

RETRO - Rückblicke auf über 60 Jahre Leben mit schnellen Booten

Folge 8: 1969 - 1973 Ewiger Zweiter

von Peter Papsdorf , 7. April 2021

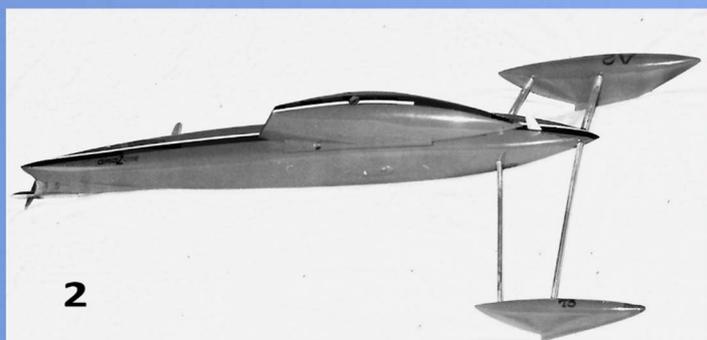
Im Winter 1968/69 bereitete ich mich mit viel Optimismus darauf vor, nun wieder regelmäßig an Wettbewerben teilzunehmen. Mein Gastspiel bei den 68er Meisterschaften hatte gezeigt, dass ich in der langen Zwangspause nicht allzu sehr ins Hintertreffen geraten war, jedoch auch eine Schwachstelle meines Mephisto 2 aufgedeckt. Er war immer noch etwas hecklastig, dadurch hoben Heck und Schwimmer nicht dauerhaft vom Wasser ab, was die Fahrt bremste. Nun lag es nahe, das Boot mit Blei auszutrimmen, aber Gewicht war für mich ein Feind von Geschwindigkeit, deshalb wählte ich einen anderen Weg. Die Schwimmerträger wurden nach hinten und außen nochmals etwas verbreitert, um mehr Auftrieb zu erzeugen (Bild 1). Das hatte die erhoffte Wirkung, die Geschwindigkeiten näherten sich 135 km/h und sowohl beim ersten Saisonwettbewerb in Zwickau als auch bei den Leipziger Bezirksmeisterschaften bedeutete das Platz 1. Bei Testfahrten mit leicht verändertem Anstellwinkel der Träger wurde das Boot dann noch schneller, so dass ich im August mit einem guten Gefühl zu den DDR-Meisterschaften nach Greiz fuhr. Leider zum letzten Mal gemeinsam mit Vater Werner, denn obwohl ich für ihn im Winter 1969/70 noch ein neues A2-Modell gebaut hatte (Bild 2), besaß er durch seine Krankheit danach nicht mehr genug Kraft für eine Teilnahme an Wettbewerben. In Greiz erreichte ich



B1-Modell Mephisto 2 von Peter Papsdorf mit optimierten Schwimmerträgern, 1969

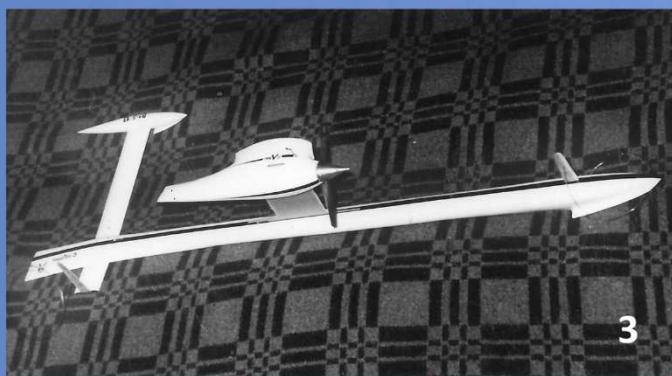
dann mit 148,1 km/h tatsächlich mein bis dahin bestes Wettbewerbsergebnis und nur Werner Möller aus Ludwigslust schaffte 7 km/h mehr. Auch mein Vater holte in der Klasse A1 Platz 2, ein schöner Abschluss seiner Karriere. Nach der langen Pause Zweiter zu werden, war für mich

Heck und Schwimmer nicht dauerhaft vom Wasser ab, was die Fahrt bremste. Nun lag es nahe, das Boot mit Blei auszutrimmen, aber Gewicht war für mich ein Feind von Geschwindigkeit, deshalb wählte ich einen anderen Weg. Die Schwimmerträger wurden nach hinten und außen nochmals etwas verbreitert, um mehr Auftrieb zu erzeugen (Bild 1). Das hatte die erhoffte Wirkung, die Geschwindigkeiten näherten sich 135 km/h und sowohl beim ersten Saisonwettbewerb in Zwickau als auch bei den Leipziger Bezirksmeisterschaften bedeutete das Platz 1. Bei Testfahrten mit leicht verändertem Anstellwinkel der Träger wurde das Boot dann noch schneller, so dass ich im August mit einem guten Gefühl zu den DDR-Meisterschaften nach Greiz fuhr. Leider zum letzten Mal gemeinsam mit Vater Werner, denn obwohl ich für ihn im Winter 1969/70 noch ein neues A2-Modell gebaut hatte (Bild 2), besaß er durch seine Krankheit danach nicht mehr genug Kraft für eine Teilnahme an Wettbewerben. In Greiz erreichte ich



A2-Modell Amazone von Peter für Werner Papsdorf, 1970 (kein Wettbewerbseinsatz)

ein großer Erfolg. Aber dass der 68er Meister Jaroslav Řehák bei einem Rekordversuch 30 km/h schneller war als ich, zeigt mir auch, dass es noch viel zu tun gab.



Asymmetrisches B1-Modell Mephisto 3 mit Motor MVVS 2,5 RL von Peter Papsdorf, 1971

Im Herbst 1969 folgte mit 155,2 km/h der nächste Schritt nach vorn, aber damit war das Potential von Mephisto 2 dann auch ausgeschöpft. Dennoch hätten meine 151,3 km/h bei den DDR-Meisterschaften 1970 in Schwerin beinahe für den großen Wurf gereicht, aber von zwei weiteren mit mir zeitgleichen Teilnehmern hatte Heinrich Beutling aus dem Bezirk

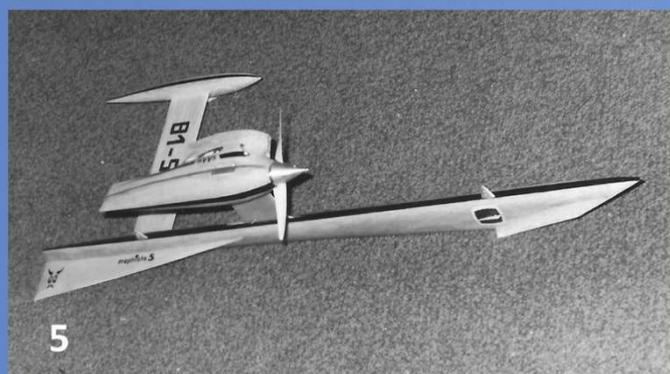
Schwerin ein besseres zweitschnellstes Resultat als ich erreicht und so belegte ich am Ende wiederum den 2. Platz.

