CLUBZEITUNG 2/90

DAS STEUERRAD

SCHIFFSMODELLBAU-CLUB ALBATROS ELLERAU e.V.
Stockholmweg 17 2086 Ellerau
Kreissparkasse Pinneberg, Konto 833 25 04
Bankleitzahl 221 514 10

Inhalt dieser Ausgabe:

Seite 0 Titelseite
Seite 1 Seereinigung + Anfahren der Schiffskapitäne
Seite 2 Ellerauer Mai-Pokal
Seite 3 Ellerauer Mai.Pokal In eigener Sache
Seite 4 Pokalfahren in Husum
Seite 5 Pokalfahren in Uetersen
Seite 6 Gemeinschaftsarbeit Redaktionsschluß
Seite 7 Der Klebegeist
Seite 8 Der Klebegeist
Seite 9 Der Klebegeist Neumitglieder
Seite 9A Organe des Vereins
Seite 10 Kupplungen für Modellboote im Selbstbau
Seite 11 Kupplungen für Modellboote im Selbstbau
Seite 12 Blei-Akku Kapazitätsmeßgerät KMP-10
Seite 13 Blei-Akku Kapazitätsmeßgerät KMP-10
Seite 14 Blei-Akku Kapazitätsmeßgerät KMP-10
Seite 15 Graupner ECO-SPEED
Seite 16 Graupner ECO-SPEED
Seite 17 Graupner ECO-SPEED
Seite 18 Graupner ECO-SPEED
Seite 19 Brief des Bürgermeisters
Seite 20 Protokoll
Seite 21 Protokoll
Seite 22 Protokoll

Jeglicher Schriftverkehr an den SMC Albatros Ellerau e.V. bitte an:
Harald Sies, Stockholmweg 17, 2086 Ellerau

Seereinigung im Ellerauer Bürgerpark

"Frühjahrsputz" war beim SMC Albatros Ellerau e.V. am Samstag, den 21.April 90 9Uhr angesagt. Unser See im Freizeitpark einschließlich Uferböschungen sollte vom Müll befreit werden, den unliebsame Zeitgenossen gedankenlos oder bewußt immer wieder wegwerfen. Ca. 10 Mitglieder unseres Vereins, darunter ein weibliches Mitglied, sowie einige jugendliche Helfer, haben sich an dieser Aktion beteiligt. Es wurden unter anderem Bierdosen, Flaschen, Plastiktüten, Papier sowie Baumzweige gesammelt.Auch die Fischtreppen wurden einer gründlichen Reinigung unterzogen. Seltsamerweise wurden in diesem Jahr keine Fahrräder geborgen. Insgesamt gesehen war der Müllanfall in diesem Jahr wesentlich geringer, als im Vorjahr. Wir möchten uns an dieser Stelle auch bei den Mitarbeitern des Bauhofes unserer Gemeinde bedanken, die gleich am Wochenanfang für die Beseitigung des Wohlstandsmülles gesorgt haben und so zur Verschönerung unseres Freizeitparkes beigetragen haben.

gm

Anfahren der Schiffskapitäne am 21.April 199o

Pünktlich 14 Uhr war Saisonauftakt für unseren Modellbau-Club. Trotz des ungünstigen Wetters am Morgen klarte sich der Himmel am Nachmittag auf, sodaß die Schiffskapitäne, es waren leider nur wenige, ihre Motorjachten und Segelschiffe in der rauhen See anfahren konnten. Zahlreiche Zaungäste hatten regen Anteil an dem maritimen Leben auf dem See genommen.Auch die junge Entenmutter mit ihren 11 Jungen ließ sich durch das Leben und Treiben auf und am See nicht beeinflussen.

gm

Ellerauer Mai-Pokal 1990

Am 20. Mai 1990 wurde unser 3. Ellerauer Mai-Pokal durchgeführt. Bereits am Samstag wurde um 15 Uhr mit den Vorbereitungen begonnen. Eine Vielzahl von Mitgliedern sorgte dafür, daß der See und die Ufer vom Wohlstandsmüll gesäubert wurden. Anschließend wurde das Gemeindezelt aufgebaut. und mit dem Gestühl bestückt. Für den Abend stand gemütliches Beisammensein auf dem Programm. 70 Würstchen und 70 Scheiben Nacken mußten gegrillt werden. Leider haben etliche Mitglieder diesen herrlichen Abend nicht wahrgenommen. Man muß eben die Vereinszeitung lesen und sich die angekündigten Termine vormerken.

In der Nacht wurde das Gemeindezelt von 3 Erwachsenen und 2 Jugendlichen bewacht. Wieder wurde von uns festgestellt, daß der Park auch nachts gut besucht ist.

Am Sonntag herschte bereits um 8 Uhr ein emsiges Treiben am See. Die letzten Vorbereitungen wurden noch getroffen und gegen 9 Uhr trafen bereits die ersten Gäste ein.

Folgende Vereine waren an diesem Wttbewerb beteiligt:

SMC Oldenburg
SMC Heide
De Modellschippers Neumünster
SMC Kiel
SMC SMC Mönkeberg
SMC Uetersen
SMC Albatros Ellerau

Wie in den Vorjahren gab es eine getrennte Wertung für Jugendliche und Erwachsene. Die jeweils ersten drei Plätze wurden mit Pokalen belohnt.

Bei herrlichem Wetter gingen pünklich um 10 Uhr 40 Starter ins "Rennen". Es mußten zwei Läufe gefahren werden, die zu einem Gesamtergebnis addiert wurden.

Gegen 15 Uhr stand das Endergebnis fest:

Jugendliche

1.)	Michael Schaumberg	257 Punkte
2.)	Stefan Bihl	254 Punkte
3.)	Dennis Liebig	240 Punkte

Alle Pokale der Jugendlichen blieben also in Ellerau.

