werden. Dann kann man nach dem selben Prinzip wie vorne verfahren. Das Plastikantennenrohr muß noch einer Stabantenne weichen, welche auf einen Winkel außerhalb der Karosserie befestigt werden muß.

Und nun viel Spaß mit dem „behüteten“ Willi. PS





Schnittmuster für das Stoffdach des Wild-Willy

Maßgerechte Befestigung für die hintere Befestigung des Daches.



# Übersetzungen

## Allgemeines:

Wir wollen in diesem Kapitel einmal auf das leidige Thema Übersetzungen und deren Sinn und Anwendung sprechen. Die Übersetzungsvielfalt in der E-Car Klasse hat sich dermaßen verbessert und den heutigen Maschinenentwicklungen angepaßt, so daß man sie nicht nur nutzen sondern auch verstehen sollte. Wenn man sich bei einem E-Car Rennen im Fahrerlager umhört, so stellt man oft fest, daß sehr viele Fahrer sich mit der Wahl der Übersetzungen nicht zurechtfinden. Es wird sehr häufig über eine „Gurke“ von Motor gesprochen, in Wirklichkeit ist der Fahrer die Gurke, da er in keiner Weise auf das Drehzahl- und Leistungsvermögen des Motors eingeht und ihn nur frei Schnauze übersetzt. Man bespricht sich eventuell noch mit der Konkurrenz, was die so übersetzt, aber im großen und ganzen wird mehr geschätzt als gewußt.

Wollen wir nun mal versuchen diesen „Mißstand“ ein wenig zu verkleinern bzw. zu beheben. Lesen Sie also bitte diesen Artikel aufmerksam und versuchen in Ihrer nächsten Trainingssitzung mal Ihre neu erworbenen „Kenntnisse“ zu testen, Sie werden sehen zu welchem „Leben“ manch ein Motor erwacht, wenn er richtig übersetzt ist.

## Theoretische Grundlagen:

Wenn sich in einem Wagen ein E-Motor mit einer mittleren Leerlaufdrehzahl von ca. 20.000 U/min befindet, so wird in der Regel eine Übersetzung von ca. 1 : 5 eingebaut, also zum Beispiel ein 10er Ritzel und ein 50er Zahnrad. Gehen wir zunächst einmal davon aus, daß unter Last der Wagen bei Höchstgeschwindigkeit eine Drehzahl von ca. 15.000 U/min noch erreicht, so ergibt sich eine Drehzahl für die Hinterachse von 3.000 U/min. Nun kommen wir zu einem Punkt, den so gut wie kaum ein Fahrer berücksichtigt. Selbst manch ein fortschrittlicher Wettbewerbsfahrer kümmert sich nur in etwa darum. Gemeint ist der Durchmesser der Hinterreifen. Um zu verdeutlichen was dies für Auswirkungen haben kann, wollen wir dies mal an einem Beispiel aufzeigen.

Gehen wir von dem eben erwähnten Wagen und der Übersetzung 1 : 5 aus. Nehmen wir mal an, daß ein Hinterreifen installiert ist mit einem Durchmesser von 50 mm. Nun können wir uns ausrechnen welchen Weg der Wagen mit diesem Reifen in einer Sekunde zurücklegt. Dazu bestimmen wir zunächst den Umfang des Reifens nach der Formel

Umfang = Durchmesser mal 3,14.  
Wir kommen dabei auf einen Wert von 157 mm. Berücksichtigen wir nun die Umdrehungszahl der Hinterachse, so kommen wir auf sehr große Zahlen. Um etwas „greifbarere“ Zahlen zu erhalten sollten wir die Umdrehungszahl bzw. die zurückgelegte Wegstrecke (s) uns für jede Sekunde ausrechnen. Wir müssen also 3.000 durch 60 teilen und erhalten die Umdrehungszahl der Hinterachse in jeder Sekunde. Wir kommen auf einen Wert von 50 U/sec.

Diese jetzt auf mehrere Zeilen ausgedehnte Beschreibung der Berechnung des zurückgelegten Weges für jede Sekunde läßt sich in einer Formel zusammenfassen, in die man nur noch die entsprechenden Größen einsetzen muß und den Weg direkt erhält.

$s = \text{Umfang} \times \text{Umdrehungszahl} \div \text{Übersetzungsverhältnis} \times 60$

Man erhält dann direkt das Ergebnis in mm oder cm je Sekunde, je nachdem welche Einheit man beim einsetzen des Durchmessers verwendet hat.

In unserem oben gewählten Zahlenbeispiel kommen wir jetzt auf einen Wert von 785,39 cm oder 7,853 m je Sekunde. Rechnen wir nun nach der oben angegebenen Formel den zurückgelegten Weg nach einer Sekunde für einen Reifen mit einem Durchmesser von 47 mm aus so erhalten wir:

$s = 47 \text{ mm} \times 3,14 \times 15.000 : (5 \text{ mal } 60) = 73827 \text{ mm}$  oder 7,382 m/sec.

Wir sehen also, daß der Unterschied von nur 3 mm im Durchmesser des Hinterreifens bereits einen vergrößerten Weg von etwa 0,5 m ausmacht. Nun sollte eigentlich auch der Letzte verstehen, warum man bei der Bestimmung des Übersetzungsverhältnisses unbedingt den Reifendurchmesser mitberücksichtigen muß.

Man kann demzufolge eigentlich nur eine einzige Empfehlung geben:

## Empfehlung:

Man muß bei der Berechnung des Übersetzungsverhältnisses und der eventuell zu ändernden Übersetzung unbedingt von dem je Sekunde zurückgelegten Weg des Modells ausgehen. Stellt man fest, daß man noch genügend Strom zur Verfügung hat, so sollte man in Schritten von etwa 0,4 m je Sekunde Weg höher oder tiefer gehen. Das heißt, man muß unter Umständen gar nicht die Übersetzung ändern, sondern häufig genügt es schon, wenn man größere oder kleinere Hinterräder montiert.

Wie sollte nun die Übersetzung geändert werden. Stellt man fest, daß man länger als z. B. die geforderten 8 Minuten fahren kann, so kann die Übersetzung „länger“ gewählt werden. Das heißt, man wählt entweder größere Reifen oder man wählt eine Übersetzung, die einem kleineren Übersetzungsverhältnis entspricht. Es kann sich jetzt jeder leicht ausrechnen, was passiert, wenn man z. B. beim Ritzel einen Zahn mehr nimmt. Dies hat bezogen auf den zurückgelegten Weg je Sekunde z. B. bei unserem oben gewählten Zahlenbeispiel zur Folge, daß bei einem Reifendurchmesser von 50 mm und einer geänderten Übersetzung von einem 10er Ritzel auf ein 11er Ritzel und 50er Zahnrad, (also einer längeren Übersetzung), sich folgender Wert ergibt: 8,635 m.

Wir können also sehen, daß durch diesen einen Zahn mehr auf dem Ritzel sich ein Wert je Sekunde ergibt, der fast einen Meter mehr ergibt als der Wert bei der ersten Rechnung.

## Zusammenfassung:

Man kann also feststellen, daß die Aussagekraft des Übersetzungsverhältnisses nicht ausreicht, um die richtige Übersetzung zu finden. Man muß vielmehr den Reifendurchmesser in die Rechnung mit einbeziehen. Man kommt somit dazu, daß man sich z. B. um den zurückgelegten Wert je Sekunde kümmert. Es sollte klar geworden sein, daß ein Motor deshalb oft sehr heiß wird, weil man mit der Übersetzung schon an der Grenze war, nun aber noch mal schnell „Riesentreifen“ montiert hat. Bevor

man in Zukunft einen Reifenwechsel durchführt, sollte man sich darum kümmern festzustellen, ob sich der Durchmesser gegenüber dem zuvor verwendeten Reifen verändert hat. Zum Abschluß wollen wir noch eine kleine Tabelle aufführen, aus der man das Übersetzungsverhältnis ablesen kann, wenn man Ritzel- und Zahnradzahl kennt. Man kann sich auch eine Tabelle erstellen, in der man nun noch verschiedene Reifendurchmesser berücksichtigt und die entscheidende Größe „zurückgelegter Weg je Sekunde“ mitberücksichtigt. Damit kann man vermeiden, daß das Fahrerlager in Zukunft in ein Rechenlager umfunktioniert wird. Carlos E. Mann

		RC CAR GETRIEBEUNTERSETZUNGEN *																	
		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22			
ASSO BOLINK DELTA GEMINI PARMA SCHUMACHER	44	5.50	4.88	4.40	4.00	3.67	3.38	3.14	2.93										
	46	5.75	5.11	4.60	4.18	3.83	3.54	3.29	3.07	2.88									
	48	6.00	5.33	4.80	4.36	4.00	3.69	3.43	3.20	3.00									
	50		5.56	5.00	4.55	4.17	3.85	3.57	3.33	3.13									
	52		5.78	5.20	4.73	4.33	4.00	3.71	3.47	3.25									
	53		5.89	5.30	4.82	4.42	4.08	3.79	3.53	3.31	3.12	2.94							
MIRAGE MINICAR	45	5.62	5.00	4.50	4.09	3.75	3.46	3.21	3.00	2.81									
	47	5.88	5.22	4.70	4.27	3.92	3.62	3.36	3.13	2.94									
	48	6.00	5.33	4.80	4.36	4.00	3.69	3.43	3.20	3.00									
TAMIYA	39									2.44									
	40								2.67										
	41							2.93											
	42						3.23												
	56			5.60	5.09	4.67	4.31	4.00	3.73	3.50	3.29	3.11	2.95	2.80					
	59			5.90	5.36	4.92	4.54	4.21	3.93	3.69	3.47	3.28	3.11	2.95					
AYK	63					5.25	4.50	4.20	3.94	3.50									
	65					5.42	4.64	4.33	4.06	3.61	3.25								
	67					5.58	4.79	4.47	4.19	3.72	3.35								

\* UNTERSETZUNG OHNE BERÜCKSICHTIGUNG DER REIFENDURCHMESSER

## RC-C-Tips

### CORD-Automatik-Lader

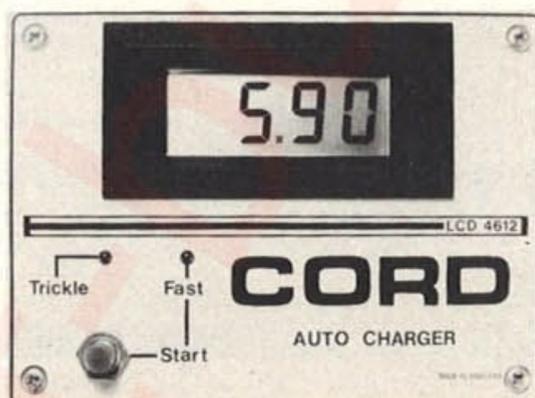
Dieses Ladegerät gibt es in zwei Variationen, wobei sie sich technisch nicht unterscheiden, sondern die preiswertere Version ist ohne LCD-Digitalanzeige zur Spannungskontrolle erhältlich. Wie arbeitet dieser Automatik-Lader? Nach dem Anschluß zweier Polklemmen an einen 12-V-Akku wird der zu ladende Akkupack angeschlossen. Dieser kann 4- bis 6zellig sein. Der Lader beginnt sofort mit einer I<sub>10</sub>-Ladung (siehe Akku-Bericht), das heißt mit ca. 0,1A. Man kann also nun neue Akkupacks über 15 Stunden hinweg laden.

Der Ladevorgang wird von einer Leuchtdiode angezeigt. Betätigt man nun die Schnelladetaste, so beginnt der Ladevorgang mit einem hohen Strom, der vom Ladezustand der Zellen abhängt. Er liegt in der Größenordnung von ca. 8A! Dieser Strom baut sich nun über die Ladezeit hin ab. Das Gerät beendet den Ladevorgang, wenn die maximale Ladeschlussspannung am Akkupack erreicht ist.

Das Gerät arbeitet tatsächlich automatisch und man kann es unbeobachtet lassen. Mit dem LCD-Panelmeter kann dabei die Ladespannung der Zellen beobachtet werden. Man kann selbstverständlich den Ladevorgang vorher abbrechen. Dazu muß allerdings z. B. einer der Akkupackpole gelöst werden. Stellt der Lader den Schnellladevorgang ein, so schaltet er auf einen Ladeerhaltungsstrom zurück

und puffert den Akkupack nach. Dieser Strom ist so gering, daß hier keine Überladung zu befürchten ist.

Wir werden dieses Gerät in unserem Schnelladertest konkret erläutern.



### Schumacher XL

Wir haben diesen Wagen in unserer letzten Ausgabe in einem Test vorgestellt und wollen heute diesen Bericht erweitern und einige technische Änderungen ansprechen. Der Wagen ist nun auch viele Einsätze auf Teerplätzen gelaufen und allen Unkenrufen zum Trotz muß man sagen, der Wagen läuft fantastisch. Er kann ebenso wie mit der Hallenbereifung sehr leicht auf die jeweiligen Teer-Bahnverhältnisse eingestellt werden. Auch hier gilt, daß man vorn grundsätzlich etwas härtere oder schmalere Bereifung wählen sollte. Bei dieser Reifenwahl kann man sehr leicht ein neutrales Fahrverhalten einstellen. Da die Vorderachse von Asso übernommen wurde, haben wir den Versuch gemacht, das neue Asso-Vorderachssystem mit Federwirkung auf den Schumacher XL zu montieren.

Hierbei muß festgestellt werden, daß dieses System dann zu Problemen führt, wenn man keine ordentliche abgedrehte Bereifung fährt. Es baut sich in der Kurvenfahrt eine Schwingung auf, die im ungefederten Vorderachssystem von Asso nicht zur Ruhe kommt und zu einer „ruppelnden“ Kurvenfahrt führt. Verfügt man aber über gute Reifen und ist der Untergrund sehr wellig, das heißt, weißt der Teerbelag kurze Stöße und Schläge auf, so ist man mit diesem Vorderachssystem bestens bedient. Durch die geänderten Achsblöcke stellt sich ein direkteres Lenkverhalten ein, welches man aber sehr schnell in den Griff bekommt.

Probleme: Fährt man den Schumacher XL mit einem vorderen Rammer, so muß man sich darüber im Klaren sein, daß das Chassismaterial den Kräften auf die Rammerbefestigungslöcher nicht immer gewachsen ist. Dies führt zunächst zu „blaß angelaufenen Chassis“. Dies kann man durch gezieltes Föhnen mit einem heißen Föhn wieder beheben. Vorsicht! Zuviel Hitze verzieht das gesamte Chassis. Leider führt es aber auch zu Rissen im Chassis. Diese kann man nur stoppen, wenn man am Ende des Risses eine kleine 0,8-mm-Bohrung anbringt, damit der Riß sich nicht weiter fortsetzt. Oder aber man fährt ohne Rammer und läßt die Karosserie bzw. die sehr flexiblen Karosseriehalter die „Unfallschläge“ aufnehmen. Dies läßt zumindest das Chassis länger leben.

Carlos E. Mann

# AYK NX 101i

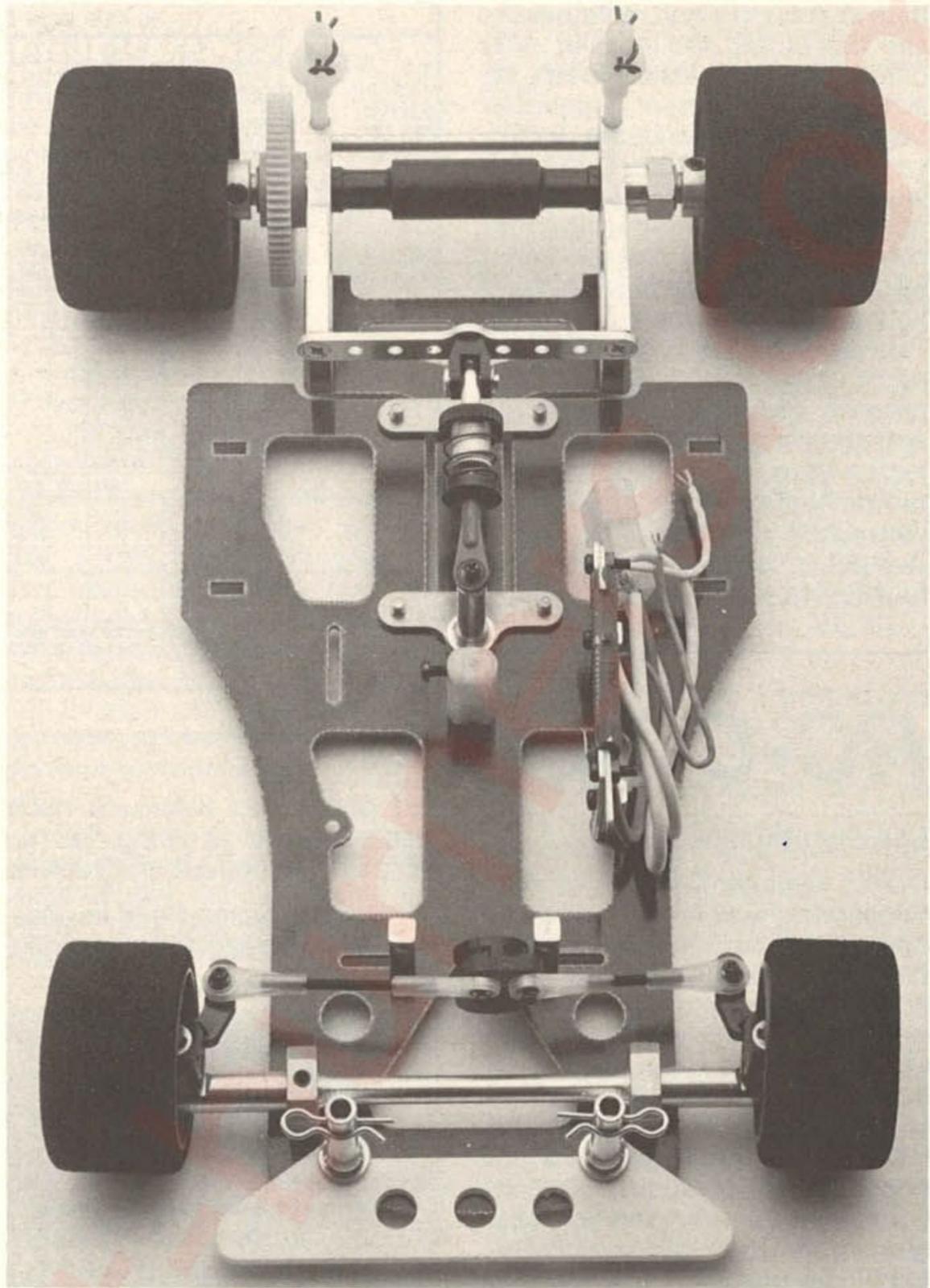
„Der Leichtbau Carrera“

Neben dem komplett einzelradgefederten AYK RX 401i stellte „Modell-Import-Hamburg“ zur diesjährigen Spielwarenmesse einen weiteren Prototyp eines semi-vierradgefederten 1:12er Glattbahnrenners vor, dessen spezielle Vorzüge ein extrem niedriges „Kampfgewicht“, sowie auf Asphalt und Nadelfilzbeläge optimiertes Handling sein sollen. Stets bemüht, dem Leser aktuelle Testinformationen zu bieten, sicherte sich rc-car racing einen der ersten beiden in Deutschland existierenden Wagen zur Ermittlung konkreter Fahrleistungen. Zur Information: Die Auslieferung über den Fachhandel erfolgt ab Oktober, also rechtzeitig zur beginnenden Hallensaison.