Nun war endgültig klar: Ein neues Boot musste her. International gab es Inzwischen in der Klasse B1 einen Trend zu asymmetrischen Modellen. Dabei wurde auf den inneren Stützwimmer verzichtet, die Boote hatten weniger Stirnwiderstand und waren dadurch schneller. In Anlehnung daran baute ich Im Winter 1970/71 zwei neue B1-Modelle. Das erste war eine entsprechende Weiterentwicklung von Mephisto 2 (Bild 3), das

zweite orientierte sich an meinem EM2 von 1965 (RETRO Folge7, Bild 5), da mich der geringe Luftwiderstand dieser Bauform immer noch reizte (Bild 4). Beide Boote konnte ich mit neuen, modernen Motoren ausrüsten. Da ich nach den guten Ergebnissen der letzten beiden Jahre wieder zu den geförderten Fahrern gehörte, bekam ich von der GST einen MVVS 2,5 RL und außerdem vom Vater einen Super Tigre G15 RV mit Flachdrehchieber, den er nach seinem Rücktritt nicht mehr benötigte. Die ersten Testfahrten verliefen dann allerdings ernüchternd. Ohne den inneren Stützwimmer hatten beide Boote ein kritisches Startverhalten, sie neigten stark zum Umkippen nach innen, sobald die Fesselleine nicht straff genug gehalten wurde und der Startschwung zu gering war. Mit dem heute üblichen Katapultstart mittels Gummiseil wäre es vielleicht anders gewesen, aber damals musste noch manuell gestartet werden. Bei Mephisto 4 kam noch die bereits beim Vorgängermodell EM5 vorhandene Neigung zum Unterschneiden dazu und so musste ich erkennen, dass es eine Fehlkonstruktion war. Aber auch an Mephisto 3 sollte ich kaum Freude haben. Zwar erreichte ich bei den Leipziger Bezirksmeisterschaften noch Platz 1 mit 150 km/h,



B1-Modell Mephisto 4 von Peter Papsdorf mit Motor Super Tigre G15 RV, 1971



Asymmetrisches B1-Modell Mephisto 5 mit Motor MVVS 2,5 RL von Peter Papsdorf, 1972

in meiner aktiven Laufbahn. Aber ich hatte wieder etwas dazugelernt und natürlich ging das Leben weiter.

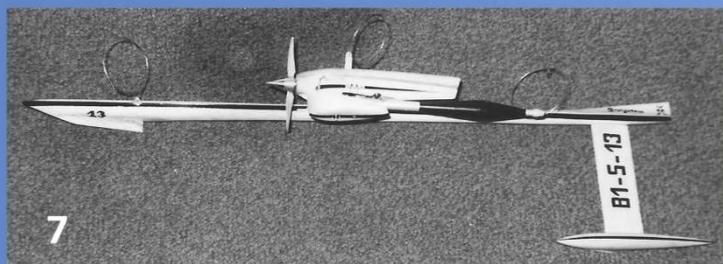
So begann der Winter 1971/72 erneut mit der Konstruktion und dem Bau eines neuen Bootes. Dabei achtete ich nun darauf, dass die Auftriebsfläche am Heck ausreichend dimensioniert ist und komplett rechts vom Modellschwerpunkt liegt, damit sie das Umkippen beim Start verhindert. Außerdem wurden sowohl die Auftriebsfläche am Bug als auch der Schwimmerträger und der

doch die folgenden DDR-Meisterschaften in Rostock, in deren Rahmen Heinrich Beutling den Rekord dann auf 185,6 km/h schraubte, wurden mit Fehlstarts in allen drei Durchgängen und damit ohne jede Wertung zum bis dahin größten Fiasko



Freude nach Sieg mit Mephisto 5

Stützwimmer gegenüber Mephisto 3 noch etwas vergrößert, um den Auftrieb des Modells insgesamt und damit die Starticherheit zu erhöhen. So entstand Mephisto 5 (Bild 5) und damit ging es nun auch wieder aufwärts. Die Saison 1972 lief gut an und mit 2 Siegen bei DDR-offenen Wettbewerben, über die sich auch der eigene Nachwuchs freute (Bild 6), sowie einer neuen persönlichen Bestleistung von 162,2 km/h im Gepäck fuhr ich optimistisch zu den DDR-Meisterschaften nach Dresden. Auf dem Teich im Großen Garten gelang mir dann auch eine nochmalige Steigerung auf 165,1 km/h, dies bedeutete jedoch wieder nicht Platz 1. Der Vorjahresmeister und Rekordhalter Heinrich Beutling ließ mit seinem perfekt ausgetrimmten Modell der gesamten Konkurrenz mit glatt 180 km/h erneut keine Chance. Zu meiner bereits beträchtlichen Sammlung kam also das nächste Silber hinzu.



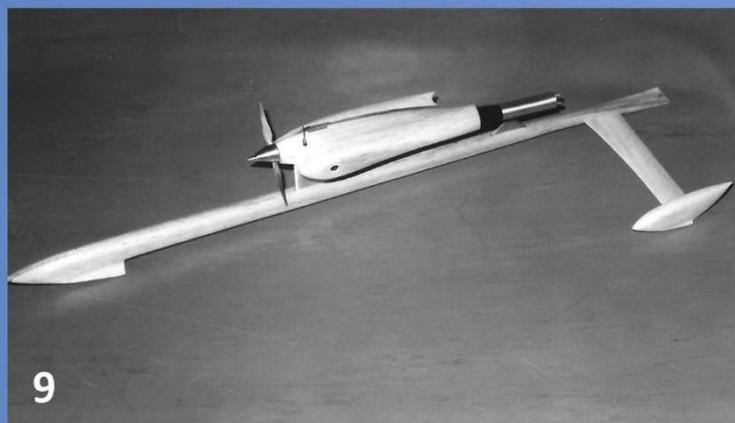
B1-Modell Mephisto 5 von Peter Papsdorf mit verlängertem Rumpf und Resonanzrohr, 1973