Erwachsene

1.) Mike Hirth	SMC Albatros Ellerau	264 Pkt
2.) Rainer Bär	SMC Albatro Ellerau	256 Pkt
3.) Lothar Gradert	SMC Oldenburg	249 Pkt

Rückblickend betrachtet verlief die Veranstaltung in allen Punkten optimal. Herzlichen Dank an all die Helfer, die auch diesmal für einen reibungslosen Ablauf sorgten.

hs

In eigener Sache

Da wir in letzter Zeit einige Neuzugänge zu verzeichnen hatten und auch die alten Mitglieder mich manches Mal nach Einzelheiten unserer Satzung fragen,haben wir jetzt einmal die Beschlüsse des Vorstandes, sowie Beschlüsse der Mitgliederversammlung zusammengefaßt.Diese sogenannte Satzungsordnung haben wir extra nicht in unser "STEUERRAD" aufgenommen,sodaß jedes Mitglied die Möglichkeit hat,diese lose Blattform in sein Vereinssatzungsheft einzuordnen. Wer noch nicht im Besitz einer gültigen Satzung ist,möge sich bitte bei seinem Fachgruppenleiter melden.

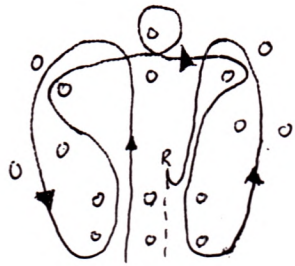
Im übrigen haben wir auf einer Seite dieses Heftes die " ORGANE des VEREINS " niedergeschrieben, um unseren neuen Mitglieder Gelegenheit zu geben, die Funktionen der einzelnen Personen kennenzulernen.

gm

Pokalfahren in Husum

Am 27.5.90 sind zwei Mitstreiter nach Husum gefahren, um dort die Pokale unsicher zu machen. Um 10 Uhr versammelten wir uns zur Steuermannsbesprechung, gestartet wurde um 10.o5 Uhr,in zwei Klassen: Schiffe bis 1m,und Schiffe über 1m. Der See auf dem wir fahren sollten war zwar sauber,aber dafür hatten wir ca. 25 - 30cm hohe Wellen und eine Windstärke im Maß - stab 1 : 40 ca. 8-10. Zur Verpflegung ist nur eins zu sagen: " Verpflegung ist nicht. Kein Imbis, kein WC, kein Zelt,nur ein VW Bus". Oh wie gut ist dann der SMC Albatros Ellerau e.V ausgestattet.
Nachdem wir den Kurs einmal gefahren sind, mußten wir leider feststellen, daß unsere Schiffe für derartige Windstärken nicht geeignet sind. Peter Majchnzak hatte 7 Spritzen a 0,33 ml voll mit Wasser im Sea Commander und ich hatte 9 Spritzen voll Wasser in der Wiesel.Dies war aber nicht unser größtes Problem, Peters Empfänger hat eine Ladung Salzwasser abbekommen, ebenso mein Fahrtenregler, der schon Rauchzeichen abgab. Unsere Schiffe erschienen uns wertvoller als die 20.-DM Po - kale, sodaß wir uns gezwungen sahen, den Wettkamf abzubrechen.

Mike Hirth



Pokalfahren in Uetersen

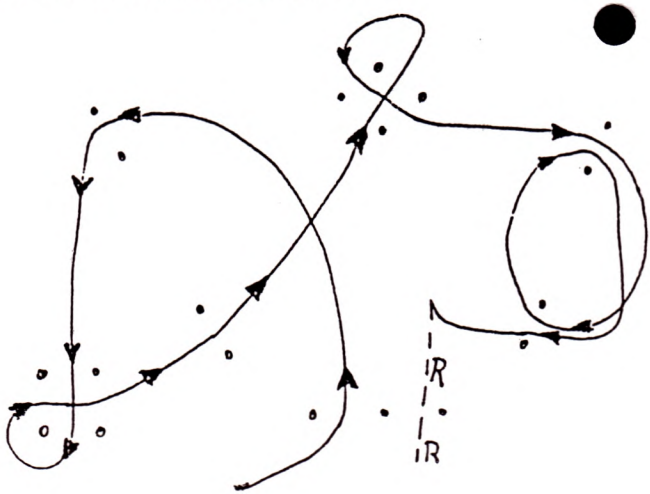
Am 27.5.90 fuhren wir mit 4 Jugendlichen und 4 Erwachsenen um 8.45 Uhr vom Parkplatz an der Post zum Pokalfahren nach Uetersen. Nach einer halben Stunde Fahrt waren wir am Ziel, womit wir so ziehmlich die ersten Teilnehmer waren. Es wurde sich angemeldet, gewartet, oder die zahlreichen anderen Schiffe bestaunt. Mit einer viertel Stunde Verspätung begann um 10.15 Uhr der Pokalwettbewerb.
Da wir Ellerauer uns als erste angemeldet hatten, konnten wir gleich die Tücken des Kurses und das stürmische Wetter ausprobieren.
Nachdem beide Durchgänge gefahren waren, stellte sich heraus, daß Michael Malewski noch an einem Stechen um den 2. oder 3. Platz teilnehmen mußte. Als das Stechen stattfinden sollte, frischte der Wind so stark auf, daß Michael das Stechen aus verständlichen Gründen abbrach. War auch besser so, denn ein kleiner Schlepper legte sich bei einer heftigen Boe auf die Seite und konnte nur durch schnellen Einsatz des Ruderbootes gerettet werden.
Um 15.30 Uhr war der Wettbewerb beendet. Nach einer unglaublich langen Wartezeit,in der es auch noch anfing zu regnen, bekamen wir die Urkunden.

Es gab folgende Plazierungen:

Senioren:	Platz	Junioren:	Platz
Bär	4	Malewski	3
Sies	5		

Um 16.00 Uhr begaben wir uns auf die Rücktour.

Robert Klug



Gemeinschaftsarbeit

Die Gemeinschaftsarbeit dient der Errichtung, Ausgestaltung, und Unterhaltung von Gemeinschaftsanlagen. Ableisten der Gemeinschaftsarbeit heißt:

Das Gesamtbild unseres Clubs nach innen und außen zu verschönern.