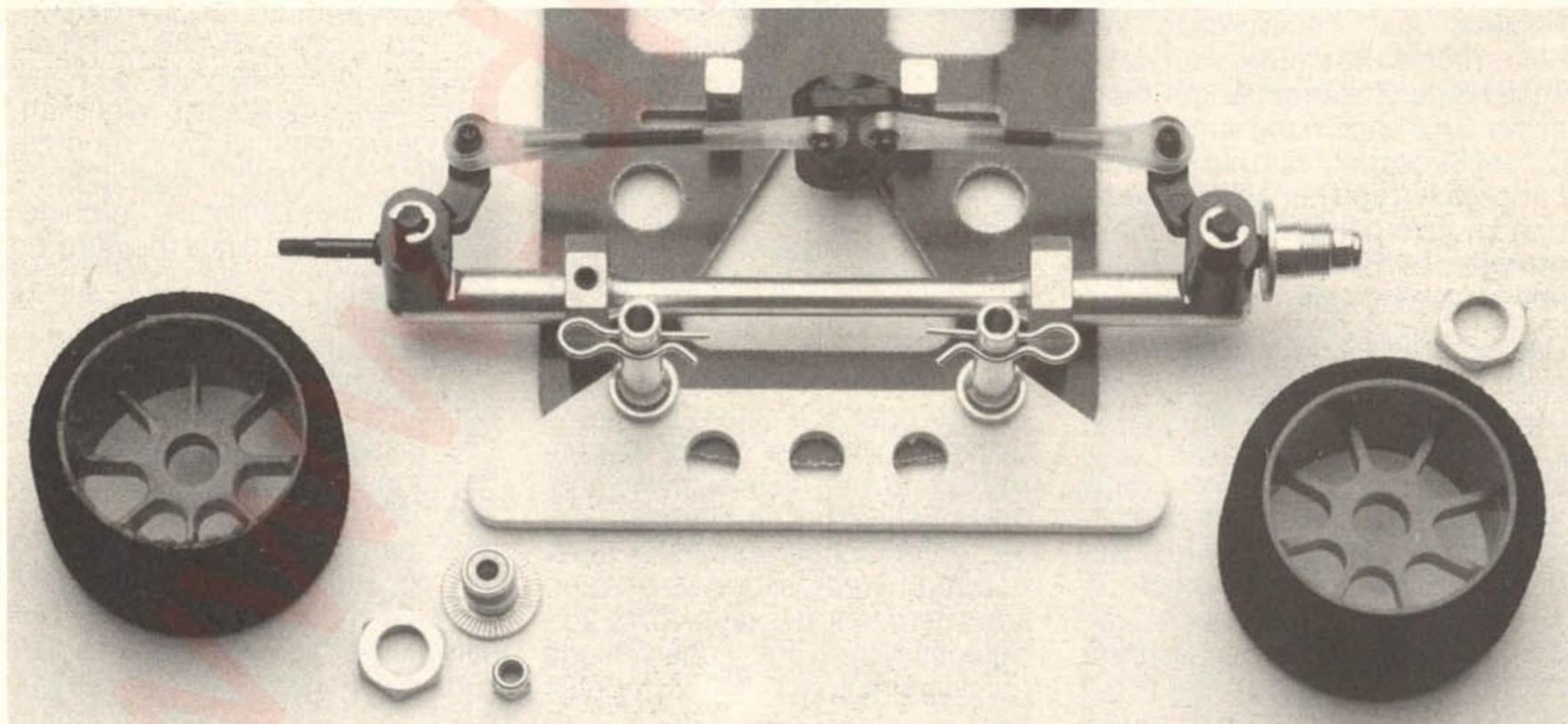
Zunächst der Grundaufbau.

Das Fahrzeug wird komplett vormontiert geliefert. Ein Blick auf die Detailfotos verdeutlicht, daß möglichst niedriges Gewicht (kompl. fahrfertig mit Karosse und kleinen Servos ca. 890 – 895 g) sowie eine extrem niedrige Schwerpunktlage die vorrangigen Entwicklungsziele waren.

Ein zweifach verkastetes Alu-Power Pod nimmt den Motor und die Kugelgelagerte Hinterachse auf, was nicht zuletzt für eine gute Wärmeabfuhr vom Motor sorgt. Die ganze Einheit ist über ein Federbein mit innenliegenden Öldruckdämpfer zum Chassis hin abgestützt, wodurch in etwa das System einer De-Dion Hinterachse realisiert wird.



Das serienmäßige Differential hält aufgrund eines harteloxiertem Käfigs, sowie gehärteter Stahlhalbwellen und Kronräder den Anforderungen einer „Bretterbahn“ problemlos stand. Gemeinsamkeiten



mit dem als Schwachpunkt bekannten Diff des früheren RX 2000 Bj. '80 bis '81 bestehen nicht mehr.

Die im Nachlaufwinkel verstellbare Vorderachse besteht ebenfalls aus Aluminium. Lediglich die einzeln abgefederten Lenkhebel wurden aus Elastizitätsgründen aus Nylon gespritzt. Besonders hervorzuheben sind die sog. „Live axles“, die einen Austausch der Vorderfelgen ohne Wechsel der Kugellager ermöglichen, da diese auf dem Achsschenkel verbleiben. Sicher eine Methode, die Kosten für einen gutsortierten Reifenkoffer zu senken!

Weiterhin serienmäßig sind eine Überrollantenne, sowie ein kleiner, gut ansprechender Widerstandsregler mit dynamischer Bremse und integrierter Empfängerstromversorgung.

Bevor wir nun zu den Fahrerergebnissen auf der Piste kommen, noch schnell zwei Tips zur Abstimmung des Fahrwerks. Neunziger Oel bewährte sich glänzend zur Befüllung des Dämpfers. Nachlauf der V-Achse ca. 5 bis 7 Grad bei etwa 1 Grad Vorspur pro Rad. Jetzt das Wichtigste! Ein Tropfen „Regenhafmittel“ von den Verbrennerfahrern (bei denen steht es hoffentlich unbenutzt im Regal!!) sollte auf die Federn und Achsschenkelbolzen der Vorderachse aufgetragen werden, da sich hiermit eine hervorragende Dämpferwirkung erzielen läßt.

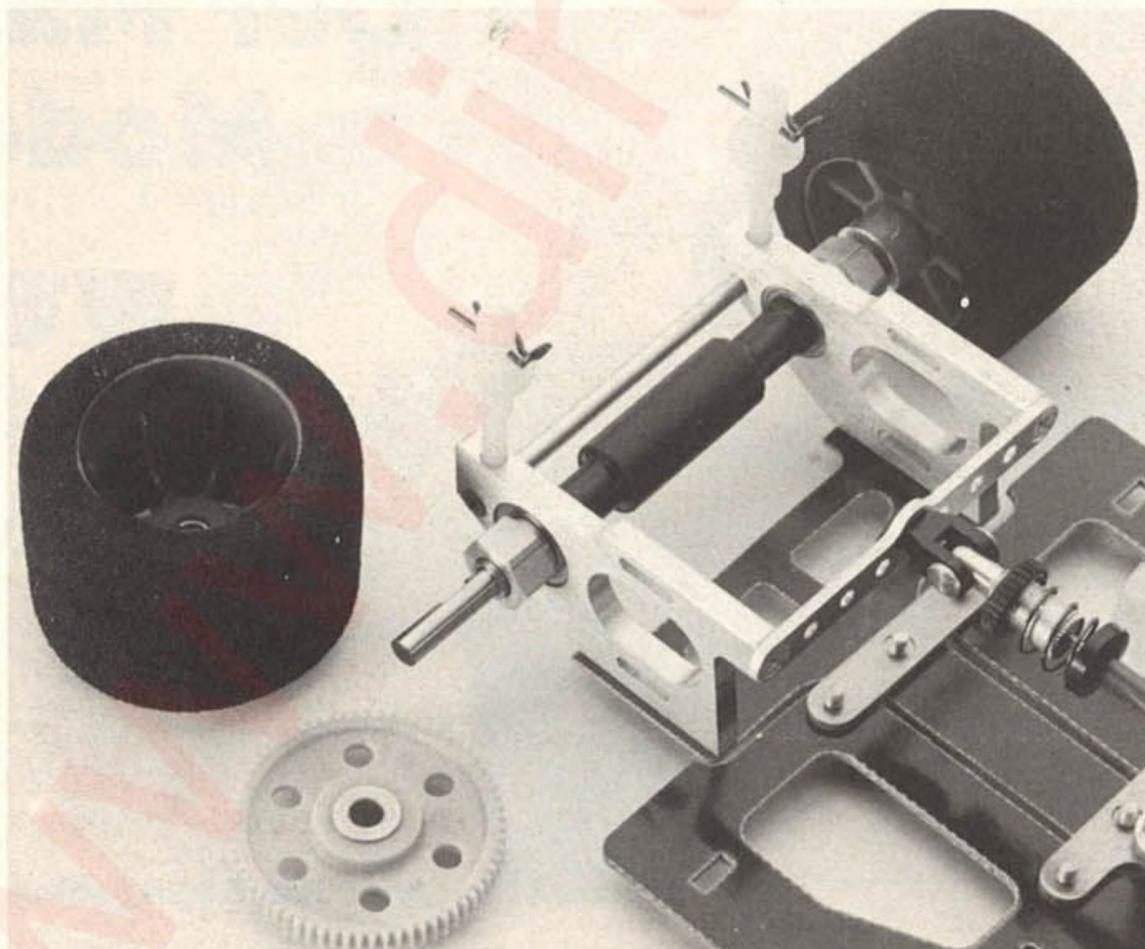
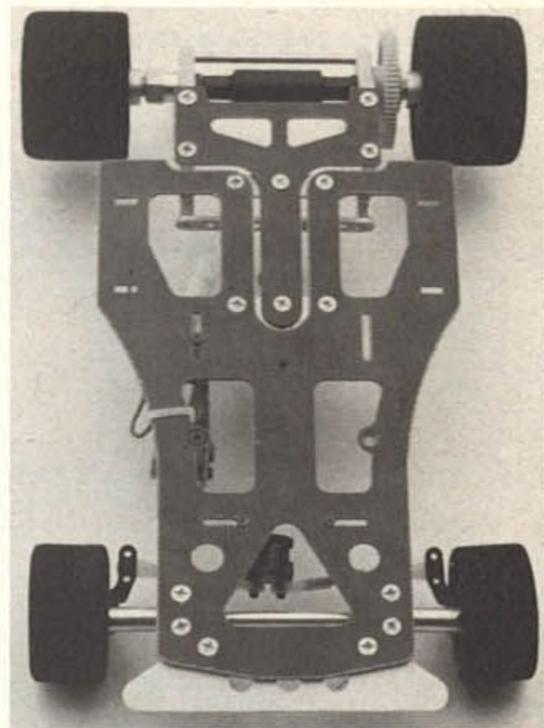
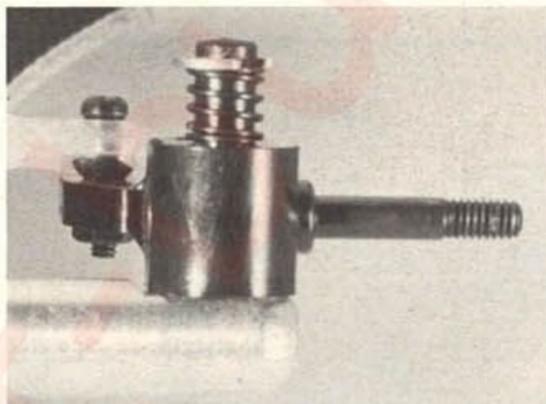


Überrollantenne/Akku Befestigung/Servo Saver O.A./ Servo Höhenverstellung/verschiedene Servo Einsätze/ 18er Ritzel/Motorbefestigung plus Distanzstücke/Spoilerdraht Spoilerhalterung/Lexan Leichtkarosse 40 Gramm O.A.

#### Nun die Fahrindrücke

Ähnlich dem Zuffenhausener Leichtbau-Coupé (siehe Überschrift) liegt die Domäne des kleinen AYK auf kurvenreichen Pisten. Obwohl auch auf schnellen Kursen unproblematisch zu fahren, macht der quirlige Hecktriebler in rasch aufeinanderfolgenden Kurvenpassagen derartigen Spaß, daß die lange Gerade fast zur Pflichtübung wird.

Ist die Federvorspannung des Zentralfederbeins und der Nachlauf der Vorderachse korrekt auf die Piste abgestimmt, so ermöglicht die direkt ansprechende Lenkung und der relativ weite Grenzbereich ein sehr sauberes und punktgenaues Fahren, das auch dem fortgeschrittenen Anfänger den Einstieg in die Wettbewerbsklasse sehr erleichtern wird.



#### Fazit:

Aufgrund der sehr kompletten Baukastenausstattung bietet der ayk NX 101 i für relativ kleines Geld einen hohen Gegenwert. Das niedrige Gewicht favorisiert den Wagen für die DMC-Expert Klasse. Ausstattung, Fahrverhalten und Preis dürften dem ayk eine breite Käuferschicht erschließen.

Uwe Dörner

Fotos:

K.-D. Nowack

**WM 1983 Sport**

Leider mußte man neulich in einer Zeitschrift lesen (Auszug): „Die EFRA hat entschieden, daß das an der Rennstrecke in Carnoux bekanntgegebene Ergebnis gültig ist. Somit ist Ermes Tadiello der Weltmeister der Klasse Sport.“

Betrachten wir die Sache ganz locker. Ich möchte nicht sagen, daß diese Aussage falsch ist, sondern ich sage, daß diese Aussage nicht richtig ist. (Tatsachenentscheidung).

1. Wenn die EFRA wirklich diese Entscheidung getroffen hätte, könnte man dazu nur sagen, daß dies genauso wichtig sei, als wenn in China ein Sack Reis umfällt oder in Herne eine Wurst platzt. Die EFRA (Europäischer RC-Car Verband) kann schließlich keine Entscheidung der IFMAR (Weltverband) abändern.

2. Die EFRA hat auf ihrer Sitzung in Rom lediglich beschlossen, die IFMAR dazu aufzufordern, das Statement, welches Lecat zum Sieger ernennt, zurückzuziehen

und Tadiello als Weltmeister zu bestätigen. Ein entsprechendes Schreiben mit Begründung wurde der IFMAR zugesandt. (Kopie liegt vor)

3. Zu diesem Schreiben wurde vom IFMAR Vize-Präsidenten Mike Reedy ausführlich Stellung bezogen. (Kopie liegt vor) Er weist darin die Begründung der EFRA als nicht zutreffend zurück und fordert die EFRA auf, die Entscheidung der IFMAR in Sportsmann-Manier zu akzeptieren und alle weiteren Bemühungen in dieser Richtung einzustellen. Er macht weiterhin darauf aufmerksam, daß seiner Meinung nach die IFMAR-Entscheidung, daß Lecat der Weltmeister 1983 ist, von der Mehrheit unterstützt wird.

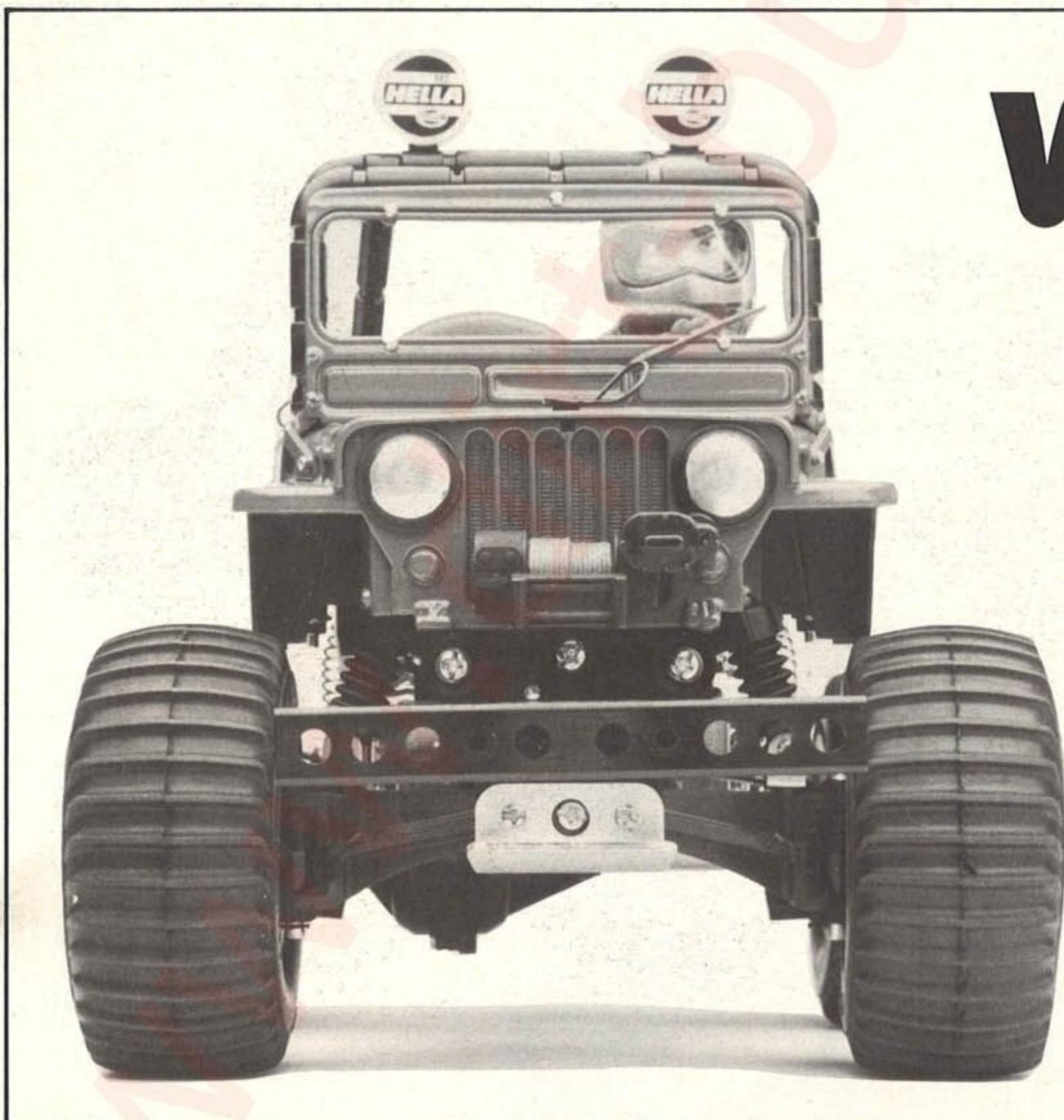
Meine Meinung (wie immer unmaßgeblich): Wenn die EFRA wirklich die IFMAR zu einer Entscheidungsänderung bewegen wollte, so hat sie dabei schwere taktische und diplomatische Fehler begangen, die eigentlich nicht mehr gutzumachen sind.

Tatsachen:

Mir liegen die Kopien der Original-Rundenlisten und sonstiger Aufzeichnungen der WM vor. (Es gibt keinen Grund, an der Echtheit dieser Dokumente zu zweifeln). Aus den Aufzeichnungen geht nach sorgfältiger Prüfung eindeutig folgendes hervor: Lecat hat 165 Rd. 15,5 sec. und Tadiello 164 Rd. 14,9 sec. gefahren.