Spätestens jetzt wurde auch für uns der bei den F2A-Fliegern schon länger übliche Einsatz abgestimmter Resonanzauspuffe interessant, denn nur so war die Schalldämpfung statt mit Leistungsverlust sogar mit einem Leistungsanstieg verbunden. Da ich auf dem Prüfstand schon eine Weile damit experimentiert hatte, bekam ich damit keine Probleme. Auf Grund der sich ändernden Schwerpunktage wurde der Rumpf des Mephisto 5 etwas verlängert und über einen selbst angefertigten Adapter ein passendes Resonanzrohr an den MVVS 2,5 RL angekoppelt (Bild 7). Bei den ersten Testfahrten im Frühjahr 1973 zeigte sich aber, dass es so mit der Einhaltung der 80 dB-Grenze vielleicht schwierig werden könnte. Deshalb erhielt das Resonanzrohr zur Vorsicht noch einen Nachschalldämpfer (Bild 8). Gleichzeitig

Im Herbst 1972 war es dann an der Zeit, sich auf die recht einschneidenden Regeländerungen vorzubereiten, die am 1.1.1973 in Kraft traten. Für Verbrennungsmotoren war nun nur noch Normaltreibstoff zugelassen, für Glühzünder also wahlweise 80/75 % Methanol und 20/25 % Rizinusöl, außerdem wurden Schalldämpfer Pflicht, die den Schalldruck auf maximal 80 dB begrenzen.

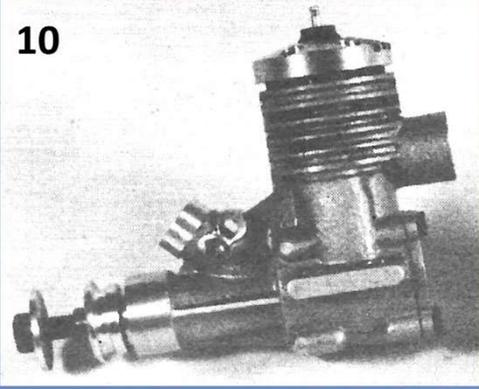


Resonanzauspuff mit Nachschalldämpfer am Mephisto 5, 1973



B1-Rohbau Mephisto 6 mit MVVS 2,5 RL, Reso und Zusatzdämpfer, nicht fertiggestellt, 1972

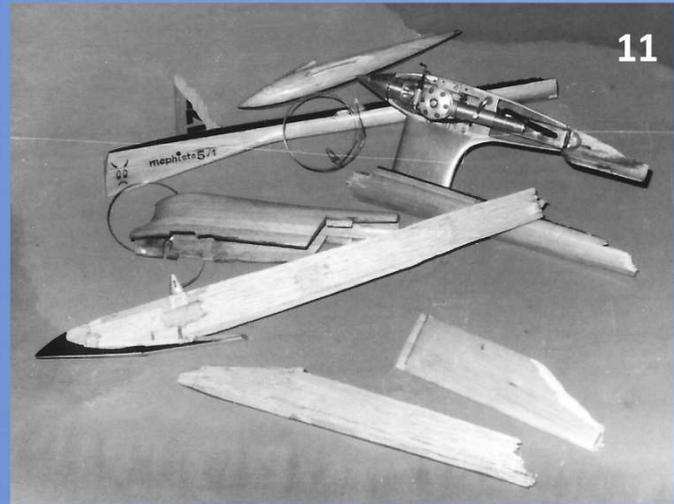
verwarf ich endgültig das im Herbst 72 begonnene und nun im Rohbau fertige B1- Projekt Mephisto 6 (Bild 9), weil ich der sehr schlanken, auf bestmögliche Aerodynamik ausgerichteten Konstruktion im Hinblick auf das durch Resonanzauspuff und Nachdämpfer inzwischen deutlich angestiegene Modellgewicht kein gutes Startverhalten mehr zutraute, sondern Probleme ähnlich denen bei Mephisto 3 befürchtete. Ganz umsonst war die Arbeit jedoch nicht. Als ich nach Saisonbeginn

10

Glühzylinder MVVS 2,5 G7 mit Heckauslass (ČSSR), 1972

von der GST einen neuen Motor MVVS 2,5 G7 erhielt (Bild 10), verpflanzte ich den Motorträger des neuen Mephisto 6 samt Motor- und Auspuffverkleidung in Mephisto 5, da die neuen Teile deutlich strömungsgünstiger waren. Mit dem so

entstandenen Mephisto 5/1 ging es dann in die Wettbewerbssaison 1973. Die wurde für mich von den Resultaten her mit ersten Plätzen bei zwei DDR-offenen Wettbewerben sowie bei den polnischen Meisterschaften recht erfolgreich. Aber die DDR-Meisterschaften in Merseburg endeten erneut wie inzwischen gewohnt, wieder blieb es für mich bei Platz 2. Damit war mein Ruf als ewiger Zweiter nun endgültig zementiert. Allerdings lag es diesmal vor allem daran, dass ich mich mit dem neuen Reglement immer noch etwas schwer tat und in der gesamten Saison nicht über 151,3 km/h hinauskam. Meine Fehlstartquote war in dieser Zeit einfach zu hoch. Und auch das Saisonende war wenig erfreulich: Bei voller Fahrt tauchte der Mephisto 5/1 in eine Welle ein und zerlegte sich vollständig (Bild 11). Damit war klar: Auch im kommenden Winter würde es wieder eine Menge Arbeit geben ...



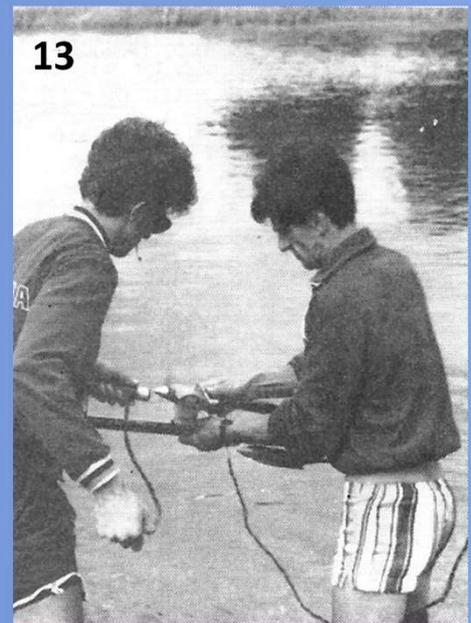
B1-Modell Mephisto 5/1 von Peter Papsdorf nach Eintauchen in eine Welle, 1973