Jedes Mitglied ist zur Gemeinschaftsarbeit verpflichtet. (Aus dieser Regelung sind die Mitglieder des Vorstandes ausgenommen, da diese schon bei ihrer normalen Vorstandstätigkeit diese 3 Stunden erfüllen. Ebenso befreit sind fördernde - und Ehrenmitglieder.) Wer aus trifftigen Gründen verhindert ist, kann einen Vertreter zur Ableistung der Gemeinschaftsarbeit entsenden. Wer seiner Verpflichtung zur Gemeinschaftsarbeit nicht oder schlecht nachkommt, wird vom Vorstand mit einer von der 6.ordentlichen Mitgliederversammlung vom 7.1.89 festgesetzten Buße von 5.-DM/Std belegt.Die Gemeinschaftsarbeit wird durch Aushang am schwarzen Brett oder in der Clubzeitung bekannt gegeben. Die Gemeinschaftsarbeit muß innerhalb des laufenden Jahres, das heißt,vom 1.Januar bis 31.Dezember durchgeführt werden. Ein Übertrag auf das nächste Jahr ist nicht möglich.

Da die Beteiligung an der Gemeinschaftsarbeit allgemein mangelhaft ist, wird der geschäftsführende Vorstand bei der nächsten Jahreshauptversammlung den Antrag stellen,für nicht geleistete Arbeit die Buße auf 10.-DM/Std.zu erhöhen.

gm

Redaktionsschluß

Für unsere nächste Ausgabe " DAS STEUERRAD " Nr.3/90 ist Redaktionsschluß auf den 3.September 90 festgelegt.

Die Redaktion

Der Klebegeist

Ein besonderer, aber nicht netter Gast hat sich bei uns im Club,speziell bei den Jugendlichen eingeschlichen. Sein Name?? Alles erst kleben. Kennt Ihr den ? Ja ?..... Dann schmeißen wir ihn raus! Der gehört nicht zu uns. Einen Vorteil hat der zwar, er ist schnell und soooo bequem.Bloß, einen winzigen Fehler hat er; mit dem was er verspricht, ist es nicht weit her. Es ist wie im Leben, nicht der leichteste Weg ist der beste Weg.
So nun einmal Klartext. Seit meiner ersten Stunde im SMC Albatros sehe ich wie Motoren,Servos,Ruderanlagen etc. mit STABILIT " festgebackt " werden. Dies ist eine Unart, die einfach ausgemerzt werden muß. Denn sie hat gegenüber einen Vorteil, daß es schnell geht, nur Nachteile.Führen wir einmal der Reihe nach auf:

1. Sieht unsauber aus.
2. Löst sich im "richtigen" Moment.
3. Falls einmal ein Defekt aufgetreten ist, schlechte Demontage.
4. Keine Möglichkeit der späteren Nachjustierung.
5. Ungenügende Wärmeabführung.
6. Starke Geräusch- bzw. Vibrationsübertragung auf den Rumpf.
7. Direkte und unmittelbare Übertragung von Stößen und Vibrationen.

Im Einzelnen:

zu 1. Eine einfache Halterung sieht immer besser und pro fessioneller aus.

zu 2. Das eine Klebung sich löst, ist immer drin, aber schlecht zu erkennen und zu reparieren. Bei einer mechanischen Verbindung erkennt man es besser und es ist schneller zu beheben.

zu 3. Ein defekter Motor oder Servo läßt sich schneller und leichter ausbauen ohne den Rumpf zu beschädigen.

zu 4. Beim mechanischen Einbau (mit Vorrichtung) ist eine spätere Justierung immer noch möglich.

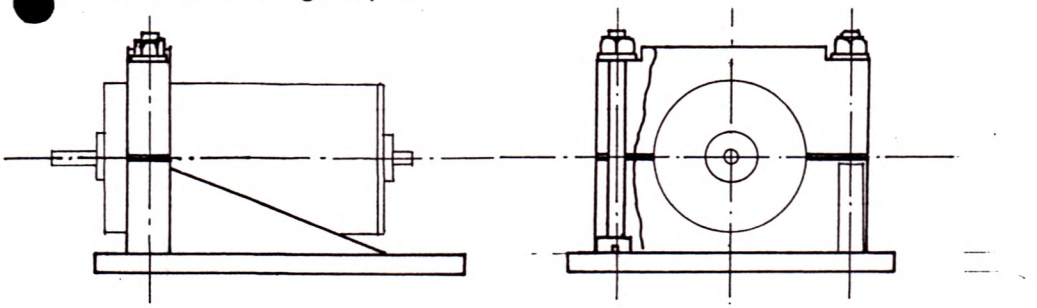
zu 5. Ein Motor muß frei aufgehängt werden, damit die Wärme frei abziehen kann. (Verlängerung der Lebensdauer) Viele Modellbauer kühlen ihre Motoren noch extra.

zu 5. Dies ist nur zu bewerkstelligen, wenn der Motor frei ist.

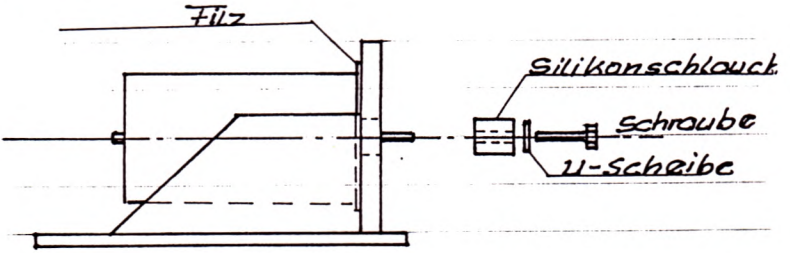
zu 6. Rümpfe, besonders PVC-Rümpfe (Schnellbaukasten) sind durch ihre dünnen Wandstärken wie ein Resonanzkörper (Geigen), die die Motoren- bzw. Getriebegeräusche sehr gut übertragen. Wenn der Antrieb "weich" aufgehängt wird können die Geräusche wesentlich gedämpft werden.

zu 7. Elektronische Elemente, wie Servo, Empfänger,Fahrtenregler mögen Stöße und Vibrationen gar nich. Also entkoppeln.