Es ist klar ersichtlich, daß die Hauptzeitnahme bei Tadiello aus Versehen eine Runde zuviel gezählt hat, also 165 Rd. Ebenso klar ersichtlich ist, daß die zweite Zeitnahme bei Tadiello ebenfalls eine Runde zuviel und bei Lecat zwei Runden zuwenig gezählt hat.

Nach dem Ergebnis der Auswertung ist also Lecat Weltmeister, – aber – so einfach ist die Sache nun auch wieder nicht. Einmal abgesehen davon, ob der Protest frist- und formgerecht eingelegt wurde, darf man eines nicht vergessen: Der Streckensprecher in Carnoux hat während des gesamten Rennens seine Information von der zweiten Zeitnahme bekommen, d. h., Tadiello mußte annehmen, daß er



**WILD W**

**Der Maßstab  
Modellba**



Heinz Behringer · Lehrbergerstr. 560 · 8

zwei Runden Vorsprung hat, und dementsprechend hat er auch seine Fahrweise eingerichtet. Kann man dann nachher hingehen und sagen: Ätsch, angeschmiert, der andere hat gewonnen?! Wenn Tadiello gewußt hätte, daß er nur knapp eine Runde zurückliegt, hätte er mit Sicherheit noch zulegen können, zumal die Fehler schon zur Hälfte des Rennens passierten.

Wie dem auch sei, unbefriedigend ist die Sache allemal, aber leider auch nicht mehr zu ändern. HDN

### Tamiya Hilux als Bergsteiger

Nachdem Rudolf Frieber 1982 mit dem Tamiya Hilux 4 WD den Großglockner „befahren“ hatte und dort erst in 2850 m Höhe wegen Neuschnee umkehren mußte, versuchte er es in diesem Jahr am Großvenediger. In Begleitung von zwei Kameraleuten des ORF erreichte er diesmal mit dem 6,5 kg schweren Hilux die respektable Höhe von 3120 m, bevor im aufgeweichten Schnee die Fahrt zu Ende war.

### Neue Rennstrecke

Der Minicar-Club-Köln e. V. mit z. Zt. 40 Mitgliedern, davon 8 Jugendl., besteht seit 1973 und hat ca. 7 Jahre lang nach einem Grundstück für eine permanente Bahn gesucht.

Ende 1982 bekam der MCK dann von der Fa. Schwarzhaupt (Robbe) ein Gelände zur Verfügung gestellt, und am 7. 9. 1983 erhielt der Club die Baugenehmigung.

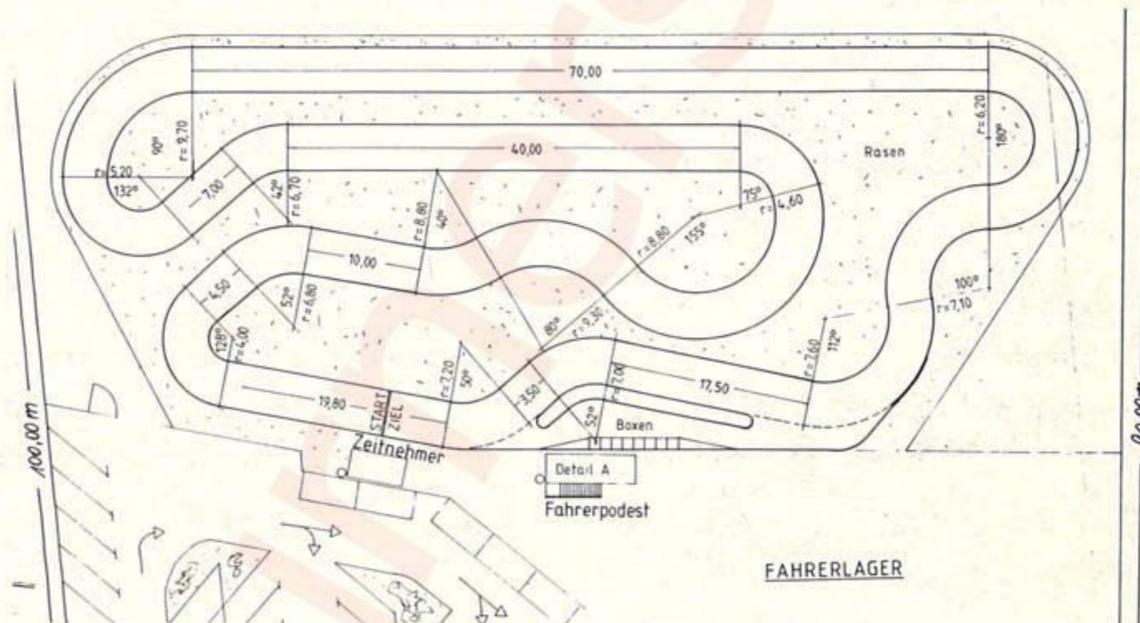
Das Grundstück liegt direkt an der Autobahn A 59 (Flughafenauto-

bahn), Ausfahrt Porz-Gremberghoven, von dort noch 1000 m bis zum Grundstück (Fuggerstr.).

Bahnlänge 328 m, bei einer Breite von 4,0 m, zwei überhöhte Kurven (Ein- und Ausfahrt zur Geraden), Länge der Gerade 70 m.

Mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich Ende September begonnen. Der MCK sucht noch Mitglieder, um den Bau der Bahn sicherstellen zu können.

Informationen sind erhältlich von Norbert Christians, Herthastr. 61, 5000 Köln 51, Tel. 02 21/3 60 26 11.



# WILLY

# ab im nu

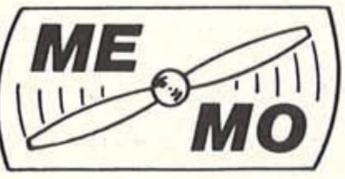


5000 Nürnberg · Tel. (0911) 311194 · Telex 623603 hobby



# Aktiv

für die Interessen der Aktiven

<b>Graupner</b>		<b>team druck</b>
	Modellbau vom Besten <b>knick</b>	
		
	<b>rc-car racing</b> <small>fachzeitschrift für den modell-auto-fahrer</small>	
	 <b>SG. RACING CAR<sup>®</sup>s.r.l.</b>	
		

## Anschriften der Mitglieder des Präsidiums und Hauptausschusses

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

## GESUCHT

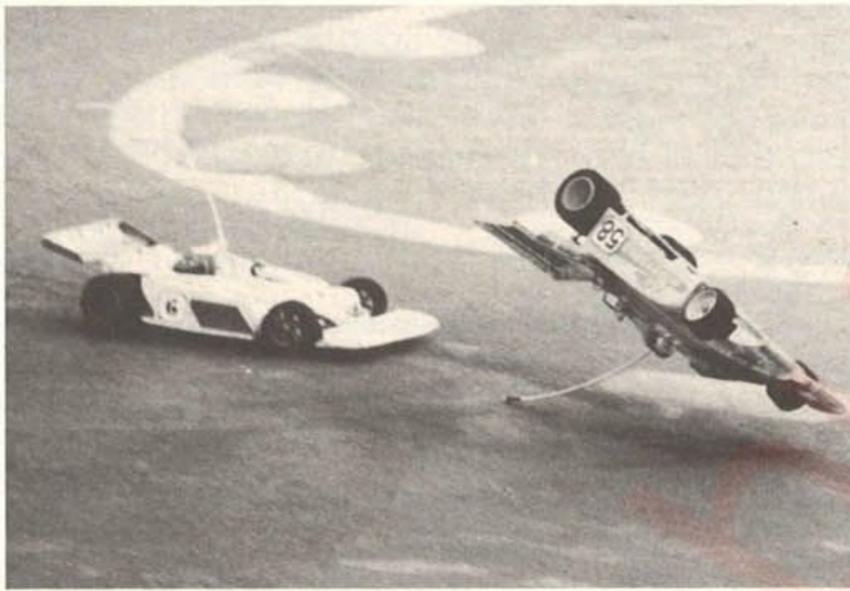
# Das RC-Car-Foto des Jahres 1983

### Teilnahmebedingungen:

Sie können gerahmte Dias, Schwarzweiß- und Farb-Bilder jeglichen Formats einsenden. Die Dias und Bilder müssen mit Name und Adresse des Teilnehmers versehen sein. Teilnahmeberechtigt sind nur Fotoamateure. Gegen die Entscheidung der Jury, die das RC-Car-Foto des Jahres ermittelt, ist der Rechtsweg ausgeschlossen. Eine Haftung für verlorengegangene Einsendungen wird nicht übernommen.

Einsendeschluß: 31. Dezember 1983

**1. Preis: Sanwa Fernsteuerung kompl., einschl. 2 Servos und weitere Sachpreise**



Und hier noch einige Tips für unsere Fotofreunde!



Erst einmal die Kamera gründlich reinigen.



Sportliche Kleidung für sportliche Fotos.



Und nehmen Sie einen schnellen Film.

## Swiss R/C Car Clubs Association



SRCCA-Geschäftsstelle

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

(Anm. d. Redaktion)

In der Schweizer Club-Zeitschrift „racing news“ entdeckten wir die folgenden Rennberichte, die wir Ihnen auf keinen Fall vorenthalten möchten.

### Rennbericht 4. Reg. Rennen der Region 4

Organisator MCC Frauenfeld

Erstmals konnten die vom Wind und Wetter hart geprüften Jungs der vierten Region, den Regenklister gegen Sonnencreme austauschen.

Mit Computer, akustischem Signal und dem scharfen Auge eines Seeadlers instruierte Rennleiter Christoph Zehnder bereits im Training das neue EFRA-Startsystem. Einige Fahrer sahen etwas gealtert aus, als die Motoren im vorgeschriebenen Startquadrat verstummten oder übertünchten die Aufregung eines Frühstarts einfach mit lautem Geflüche.

Ratenweise schickte Chr. Zehnder die Qualifikationsgruppen in die Fünfminutenrennen. Schär Traugott jun. fand sich auf dem gewundenen Feinbelag am besten zu recht und holte sich mit optimalem Ladedruck die jetzt noch begehrtere Le-Mans-Pole-Position.

Um 15.00 Uhr war es dann soweit. Der erste Le-Mans-Start der Region. In eiserner Miene verwies der Rennleiter mit sinkender Fahnen-geste die Mechaniker hinter die Linie. Die drei Sekunden Standgas ließen die Mechaniker zu reglosen Tanksäulen erstarren. Die ebenfalls für drei Sekunden lahmgelegten Daumen der Fahrer wurden vom hochseetüchtigen Signal zu tüchtig gasgeben aufgefordert.

In erlebnisreicher Le-Mans-Manier drehten 16 Hinterreifen durch und der Turbowespenschwarm verließ die markierten Parkflächen und nahm die lange 30-Minuten-Reise in Angriff. Schär Traugott übernahm souverän die Führung und bestimmte das Rennen. Auch Vater Schär hatte sich scheinbar einen recht guten Reifencocktail gemixt. Piloten wie Liver, Grob, Kühne und Schudel machten sich auf Schär-Verfolgungsjagd. Plötzliches Ge-

rangel um Grob und Kühne, wobei der Rennwagen von Albert Grob den hölzernen Randstein übersprang. Regionalleader Wiggenhauser führte ein Rennen gegen sich selbst und punktete an beiden Renntagen verdient. Zwölfte Minute erneut Panikstimmung an den Boxen: Schudel, der Schaffhauser, kommt andauernd rein, auch Grob muß einen Motorabsteller hinnehmen. Dann kam die spektakuläre zwanzigste Minute. Leader Schär kommt plötzlich mit einem Rad zuwenig an den Boxen vorbei, was im Schären-Clan inklusive Rosmarie Großalarm auslöste. Wie bei Williams aufgetankt wird, so wechselt man bei Schärs Räder. In 15 Sekunden donnerte Traugi wieder aus der überfüllten Boxenstraße, um das Rennen mit vier Rädern zu gewinnen. Der Mann des Tages war auch Jucker Andreas, der schnelle Junge aus der Munotstadt. Er fuhr mit seiner längst bekannten, sauberen und vor allem fairen Fahrweise vom C-Final bis zum zweiten Schlußrang.

Die Hitzeschlacht vom Sonntag war nicht weniger spannend. Während B. Wiggenhauser seine Leaderposition verteidigte, jagte Schär Traugott nach weiteren wichtigen SM-Bausteinen. Vom St. Galler Team konnten sich nur M. Kühne und das Alboretalent Roger Lüthi ins Finale durchsetzen. Aber auch die Frauenfelder waren dabei: Ponte-Rosa-Ranger Albert Grob ist geradezu auf Erfolgsfahrt. Ebenfalls im Finale die Shelbybrothers Mario und Joe Traber. Auch Alex Hässig, der Regionalcommander, ordnete sich zu seinem ersten Le-Mans-Start unter die Finalisten und fuhr mit seinem kermitgrünen Rennwagen ein hartes Rennen.

Das neue Startsystem ist bestimmt eine Bereicherung der Regionalrennen. MCCF/Noe N. Traber

Austragungsort: FRAUENFELD  
Klasse: FORMEL

Rang	Name
1.	Schär, Traugott
2.	Jucker, Andreas
3.	Schär, Traugott
4.	Liver, Walter
5.	Grob, Albert
6.	Kühne, Markus
7.	Schnudel, Walter
8.	Wiggenhauser, Bruno
9.	Schoch, WERNER

Austragungsort: FRAUENFELD  
Klasse: SPORT

Rang	Name
1.	Schär, Traugott
2.	Traber, Joe
3.	Hässig, Alex
4.	Grob, Albert
5.	Kühne, Markus
6.	Lüthi, Roger
7.	Traber, Mario
8.	Wiggenhauser, Bruno
9.	Jucker, Andreas
10.	Stucki, Erich
11.	Morf, Rene
12.	Schoch, Werner

### Rennbericht

#### 4. Reg. Rennen der Region 2

Das am 4./5. Juni 1983 ausgetragene 4. Regionalrennen der Kat. Formel/Sport ist unter sehr gutem Wetter gestartet worden. Die Fahrer hielten sich trotz heißem Wetter an die Regeln und zeigten Freude am Model-Rennsport.

N. Leuenberger  
(Rennleiter MCRTB)

### Schweiz: 5. Lauf der SM 1983 in Rothrist

#### Endstand Formel

Platz	Name	Rd.	Sec.
1.	Thierry Zanada	90	10,00
2.	Jakob Bühler	83	13,22
3.	Gr. Pajalunga	82	10,56
4.	Heinz Wipfli	80	22,10
5.	Andi Leibundgut	77	21,00
6.	Hanspeter Müller76	—	—
7.	Romano Garbani74	22,75	—
8.	Ruedi Hässig	—	—

#### Endstand Sport

Platz	Name	Rd.	Sec.
1.	Jakob Bühler	118	12,0
2.	Heinz Wipfli	114	4,5
3.	Beat Schneider	114	12,4
4.	Mark Meister	112	12,3
5.	Werner Friedli	111	7,7
6.	Ruedi Hässig	110	4,3
7.	Romano Garbani109	39,0	—
8.	Andi Leidundgut	108	1,4





### PB-ALPHA Tuningteile

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

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

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

### PREISKNÜLLER - PREISKNÜLLER

#### SANYO-Sinterzellen

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

#### NATIONAL-High Ampere

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

**Wir führen:**  
Asso - Serpent - Gemini - PB -  
Phantom - Yankee - Tamiya -  
Multiplex - Simprop - Mirage

**m-k Modellbau**

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



**RC RENNSPORT**  
Alte Hünxer Str. 77  
4223 Voerde 2  
0281/4 3901

### Wir vertreten die Firmen:

RC Reifen Express, Serpent, World Hobby

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

Fordern Sie unseren Prospekt an:

**0281/4 3901**



## OVERMANN

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

### Wir führen u. a.:

**ROBBE:** Komplettes Programm.

**SERPENT:** Quattro MK IV '82 und '83.

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

**TAMIYA:** Sand Rover, Holiday Buggy, Sand Scorch, Rough Rider, Ford F150, Toyota 4 x 4 Hilux, Blazing Blazer 4 WD.

# Frankfurt 12.-20. 11.

Messe Gelände  
tägl. 10-18 Uhr

Auf der LWF, der großen und einzigen Verbraucherausstellung in Frankfurt, kommen in diesem Jahr auch die

## Modellbau-Freunde

voll auf ihre Kosten.

Eine große Sonderschau zeigt attraktive Schiffs-, Flug-, Auto- und Eisenbahnmodelle.

### OFF-ROAD-FREUNDSCHAFTSRENNEN

Anlässlich der Ausstellung „Leben – Wohnen – Freizeit“ in Frankfurt auf dem Messe Gelände.

**Veranstalter:**

**MAGE Mainzer Ausstellungsgesellschaft**

**Rennleitung:**

**MCG, Freiderichsdorf in Verbindung mit Modellbau Roux, Friedrichsdorf**

### 12. und 13. November 1983

#### Elektro-Buggys

M 1:10 mit 7,2 V/1,2 Ah

#### Verbrenner-Buggys (1-Achs)

M 1:8 mit 3,5-ccm-Motoren

### 19. und 20. November 1983

#### Verbrenner-Buggys (Allrad)

M 1:8 mit 3,5-ccm-Motoren

Gefahren wird nach dem DMC-Reglement

Ausschreibungsunterlagen anfordern bei  
Peter Moll, Karl-Liebkecht-Str. 24  
6367 Karben 1

Wertvolle  
Pokale!  
Überdachtes  
Fahrerlager!

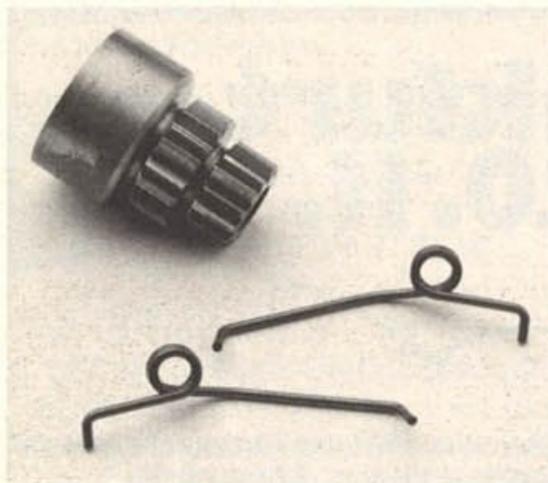


# LEBEN WOHNEN FREIZEIT

# '83

Gleichzeitig  
Ausstellung  
TOURISTICA

**mit Baumarkt**



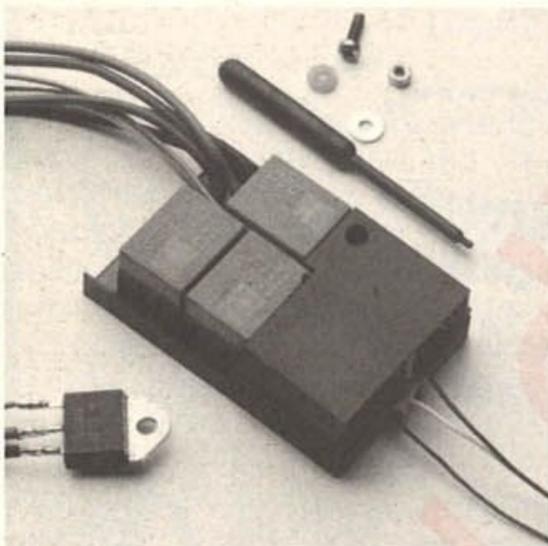
**Modell Import Deutschland**

Neue Kuppl. Glocke für 2 Gang Getr. 15/17 Preis 29,90 DM.  
Neue Federn für Dreiachsl.  $\phi$  1,75 Preis 7,30 DM



**Modell Import Deutschland**

Neuer Tank mit Klappdeckel Preis 33,50 DM



**H. Behringer/Nürnberg**

Acoms Electronic Speed Controller

Dieser elektronische Fahrregler (belastbar bis 6 V 6 Ah) ermöglicht stufenloses Fahren und ersetzt gleichzeitig ein Servo. Er läßt sich in fast alle TAMIYA-R/C-Modelle einbauen und ist für 6,0 V und 7,2 V 1200 mAh Akkus geeignet. Zum Anschluß an den jeweiligen Empfänger wird nur ein Adapterkabel benötigt.