Jiří Šustr (ČSSR, links), dreifacher Europameister in den Klassen A1/A2

Die Leistungsentwicklung in den Rennbootsklassen verlief in diesen Jahren weiter rasant. Bei den Fesselrennbooten dominierten anfangs Sportler aus der ČSSR. So holten sich bei der EM 1969 in Bulgarien Jiří Šustr und Jiří Baitler drei der insgesamt fünf zu vergebenden Titel. Dabei knackte Jiří Baitler in der Klasse B1 die magische Grenze von 200 km/h. Jiří Šustr fuhr dann 1971 als Europameister in der Klasse A1 mit 155,6 km/h Europarekord und damit erstmals schneller als 150

km/h. Anfang der 1970er Jahre errangen Sportler aus Bulgarien und der UdSSR die Mehrzahl der europäischen Titel. So wurde Wenzislav Marinow (BG) 1971 mit neuem Europarekord von 225 km/h Europameister in der Klasse B1 und siegte 1973 mit 173 km/h in der Klasse A3, sein Landsmann Georgi Mirov holte sich mit 158 km/h den Titel in der Klasse A2 (Bild 13). 1971 wurden die Klassen A2 und A3 total von der UdSSR beherrscht. Ihre Fahrer belegten in



Wenzislav Marinov (BG, rechts), Europameister B1 (1971), A3 (1973), hier mit Georgi Mirov (BG), Europameister A2 (1973)

der Klasse A2 die ersten fünf und in der Klasse A3 die ersten drei Plätze. A3-Europameister wurde mit neuem Europarekord von 182,6 km/h Vladislav Subbotin (Bild 14). Die Geschwindigkeiten der deutschen Fesselrennboote erreichten im Berichtszeitraum nicht das europäische Spitzenniveau. Der hierzulande dominierende B1-Fahrer Heinrich Beutling (Bild 15) hätte mit seinem 1971 erzielten deutschen Rekord



Heinrich Beutling (rechts), B1-Rekordhalter, mit Hans-Joachim Treppe, Rekordhalter A1/A3

bei der EM im gleichen Jahr zwar Platz 4 belegt, wäre aber 40 km/h unter der Leistung des Europameisters geblieben. Auch dem A2-Rekordhalter Karl-Heinz Rost (Bild 16) fehlten bei seinen 150,6 km/h noch knapp 23 km/h bis zum Europarekord. Die besten deutschen EM-Platzierungen erreichten 1969 Hans-Joachim Treppe (DDR, Bild 15) mit Platz 5 in der Klasse A1 (jedoch mit 25 km/h weniger als der Sieger) und 1971 Otto

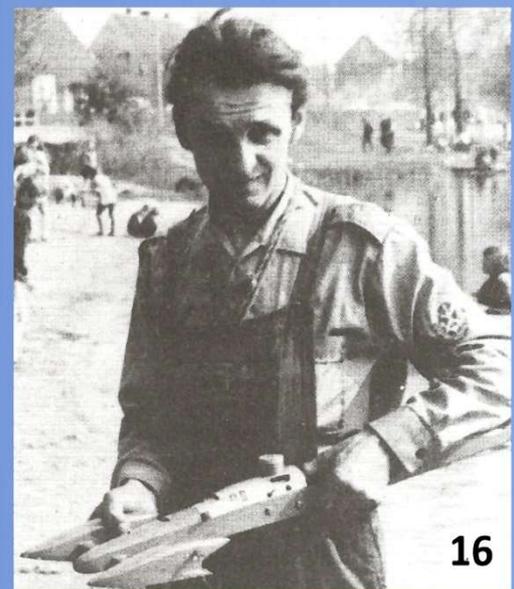
Ströbel (BRD) mit jeweils Platz 7 in den Klassen A2 und A3, wobei ihm knapp 30 bzw. 21 km/h bis zur Leistung des jeweiligen Europameisters fehlten.

Ganz anders sah das jedoch in den ferngesteuerten Rennbootsklassen aus. Dort waren Anfang 1972 in der europäischen Rekordliste in fünf der sieben Klassen Namen deutscher Sportler zu finden (Bild 17). Drei der Rekordhalter machten damals oder später auf verschiedene Weise auf sich aufmerksam. Bernd Gehrhardt (Bild 18) gewann bei der EM 1971

beide Titel jeweils mit Rekord und wurde dann neun Jahre später Weltmeister in der Klasse FSR-V 35. Nicht im Traum hätte ich damals daran gedacht, dass ich diesen Titelgewinn als Helfer neben ihm auf dem Startsteg erleben sollte. Der Europameister in der Klasse F1 - E 500, Claude Bordier, wurde in der gleichen Klasse (damals noch F2 genannt) schon bei der EM 1961 Meister und Rekordhalter. Schließlich wechselte auch der Italiener Giorgio Merlotti (F1 - V 15) später in die FSR-Szene und wurde dort Anfang der 80er Jahre mehrfacher Weltmeister.



Vladislav Subbotin (UdSSR), Europameister A3 (1971)



Karl-Heinz Rost hielt 1972 den deutschen Rekord in der Klasse A2

NAVIGA-Rekorde

(Stand 10. Januar 1972)

Modellrennboote

17

A 1 Jiří Sustr (ČSSR):

EM 1971 Oostende mit 155,575 km/h

A 2 Konstantin Patschkorija (SU):

EM 1971 Oostende mit 173,077 km/h

A 3 Wladislaw Subbotin (SU):

EM 1971 Oostende mit 182,556 km/h

B 1 Venzislav Marinov (BG):

EM 1971 Oostende mit 225,000 km/h

Funkferngesteuerte Modelle

F 1 - V 2,5 Heiner Gundert (BRD):
10. April 1971 in Brunn bei Wien mit 19,0 s

F 1 - V 5,0 Kurt Reichert (BRD):
EM 1971 Oostende mit 18,0 s

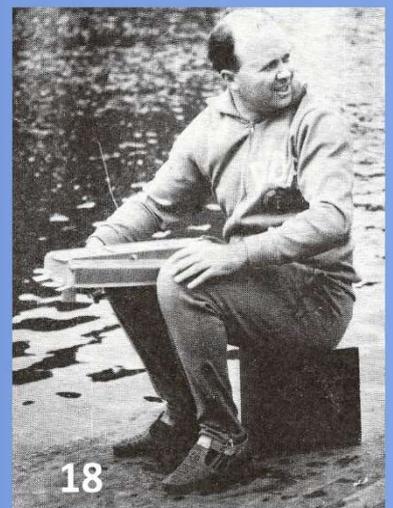
F 1 - V 15,0 Giorgio Merlotti (I):
EM 1971 Oostende mit 14,8 s