Nun noch einige Tips:

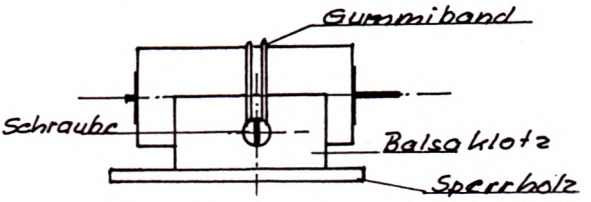


So ungefähr sieht eine Klemmvorrichtung für große und sehr starke Motoren aus.



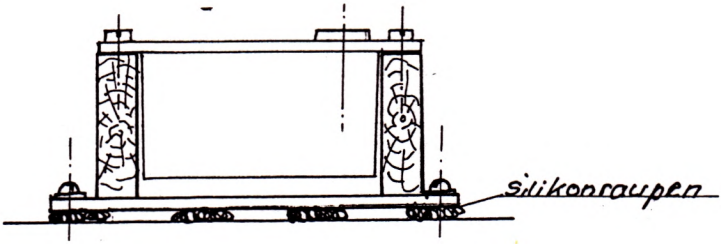
Motorhalterung für mittlere Motoren.

Die Löcher für die Schrauben müssen genau so groß gebohrt werden, wie der silikonschlauch Außen mißt.Die Länge des Schlauches etwa 2,5 .3mm länger als die Stärke der Wandung der senkrechten Konsole.



Motorenaufhängung für kleine Motoren

zu 7.



Die Silikonraupen müssen ganz durchtrocknen, bevor Servo mit Fundament aufgesetzt werden kann.

Nun noch etwas Allgemeines.
Um Neulingen bei uns im Club die Grundlagen des Schiffmodellbaus zu vermitteln, schlage ich vor, daß als Einsteigermodel ein Schiff des "Wilhelmshavener Modellbaubogen" gebaut wird. damit der- oder diejenige die Bedeutung von Spanten, Außenhaut, Mittelspant und die Abwicklung von Aufbauten versteht und das damit auch die Baureihenfolge erklärbar gemacht wird.

Friedrich Günther

Neumitglieder

Wir freuen uns,daß die neuen Mitglieder

Helms Matthias
Wägner Frank
Killet Werner

unserem Club beigetreten sind.
Wir wünschen Ihnen viel Spaß und sportliche Erfolge und immer eine Handbreite Wasser unter dem Kiel.

ORGANE des VEREINS

Gesetzlicher Vorstand ⟷ **Mitgliederversammlung**

Sies Meyer

Geschäftsführender Vorstand

1.Vorsitzender Sies
2.Vorsitzender Meyer

Kassenwart

Grabau

Schriftführer

de Vries

Fachgruppenleiter

1.Fachgruppenleiter Meyer
2.Fachgruppenleiter Boysen
3.Fachgruppenleiter Gietz
4.Fachgruppenleiter Bischoff

⟷

Erweiteter Vorstand

Jugendvertreter

Hirth

Kassenprüfer

1. Gottschalk
2. L Heur

Materialwart

Ernst

Gruppenleiter

Guenther
R.Klug

Fördernde Mitglieder

Albiez,J.Hagelstein,Kossin,
Lukarsky,Markowski.D.Schaumberg
O.Schroeter,Schröder

Ehrenmitglieder

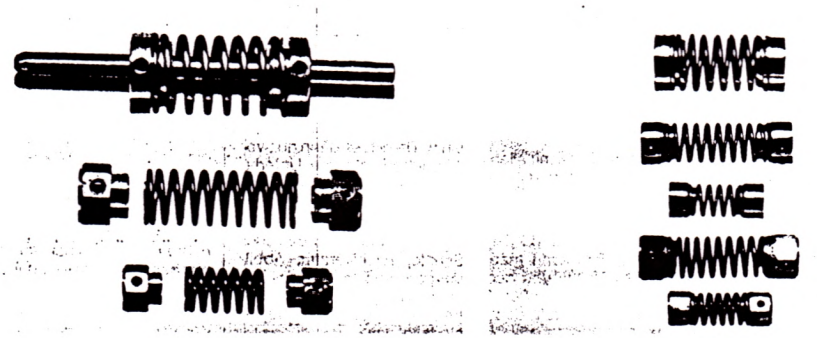
Bott, Schmelow

Kupplungen für Modelboote im Selbstbau
- fast zum Nulltarif -

Die Probleme mit der Ankopplung des Elektro- und Verbrennungmotors oder auch einer Dampfmaschine an die Antriebswelle sind unter Modellbauern hinreichend bekannt.Meist fluchtet das Antriebsaggregat nicht genau, die Kupplung klemmt und hakt,Antriebsleistung geht verloren und übermäßiger Verschleiß macht sich bemerkbar. Zudem muß ich gestehen, daß ich mich meist über die recht gesalzenen Preise der käuflichen Kupplungen sowie die oft schlechte Qualität in bezug auf Rundlaufgenauigkeit, mangelnde Oberflächenhärte und Ausfertigung ärgere. Ich hatte bereits in meinen Rennbooten mit Gummielementen, Klauen- und Kugelkupplungen gearbeitet; diese großen Kupplungen wollte ich aber nicht in Elektromodelle verwenden. Ich suchte daher nach einem preisgünstigen, haltbaren und flexiblen Verbindungselement.
Durch Zufall erhielt ich einmal eine recht solide aussehende Federkupplung. Diese habe ich im Elektroboot TOBI erfolgreich eingesetzt und verwendet.
Der Weg von der Überlegung, solche Federkupplungen selbst herzustellen und seinen Anforderungen anpassen zu können, bis zur Anfertigung der einzelnen Teile war nicht weit.Die Federwühlkiste wurde geöffnet und verschiedene Federn mit unterschiedlicher Länge, Durchmesser und Drahtstärke entnommen. Die Endstücke aus Ms-Rund- und Sechskantmaterial wurden auf die einzelnen Federinnendurchmesser angepast bzw.-gedreht. Verschiedene Aufnahmebohrungen und auch Gewinde können Berücksichtigung finden, praktisch jeder Bedarf kann realisiert werden.
Nach Anfertigung der Endstücke müssen die Federn in Waschbenzin entfettet und innen etwas angeraut werden. Die Federn sollten stramm auf die Endstücke passen, danach z.B. eine Welle durch beide Endstücke stecken, etwas Lötfett auf Feder und Lagerzapfen geben und weich verlöten. Die durchgeschobene Welle soll nur eine halbwegs gerade Flucht der Bohrungen gewährleisten, auch läßt sie eine Befestigung im Schraubstock