**CS electronic, München**

Der elektronische Fahrtenregler CAR-SPEED-PROFI wurde ausschließlich für die Anwendung in Automodellen im Maßstab 1:12 mit 6 NiCad-Zellen entwickelt und für eine Mindestfahrzeit von 8 Minuten ausgelegt.

Der Regler steuert den Antriebsmotor eines Modellautos stufenlos vorwärts und bremst das Fahrzeug differenziert ab. Durch einen festen Rückwärtsgang ist das Loskommen von einem Hindernis aus eigener Kraft möglich.

Der Regler liefert aus dem Antriebsakku die stabilisierte Energie für Empfänger und Lenkservo. Man spart den Empfängerakku, ein Servo und den Widerstandsregler ein.

Technische Daten: 6-7,2 V  
Anfahrstrom: bis ca. 30 A  
Dauerstrom: 15 A  
Empfängerversorgung: 5 V  
Maße: 50 x 60 x 14 mm  
Gewicht: 52 g

Unverb. Preisempfehlungen: DM 149,-; für Anlagen mit neg. Impuls DM 159,-.



**CS electronic, München**

CAR-SPEED-Super ist ein elektronischer Fahrtenregler, der für den Einsatz in Automodellen unter Verwendung von 6 NiCad-Zellen entwickelt wurde. Auch der Einsatz im E-Motorrad ist empfehlenswert.

Der Regler benötigt einen positiven Impuls und ist deshalb für die meisten Fernsteueranlagen ausgelegt (für Anlagen mit negativen Impuls mit Inverter gegen Aufpreis).

Mit Car-Speed-Super ist es möglich, vorwärts und rückwärts zu fahren und dynamisch zu bremsen. Außerdem kann durch Umklemmen einer Leitung unterschiedliches Regelverhalten erreicht werden zur optimalen Anpassung an Rennmodelle 1:12, Jeeps, Buggys, Kettenfahrzeuge, Motorräder und ähnliches.

Technische Daten: 6-7,2 V  
Anfahrstrom: bis ca. 30 A  
Dauerstrom: 12 A  
Empfängerversorgung: 5 V  
Maße: 37 x 28 x 72 mm  
Gewicht: 90 g

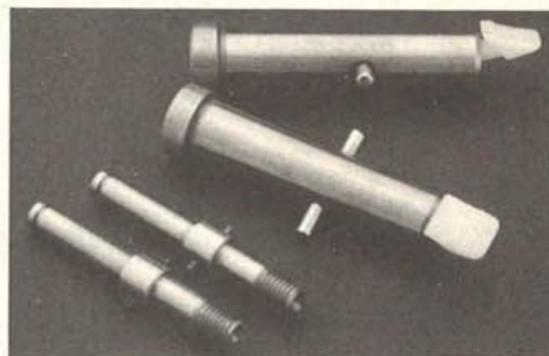
Unverb. Preisempfehlungen: DM 129; für Anlagen mit neg. Impuls DM 139,-.



**World Hobby / Herne**

Neues Reifenprogramm aus dem Hause World Hobby

- 43001 universal Hinterreifen für gefederte und ungefederte Fahrzeuge, mittl. Härte
- 43002 universal Hinterreifen für alle Fahrzeuge, mittel etwas härter
- 43003 universal Hinterreifen mit bester Haftung, weich
- 43005 universal Regenreifen mit Rillen Material wie 43002, sehr griffig
- 43010 Vorderreifen, weich mit starker Haftung
- 43011 Vorderreifen, mittel sehr griffig
- 43012 Vorderreifen, mittel/hart, der sehr begehrte Superreifen
- 43144 Vorderreifen, mittel/hart, der sehr begehrte Superreifen
- 43144 Vorderreifen für Buggy 1:8 mit Rillen
- 43145 Hinterreifen für Buggy 1:8 mit Noppen

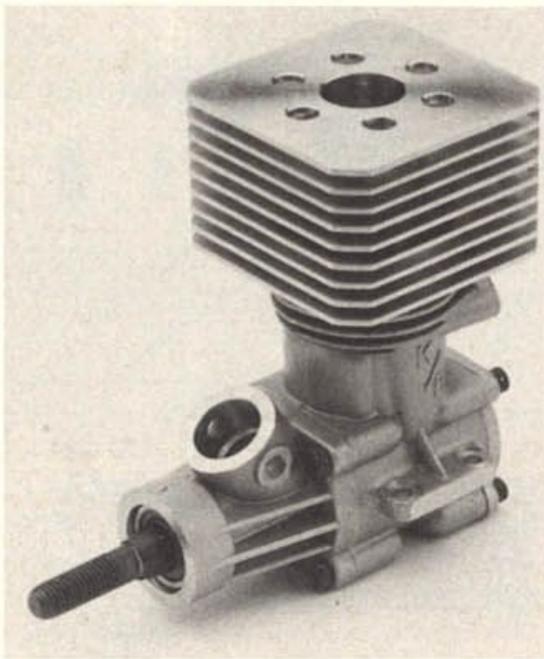


**Hobbythek / Krefeld**

Halbwellen mit Schnellverschluß für Columbia, Paar DM 49,90

**Hobbythek / Krefeld**

Vorderachsstifte mit Mitnahmestift für Columbia, Paar DM 19,90



**World Hobby / Herne**

Neuer K & B 21; mit neuem Gehäuse; neuem Kühlkopf; überarbeitete Kurbelwelle, Garnitur und Pleuel; die Gehäusedichtung ist aus Alu.

**World Hobby / Herne**

Neue Ladegeräte „Elektrohno“  
G. D. A. 200  
Eingang: 220 Volt  
Ladestrom: 40 – 80 mA je Ausgang  
Empfängerakku: 4,8 V  
Senderakku: 4,8 bis 14,4 V schaltbar  
Preis: DM 139,-

G. D. A. 300 digitale Anzeige mit Wandler  
Eingang: 220 Volt und 12 Volt (Autobatterie)  
Ausgangsspannung: 0 – 17 Volt stufenlos regelbar  
Ausgangsstrom: 0 – 4 Amp.  
Preis: DM 789,-

G. D. A. 500 digitale Anzeige  
Eingang: 12 Volt Autobatterie oder Netzteil 12 V/8 Amp.  
Ladestrom: Einstellbar in 3 Stufen: A = ca. 2 A, B = ca. 3 A, C = ca. 6 A  
Automatische Abschaltung bei randvollen Akkus  
Preis: DM 345,-

**World Hobby / Herne**

Neue Reifen von Asso, 1:8 High Traction Medium Rubber, 1:12 T-Rubber Soft und Medium

**World Hobby / Herne**

Neue Stoßdämpferhalterung für Asso 500 aus Kohlefaser (hinten)

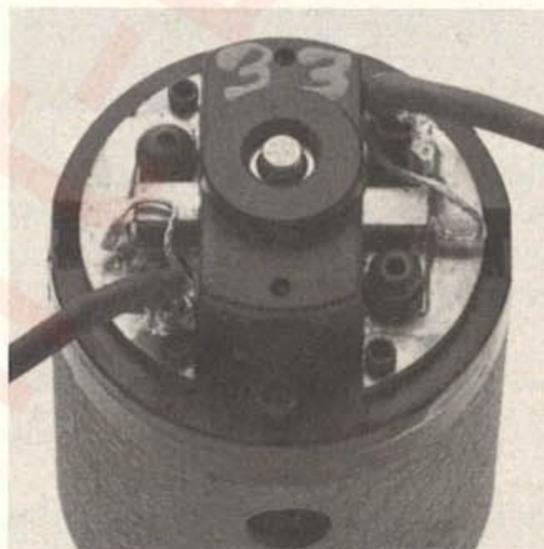
**World Hobby / Herne**

Neue Karosserien: Baja Käfer 1:10 MRP, Alfa Romeo Formel 1:8 Asso, Ford C 100 1:8 MRP.



**Modell Import Hamburg**

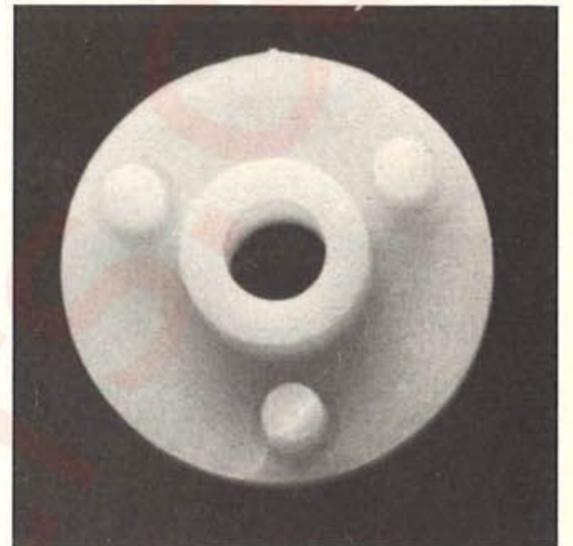
TRINITY Silicon Motor – tape Spezial Klebeband von Trinity, um den Motorkopf zusätzlich zu den obligatorischen Schrauben in der gewünschten Position zu fixieren. Besonderheit: das Tape ist hitzebeständig. VK Rolle DM 11,75



**Modell Import Hamburg**

TRINITY „No Limit“ Special Ein neuer, auf Yokomo-Basis modifizierter Expert Motor von TRINITY. Dem sich schon auf der EM in Mailand abzeichnenden Trend zu einer kleineren Auflagefläche der Kohlenbürsten wurde durch die Verwendung von Slot-Racing Kohlen und Kohleführungen Rechnung getragen, die auf dem für diese Zwecke vollkommen umgestalteten Yokomo-Motorkopf sitzen. Der Effekt: Es können „heißere“ Wicklungen gefahren werden, wodurch

der Motor mehr Drehmoment und Endgeschwindigkeit bekommt, und trotzdem die 8 Minuten durchhält. Das Gehäuse ist mit 4 großen Kühlöffnungen ausgespart, Magnete sind aufgeladen, Anker wie beim Trinity no limit. VK DM 195,-



**Modell Import Hamburg**

TRINITY Zahnrad-Adaptor für TAMIYA Fahrzeuge  
Mit diesem neuen Nylon Adaptor können ab sofort auch die hochpräzisen Trinity Zahnräder für sämtliche Tamiya 1:10 E-cars eingesetzt werden, wodurch viele, zusätzliche Untersetzungsvarianten ermöglicht werden. Eine entspr. Tabelle liegt jedem Adaptor bei. VK DM 4,-

**Modell-Import Hamburg**

LCD-Automatic-Lader mit LCD-Digitalanzeige  
Ein komplettes Ladegerät mit absoluter Spitzentechnik. Anzeigebereich 5–16 Volt, Sensitivität 0,01 Volt, keine Batterie erforderlich, kann auch separat als Voltmeter eingesetzt werden. Funktioniert nach der Voltmeßmethode; Spitzenvoltzahl wird exact ausgemessen, welche einziger Indikator für den Ladezustand der Batterien ist. Bei Erreichen der Spitzenvoltzahl schaltet das Gerät sofort von Schnellladung auf Dauerladung um. Der Ladevorgang kann – braucht aber nicht – ständig an Hand der LCD-Anzeige überwacht werden. Das Gerät ist vollkommen „idiotensicher“, da vollautomatisch. Die einzige Methode, ohne Nervenzettel die Akku's wirklich randvoll zu laden. Im Wettbewerb unentbehrlich.  
Verkaufspreis 270,- DM.

Automatic Lader  
Technik wie beim LCD-Automatic-Lader, aber ohne LCD-Digitalanzeige der Voltzahl.  
Verkaufspreis (empfohlen) 148,- DM.



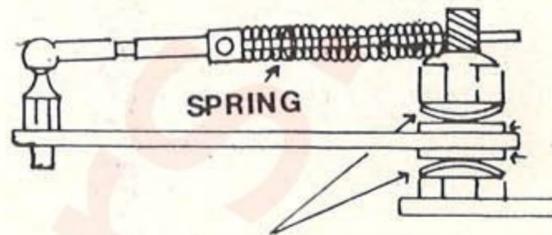
**Modell Import Hamburg**

TRINITY Nylon Differential Adaptor Neue, verbesserte Nylon Differential-Teile für Asso, Delta, Parma und Bolink cars, spart ca. 8 Gramm gegenüber den herkömmlichen Alu-Teilen. VK DM 23,50



**RC-Schmidt/Bad Reichenhall**

Asso NCR5C 5zelliger-Empfänger-Akku 6 Volt 425 mAh



**RC-Schmidt/Bad Reichenhall**

Neu von Asso, Ausgleichsjustierer für Asso 12i E-Car im Maßstab 1:12



**RC-Schmidt/Bad Reichenhall**

Neue Karosse im Maßstab 1:8 Penske PC - 10 Indy Formel



**Modell Import Hamburg**

Shoe-Goo Große Tube einer Spezial-Lexan Masse, um die Karossen an den empfindlichen Stellen entscheidend zu verstärken. Werden die Karossen mit dieser Masse entsprechend vorbehandelt, sind sie praktisch unzerstörbar. VK Tube DM 16,50

**Tackisec**

Tackisec wird in einer Spraydose von 280 gr. Inhalt geliefert. Tackisec ist vom Schweiz. Amt für Gesundheitswesen zugelassen. Wirkungsweise: Tackisec bringt sicher keine wesentlichen Vorteile auf permanenten und sehr gut haftenden Pisten, jedoch verleiht es dem Pneu eine bessere Haftung bei kaltem Wetter oder auf staubigen Pisten. Tackisec trägt nicht auf und es gibt daher auch keinen sichtbaren Film. Darum ist es auch bestens geeignet für die Elektrowagensaison. Tackisec reaktiviert den Reifengummi. Dieser wird dadurch klebriger. Ein Antistatikum im Tackisec bewirkt, daß kein Staub am Reifen haften bleibt.



**RC-Schmidt/Bad Reichenhall**

Lexan Karosse 1:12 Jaguar Group C. Lexan Karosse 1:12 Wagner Jr Group C. vom Parma.

**Private Kleinanzeigen**

Verkaufe Tamiya Blazing Blazer, 1 Std. gelaufen, Bestzustand, DM 300,-, Tel. 0 23 25/79 36 47 nach 20.00 Uhr.

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 IMP Ferrari und Porsche 1:8, mit V-Motoren, Felgen, Reifen, Startbox und div. ET, DM 600,-. Tausche auch gegen e. Buggy od. Jeep. Ideal für Flachbahnbeginner. F. Bindorfer, Minihofstr. 29, 8390 Passau 26, Tel. 0 85 46/7 18 von 12.00 bis 15.00 Uhr. Zugreifen ohne zögern.

Verkaufe PB Alpha 83, noch nicht gelaufen, Picco 82 mit PB-Vergaser, neu, viele Ersatzteile und Reifen, Preis Verhandlungssache, Frank Gruner, Ernst-Tengelmann-Ring 34, 4300 Essen 15, Tel. 02 01/46 35 00.

Verkaufe 2 neuwertige Robbe Futura VCS, 1/2 Jahr alt, mit Enya bzw. Picco 83, mit Krümmer u. Reso-Rohr, Epoxi-Chassis u. -Pendelplatte, viele Ersatzteile und Räder, Michael Schmidt, Ennepstr. 170, 5800 Hagen 7, Tel. 02331/4044 18.

Top-Angebot! 2 Original Werks-SG Columbia MK II von V. Orazi, wenig gelaufen, mit werksetzten Picco-Motor, VB je DM 750,-, Maurizio Casal, Via T. L. Burattini 46, 32100 Belluno (Italien), Tel. 0039-437-31313.

# Tamiya Turbo Sand Rover Spezial

Da am 23. 4. 83 das Essener Off-Road-Rennen vor der Tür stand und ich von vielen Bekannten gesagt bekam, daß Off-Road die „offene Hose“ sei, mußte also ein Buggy her. Ein Blick in die Geldbörse schien das Rennen in weite Ferne zu rücken. Doch Herr Novack besorgte mir kurzerhand einen Sand Rover. Mit den Worten „mach was draus“ stand das Gerät auf dem Basteltisch.

Die Fernsteuerung baute ich wie im Bauplan beschrieben ein. Jedoch verwendete ich bei dem Lenkservo einen Gemini Servo-Saver und schraubte das Servo an, um ein eventuelles Verrutschen zu vermeiden. Als Fahrtenregler verwendete ich einen elektronischen der Fa. Zemotec.

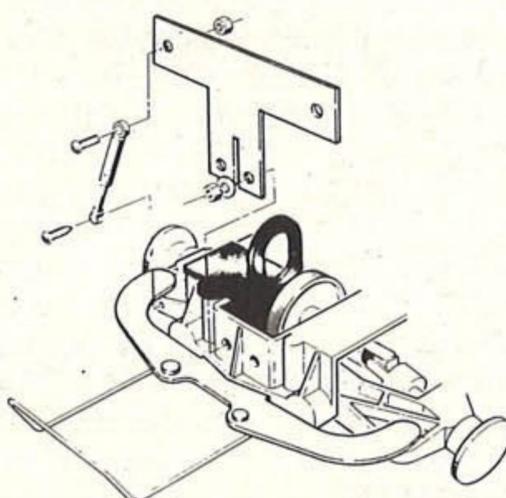
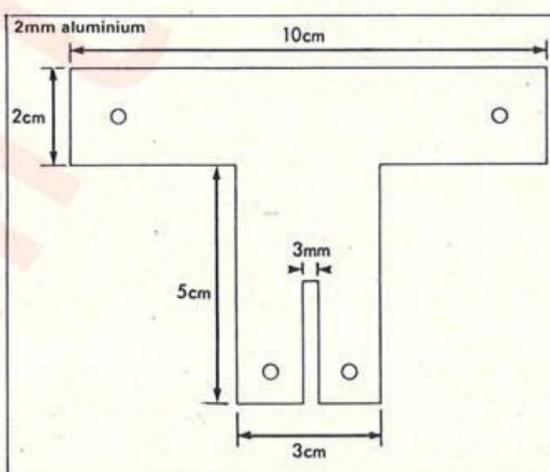
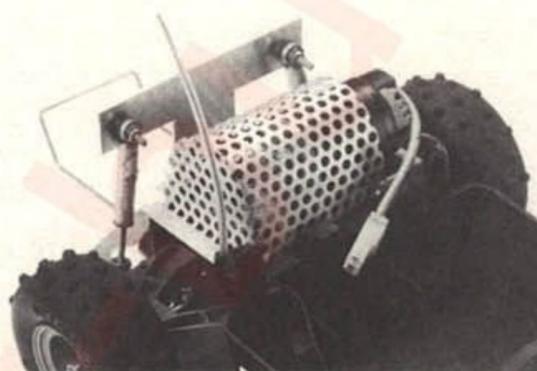
Überarbeitungswürdig war weiterhin die hintere Federung. Wie auf dem Foto zu erkennen, wurde ein T-Stück angefertigt und mit dem Getriebekasten verschraubt. Die Stoßdämpfer werden an den Hinterachsschwingen angeschraubt und die Schrauben mit Epoxy-Patch gesichert.