F 1 - E 30 Adolf Vöhringer (BRD):
EM 1971 Oostende mit 41,0 s

F 1 - E 500 Claude Bordier (F):
EM 1971 Oostende mit 22,8 s

F 3 V Bernd Gehrhardt (DDR):
EM 1971 Oostende mit 142 Pkt., 36,3 s

F 3 E Bernd Gehrhardt (DDR):
EM 1971 Oostende mit 141 Pkt., 44,8 s



Bernd Gehrhardt, Europameister 1971 in F3 E + F3 V

Stand der Europarekorde in den Klassen A/B und F1/F3 Anfang 1972



Graupner OS Wankelmotor 1800 mit 4,9 ccm Hubraum (1970)

Große Fortschritte gab es im betrachteten Zeitraum vor allem in der Motorentechnik. Die interessanteste Neuerscheinung war wohl der von der traditionsreichen Modellbaufirma Graupner angebotene Wankelmotor des japanischen Motorenherstellers OS (Bild 19). Nur wenig später wurde der Motor konstruktiv überarbeitet, die hauptsächliche Änderung war dabei die Verlegung

des Ansaugfensters von der Stirnseite an den Umfang des Drehkolbengehäuses (Bild 20). Dies geschah offenbar wegen der dort deutlich besseren Abdichtung

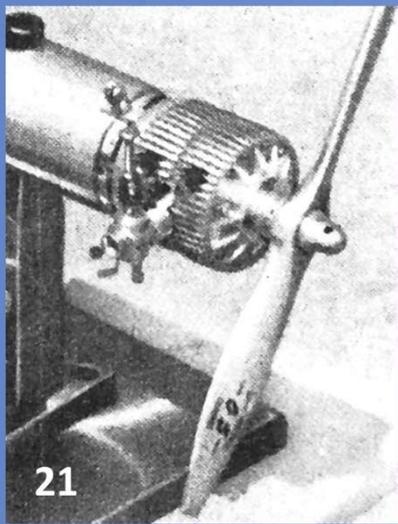


Weiterentwickelter Wankelmotor Graupner OS 1801 (1973)

durch die am Umfang des Drehkolbens befindlichen Gleitleisten. Später nochmals technisch überarbeitet, wurde dieser Motor von Graupner als Artikel 2717 bis

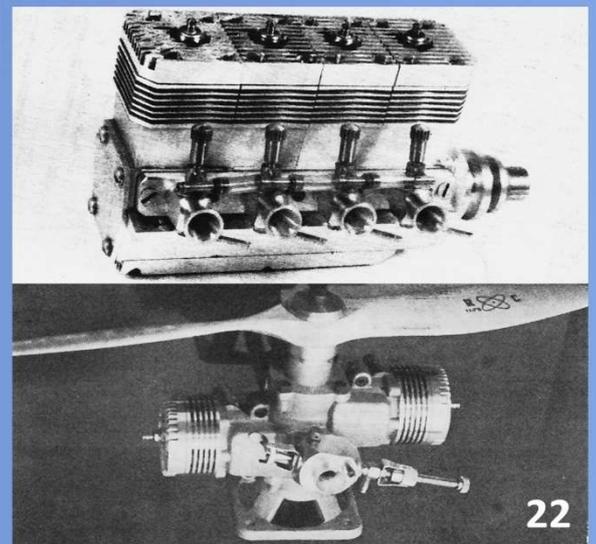
über das Jahr 2010 hinaus angeboten und fand vor allem wegen seines fast vibrationsfreien Laufs und der auf Grund des Viertaktprinzips geringen Lautstärke als Flugmotor durchaus Verwendung.

Die Leistung der letzten Version dieses Motors betrug 1,1 PS bei 17.000 min^{-1} . Die Firma OS stellte



Doppelkolben-Wankelmotor aus Japan (Firma OS, 1970)

anfangs noch weitere Wankelmotoren vor, darunter auch eine Doppelkolbenversion (Bild 21). OS sollte jedoch der einzige Modellmotorenhersteller der Welt bleiben, der Motoren dieses Typs in Serie fertigte.



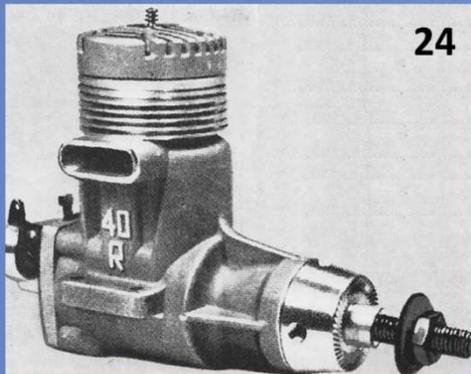
Vierzylinder-Glühzünder für Boote und Boxermotor für Flugmodelle (1970/72)

Andere bemerkenswerte Konstruktionen dieser Jahre blieben wegen des hohen Fertigungsaufwandes Einzelstücke oder wurden nur in kleinen Serien produziert. Dazu gehörte sowohl der beeindruckende 10 cm^3 Vierzylinder-Glühzünder von Peter Schumann aus Berlin als auch der Boxermotor Buco-Twin (Bild 22). Auch bei den Rennmotoren gab es interessante Entwicklungen. Ende der 1960er Jahre dominierte der amerikanische K & B 15 (Bild 23) die Fesselflug-Speedklasse F2A. Er hatte mit Resonanzauspuff



Rennmotor K & B 15 (USA) mit Flachdrehchieber u. Resonanzauspuff, 1969

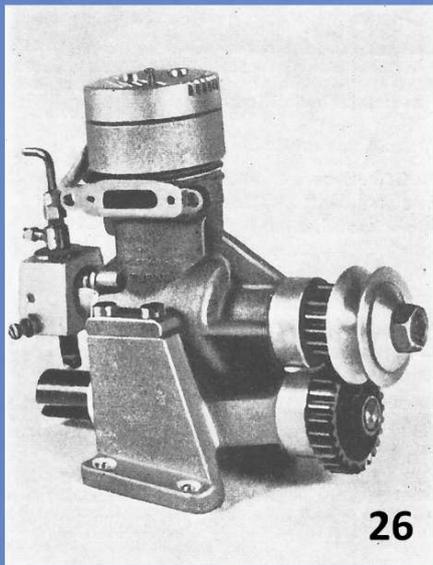
damals fast sagenhafte Leistungsparameter (0,8 PS bei 32.000 min^{-1}). Die Firma K & B entwickelte über viele Jahre hinweg immer wieder leistungsstarke Motoren. Dazu gehörte wenig später auch der speziell für die Flugmodellklasse F3D (Pylon-Rennen) konstruierte K & B 40 R (Bild 24). Dieser