zu. Die weichgelötete Verbindung reicht für eine recht ordentliche Belastung völlig aus, die Feder wird durch diese Wärmebehandlung auch nicht weich. Die Bilder zeigen verschiedene Größen und Formen solcher Federkupplungen vor und nach dem Löten.
Schlußendlich läßt sich durch diese Selbstbaumethode eine seinen Anforderungen entsprechende Kupplung praktisch zum Nulltarif (Federn sind normalerweise Pfennigware) verwirklichen, die vielen Belastungen und Fluchtproblemen gewachsen ist.

Dieser Beitrag wurde der Fachzeitschrift "Schiffsmodell" 6/90 entnommen.
gm



H.-J. Welz

Blei-Akku-Kapazitätsmeßgerät KMP-10

Das KMP 10 im Einsatz. Hier ist ein Bleiakku mit 6 V/10 Ah an Gerät angeschlossen, die zwei Punkte links im Display zeigen an, daß der Meßvorgang läuft

„Jede Kette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied" – zugegebenermaßen eine etwas angestaubte, nichtsdestotrotz allerdings nach wie vor aktuelle Tatsache. Betrachtet man nun ein RC-Funktionsmodell als „Kette", so stellen die zur Stromversorgung verwendeten wiederaufladbaren Akkus einige der erwähnten „Glieder" dar.

Behält man das eingangs erwähnte Zitat im Gedächtnis, so ist es wohl selbstverständlich, daß man dem einwandfreien Zustand der verwendeten Stromquellen größte Aufmerksamkeit schenken sollte. Schließlich hängt die Funktion sämtlicher Einbauten im Modell ganz entschieden von der sicheren Stromversorgung ab. Gegenüber unseren Kollegen von der modellfliegerischen Zunft liegt diesbezüglich bei uns Schiffsmodellbauern jedoch noch einiges im argen. Schon seit längerer Zeit hat es sich bei den Modellfliegern nämlich herumgesprochen, daß defekte oder nicht mehr voll belastbare Stromquellen mit zu den häufigsten Absturzursachen gehören – meist verbunden mit einem Totalverlust des Modells.

Die allermeisten Schiffsmodellbauer hingegen glauben jedoch, sich mit dieser Gefahr nicht befassen zu müssen. Selbst wenn einmal die RC-Anlage oder der Antriebsmotor komplett aussteigt, treibt das Modell im schlimmsten Fall eben eine gewisse Zeit antriebslos vor sich hin, bevor es in einem „Bergeeinsatz" – sprich mittels Badehose oder Modell eines Kollegen – ans Ufer zurückgebracht wird.

Trotzdem sollte es eigentlich für den fortgeschrittenen Schiffsmodellbauer selbstverständlich sein, derartige, auf die Stromquellen zurückzuführende Ausfälle nach Möglichkeit zu vermeiden.

Engagierte Modellflieger überprüfen z.B. zur Vermeidung von akkubedingten Ausfällen ihre Stromquellen in regelmäßigen Abständen.

Wie? Nun, ganz einfach: Auf dem Markt gibt es eine größere Anzahl sogenannter Kapazitätsmeßgeräte. Ein vollgeladener Akku wird mit einem exakt bemessenen und konstanten Strom entladen, anschließend kann die ermittelte Kapazität auf einer Anzeige abgelesen werden. Stellt sich bei dieser Prozedur ein spürbarer Kapazitätsverlust heraus, so wird der Akku eben ausgesondert oder vielleicht mit weniger wichtigen Aufgaben betraut – ganz einfach, oder?

Es spräche also gar nichts dagegen, daß auch die Schiffsmodellbauer ihre Akkus mit derartigen Geräten entsprechend überprüfen sollten, um Anlagenausfälle durch schadhafte Akkus zu vermeiden. Nur: Die Modellflieger verwenden ja ausschließlich NiCd-Akkus, in Sender, Empfänger und als Antriebsakku in Elektromodellen. Demzufolge sind auch fast alle Kapazitätsmeßgeräte ausschließlich für NiCd-Akkus ausgelegt.

Wir Schiffchenbauer verwenden jedoch als Antriebsstromquelle überwiegend den Bleiakku. NiCd-Zellen werden – mal abgesehen von den schnellen E-Rennmodellen – praktisch ausschließlich als Stromquellen für Sender und Empfänger eingesetzt, wobei in der letzten Zeit vermehrt festzustellen ist, daß viele Modellbaukollegen auch die Empfängerstromversorgung gleich vom Blei-Fahrakku abzapfen.

Für den Kreis der Schiffsmodellbauer sollte es zur Überprüfung von Bleiakkus auf ihre Leistungsfähigkeit also ebenfalls entsprechende Kapazitätsmeßgeräte geben.

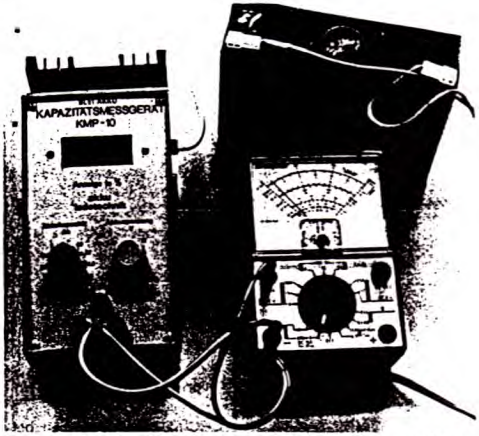
Die Firma Akku-Ladetechnik hat dieses Problem erkannt und bietet seit einiger Zeit ein solches Gerät an. Das „Blei-Akku-Kapazitätsmeßgerät KMP 10" wurde daher von „SchiffsModell" einem entsprechenden Test unterzogen.