Um dem „Gefährt“ auch noch etwas Dampf zu verleihen, wurde einfach das 3. Plastikzahnrad (auf diesem Zahnrad wirkt normalerweise der 380-Motor) entfernt. Der Motorbefestigungswinkel für einen 540-Motor wird senkrecht über dem 2. Zahnrad angeschraubt. Ein eingebauter GZ 480 brachte schon ganz schön Schwung in die Kiste. Weiterhin wurde mit Fliegengitter ein wirksamer Getriebeschutz angebracht.

Als Akkus wurden 7,2V Tamiya „Buckelakkus“ verwendet, die exact unter die Buggy-Karosse paßten.

Auch wurden sämtliche Plastiklager der Hinterachse (4 St.) und die der Vorderachse (4 St.) durch Kugellager ersetzt.

Ich belegte beim Buggy-Rennen ohne Ausfall einen guten 4. Platz. Man kann also auch mit nicht ganz so teurem Material vorne mitfahren. Der Tamiya Sand Rover ist dafür ein gutes Beispiel. Die für die Umbauten benötigten Tuningteile wie z. B. Oldruckstoßdämpfer und Kugellager sind von derselben Firma erhältlich.  
Dirk Dannowski



Kurz vor dem Start zum Endlauf.  
3. u. 4. Sand Rover Spezial

## Jugendgruppenmeisterschaft Nord/West 28. 8. 83 Troisdorf

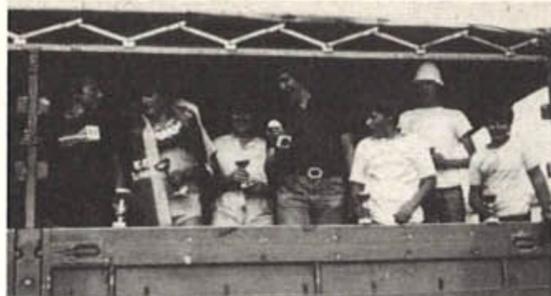
Klasse Formel 28. 8. 1983 Troisdorf

Strahlendes Wetter, ein gut organisiertes Rennen, Pokale für Platz 1 – 8, TROST-Preise im Wert von ca. DM 2.000,- und eine Qualifikation für den internationalen Jugendvergleich (inoffizielle Europameisterschaft Brugg/Schweiz), waren eigentlich Reizmittel, die ausgesprochen selten auf einem Rennen geboten werden.

Um so ärgerlicher für den austragenden Verein und die Jugendwarte, die sich offensichtlich mächtig ins Zeug gelegt hatten, um den Jugendlichen ein phantastisches Rennen auszurichten, daß von ca. 80 Jugendlichen der 61. N/W nur 34 genannt hatten. Da das o. a. Rennen in der Schweiz vor der deutschen Jugendmeisterschaft stattfindet, mußte die Auswahl unter den besten Fahrern der vier Gruppenmeisterschaften getroffen werden. Ohne diese Regelung wären vermutlich noch weniger Fahrer gestartet. Man fragt sich wirklich, warum man sich speziell für die Jugendlichen einsetzt, wenn sie selber so wenig Interesse zeigen. Wenn bei der Deutschen Jugend-Meisterschaft in Haltern auch so wenig Fahrer am Start sind, dann haben die Jugendlichen selber die Folgen der Veranstalter zu verantworten, denn ich bin fast sicher, daß es nicht mehr lange dauert, bis man für die Jugend keinen Finger mehr krumm macht, denn wer will sich schon die ganze Arbeit machen wenn 60 % der Fahrer offensichtlich kein Interesse daran hat?

Doch nun zum Rennen: Es war genug Zeit, um ein ausgiebiges Training durchzuführen. So fuhr man zwei Trainingsläufe von 5 und 10 Minuten. Die Vorläufe dauerten 5 Minuten und es hagelte kurze Strafzeiten. Und siehe da, blitzschnell stellte sich eine enorme Disziplin ein (die ihresgleichen bei den Erwachsenen lange zu suchen hätte). Michael MIELKE fuhr gleich im 1. Vorlauf einen solchen Vorsprung heraus, daß er zum 2. und 3. Vorlauf gar nicht mehr antreten brauchte. Hinter ihm qualifizierten sich Marco THOMÄ, Ronald WEBER und Christina AUBRY direkt für den Endlauf.

Nach dem 2. Vorlauf wurden die Autos nebeneinander gestellt und



von den Zuschauern wurden die schönsten Karosserien bewertet. Die Prämierung folgte in der Mittagspause. Für den ersten Platz hatte der DMC e. V. einen schönen Pokal gestiftet und siehe da, das schnellste Auto war auch das schönste. Michael MIELKE hat ja bekanntlich immer sehr mühevoll lackierte Karosserien. Christina AUBRY wurde für die zweit Schönste Karosserie mit einem Sachpreis belohnt.

In den Zwischenläufen wurden 15 Minuten gefahren. Hier qualifizierten sich Andreas GRUMME und M. GROSSMANN im 1. Zwischenlauf und Christian WURST und Stefan HABBECKE im 2. Zwischenlauf für das Finale. Eine ganz erstaunliche Leistung von Stefan HABBECKE dessen Fahrzeug durch einen Unfall nach etwa 11 Minuten an der Hinterachse sehr stark beschädigt war. Noch vier Minuten zu fahren, Christian WURST übernahm die Spitze und Kai SCHMIDL auf dem dritten Platz heizte was das Fahrzeug hergab, um durch den Ausfall in den Enlauf zu kommen. Als die Zielsirene erklang, war er bis auf eine halbe Runde an Stefan HABBECKE herangekommen.

Also wartete man mit dem Endlauf bis das Auto von Stefan HABBECKE wieder fit war. Als der Start freigegeben wurde, setzten sich MIELKE und THOMÄ gleich an die Spitze. Anfangs konnte Marco THOMÄ sehr gut mithalten, jedoch nach 5 Minuten merkte man die Routine des Serpent-Werksfahrers. MIELKE vergrößerte seinen Vorsprung bei jeder Runde, dabei hatte man den Eindruck, als spiele er nur mit seinen Gegnern. Ohne jemanden zu behindern, drehte er Runde um Runde. Er überließ sogar den anderen Fahrern manchmal die Ideallinie und überholte nur ohne jedes Risiko. Marco THOMÄ auf dem 2. und Ronald Weber auf dem dritten Platz zeigen ebenfalls durch ihren konstanten Fahrstil, daß sie zur Spitze gehören. Ab der 15. Minute blieb der Abstand von 4 Runden nahezu unverändert.

Endstand:

1. Michael Mielke, 162 Rd. 2.15 Sek.
2. Marco Thomä, 143 Rd.
3. Ronald Weber, 139 Rd. 4.38 Sek.
4. Andreas Grumme, 130 Rd. 7.7 Sek.
5. Michael Grossmann, 124 Rd.
6. Stefan Habbecke, 88 Rd. 10.76 Sek.
7. Christina Aubry, 86 Rd.
8. Christian Wurst, 82 Rd.

Als es dann zur Siegerehrung kam, war die Freude groß. Die ersten acht Fahrer bekamen Pokale, alle anderen Trostprieze. Die wertvollsten Preise wurden an die größten Pechvögel vergeben (Dritte der Zwischenläufe). Es waren so viele Preise eingegangen, daß es unmöglich war, die einzelnen Firmen bei der Siegerehrung aufzuzählen, ich bedanke mich hier nochmals in aller Form bei den Firmen. Der größte Preis (Manta 4 von Krick) wurde unter allen Teilnehmern verlost.

Noch ein Trick für andere Veranstalter: Unter den Zuschauern wurde eine Quarzarmbanduhr verlost, so daß diese alle bis nach der Siegerehrung am Platz blieben und eifrig den Imbiß in Anspruch nahmen

Nachstehende Firmen hatten Preise gestiftet: Krick, Robbe, Multiplex, Simprop, Memo-Meyer, Walther Decals, Simon-Modelltechnik, Spielwaren-Moll (Münster eifel), Schwab (Bonn), Puppenkönig (Bonn).

Günter Hüntten

## Jugendgruppenmeisterschaft Nord

### 2./3. 7. 83 Lohne

Nach einigen Jahren Pause konnte in diesem Jahr wieder die JM der Gruppe Nord stattfinden. Um den Jugendlichen eine interessante Rennstrecke bieten zu können, gingen meine Anfragen an den RCC Lohne und BMC Bielefeld, ob einer von diesen Vereinen das Rennen durchführen wollte.

Als bald kam vom RCC Lohne die Zusage, daß sie das Rennen durchführen wollten und so konnte dieses am 2./3. 7. 83 gestartet werden. Die Resonanz bei den Jugendlichen war sehr gut und wer es in seinen Urlaubsplan einbeziehen konnte, kam zum Rennen. Am Samstag wurde dann ein kontrolliertes Training durchgeführt, welches auch sehr gut genutzt wurde, da viele Fahrer noch nie auf einer

permanenten Rennstrecke gefahren sind. Von dieser Seite wurde mir dann nach Beendigung des Trainings versichert, daß das Fahren auf dieser Strecke sehr viel Spaß bereitet habe und auch der Materialverschleiß nicht so hoch sei wie auf sogenannten Bretterbahnen. Am Samstagabend fanden sich noch viele Fahrer zu einem gemütlichen Beisammensein im Lohner Clubhaus ein, wo einige Tips und Erfahrungen des Trainings ausgetauscht wurden. So klang der Trainingssamstag langsam aus.

Am Sonntag wurde dann um 9.30 Uhr das Rennen gestartet. Schon die ersten Vorläufe zeigten den hohen Leistungsstand der Jugendlichen, und Frank Weyer, vom MAC Bremen, fuhr gleich in seinem ersten Vorlauf einen neuen Bahnrekord mit 17 Runden 2,8 sec.

In den anschließend gestarteten Zwischenläufen qualifizierten sich die ersten 8 Fahrer für den Endlauf A und die zweiten 8 Fahrer für den Endlauf B, welche nach der Mit-



tagspause gestartet wurden.

Im Endlauf B waren dann viele Ausfälle zu beklagen, so daß es hieß, wer ins Ziel kommt, hat den Endlauf gewonnen. So gewann den Endlauf B der Bielefelder Fahrer Frank Hofmann mit 48 Runden. Beim Endlauf A, welcher anschließend gestartet wurde, ging es gleich anders zur Sache, so daß die zahlreichen Zuschauer ein sehr gutes Rennen zu sehen bekamen. Nach 20 Minuten trennten die ersten 3 jeweils eine Runde. Um 15.30 Uhr stand der Jugendmeister der Gruppe Nord mit Michael Abbe vom MAC Hamburg fest, 2. wurde Thomas Kunke vom AMSC Oldenburg und 3. Uwe Hellweg vom AMC Spreng.

Bei der anschließenden Siegerehrung wurde unter den Fahrern noch eine Verlosung von Modellbauartikeln vorgenommen, welche von verschiedenen Fachgeschäften zur Verfügung gestellt wurden und so jeder Fahrer für seinen Aufwand ein wenig entschädigt werden konnte.

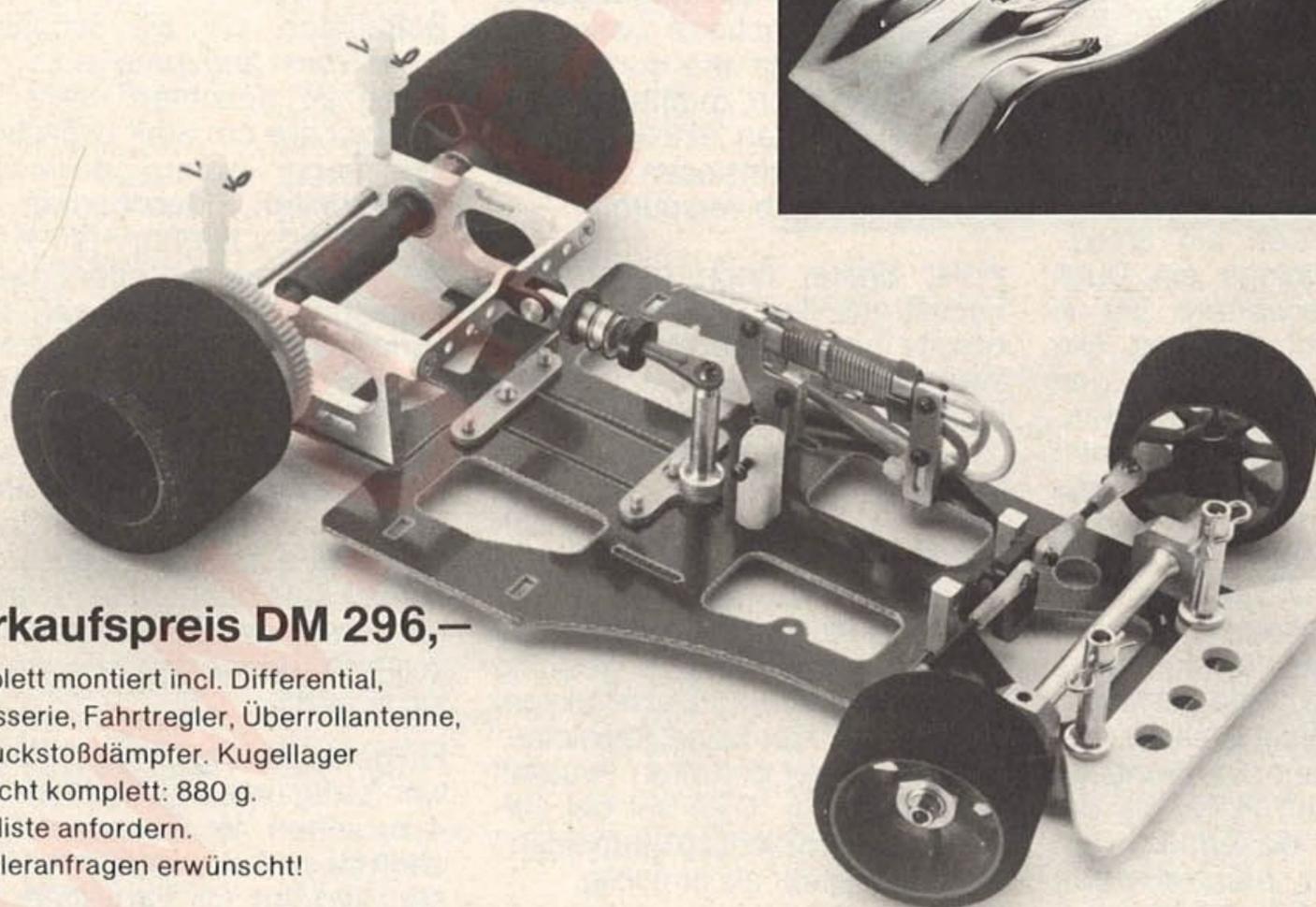
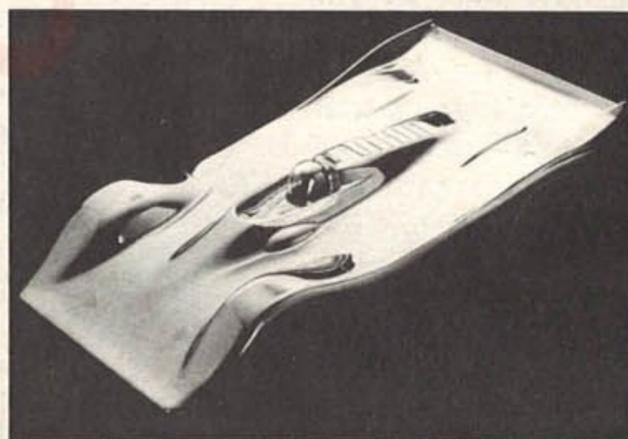
Alles in allem kann man sagen, daß diese Gruppenjugendmeisterschaft ein Erfolg war.

Reiner Lux

Endstand

1. Abbe, Michael		
MAC Hamburg	58 Rd.	2.5 sec.
2. Kunke, Thomas		
AMSC Oldenburg	58 Rd.	7.1 sec.
3. Hellweg, Uwe		
AMC Spenge	56 Rd.	16.0 sec
4. Göhlich, Helmut		
AMC Rheine	48 Rd.	6.5 sec
5. Bütow, Michael		
RT Osnabrück	45 Rd.	15.8 sec
6. Weyer, Frank		
MAC Bremen	40 Rd.	6.4 sec
7. Dickehut Andres		
	40 Rd.	18,0 sec
8. Kaschner, Heiko		
RMC Wolfsburg	34 Rd.	

# ROADRUNNER NX101



**Verkaufspreis DM 296,-**

komplett montiert incl. Differential, Karosserie, Fahrtregler, Überrollantenne, Öldruckstoßdämpfer, Kugellager  
Gewicht komplett: 880 g.  
Preisliste anfordern.  
Händleranfragen erwünscht!

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

**Modell Import Hamburg**

# Deutsche Meisterschaft 1:8 Off Road 1983

17./18.9. Eschbach

Ausrichter der diesjährigen Off-Road DM war der MSC Eschbach, einer der ältesten Buggy-Clubs im DMC. Eschbach verfügt bereits seit längerer Zeit über eine permanente Off-Road Piste, die aufgrund des flüssigen Streckenverlaufs zu den schnellsten Bahnen dieser Art zählt.

Das enorme Durchschnittstempo auf dem relativ kleinen Kurs war sicherlich für viele ungewohnt und nicht jedermanns Sache. Spektakuläre Crashes waren daher leider an der Tagesordnung. Allein die Masse des in den Vorläufen zu Schrott gefahrenen Materials stimmte manchen nachdenklich, angesichts der Tatsache, daß es sich schließlich um eine DM und nicht um irgendein Provinzrennen handelte. Ein wenig mehr fahrerische Cleverness und Rücksichtnahme wäre hier für manche Teilnehmer sicherlich angebracht gewesen. Auch den anwesenden Mitgliedern des DMC-Vorstandes vermochten die während der Vorläufe gebotenen „Fahrkünste“ vieler Teilnehmer nur ein mitleidiges Lächeln zu entlocken, da man vom glattbahnsektor besseres gewohnt war. Soweit zum äußeren Eindruck.

Bei den Fahrzeugen war die gesamte Prominenz komplett vertreten. Presto's, Yankee's Micro Racing, sowie die schon zum Stimmungsbild gehörende Land-Jump Armada gaben sich ein Stelldichein. Wer allerdings ein Duell Yankee/Presto erwartete lag in diesem Fall leicht daneben. Die hohen Favoriten der diesjährigen EM in Lausanne hatten hier gegenüber den zahlreich vertretenen Land-Jumps einen vergleichsweise schweren Stand. Sicherlich mag auch die Qualität der einzelnen Fahrer hierfür verantwortlich sein. Weder das Yankee, noch das Presto Team hatte Fahrer, etwa von der Klasse eines Helmut Strumpen oder Horst Breite aufzubieten, doch ändert dies nichts an der dominierenden Rolle, die der Land Jump auf diesem Rennen spielte. So fuhr beispielsweise Horst Breite aus Essen eine komplette Runde mehr als alle anderen Teilnehmer in den Vorläufen.