24

**Rennmotor K & B 40 R (USA)
mit Flachdrehchieber, 1972**

üblicherweise kreisrunden Form nun eine quadratische Kontur und wurden auch unterhalb des Auslasskanals weit nach unten gezogen. Mit steigender Leistung und Drehzahl der Motoren wurde bei den ferngesteuerten Modellrennbooten zunehmend der Einsatz von Untersetzungsgetrieben erwogen, um das Leistungsvermögen besser ausnutzen zu können. Da aber

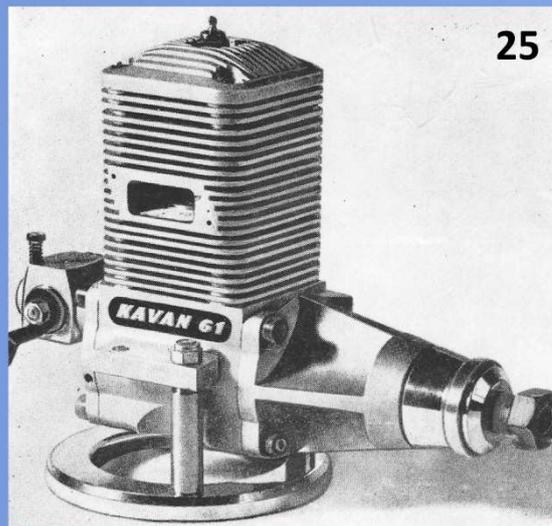


26

**Marinemotor Super Tigre mit
Wasserkühlmantel und
Untersetzungsgetriebe, 1971**

spöttischen Kommentar eines Modellbau-Redakteurs zu einem Foto mit OPS-Motoren. Offenbar konnte er sich nicht annähernd vorstellen, dass OPS gerade dabei war, einer der weltweit führenden Hersteller von Modellmotoren zu werden und über Jahrzehnte hinweg zu bleiben .

6,5er Motor war natürlich auch für Rennboote gut geeignet. Eine damals nicht alltägliche Konstruktion war auch der 10 cm³ - Glühzylinder KAVAN 61 (Bild 25). Ursprünglich wurde der Motor für den Einsatz in Modellhubschraubern konzipiert. Da dort, anders als bei Flächenmodellen, dem Motorgehäuse nicht kontinuierlich Kühlluft zugeführt wird, sollte die Oberfläche der Kühlrippen so groß wie nur möglich werden. Um dies zu erreichen, erhielten



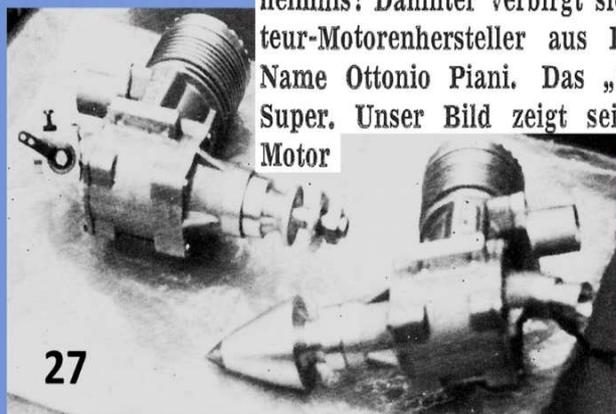
25

**KAVAN 61 für Modellhubschrauber mit
extrem ausgelegten Kühlrippen, 1971**

die Rippen statt der mit Leistung und Drehzahl gleichzeitig auch die

Motortemperatur anstieg, wurde auch immer häufiger mit Wasser gekühlt. Bereits 1971 (und damit der Zeit ein Stück weit voraus) trug der italienische Hersteller Super Tigre diesen Trends Rechnung und bot Motoren mit Wasserkühlmantel und einbaufertigem Untersetzungsgetriebe an (Bild 26).

Auch lustige Dinge gab es damals. So zeigt Bild 27 einen recht



27

**Kommentar eines Modellbauredakteurs
zu OPS-Motoren im Jahr 1970**

OPS. Eine Bezeichnung, mit der man nichts anzufangen wußte. Hier das Geheimnis! Dahinter verbirgt sich ein Amateur-Motorenhersteller aus Italien. Sein Name Ottonio Piani. Das „S“ natürlich Super. Unser Bild zeigt seinen 10-cm³-Motor

MODELLBAU heute

Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Kfz-Modellbau und -Sport

1/1970



Im Jahr 1970 konnten alle Modellsportler in der DDR aufatmen. Endlich gab es wieder eine Fachzeitschrift. Ab Januar erschien monatlich „Modellbau heute“ (Bild 28). Die Zeitschrift sollte uns mit informativen und fachlich guten Beiträgen mehr als 20 Jahre lang begleiten. Bereits im ersten Jahr ihrer Herausgabe hatte die neue Zeitschrift deutlich mehr zu bieten als ihre Vorgängerin „Modellbau und Basteln“ in deren letzten Jahren. Dem Redakteur für Schiffs- und Kfz-Modellbau und -Sport Bruno Wohltmann gelang es, die damaligen Spitzenfahrer in den Klassen A/B Hans-Joachim Treppe und Werner Möller dafür zu gewinnen, in kurzen Abständen Erfahrungsberichte, nützliche Praxistipps (Bild 29) und auch Bauunterlagen

ihrer besten Modelle in der neuen Zeitschrift zu veröffentlichen. Auch andere Experten holte er mit ins Boot, so z.B. Bernhard Krause zur gesamten Thematik

Modellmotoren und Fesselflug (Bild 30) sowie später dann auch Günter Miel als Elektronikfachmann für alle Themen des

umfangreichen Sachgebietes Funkfernsteuerung von Modellen. 1971 fragte Bruno Wohltmann dann auch mich, ob ich mir eine Mitarbeit als Autor vorstellen könnte. Und da ich in meinem Studium das umfangreiche Thema Diplomarbeit inzwischen hinter mir hatte, sagte ich zu. So kam es, dass in den folgenden Jahren ab und zu auch ein Beitrag von mir in „Modellbau heute“ zu lesen war (Bild 31).

Modellrennboote - bei uns im Aussterben? 31

Rennluftschrauben - aber wie?