Bevor es gleich ans Eingemachte geht, jedoch noch einige grundsätzliche Bemerkungen vorab: Bei den von uns eingesetzten Bleiakkus handelt es sich eigentlich um recht robuste Burschen, die jedoch trotzdem so einige Eigenarten haben. So sollten Bleiakkus niemals tiefentladen werden, d.h., der Zusammenbruch der Zellenspannung ist unbedingt zu vermeiden. Sobald nämlich die Ladung vollkommen erschöpft ist, beginnt unmittelbar ein rasch fortschreitender Zerfallsprozeß im Inneren des Akkus. Im ungünstigsten Fall kann eine solche Tiefentladung bereits nach wenigen Stunden zur vollständigen Zerstörung des Akkus führen.

Ein weitgehend entladener Akku muß daher umgehend wieder aufgeladen werden! Günstig ist es, wenn Bleiakkus eine gewisse Restladung behalten – also nicht ganz entladen werden – und anschließend sofort wieder voll aufgeladen werden.

Am schonendsten geschieht die Ladung eines Bleiakkus mittels eines Ladegerätes, das den Akku mit konstanter Spannung lädt. Derartige Ladegeräte, die früher nur zu horrenden Preisen lieferbar waren, befinden sich heute bereits zu vollkommen durchschnittlichen Preisen in den Angeboten der Modellbauhersteller. Ein solches Konstantspannungsladegerät bietet den Vorteil, daß sich gegen Ende der Ladung mit ansteigender Zellenspannung des angeschlossenen Akku der Ladestrom automatisch verringert, eine Überladung des angeschlossenen Akkus ist also praktisch gar nicht mehr möglich.

Einen weiteren wichtigen Aspekt im Umgang mit Bleiakkus stellt die Plattenverhärtung – die sogenannte Sulfatierung – dar. Je nach Akkutyp und Bauform kann es bei längerer Lagerung zu einer Plattenverhärtung und Passivierung kommen, selbst wenn der betreffende Akku immer wieder nachgeladen und mit einer Erhaltungsladung versorgt wird. Zur Vermeidung dieses Vorgangs



[illegible]ntladestrom beträgt immer 1/10 der Akku-Kapazität, im [illegible]genden Fall wird der 10-Ah-Akku also mit 1 Ampere entladen; das KMP 10 ist natürlich sowohl für wartungsfreie als auch für „offene" Bleiakkus geeignet

Der Pfeil links deutet auf den Sicherungshalter, der rechte auf die (aus diesem Winkel nicht sichtbaren) Anschlußbuchsen für das Ladegerät

empfiehlt es sich, nicht benutzte Akkus in einem Rhythmus von einem Monat einem vollständigen Entlade-/Ladezyklus zu unterziehen, wodurch ihre Kapazität erhalten bleibt.

Diese als optimal anzusehende Pflege der Bleiakkus ist mit dem hier vorgestellten KMP 10 und – stellvertretend für Konstantspannungsladegeräte – z. B. dem robbe Lader 6+2 möglich.

Das KMP 10 ist für Bleiakkus mit einer Spannung von 2 V, 6 V oder 12 V geeignet. Es verfügt über die Meßbereiche 1,1, 1,8, 2,0, 2,6, 3,0, 4,0, 5,7, 6,5, 8,0 und 10 Ah und deckt somit praktisch fast alle im Modellbaubereich verwendeten Bleiakku-Kapazitätsgrößen ab. Darüber hinaus kann auf Wunsch vom Hersteller jeder gewünschte Meßbereich bis 2[illegible]h eingestellt werden. Die [illegible]versorgung des KMP 10 erfolgt über Netzanschluß (220 V/50 Hz), der gesamte Prüfvorgang läuft vollautomatisch. Um die Vorgehensweise zu verdeutlichen, lassen wir einfach einmal einen Prüfvorgang ablaufen:

KMP 10 an 220 V anschließen; auf dem gut ablesbaren, 13 mm hohen LC-Display erscheinen zwei Nullen. Anschließend wird Nennspannung und Kapazität des zu prüfenden Bleiakkus an den beiden Drehschaltern eingestellt.

Nun kann der Akku polrichtig an den beiden auf der Geräte-Oberseite angebrachten Buchsen angeschlossen werden. (Hat man den Akku versehentlich verpolt angeschlossen, löst eine im Gerät untergebrachte Feinsicherung zum Schutz des Akkus aus, das LC-Display erlischt als optisches Zeichen der Falschpolung.) Anschließend wird die Start-Taste betätigt, im linken Teil des Displays erscheinen zwei Punkte, und der automatisch ablaufende Meßvorgang beginnt.

Nun haben wir genügend Zeit, um uns zwischendurch mit dem Arbeitsprinzip des KMP 10 zu befassen: Das Gerät entlädt den angeschlossenen Akku mit 1/10 seiner Kapazität, einen 10-Ah-Akku also mit 1 A. Bei einem einwandfreien Akku dauert dieser Vorgang ca. 10 Stunden, die Anzeige der ermittelten Kapazität erfolgt dann im Display direkt in Prozent, im Beispielfall stünde dann nach Abschluß des Entladevorgangs „100 %" im Display.