Mit Beginn der Viertelfinalläufe änderte sich gottlob der allge-

meine Fahrstil. Die Zeit der Heizer war vorbei. Da sich niemand direkt für den Endlauf qualifizierte, mußte also die gesamte Spitze durch die Viertelfinale; bis auf das unerwartete Ausscheiden von Bernd Ziegler im Halbfinal B waren keine besonderen Vorkommnisse zu melden.

Norbert Brucks aus Berlin weigerte sich nach Beendigung seines Laufes steif und fest den Sender abzugeben. Dies sorgte für etwa 10 Min. Verspätung. Fahrer wie Zuschauer waren gleichermaßen sauer. Wie schon erwähnt, beendete „J.R.“ Bernd Ziegler sein Halbfinal als fünfter, was ihn für den B-Endlauf qualifizierte, den er dann aber souverän vor Heinz Quadt und Claus Conzelmann für sich entscheiden konnte.

Im A-Endlauf, dem eigentlichen Finale also, standen sieben Land Jumps einem Presto, gesteuert von Harry Wolf vom RT Grebenhain, gegenüber. Sicherlich würde er gegen die sieben Land Jumps einen schweren Stand haben, doch hatte er in den vorangegangenen Läufen bereits gute Leistungen gezeigt und wäre für einen Platz im oberen Drittel gut gewesen. Nun, ich schrieb „wäre gut gewesen“, denn wie auch Horst Breite aus Essen, mußte Wolf die negativen Folgen eines bis zum Excess rücksichtslosen Fahrstils am eigenen Leib verspüren.

Horst Breite, hoch gehandelter Favorit aus den Vorläufen, wurde bereits in den ersten Minuten von zwei Mitbewerbern derart systematisch zusammengesossen, daß eine Weiterfahrt für ihn unmöglich wurde. Ähnlich erging es dem Presto von Wolf, der sich nach drei Crashes in der Anfangsphase nur noch mühsam hoppelnd über die Endlaufdistanz quälte. Es ist unverständlich, daß angesichts derart unfairer Fahrweise einiger Teilnehmer, hier keine Rennleiterentscheidung getroffen wurde!! Die Erklärung „Dies sei bei Off-Road-Rennen nicht zu vermeiden“ klingt hier mehr als armselig.

Doch sollen auch die positiven Aspekte nicht unerwähnt bleiben. Helmut Strumpen vom MFK Kürten, fuhr von der ersten Minute an ein sauberes und überlegtes Ren-

nen. Bereits nach fünf Minuten konnte er seine Führung auf etwa 1 1/2 Runden Vorsprung stabilisieren und baute sie kontinuierlich weiter aus. Nichts, so gewann man den Eindruck, würde seine Siegesfahrt mehr stoppen können, und ich glaube, alle Anwesenden sahen im Helmut Strumpen den neuen Deutschen Meister und Nachfolger von Bernd Ziegler.

Etwa zwei Minuten vor Ende des Laufes stellte sich jedoch Helmut's Motor ab. Dies war dann die Chance für Manfred Weiß vom MAC Saar, dem bisherigen Zweiten. Der Fünf-Runden-Vorsprung von Strumpen war schnell dahin und Weiß übernahm die Spitze. Obwohl es den Helfern gelang, Strumpen's Wagen wieder flott zu machen, trennten ihn im Endeffekt ca. 10 Sek. von Manfred Weiß, der sich so, wenn auch nur durch eine gehörige Portion Glück, seinen Titel sicherte. Auf den Plätzen drei und vier folgten Alfons Wester vom MFK Kürten, sowie „Sigi“ Hötschick aus Essen. „Vorlaufsmeister“ Horst Breite, ebenfalls aus Essen, erreichte wegen des frühen Ausfalls leider nur den achten Rang.

Betrachten wir die technische Seite! Vom Land Jump gibt's reaktiv wenig zu berichten. Mehr oder weniger alle am Start befindlichen Fahrzeuge waren stellenweise überarbeitet. Mancherorts sah man die vorderen Diff-Trägerschwingen aus Alu oder Polyamid gefräst. Ein Wagen war sogar vorne mit nadelgelagerten Schräglenkern aus Nylon ausgerüstet. Vom Handling her macht der Land Jump auf diesem Rennen die beste Figur. Einziges Problem waren und sind die bruchgefährdeten Magnesiumfelgen. Die Zahl der während der Vorläufe dahergeflogenen Felgen ist schwer abzuschätzen. Hier sollte Graupner sich etwas einfällen lassen!!

Einige Änderungen waren an den werkseitig unterstützten Presto 4x4 zu sehen. Im Ganzen entsprachen diese Autos denen der Italiener, welche in Lausanne zum Einsatz kamen, d. h. neue V.-Achsträger, neue Diff-Lagerböcke, neue Zwischenwellenböcke (siehe RC-Car Racing August 83). Auch die lang ersehnten Überrollkäfige

waren montiert. Laut Auskunft von Robbe steht die Auslieferung dieses Zubehörs bevor.

Die übrigen auf dem Rennen vertretenen Fahrzeuge wiesen keine besonderen Details auf. Zum recht bescheidenen Abschneiden der Yankees ist zu sagen, daß hier sicherlich der Fehler nicht im Auto zu suchen ist, sondern vielmehr beim einzelnen Fahrer.

Bei den Motoren spielten OS und Picco die entscheidende Rolle. Die bissigste Maschine war offensichtlich der Picco von Norbert Brucks

aus Berlin, vielleicht zu schnell für Norberts Land Jump? Zahlreich sah man die HB-Schiebervergaser, die auf den unterschiedlichsten Motoren montiert waren. Einzig die Tatsache, daß „viel Nitro“ einen thermisch hoch belasteten Buggy-Motor einen wesentlich „kühleren Kopf“ beschert, als 5 %iges Schlabberwasser, scheint sich noch nicht herumgesprochen zu haben. Anders sind die vielen miserabel laufenden Motoren nicht zu erklären.

Eines möchte ich zum Schluß noch

erwähnen. Der MSC Eschbach ist neben den Minicars auch dem „großen Motorsport“ eng verbunden. Hilfsbereitschaft und Kameradschaft werden hier, wie nicht vielerorts üblich, noch groß geschrieben. Einem der angereisten Teilnehmer brach der Auspuffkrümmer seines VW-Passat. Es dauerte keine dreißig Minuten, bis sich jemand fand, den besagten Krümmer zu schweißen; wohlge-merkt am Sonntagvormittag. Unser Dank daher an den MSC-Eschbach für eine rundum gelungene Veranstaltung. Uwe Dörner

## 2. Deutsche Meisterschaft Off-Road am 18. 9. 1983 auf dem Buchfinkenring in 6390 Usingen/Eschbach

Platz	Name	Verein	Runden	Zeit
E 1	Manfred Weis	MAC Saar	120	0:04:90
E 2	Helmut Strumpen	MFK Kürten	120	0:14:70
E 3	Alfons Wester	MFK Kürten	116	0:05:10
E 4	Siegfried Hötschik	MCC Essen	115	0:02:40
E 5	Roland Stöhr	MAC Heinburg	114	0:01:00
E 6	Jürgen Jonschig	RCBC Büdingen	99	—
E 7	Harry Wolff	RT Grebenhain	64	0:16:10
E 8	Horst Breite	MCC Essen	26	—
D 9	Bernd Zegler	ORC Schwaben	85	0:04:40
D 10	Rainer Danielmeier	AMC Spreng e.V.	78	0:04:60
D 11	Hans Quadt	MBC Berg.-Gladbach	78	0:12:50
D 12	Klaus Conzelmann	ORC Schwaben	65	0:13:10
D 13	Walter Rudolph	München	46	0:05:00
D 14	Jürgen Lautenbach	EIS Schmiden	42	—
D 15	Reinhart Breite	MCC Essen	39	—
D 16	Klaus Fuhlbrück	MAC Berlin	2	—
B 17	Armin Baur	MCC Essen	38	0:05:30
B 18	Werner Kraft	Buggy Club Büdingen	36	0:00:90
B 19	Norbert Brucks	MAC Berlin	36	0:06:30
B 20	Jochen Wagner	SRT Schwalmstadt	34	0:08:70
B 21	Jürgen Hof	MCC Essen	33	0:04:20
B 22	Frank Kraus	MFK Kürten	29	—
B 23	Peter Heitz	RT Rheinfelden	27	—
B 24	Theo Bickhardt	MAV München	25	—
B 25	H. Spickermann	Fulda	24	—
B 26	Hansjörg Pistor	MSC Eschbach	17	—
B 27	Uwe Schaub	ORC Schwaben	17	—
B 28	Ulrich Schöfer	RCBC Büdingen	17	0:13:60
B 29	Michael Leuschner	RT Langgöns	15	0:06:90
B 30	Walter Weber	MBC Berg.-Gladbach	13	—
B 31	Hans-Jürgen Körbel	MSC Eschbach	12	—
B 32	Karl-Heinz May	ORC Schwaben	0	—
A 33	Stephan Blüml	MAV München	20	0:09:20
A 34	Manfred Forster	MAC Saar	20	0:10:10
A 35	Eckhard Müller	MBC Berg.-Gladbach	20	0:10:30
A 36	Andreas Utschig	MSG Nürnberg	20	0:11:90
A 37	Bernd Ruppenthal	MSC Eschbach	20	0:12:60
A 38	Joachim Bradacz	MSG Nürnberg	19	0:01:90
A 39	Oskar Kriwat	MBC Berg.-Gladbach	19	0:02:00
A 40	Kurt Bielmeier	MBC Berg.-Gladbach	19	0:03:00
A 41	Werner Gronau	MSC Eschbach	19	0:03:70
A 42	Michael Münch	SRT Schwalmstadt	19	0:05:30
A 43	Werner Pistor	MSC Eschbach	19	0:06:30
A 44	Alexander Müller	AMC Lübeck	19	0:08:70
A 45	Karl-Heinz Schäfers	—	19	0:10:70
A 46	Dieter Kellermann	ORC Schwaben	19	0:12:60
A 47	Rudolf Blum	MCT Stuttgart	19	0:14:00
A 48	Manfred Grünberg	MAC Berlin	18	—
A 49	H. G. Wieler	MFK Kürten	18	—
A 50	Detlef Hartmann	MCT München Nord	18	0:00:20
A 51	Helmut Hohmeister	Wiesbaden	18	0:03:50
A 52	H.-P. Raschke	MAC Berlin	18	0:05:60
A 53	Uwe Dörner	Stoppelhopper Krefeld	18	0:07:80
A 54	Robin Most	MCC Essen	18	0:08:80
A 55	Dieter Schütz	MAV München	18	0:12:90



A 56	Reinhard Drews	MAC Berlin	18	0:13:00
A 57	Ronald Kling	RT Grebenhain	18	0:14:40
A 58	Eric Dorsheimer	BMC Bingen	18	0:15:90
A 59	Robert Himisch	MFK Kürten	17	—
A 60	Dieter Martini	RT Langgöns	17	—
A 61	Helmut Kratz	MBC Berg.-Gladbach	17	0:01:00
A 62	Jörgen Kraft	RCBC Büdingen	17	0:05:30
A 63	Andreas Jahn	RT Grebenhain	17	0:08:40
A 64	Siegfried Lieb	MAC Berlin	17	0:11:40
A 65	Reiner Beck	MSG Nürnberg	17	0:12:80
A 66	Wolfgang Forst	MFK Kürten e.V.	17	0:13:80
A 67	Andreas Quadt	MBC Berg.-Gladbach	17	0:19:10
A 68	Johann Rausch	MAV München e.V.	17	0:19:30
A 69	Detlef Bathelt	RMC Wolfsburg	17	0:20:30
A 70	Stefan Freiberg	—	16	0:07:20
A 71	Sven Freiberg	EIS Schmiden	15	—
A 72	Axel Cenckiewicz	MCC Essen	15	—
A 73	Roswitha Raschke	MAC Berlin	15	0:04:70
A 74	Ernst Gabert	—	15	0:09:90
A 75	Bernd Fleischer	—	14	0:00:00
A 76	Jan Hagemeister	AMC Lübeck	13	0:17:00
A 77	Tom Nowotnick	MAC Berlin	11	—
A 78	Ingeborg Jahn	RT Grebenhain	9	0:03:20
A 79	Heinfried Hollweg	Wolfsburg	0	—

A = Vorlauf, B = Viertelfinale, D = Finale B, E = Finale A

### Meinung

#### Austragungsmodus

Zugegeben, eine Patentlösung gibt es nicht, und alle bisherigen Vorschläge für einen neuen Austragungsmodus haben Vor- und Nachteile, aber beim Heart of America-Modus kann ich beim besten Willen nichts positives erkennen.

Wo soll der Vorteil sein?

Befürworter sagen, in der längeren Fahrzeit. Stimmt – aber nur auf den ersten Blick. Man kann nämlich, bedingt durch die Anzahl der „Endläufe“, nur noch eine Klasse pro Tag fahren. Bei vielen Rennen, z.B. Gruppe N/W und A, werden aber zwei Klassen pro Tag gefahren, dadurch erreicht man mindestens die gleiche Fahrzeit wie beim Heart of America-Modus, und man hat die Möglichkeit, zweimal an End- und Zwischenläufen teilzunehmen. Und soll wirklich nur eine Klasse pro Tag gefahren werden, so hat man auch bei fast jedem anderen Austragungsmodus die Möglichkeit, die Fahrzeit zu verlängern.

Befürworter sagen, jeder hat dann die Chance, einen Pokal zu bekommen. Stimmt – aber die Chance besteht bei allen anderen Systemen auch. Ich kann mir zwar vorstellen, daß einige, die schon jahrelang mitfahren und noch keinen Pokalplatz erreicht haben, frustriert sind, doch wenn nach dem Heart of America-System z. B. der Sieger des Endlaufes H, also der 57., einen Pokal bekommen soll, aber der 4. des Rennens keinen, dann weiß ich nicht, wer mehr frustriert sein wird. (Man könnte ja vielleicht in Zukunft die Pokale gleich verlosen.)

Nachteile:

Im Endlauf A sollen nur die ersten Drei Pokale bekommen.

Ein mittelmäßig schneller Fahrer, der heute ab und zu einen Zwischenlauf erreicht und dann durch beständige Fahrweise die Chance hat, den Endlauf zu erreichen, wird sich die Teilnahme am Endlauf A in Zukunft von „der Backe putzen“ können. Jetzt könnte man sagen, es soll ja auch nur der schnellste gewinnen, aber auch im „großen“ Rennsport entscheidet die Rundenzeit im Training, vergleichbar mit unseren Vorläufen, lediglich über die Startposition. Danach wird nicht mehr gegen die Zeit, sondern gegen die anderen Fahrzeuge gefahren, und jeder kann gewinnen.

Und zum Schluß noch ein Tip: Beim HofA braucht man in den Vorläufen ja nur mit „halben Einsatz“ zu fahren, um sich z. B. für Endlauf H oder I zu qualifizieren, und dann gegen die vermeintlich schwächeren Fahrer voll „auftrumpfen“, um den Sieg, sprich Pokal, zu erreichen. Es ist doch wohl egal, ob man einen Pokal für Endlauf C (17.) oder Endlauf H (57.) bekommt. (Und das kann man solange machen, bis die anderen Fahrer auf die gleiche Idee kommen.)

Mein Vorschlag: Man sollte sich jetzt nicht auf entweder (jetziger Modus) oder (HofA) versteifen, sondern auch Alternativen in Betracht ziehen. Und davon gibt es einige.  
HDN

### Meinung

#### Rennleitung

Die Saison ist fast vorüber und wieder hat man gute, aber auch schlechte Rennen als Fahrer, Helfer oder Zuschauer miterlebt. Ich mußte leider feststellen, daß sich das Niveau in bezug auf Rennleitung nicht verbessert, sondern eher verschlechtert hat. Unerfahrene und des Reglements unkundige Rennleiter haben aus manchen Rennen ein Chaos gemacht und zur allgemeinen Unzufriedenheit beigetragen.

Ein schlechter Rennleiter wird auch dann nicht besser, wenn er anfängt herumzuschreien, was leider oft genug vorgekommen ist, nur darf man sich dann nicht wundern, wenn keiner mehr fahren will.

In Deutschland werden die Rennen nach dem DMC-Reglement ausgetragen und wie jedes Reglement hat es natürlich auch seine schwachen Seiten, aber dieses Reglement ist für das jeweils laufende Meisterschaftsjahr gültig und kann nicht von einem Rennleiter nach Belieben geändert werden – übrigens auch nicht von einem Gruppenvertreter.

Und auch nicht von einem Sportkommissar, der ja ausschließlich dafür da sein soll, daß das DMC-Reglement eingehalten wird. Leider läßt aber auch die Qualität mancher SK's zu wünschen übrig. Eigentlich sollen diese ja von den Gruppenversammlungen gewählt werden, aber dort ist man meistens froh, wenn sich überhaupt jemand meldet.

Deshalb sollten sich reglementkundige DMC-Mitglieder und erfahrene Rennleiter verstärkt als DMC-Sportkommissare zur Verfügung stellen und mit dazu beitragen, daß RC-Car-Rennen ordnungsgemäß durchgeführt werden.  
HDN

## Umfrage:

# Ihre Meinung zum Modell-Auto-Sport

## Fragebogen Seite 46

rc-car racing möchte gerne die Interessen der Modell-Auto-Fahrer vertreten. Dazu ist es erforderlich, diese Interessen zu erfahren. Dies soll durch den vorliegenden Fragebogen in einigen Grundsatzfragen erfolgen. Wir bitten Sie, an dieser Umfrage unbedingt teilzunehmen, damit wir ein repräsentatives Ergebnis bekommen.

Um uns für Ihre Mühe zu bedanken, verlosen wir unter den Einsendern:

1 Sanwa Fernsteuerung einschl.  
2 Servos

und weitere Sachpreise (der Rechtsweg ist ausgeschlossen). Teilnahmeberechtigt ist jeder, allerdings jeweils nur mit einem Fragebogen.