Konstruktion von luftschraubengetriebenen Modellrennbooten

Abschied von Nitromethan und schrillen Tönen

Beiträge von Peter Papsdorf in „Modellbau heute“ 1971 - 1973

umfassenden Sachgebietes Funkfernsteuerung von Modellen. 1971 fragte Bruno Wohltmann dann auch mich, ob ich mir eine Mitarbeit als Autor vorstellen könnte. Und da ich in meinem Studium das umfangreiche Thema Diplomarbeit inzwischen hinter mir hatte, sagte ich zu. So kam es, dass in den folgenden Jahren ab und zu auch ein Beitrag von mir in „Modellbau heute“ zu lesen war (Bild 31).

29 Kraftstoffe für Glühzylinder-Motoren

Modellrennboot-Schraubenkonstruktion

Start von Modellrennbooten

Propulsionsmittel für Modellrennboote

Beiträge von Hans-Joachim Treppe und Werner Möller 1970 / 1971

Schalldämpfer an Modellmotoren

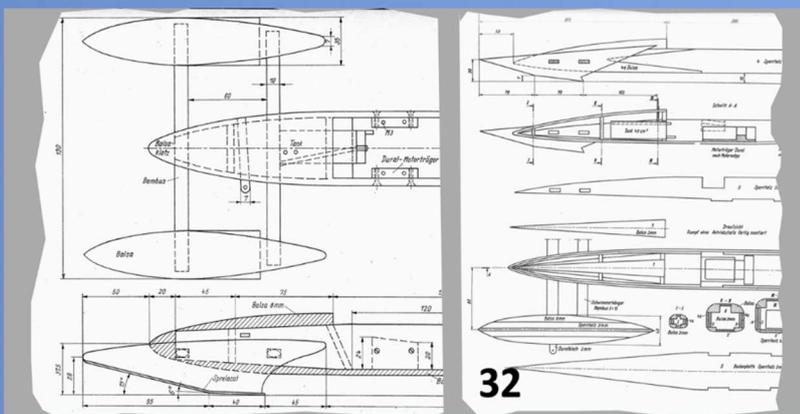
Vergaser an Modellmotoren



Tuninganleitung für MVVS RL (2,5 cm³)

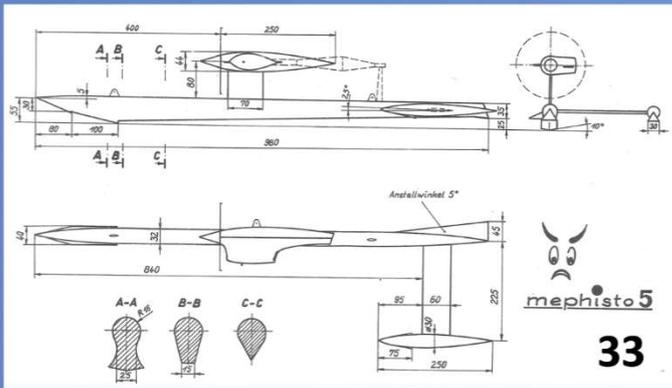
Einige Beiträge von Bernhard Krause in „Modellbau heute“ 1970 / 71

30



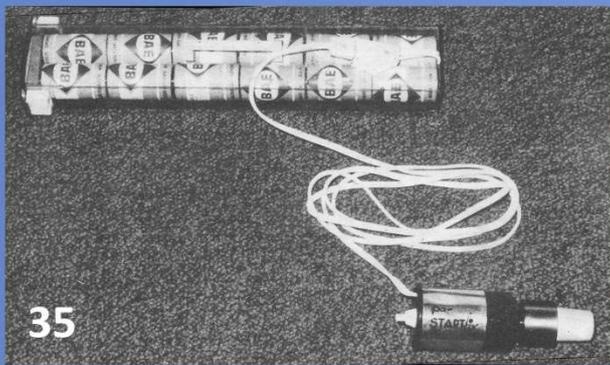
Baupläne in „Modellbau heute“ (Ausschnitte):
A1-Modell von Hans-Joachim Treppe (links),
A2-Modell von Werner Möller (rechts), 1970

Auch Baupläne von erfolgreichen Modellrennbooten waren nun wieder in unserer Fachliteratur zu finden. Hans-Joachim Treppe und Werner Möller stellten ihre Meistermodelle der Klassen A1, A2 und A3 vor (Bild 32) und auch von meinem B1-Modell Mephisto 5 wurde eine Maßskizze veröffentlicht (Bild 33).



**Maßskizze des B1-Modells Mephisto 5
in „Modellbau heute“, 1972**

Bauanleitung mit Hinweisen zur Bedienung zu veröffentlichen, die alle für einen Nachbau benötigten Informationen enthielt (Bild 35).



**Eigenbau-Elektrostarter Startfix
mit Monozellen R 20, 1972**

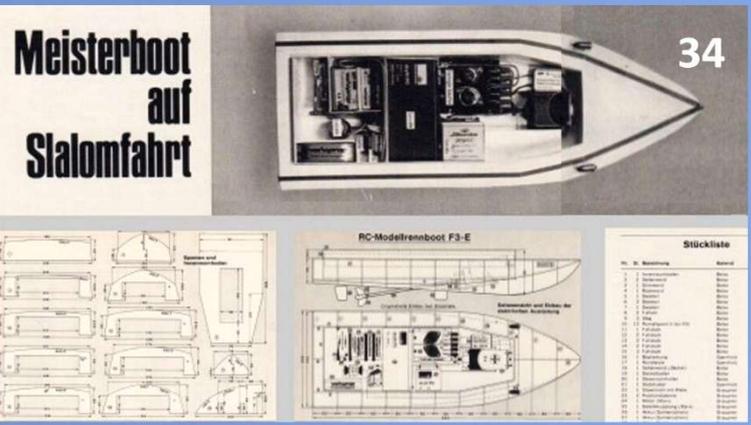
Interessant war für uns Fesselrennbootfahrer auch immer wieder mal ein Blick über den Gartenzaun zu artverwandten Disziplinen. Neben den F2A-Fesselfliegern waren das vor allem gefesselte Autorennmodelle. Diese Modellsportart wurde damals in unserem Nachbarland Polen intensiv betrieben. Bild 36 zeigt eine Auswahl polnischer Modelle, wobei allerdings die Exemplare mit

Luftschaubenantrieb meinen eigenen Vorstellungen von Aerodynamik nicht unbedingt entsprachen. Stark

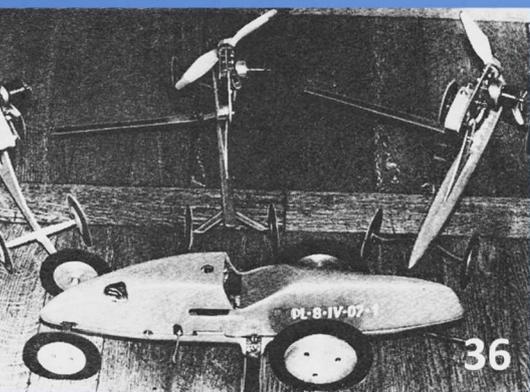
beeindruckt hatte mich dagegen das Modell von Harald Arlantzki (Bild 37), mit dem er über 262 km/h erreichte und damit den Weltrekord in der Klasse bis 10 cm³ zum ersten Mal nach Deutschland

holte. Von Geschwindigkeiten in diesem Bereich waren wir B1-Fahrer ja damals noch ein ganzes Stück entfernt.