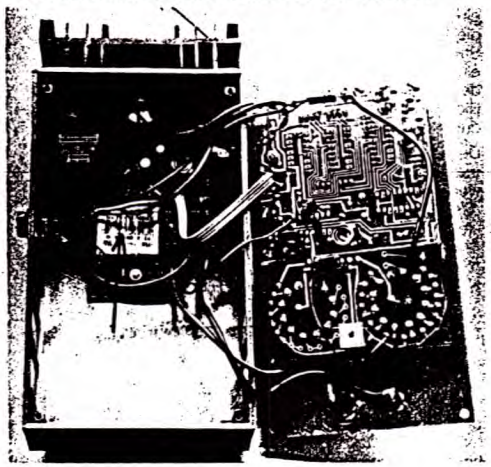
Ist der Akku nicht mehr taufrisch, also die Entladeschlußspannung eher erreicht, zeigt das Gerät vielleicht nur 85 %, 80 % oder noch weniger an. In einem solchen Fall ist dann zu entscheiden, ob der jeweilige Akku noch für den vorgesehenen Einsatz geeignet ist oder nicht besser ersetzt werden sollte.

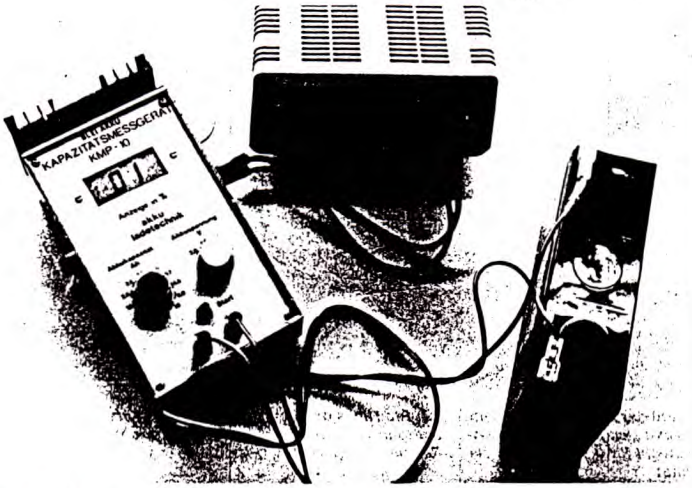
Beim Betrieb des KMP 10 ist darauf zu achten, daß der an der Gerätehinterseite angebrachte Kühlkörper für den Leistungstransistor nicht abgedeckt wird. Während des Meßvorgangs erwärmt sich dieser Kühlkörper deutlich.

Als Zubehör baut der Hersteller auch ein sogenanntes Umschaltmodul ein. Damit ist es möglich, ein entsprechendes Ladegerät an das KMP 10 anzuschließen. Nach Ende des Entlade- (Prüf-)Vorganges schaltet das KMP 10 dann den getesteten Akku direkt an das Ladegerät, so daß der Akku unverzüglich wieder aufgeladen wird. Das Meßergebnis, also die Prozent-Anzeige, wird gespeichert und kann auch in diesem Fall zu einem späteren Zeitpunkt abgelesen werden.

Mit dieser Gerätekombination ist dann die Bleiakku-Pflege eine äußerst bequeme und professionell durchgeführte Sache, die praktisch „über Nacht" vor sich gehen kann: Der Prüfling und das Ladegerät werden am Abend an das KMP 10 angeschlossen, die Starttaste betätigt. Irgendwann während der Nacht ist der Entladevorgang beendet, der Akku wird sofort

Ein Blick ins Innere: Gut erkennbar das Umschaltrelais (Pfeil), das nach Beendigung des Entlade-Vorganges den Akku direkt an das zusätzlich anzuschließende Ladegerät schaltet





Die optimale Lösung zur Akku-Pflege: KMP 10 und ein Konstantspannungs-Ladegerät, hier der „Lader 6+2" von robbe. Nach Ende des Prüfvorganges schaltet das KMP 10 den Akku automatisch an das Ladegerät

wieder aufgeladen. Die ermittelte Kapazität kann dann am Morgen abgelesen werden.

Während der Winterpause sollte dann genau dieser Vorgang ca. einmal im Monat vorgenommen werden, um ein optimales Überwintern der Bleiakkus zu gewährleisten.

Zur Qualität des vorliegenden Testgerätes: Unser Exemplar stand ca. 3 Wochen praktisch Nonstop in Betrieb, wobei so ziemlich alle bei uns eingesetzten Bleiakkus einem vollständigen Entlade-/Ladezyklus unterzogen wurden.

Das Gerät zeigte sich in diesem Dauerbetrieb als standfest, es waren keinerlei Ausfälle oder Fehlfunktionen festzustellen. Ein vorsorgliches Nachmessen der Entladeströme – Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser – erbrachte ausschließlich korrekte Werte, der innere Aufbau ist professionell und VDE-gerecht durchgeführt.

Die Gerätebeschriftung ist kratzfest, die verwendeten Drehschalter sind gut dimensioniert, so daß auch nach längerer Betriebszeit keine Abnutzungserscheinungen zu befürchten sind.

Testfazit

Mit dem KMP 10 wird dem Schiffsmodellbauer ein professionell aufgebautes Gerät an die Hand gegeben, mit dem die Pflege seiner Bleiakkus zum Vergnügen wird. Der Anwender kann sich während der Überwinterung seiner Akkus nicht nur „Primitivlösungen" wie Entladen der Akkus mittels Bilux-Birne sparen, sondern er erhält zusätzlich eine definitive Aussage über die Leistungsfähigkeit seiner Stromquellen. Im Verbund mit einem Konstantspannungsladegerät ist somit die optimale Bleiakku-Pflege problemlos durchführbar.

Der Gerätepreis ist in Anbetracht des gebotenen Gegenwerts angemessen, zumal das KMP 10 dank seiner robusten Ausführung sicherlich eine einmalige Anschaffung bleiben wird.

Geht man dann auch noch davon aus, daß optimal gewartete Bleiakkus eine wesentlich höhere Lebenserwartung haben als schludrig behandelte Exemplare, dann wird sich das KMP 10 bei jedem etwas fortgeschritteneren Schiffsmodellbauer ohnehin mittelfristig amortisieren.

Bezugsquelle:
Fa. Akku-Ladetechnik,
Arndtstr. 4,
6100 Darmstadt/Eberstadt,
Tel. 06151/593723.
Gerätepreis: DM 150,–

Am Ende der Messung erlöschen die beiden Punkte im Display, die ermittelte Kapazität bleibt gespeichert. Bei diesem Akku waren es nur mehr 73 %

RC-Motorjachten

von Dipl.-Ing. H. P. Rehbein

RC-Motorjachten haben bei Schiffsmodellbauern einen hohen Beliebtheitsgrad erreicht. Sowohl Anfänger als auch Fortgeschrittene beschäftigen sich mit Bau und Betrieb dieser Schiffsmodelle.