Einsendeschluß: 18. November 1983

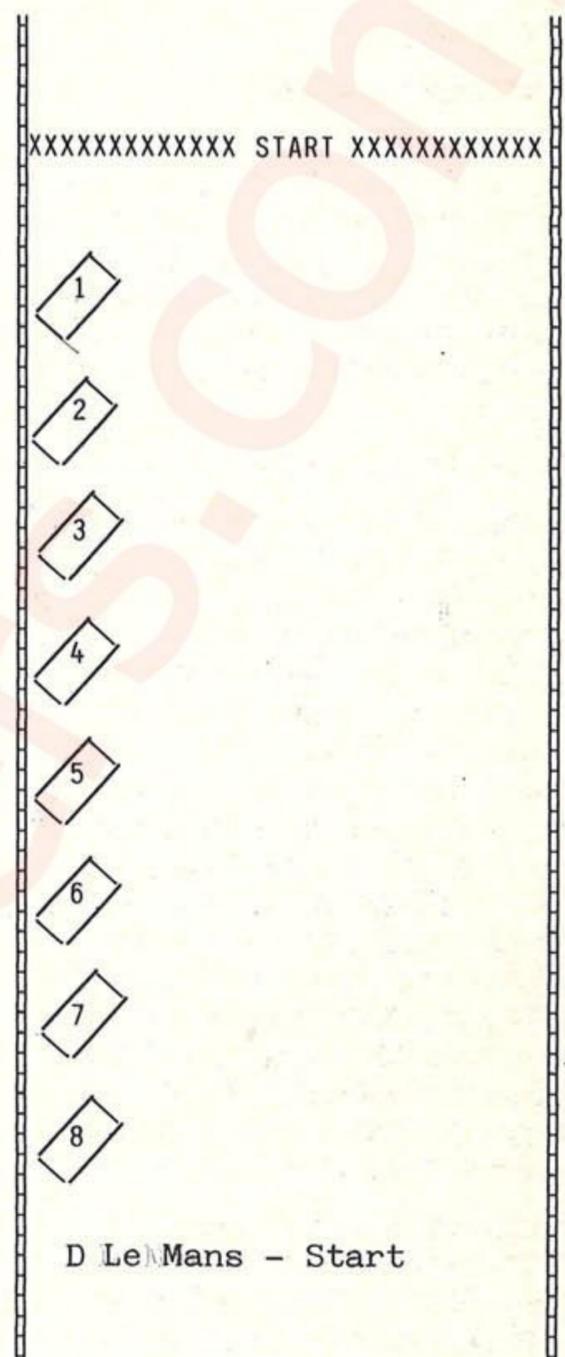
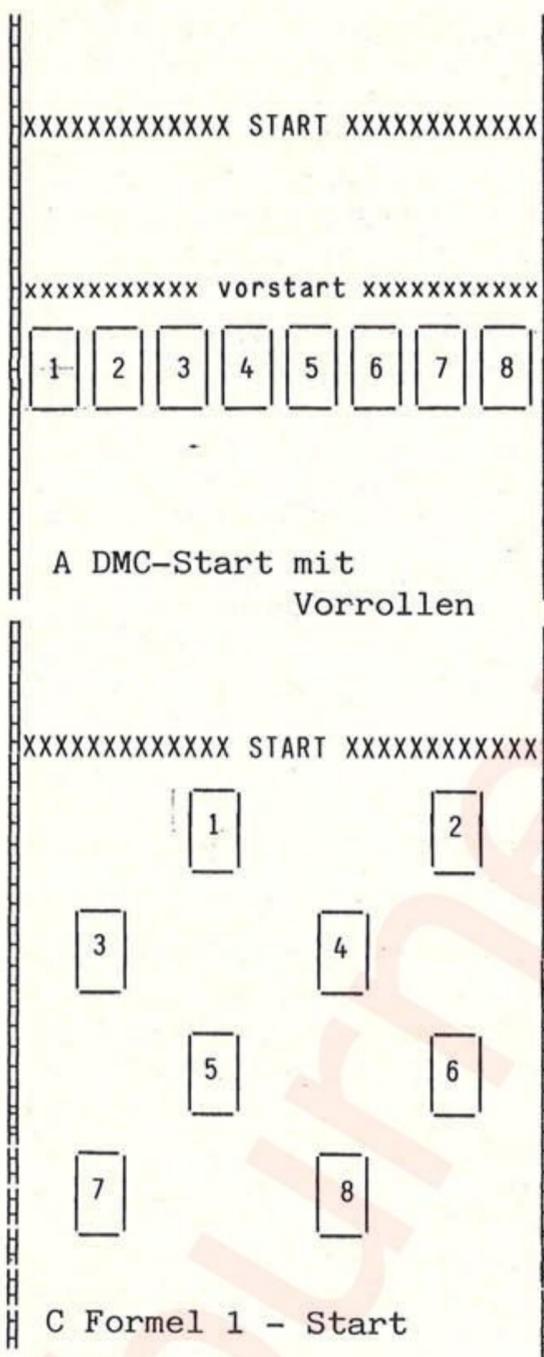
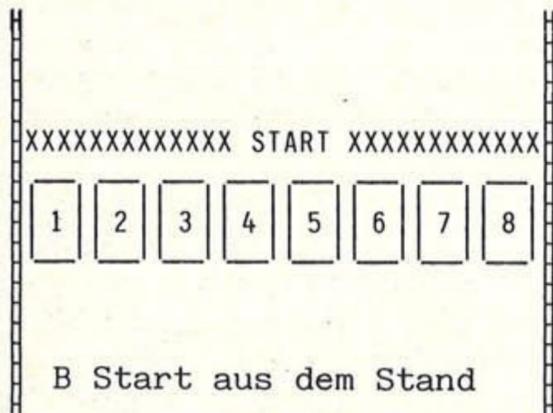
Absender nicht vergessen und bitte in Blockschrift schreiben.

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

# Kurzbeschreibung der Start-Variationen

DMC-Start: 10 sec. vor dem Start werden die Fahrzeuge von den Helfern abgesetzt und rollen dann von der Vorstartlinie zur Startlinie. (Dabei entstehen oft die ersten Kollisionen vor dem Startzeichen.)

International setzt sich immer mehr der sog. Le Mans-Start durch, seltener der Formel 1-Start. Diese Start-Variationen können allerdings nur für End- und Zwischenläufe verwendet werden. Bei den Vorläufen starten die Fahrzeuge nebeneinander, werden allerdings direkt an der Startlinie abgesetzt und dürfen sich bis zum Startzeichen nicht bewegen (Start aus dem Stand). So könnte man natürlich auch die End- und Zwischenläufe starten.



## Viel Spaß mit Ernst



1 : 12		NEU VON ASSO		1 : 8	
Nr. 4001	Basis-Grund-Elektro-Bausatz mit neuen Teilen, wie gefederte Vorderachse und Chassis, Chassisversteifer, Graphitachse, Ausgleichsjustierer usw. (ohne Karosse und E-Teile)	DM 255.--	Nr. NR 5C	5zelliger Empfänger-Akku für Robbe-Anlagen mit 6 Volt 425mAh	DM 59.85
Nr. 4016	Bausatz wie 4001, aber mit Motor und Elektroteilen (ohne Karosse)	DM 315.--	Nr. 5391	Schaumgummi-Slicks weich (rot) für rutschige Pisten	Paar DM 30.--
Nr. 3168	Mirage Group C Lexankarosse	DM 29.50	Nr. 5312	Schaumgummi-Slicks mittel (gelb) für normale Pisten	Paar DM 30.--
Nr. 3169	Jaguar Group C Lexankarosse	DM 29.50	Nr. 5313	Schaumgummi-Slicks fest (grün) für haftende Pisten	Paar DM 30.--
			Nr. MC47B	Neuer Mc Coy-Front-Auspuff	DM 64.50
			Unverbindliche Preisempfehlung		
<b>SCHMIDT</b>		R/C CAR RACING	<b>823 Bad Reichenhall, Bahnhofstraße 31, Telefon 0 86 51/38 44</b>		
Modellbaufachgeschäft			RC/Car-Schnellversandkatalog gegen DM 3.-- in Briefmarken		

## Kurzbeschreibung der Austragungs-Variationen

Bei allen Variationen gehen den Endläufen die Vorläufe voraus, die zwar in der Anzahl und der Dauer variieren, aber von denen jeweils nur der beste zur Auswertung herangezogen wird.

### a) DMC-Modus

Die vier Vorlaufschleunsten kommen direkt in den Endlauf, die nächsten 16 werden auf zwei Zwischenläufe verteilt. Aus den Zwischenläufen qualifizieren sich jeweils der erste und zweite für den Endlauf.

### b) Heart of America

Die Fahrer werden in Achter-Gruppen aufgeteilt, die schnellsten acht kommen in Endlauf A, die nächsten acht in Endlauf B usw. Ein Aufsteigen ist hierbei nicht möglich.

### c) WM-Modus

Die vier Vorlaufschleunsten kommen direkt in den Endlauf, die nächsten zwölf werden auf die 1/2 Finale 1 und 2 verteilt, die nächsten zwölf auf die 1/4 Finale 1 und 2, usw. Aus jedem Finale steigen der erste und zweite auf, z. B. der erste und zweite aus 1/4 Finale 1 steigen ins 1/2 Finale 1 auf.

#### 1 DMC - Modus

1   2   3   4   -   -   -   -	Endlauf	30 min
2                    2		
5   7   9   11   13   15   17   19	1/2 Finale 1+2	je 20 min
6   8   10   12   14   16   18   20		

Zeitbedarf: Endläufe = 1 1/2 Std.  
10 Gruppen, je 3 Vorläufe, je 3 min = 2 1/2 Std.  
Gesamt = 4, 0 Std

#### 2 Heart of Amerika - Modus

1   2   3   4   5   6   7   8	Endlauf A	30 min
9   10   11   12   13   14   15   16	Endlauf B	20 min
17   18   19   20   21   22   23   24	Endlauf C	15 min
25   26   27   28   29   30   31   32	Endlauf D	10 min
33   34   35   36   37   38   39   40	Endlauf E	10 min
41   42   43   44   45   46   47   48	Endlauf F	10 min
49   50   51   52   53   54   55   56	Endlauf G	10 min
57   58   59   60   61   62   63   64	Endlauf H	10 min
65   66   67   68   69   70   71   72	Endlauf I	10 min
73   74   75   76   77   78   79   80	Endlauf J	10 min

Zeitbedarf: Endläufe = 3 1/2 Std.  
10 Gruppen, je 5 Vorläufe, je 3 min = 4 1/2 Std.  
Gesamt = 8, 0 Std

### d) DMC-Modus + Heart of America

Für die ersten 20 wird der DMC-Modus angewendet (siehe a) und die nächsten werden in Achter-Gruppen aufgeteilt und können so noch einmal fahren.

### e) Sonstige

In den Niederlanden wird ähnlich dem WM-Modus (c) gefahren, allerdings jeweils nur ein 1/2 Finale, ein 1/4 Finale, ein 1/8 Finale usw. Die Schweizer haben nur A-, B- und C-Finale. Bei beiden gemeinsam steigen der erste und zweite in das nächsthöhere Finale. Man muß als Aufsteiger also sofort im nächsten Lauf wieder fahren, was vor allem

bei eventuell notwendig werden- denQuarzwechsel zu Zeitverzögerungen führt, während man beim WM-Modus dazu immer einen Finallauf dazwischen hat.

Beim DMC-Modus für Tourenwagen werden die 32 Vorlaufschleunsten in vier Gruppen aufgeteilt, von denen wiederum die 16 Schnellsten in zwei Halbfinal-Läufe aufgeteilt werden und daraus die 8 Schnellsten den Endlauf bestreiten. Dieser Modus fand allerdings bei der Tourenwagen-Europameisterschaft in der Schweiz keine Anerkennung und wurde nicht verwendet.

#### 3 WM - Modus

1   2   3   4   -   -   -   -	Endlauf	30 min
2                    2		
5   7   9   11   13   15   -   -	1/2 Finale 1+2	je 20 min
6   8   10   12   14   16   -   -		
17   19   21   23   25   27   -   -	1/4 Finale 1+2	je 15 min
18   20   22   24   26   28   -   -		
29   31   33   35   37   39   -   -	1/8 Finale 1+2	je 10 min
30   32   34   36   38   40   -   -		
41   43   45   47   49   51   -   -	1/16 Finale 1+2	je 10 min
42   44   46   48   50   52   -   -		
53   55   57   59   61   63   -   -	1/32 Finale 1+2	je 10 min
54   56   58   60   62   64   -   -		
65   67   69   71   73   75   77   79	1/64 Finale 1+2	je 10 min
66   68   70   72   74   76   78   80		

Zeitbedarf: Endläufe = 4 1/2 Std.  
10 Gruppen, je 3 Vorläufe, je 3 min = 2 1/2 Std.  
Gesamt = 7, 0 Std.

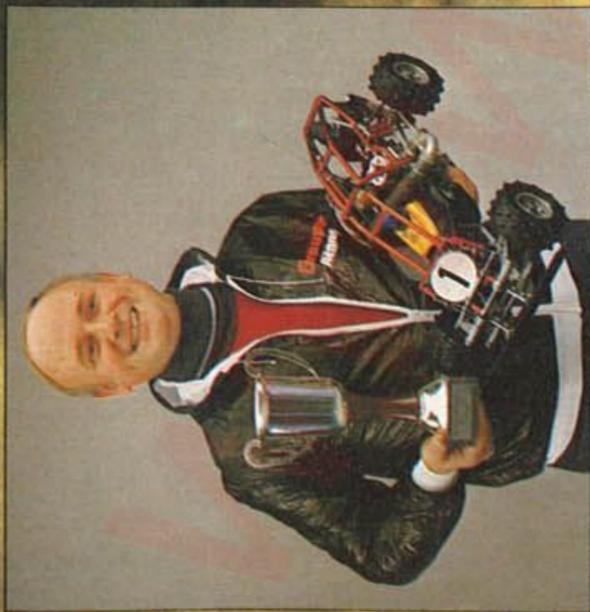
#### 4 DMC - Modus + Heart of Amerika

1   2   3   4   -   -   -   -	Endlauf	30 min
2                    2		
5   7   9   11   13   15   17   19	1/2 Finale 1+2	je 20 min
6   8   10   12   14   16   18   20		
21   22   23   24   25   26   27   28	B - Lauf	15 min
29   30   31   32   33   34   35   36	C - Lauf	10 min
37   38   39   40   41   42   43   44	D - Lauf	10 min
45   46   47   48   49   50   51   52	E - Lauf	10 min
53   54   55   56   57   58   59   60	F - Lauf	10 min
61   62   63   64   65   66   67   68	G - Lauf	10 min
69   70   71   72   73   74   75   76	H - Lauf	10 min

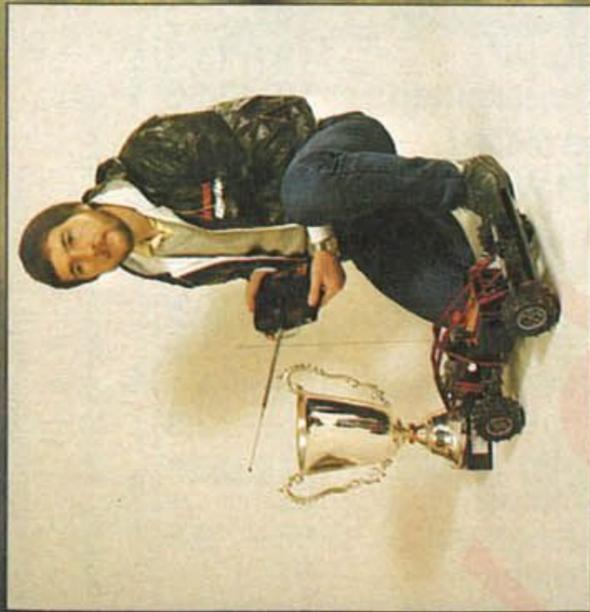
Zeitbedarf: Endläufe = 3 1/2 Std.  
10 Gruppen, je 3 Vorläufe, je 3 min = 2 1/2 Std.  
Gesamt = 6, 0 Std.

# Graupner LAND JUMP

## 4WD Das erfolgreichste, meistgefahrte Geländefahrzeug der Off-Road-Klasse.



**B. Ziegler**  
Deutscher Meister 1982  
und viele 1. Plätze 1982/83



**H. Strumpen**  
Vize-Europameister 1982  
Bester deutscher Teilnehmer  
der Europameisterschaft 1983

**Auch 1983 Deutscher Meister – stop –**  
**7 LAND JUMP 4 WD im Endlauf – stop –**  
**1. Platz M. Weis – stop – 2. Platz H. Strumpen**  
**– stop – Weiter auf Erfolgskurs – stop –**

Das Siegerfahrzeug:  
**LAND JUMP 4 WD**  
Best.-Nr. 4984 DM 798,—  
Technisch ausgereifter Allrad-  
Buggy für Motoren mit  
ca. 3–4 cm<sup>3</sup> Hubraum.  
Autoprospekt GA 6 anfordern!

Mit dem neuen Tuning-Zubehör  
bringen Sie Ihren LAND JUMP 4 WD  
in die beste Startposition.  
Alles über Autosport, Motoren  
und Fernsteuerungen siehe  
GRAUPNER Hauptkatalog 36 FS.  
Schutzgebühr DM 9,80.  
Im Fachhandel.  
Unverbindlich empfohlene Preise.



AZ 112/4

**Graupner**  
Modelle  
Modellmotoren  
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER  
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

# 6. Lauf DM A

## 4.9.83 Wiesbaden

Wie schon im letzten Jahr übernahm der Wiesbadener Minicarclub das letzte A-Rennen der Saison und somit auch die Siegerehrung des neuen deutschen Meisters.

Aber wer könnte es diesmal sein?

Nach den fünf schon gefahrenen Läufen lagen Franz Gröschl und Jürgen Bähr vorn. Andere hatten theoretisch auch die Chance, aber nur, wenn sowohl Gröschl, als auch Bähr ausfielen. Ich glaube, das wäre der Zufall aller Zufälle.

In der Klasse Sport zeigte sich ein ähnliches Bild. Bähr führte vor Gröschl, aber nur knapp. Also hieß es für beide 'alles oder nichts'. Einer von ihnen konnte ja Doppelmeister werden.

Die Bahn zeigte sich in einem nicht allzuguten Zustand, zumal es samstags noch geregnet hatte. Jeder Fahrer versuchte die besten Reifen gegen Regen und Dreck zu finden. Man trainierte, bis es dunkel wurde. So manch einer machte sich dabei schon gute Hoffnungen für den nächsten Tag. Aber... sonntags verschwanden sie dann alle (die guten Hoffnungen!). Die Bahn war trocken. Nun, was blieb anderes übrig, man suchte eben gute Trockenreifen. Dabei kamen z. B. im Serpent-Team die sog. 'Bajoma 110'-Reifen zur Verwendung. Andere griffen auf normale weiche Reifen zurück. Vorne fuhr man auch fast ausschließlich PB 202 oder Race. Diese Reifen werden ja mittlerweile überall gefahren. Motorenmäßig gab es nichts neues zu sehen. OS, OPS und Picco waren wohl die meist eingesetzten Motoren.

Um 9.00 Uhr sollte es dann losgehen. Senderabgabe. Man ließ sich Zeit. Nachdem alle 38! Fahrer fertig waren, startete man. Alle Augen richteten sich auf Gröschl und Bähr. Doch es gab auch noch andere Fahrer, die um die Direktqualifikation kämpften. So z. B. Fred Knettenbrecht und Michael Mielke. Was Franz Gröschl zeigte, war alles in allem enttäuschend. Zumindest seine Motoren. Er konnte fast nur noch wegen seines fahrerischen Könnens mithalten. So mußte er sich auch nur mit dem Zwischenlauf begnügen.

Den Endlauf erreichten dann direkt: 1. J. Bähr, 2. M. Mielke, 3. F. Knet-

tenbrecht, 4. K. Höschen. Franz Gröschl mußte kämpfen. Er erreichte aber zusammen mit U. Weiß ebenfalls das Finale sowie H. J. Böttcher und M. Dorn.