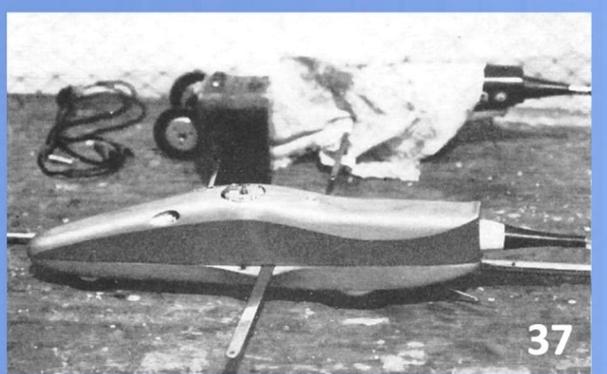
Für alle Freunde funkferngesteuerter Modellrennboote erschien im Technik-Magazin Hobby ein Bauplan vom erfolgreichen F3-E-Modell des mehrfachen Europameisters Willi Senff (Bild 34). Aber nicht nur Baupläne waren gefragt, auch an Tipps und Anleitungen zur Herstellung kleiner praktischer Hilfsmittel bestand großes Interesse. Als ich zum Beispiel 1972 mit einem leichten, selbstgebauten Elektroanlasser für mein B1-Modell am Start erschien, der im Gegensatz zu den damaligen handelsüblichen Anlassern nicht mit einer schweren Autobatterie betrieben werden musste, wurde ich mit Fragen überhäuft. Also entschloss ich mich, eine ausführliche



**Meistermodell der Klasse F3-E von Willi Senff,
Technik-Magazin Hobby, 1970**



**Gefesselte Autorennmodelle
aus Polen, 1971**



**Weltrekordmodell von Harald Arlantzki,
262,008 km/h, Motor: OPS 60, 1972**

Bei den Funkfernsteuerungen für Modelle gab es Anfang der 70er Jahre immer deutlichere Unterschiede zwischen Deutschland West und Ost. Während im Westen die vom Handel angebotenen digitalen Proportionalanlagen immer kleiner und leistungsfähiger wurden, veröffentlichte Günter Miel im Osten noch 1973 in „Modellbau heute“ eine ausführliche Anleitung

zum Selbstbau einer solchen Anlage. Vorher hatte PIKO Sonneberg zur Leipziger Frühjahrsmesse 1972 mit der „start dp“ die erste industriell gefertigte Funkfernsteuerung in Digitaltechnik vorgestellt.



38

Kataloge der Fa. Graupner (Kirchheim/Teck) um 1970

Abschließend folgt nun wie gewohnt noch ein Blick in die damalige Werbung. Auch hier drifteten Ost- und Westdeutschland weiter auseinander Während der Marktführer Graupner inzwischen mit umfangreichen und sehr informativen Katalogen für seine alle Modellsportdisziplinen umfassende Produktpalette warb (Bild 38), beschränkte sich die Werbung im Osten weiterhin auf kleine Einzelanzeigen (Bild 39). Außerdem wurden zunehmend Annoncen der Rubrik „Biete – Suche“ veröffentlicht (Bild 40).

Sinnvolle Freizeitgestaltung

MODELLBAU UND MODELLSPORT

Dafür bietet der Fachhandel ein reichhaltiges Sortiment

Baukästen für Flug- und Schiffsmodelle
Verbrennungs- und Elektromotore · Funkfernsteuerungsanlagen
Baupläne · elektrisch-technische Baukästen · Bastler-Material

Verkauf und Beratung in allen Fachverkaufsstellen

Unser Katalog „Modellbau, das Hobby“ vermittelt wertvolle Informationen und Anregungen. Erhältlich in allen Fachverkaufsstellen.

Kulturwaren Großhandelsbetrieb Leipzig



immer bei hohen Ansprüchen

Bussard

CHEMIE

FÜR DEN MODELLBAU:

SPANNLACK
 KLEBELACK
 UNIVERSALLACK
 PVC-KLEBER
 BRENELLA-ÖL

VEREINIGTE BUSSARD-CHEMIEWERKE
 HEINZ DEMMRICH KG, RADEBEUL

39

Werbeanzeigen in der Zeitschrift „Modellbau heute“, 1970

Suche 3-Kanal-Sender Mecatron. Kaufe auch kompl. Anlage.
 Zuschr. u. MJL 3483 DEWAG, 1054 Berlin

Suche Variophon-Varioton-Anlage 4, 8 oder 10 Kanäle, auch einzelne Bauteile, Schaltstufen u. Rudermasch.
 Zuschr. u. MJL 3482 DEWAG, Berlin

Suche neuwertigen oder gut laufenden 5–8-cm³-Glühkerzenmotor RC mit Wasserkühlung und Kupplung für Modellrennboot.
 Zuschr. an Arndt Schön, 9529 Wiesenburg, Wildenfeser Str. 11

Verkaufe Schiffsmodell „Kl. EH“, etwa 2,20 m lg.
 Angebote an Reiner Necke, 5321 Oberroßla, Alzendorfer Str. 19

Verkaufe umständehalber Motorflugmodell mit 1-cm³-Zeiss-Motor für Anfänger. Preis 200,- M.
 Zuschr. an Reiner Graul, 3101 Dodendorf, Weislebener Weg 8

40

Verkaufe kompl. 10-Kanal-Funkfernsteuerung, 3fach simultan-elektronische Schaltstufen f. 2200,- M. 7,5-cm³-Modellmotor f. 120,- M.
Wolfgang Quack, 8506 Ohorn, Hauptstr. 37, Tel. 86 09

„Biete - Suche“-Anzeigen Modellbau heute, 1972

Quellenangabe für Bilder ohne Hinweis:

Nr. 12 – 18, 21 – 27, 36, 37
 Sonstige

Zeitschrift Modellbau heute
 eigenes Bildarchiv oder Montage