Im Endlauf waren dann 3 Serpent-Teamfahrer. Würde man J. Bähr fahren lassen? Jeder wußte um was es für ihn und F. Gröschl ging. Man fuhr fair. Auf jeden Fall bis zur letzten Runde. Die Positionen waren wie folgt: 1. Knettenbrecht, 2. Bähr, 3. Gröschl. Das hieß für Gröschl: Deutscher Meister. Doch F. Knettenbrecht bekam „urplötzlich Störungen in der Lenkung“, so daß er auf Platz 2 zurückfiel und Bähr schließlich erster wurde. Gröschl konnte nur seinen 3. Platz halten und mußte mit ansehen, wie Jürgen Bähr Deutscher Meister der Klasse Formel 1983 wurde. 2. des Endlaufes wurde schließlich Fred Knettenbrecht, 3. F. Gröschl, 4. M. Mielke, 5. M. Dorn, 6. K. Höschen, 7. U. Weiß, 8. H. J. Böttcher.

Die Klasse Sport stellte dann größere Ansprüche. Man mußte ca. 1 Runde mehr als zuvor fahren. So wurden in 5 Minuten 22 Runden erreicht. Allerdings nur einmal von Michael Mielke. Jetzt ging es darum, wenigstens eine gute 21er Zeit zu fahren. J. Bähr legte dann 21 Runden und 1.4 sek. vor. Hermann Raith konnte nur 21 R. und 5.4 sek. darbieten. Viertschnellster wurde F. Knettenbrecht. F. Gröschl hatte ebenfalls 21 R. gefahren, aber mit der schlechtesten Zeit, 13.8 sek. Wieder nur ein Zwischenlauf. In diesem konnte er sich aber ebenfalls mit N. Mayrhofer für den Endlauf qualifizieren. Dazu kamen noch C. Sterr und L. Thomä.

Der Sportwagenendlauf brachte dann ein für Spannung sorgendes Kopf an Kopfenrennen. Nach 30 Min. bestand zwischen dem ersten und achten ein Unterschied von 23 Runden. Es war alles ziemlich eng. Um mehr Zeit zu gewinnen, verwendete man zum Tanken sog. „Tankpistolen“. Vor der 23. Min. hatte J. Bähr dann zwei Runden Vorsprung vor dem zweiten M. Mielke. Somit schien sein Sieg so gut wie sicher. Jetzt wurde es nur noch einmal um F. Gröschl interessant. Er hätte zweiter werden müssen, um nun Meister werden zu können. Trotz großer Mühe schaffte er es auch dieses Mal nicht. Er mußte sich mit dem dritten Platz begnügen.

Der Endstand nach 30 min.: 1. J. Bähr, 2. M. Mielke, 3. F. Gröschl, 4. C. Sterr, 5. F. Knettenbrecht, 6. H.

Raith, 7. N. Mayrhofer, 8. C. Thomä.

Na ja, Jürgen Bähr ist deutscher Doppelmeister. Das war sicherlich auch das Ziel von Jürgen Günter. Franz Gröschl ist, wie könnte es auch anders sein?, wieder Vizemeister beider Klassen. Schade für ihn, aber sollte er die Freude des letzten Jahres schon vergessen haben?

Einen herzlichen Glückwunsch jedoch an Jürgen Bähr dem neuen Deutschen Meister.

Dirk Knüfermann

### Endstand FORMEL

#### 4.9.1983 Wiesbaden

1.	J. Bähr	
2.	F. Knettenbrecht	
3.	F. Gröschl	
4.	M. Mielke	
5.	M. Dorn	
6.	K. Höschen	
7.	U. Weiss	
8.	H. J. Böttcher	
9.	K. Junghans	56 - 11,7
10.	N. Brucks	53 - 0,3
11.	T. Franke	50 - 2,0
12.	L. Thomä	48 -
13.	S. Wiebe	48 - 0,4
14.	S. Weppler	48 - 2,5
15.	E. Weinmann	48 - 5,7
16.	U. Lachmann	34 - 9,7
17.	W. Petruch	32 -
18.	C. Sterr	31 -
19.	H. Raith	31 - 3,5
20.	N. Mayrhofer	18 -
21.	D. Ewig	19 - 6,6
22.	M. Kempenich	19 - 7,1
23.	S. Kaser	19 - 13,8
24.	R. Rosskoth	19 - 14,6

### Endstand SPORT

#### 4.9.1983 Wiesbaden

1.	J. Bähr	125 - 15,0
2.	M. Mielke	123 - 8,0
3.	F. Gröschl	121 - 10,8
4.	C. Sterr	120 - 1,9
5.	F. Knettenbrecht	120 - 4,1
6.	H. Raith	115 - 12,8
7.	N. Mayrhofer	107 -
8.	L. Thomä	102 -
9.	K. Junghans	58 - 9,5
10.	S. Wiebe	57 -
11.	S. Weppler	57 - 4,2
12.	A. Schön	57 - 12,7
13.	M. Dorn	57 - 13,4
14.	U. Schildbach	55 - 11,3
15.	H. Köstler	54 - 1,4
16.	H. J. Böttcher	52 - 12,8
17.	S. Berger	48 - 0,3
18.	T. Körner	29 -
19.	U. Weiss	23 -
20.	K. Höschen	18 -
21.	U. Korf	19 - 1,3
22.	N. Brucks	19 - 2,8
23.	W. Petruch	19 - 6,7
24.	U. Lachmann	19 - 7,3



RC-Car Organisationen

**IFMAR** (Weltverband)  
International Federation of Model  
Auto Racing

**EFRA** (Europa)  
Europäische Federation Radio-  
gesteuerter Automodelle

**ROAR** (America)  
Radio Operated Auto Racing Inc.

**JMRCA** (Asien)  
Japan Model Radio Control  
Car Association

WM Klasse Sport 1:8

**1977**

Ort: Pomona (USA)  
Weltmeister: Buch Kroll (USA)  
Fahrzeug: Associated

**1979**

Ort: Genf (CH)  
Weltmeister: Phil Booth (GB)  
Fahrzeug: PB 9

**1981**

Ort: Indianapolis (USA)  
Weltmeister: Arturo Carbonell  
(USA)  
Fahrzeug: Delta Eagle

Europameisterschaft 1:8

**1974** Italien  
F: Sabattini (I)  
S: Merlotti (I)

**1975** Schweiz  
F: Sabattini (I)  
S: Sabattini (I)

**1976** Niederlande  
F: Collina (I)  
S: Ron Ton (NL)

**1977** Frankreich  
F: Franke (CH)  
S: Gustavson (S)

**1978** England  
F: Thyrons (B)  
S: Martin (GB)

**1979** Deutschland  
F: Bervoets (NL)  
S: Gherzi (I)

**1980** Schweden  
F: Bervoets (NL)  
S: Ron Ton (NL)

**1981** Österreich  
F: Greeno (GB)  
S: Bervoets (NL)

**1982** Spanien  
F: Gherzi (I)  
S: Gherzi (I)

Modellbau '83

Die alljährlich in Dortmund stattfindende MODELLBAU-Ausstellung erreichte 1983 den größten Umfang seit der erstmaligen Durchführung vor 5 Jahren: 20 000 qm Bruttofläche, über 5000 Einzelmodelle, 86 Aussteller, 27 zusätzlich vertretene Firmen, 6 beteiligte Modellbau-Verbände und 72 191 Besucher.

Die MODELLBAU '84, 6. Ausstellung für Flugmodellsport, Schiffs-, Eisenbahn- und Automodellbau, findet in der Zeit vom 28. März bis 1. April 1984 in der Dortmunder Westfalenhalle statt.

Nürnberg '84

Die Internationale Spielwarenmesse 1984 in Nürnberg findet in der Zeit vom 2. Februar bis 8. Februar 1984 statt.



Boom auf Allradautos...

Der Markt für vierradgetriebene Fahrzeuge wird immer interessanter. Nicht nur bei den „Originalen“, sondern auch bei den ferngesteuerten Modellen. Bei den „Großen“ rechnet man in diesem Jahr mit einem Absatz von fast 30000 Stück. Nicht geringer sind die Aussichten für die „Kleinen“. Auch hier sollen fast so viele an den Mann, das Kind, oder das Kind im Manne gebracht werden. Dieser „Presto“ – unser Bild – fährt entweder mit Elektro- oder mit Verbrennungsmotor. Im Gegensatz zu den großen „Kollegen“, die fast zu 97% nur auf Straßen fahren, wird er nur im Gelände eingesetzt und per Fernsteuerung über Stock und Stein geschickt.

(Foto: robbe/print aktuell)

DMC-Sportbundtag 1983

Es ist mal wieder so weit, am 26./27. November 1983 findet der DMC-Sportbundtag (ex. Delegiertenversammlung) statt.

Man hat im Vorfeld so allerlei über grundlegende Änderungen und Neuheiten gehört, aber, und das ist zu beachten, es ist noch nichts beschlossen.

Vorschläge können vom DMC-Vorstand und von den Technischen Kommissionen (TK's) gemacht werden, und auch von den Sportbundtagen (ex. Gruppenversammlungen) den Vereinen und jedem Mitglied. Erst der Sportbundtag entscheidet, ob die Vorschläge verwirklicht werden oder im Keller verschwinden.

Deshalb sollte jeder Verein sein Recht, ja eigentlich seine Pflicht wahrnehmen und einen Delegierten zum Sportbundtag entsenden.

**Sitzungsort:** 6490 Schlüchtern, Ortsteil Herolz, Saal und Gaststätte „Zum Löwen“, Tel. 066 61/27 52. **Samstag, den 26. November 1983, Beginn 17.00 Uhr – Ende vsl. 21.00 Uhr. Sonntag, den 27. November 1983, Beginn 9.00 Uhr – Ende vsl. 14.00 Uhr.**

Tagesordnung:

- a) Entgegennahme der Berichte.
- b) Entlastung der Organe.
- c) Neuwahl der Rechnungsprüfer.
- d) Genehmigung des Haushaltsplanes.
- e) Beschlußfassung ü. Angelegenheiten des DMC, insbesondere ü. Anträge.
- f) Termine 1984.
- g) Verschiedenes. Die Delegierten sind dem Präsidenten H.-L. Walther formlos und schriftlich zu melden.

Nachtrag EM-Elektro 4/83

In der Tabelle wurde aus Versehen ein deutscher Fahrer nicht mit aufgeführt und zwar Platz 38, H. Martin.

Übrigens...

...verschiebe nichts auf morgen, was heute ein anderer für dich tun kann.

In eigener Sache

Leider erschien Heft 4/83 (August) mit einiger Verspätung, da es bei der Herstellung technische Probleme gab. Wir bitten nachträglich um Ihr Verständnis. rc-car racing

LIEFERUNG NUR ÜBER DEN FACHHANDEL



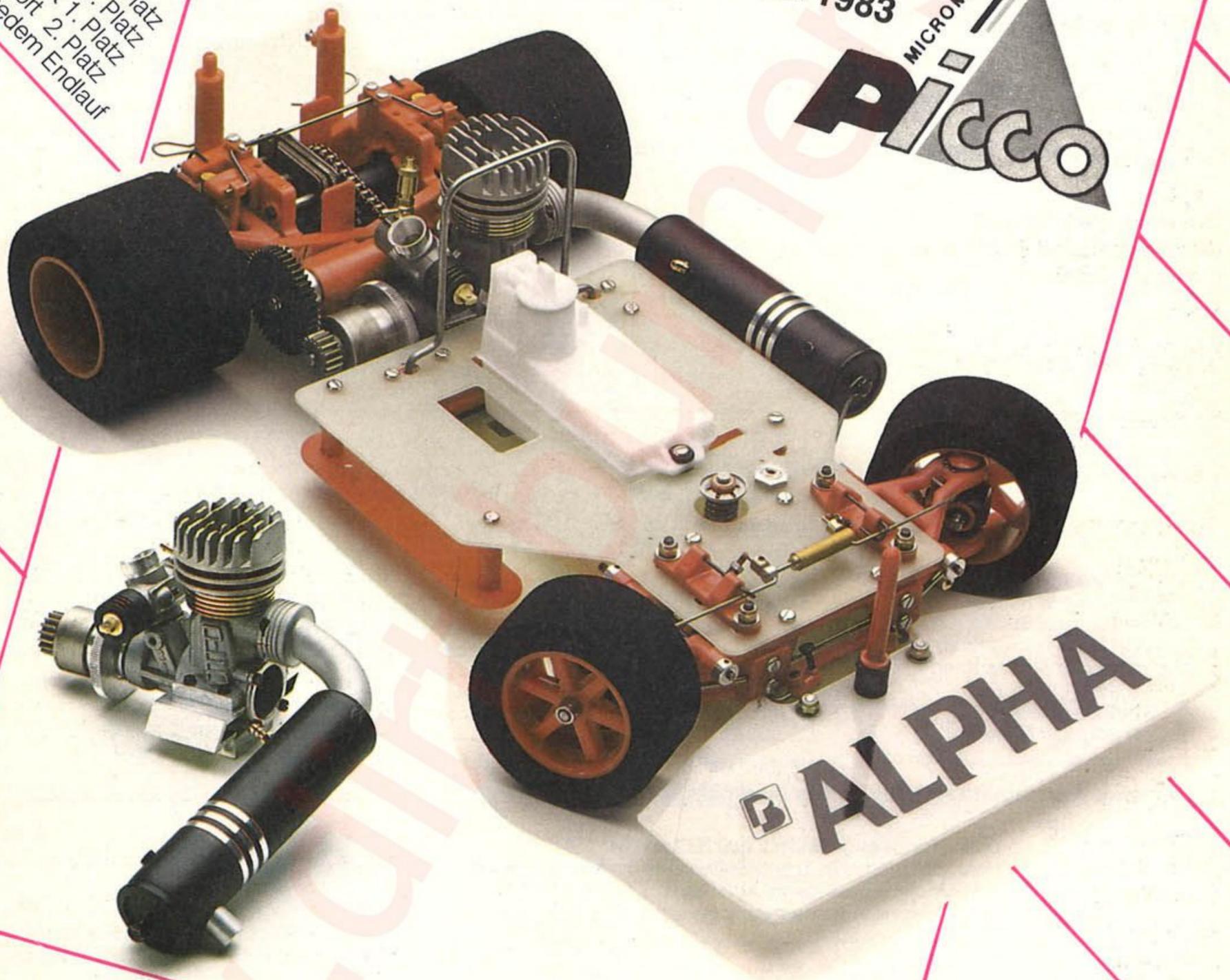
# ALPHA

Offizieller **WELTMEISTER 1983** nach IFMAR  
David Lecat auf PB Alpha 83 Baukasten / Picco Delta

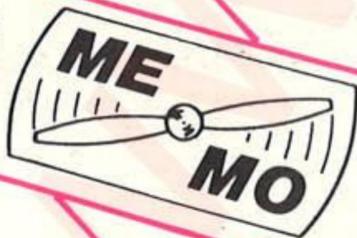
**TOURENWAGEN-EUROPAMEISTER 1983**  
Steve White auf PB Alpha/Picco



- 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  
H. Raith Kl. Sport 2. Platz  
5 Alphas in jedem Endlauf



MEYER



MODELLBAU

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

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

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

**1. An welchen Rennen nehmen Sie teil?**

	regel-	ab und			
	mäßig	zu			
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1:8 Glattbahn Verbrenner	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1:12 Glattbahn Elektro	<input type="checkbox"/> EA	<input type="checkbox"/> EB
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1:8 Off Road Verbrenner	<input type="checkbox"/> Heck	<input type="checkbox"/> Allrad
d	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1:10 Off Road Elektro		
e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**2. Warum nehmen Sie an Meisterschaftsläufen teil?**

	1.	2.	
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Um Pokale zu gewinnen
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Um Punkte für den Aufstieg zu bekommen
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nur zum Spaß
d	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ich nehme nicht an Meisterschaften teil

**3. Nehmen Sie an Freundschaftsrennen teil?**

a  oft                      b  manchmal                      c  nie

**4. Sind Sie an einer Einführung der sog. „Starren Klasse“ bei den 1:8 Glattbahn-Verbrennern interessiert?**

a  ja                      b  nein                      c  vielleicht                      d  ist mir gleich

**5. Sind Sie für eine Teilung der A-Klasse bei den 1:8 Verbrennern?**

a  ja                      b  nein                      c  vielleicht                      d  ist mir gleich

**6. Sind Sie an einer Deutschen Meisterschaft für 1:10 Elektro Off Road interessiert?**

a  ja                      b  nein                      c  vielleicht                      d  ist mir gleich

**7. Wie ist Ihre Meinung zu den Vorläufen?**

a  interessant                      b  langweilig                      c  \_\_\_\_\_

**8. Wie lang sollten die Vorläufe sein?**

a  5 min                      b  3 min                      c  \_\_\_\_\_                      d  ist mir gleich

**9. Wer sollte Pokale bekommen?**

a  Die ersten acht  
b  \_\_\_\_\_  
c  ist mir gleich

**10. Wieviel Rennen sollten durchgeführt werden?**

	Meisterschaftsläufe		Freundschaftsrennen	
	Anzahl	ist mir gleich	Anzahl	ist mir gleich
a 1:8 Verbrenner Tourenwagen	_____	<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>
b 1:8 Verbrenner Formel	_____	<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>
c 1:8 Verbrenner Sport	_____	<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>
d 1:8 Off Road Heckantrieb	_____	<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>
e 1:8 Off Road Allradantrieb	_____	<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>
f 1:12 Elektro Expert EA	_____	<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>
g 1:12 Elektro Standard EB	_____	<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>
h 1:12 Elektro Off Road	_____	<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>
i _____	_____	<input type="checkbox"/>	_____	<input type="checkbox"/>

**11. Welcher Austragungsmodus würde Ihnen am meisten zusagen?**

	1.	2.	
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DMC-Modus (4 direkt, je 2 aus Halbfinale)
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Heart of America (je 8 fahren Endläufe, kein Aufstieg)
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	WM-Modus (Endläufe mit Aufstieg)
d	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DMC + Heart of America
e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
f	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ist mir gleich

**12. Welcher Start würde Ihnen am meisten zusagen?**

	Vorläufe		Endläufe		
	1.	2.	1.	2.	
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DMC-Start (mit Vorrollen)
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Start aus dem Stand
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Mans-Start
d	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Formel 1-Start
e	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
f	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ist mir gleich

**13. Sind Sie Mitglied eines Modell-Auto-Vereins?**

a Ortsverein                       ja                      Name: \_\_\_\_\_                       nein  
b Nationaler Verband                       ja                      Name: \_\_\_\_\_                       nein

**14. Was müßte Ihrer Meinung nach getan werden, um den Modell-Auto-Sport attraktiver zu machen?**

\_\_\_\_\_

Bitte ausschneiden oder kopieren





## Columbia MK 2

# Der beste RC-Car der Welt<sup>1)</sup>

Veni, vidi, vici!

- 1) ● Auf der Weltmeisterschaft 1983 in Carnoux sicherte sich der Columbia den 1. Platz, und wurde damit zum "besten RC-Car der Welt".
- 1., 2., 3. Platz Europameisterschaft 1983 Formel in Rom und Sport in Rom
- die Fahrzeuge der Meister sind aus dem Baukasten zu kaufen
- die neuen Reifen "Gandini" halfen mit (in Rom fuhren auch alle Mitwettbewerber die neuen Reifen)



Für alle, die wissen, welchen Spaß dieses Hobby RC-Car-Fahren macht, hat Ihr Fachhändler ein Poster von Columbia in Aktion, das beste Poster vom besten RC-Car der Welt.

**robbe**  
Ideen für  
Ihren Modellsport