Daß die Beschäftigung mit diesen Modellen wesentlich umfangreicher und interessanter ist, als allgemein angenommen, wird bei Lektüre dieses Buches deutlich.

Der Autor, der sich besonders intensiv mit dem Nachbau von Motorjachten beschäftigt, versteht es ausgezeichnet, seine Erkenntnisse dem Leser nahezubringen.

Dadurch, daß viele unterschiedliche Themenbereiche ausführlich abgehandelt werden, kann praktisch jeder, der an RC-Motorjachten interessiert ist, Gewinn aus der Lektüre dieses Buches schlagen. Sowohl der Anfänger, der sein Baukastenmodell mit einigen zusätzlichen Details verfeinern will, als auch der Fortgeschrittene, der an einer kompletten Eigenkonstruktion interessiert ist, werden gleichermaßen angesprochen. Und manch einer, der vielleicht gar nicht vorhatte, seiner Modellflotte eine Motorjacht hinzuzufügen, wird angeregt werden, sich mit diesen formschönen und ansprechenden Modellen zu beschäftigen.

104 Seiten, 107 Abbildungen
Bestell-Nr. 163 DM 16,80

NV NECKAR-VERLAG GmbH
Postfach 1820
7730 VS-Villingen

H.-J. Welz

Graupner ECO-SPEED

oder:

„Das Imperium schlägt zurück!"

FSR-E-ECO ist die vieldiskutierte und von vielen – besonders jugendlichen – Modellbauern herbeigesehnte Einsteiger-Wettbewerbsklasse für E-Rennboote. Limitierung der Zellenzahl der Antriebsbatterie und ein vorgeschriebenes Mindest-Bootsgewicht sollen ein geldintensives „Wettrüsten" in dieser „Jedermann-Klasse" verhindern, so daß auch bzw. insbesondere der jugendliche Nachwuchs die Möglichkeit erhält, wettbewerbsmäßiges E-Rennbootfahren betreiben zu können.

Klar, daß auch die Modellbauhersteller sich ihre jeweiligen Stücke von diesem interessanten Marktsegment abschneiden wollen. Letztlich ist es für den Käufer interessant und bequem, ausgereifte Baukästen von wettbewerbstauglichen ECO-Modellen kaufen zu können, damit ein problemloser Einstieg in diese Wettbewerbsklasse möglich ist. Am schnellsten reagierte dahingehend die Firma robbe, die bereits Mitte letzten Jahres den neuen »ECO-Star« auf den Markt brachte. Gleichermaßen deutlich nach bzw. vor der jeweiligen Spielwarenmesse präsentiert, hatte robbe mit dem »ECO-Star« baukastenmäßig erstmal die Nase vorn, da das Modell gerade noch rechtzeitig zur Fahrsaison '89 bei den Händlern lag, und das trotz des ungewöhnlich späten Präsentationszeitpunktes mitten im Jahr. (Den Testbericht des »ECO-Star« finden Sie übrigens in der SM-Ausgabe 9/89). Gespannt hielt man daher auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg Ausschau nach weiteren Bausätzen für ECO-Renner und wurde fündig: Auf dem Graupner-Stand wurde das Modell ECO-SPEED dem Publikum vorgestellt.

Der Baukasten

Bei der Beschreibung des Baukasteninhalts könnte man es sich einfach machen und nur schreiben: „Alles so wie bei Graupner eben üblich". Ein bißchen ausführlicher sollte es aber schon sein:

Im Kasten findet man die tiefgezogene Rumpf- und Decksschale sowie Cockpiteinsatz, Abdeckung, Heckflügel etc. ebenfalls aus ABS. Auf einer vorgestanzten Sperrholzplatte finden sich der Motorspant, RC-Brettchen und – **trari, trara, eine Fanfare ist fällig** – die Stanzteile für den Modellständer! Weil die Graupner-Leute auch bei diesem Baukasten erfreulicherweise wieder an dieses absolut notwendige Utensil gedacht haben, wollen wir diese Tatsache an dieser Stelle deutlich hervorheben! Daß sich manch anderer Hersteller hier eine dicke Scheibe abschneiden sollte, versteht sich so am Rande von selbst. Was liegt sonst noch im Baukasten? Teile für die Ruderanlage, Kleinteile für den Anlageneinbau, ein Dekorbogen und natürlich der Bauplan mit aufgedruckter Bauanleitung, Stückliste und Baustufenfotos.

Nicht enthalten – neben Akku und RC-Anlage – ist der Antriebssatz. Und das ist gut so, ist doch lt. Reglement der ECO-Klasse die Wahl des Motors freigestellt. Graupner empfiehlt entweder den MULTISPEED 600 8,4 V oder – wenn's heißer sein soll – den MULTISPEED 500 RACE VS. Diese Antriebs-Sets enthalten jeweils Motor, Entstörfilter, Stevenrohr mit Welle und Schraube, Kupplung und Lagerbock mit Schmiernippel. Für unser Testmodell wählten wir als Motorisierung den MULTISPEED 600.

Bau

Wenn der Ausdruck „Schnellbaukasten" an „Schnellzug" erinnern soll, so müßte man den Bausatz für die ECO-SPEED wohl als „Intercity-Baukasten" bezeichnen.

Spaß beiseite, zum Bau gibt es praktisch kaum etwas anzumerken: Wenn man nicht gerade über zwei linke Hände verfügt, ist der komplette Bau in gut einem Tag ohne große Hektik zu schaffen, vorausgesetzt alle Anlagen-Bauteile und der Antriebssatz stehen zur Verfügung. Wer am Freitag eine ECO-SPEED kauft, ist mit Sicherheit am Sonntagnachmittag für die ersten Trainingsrunden bereits am Teich.

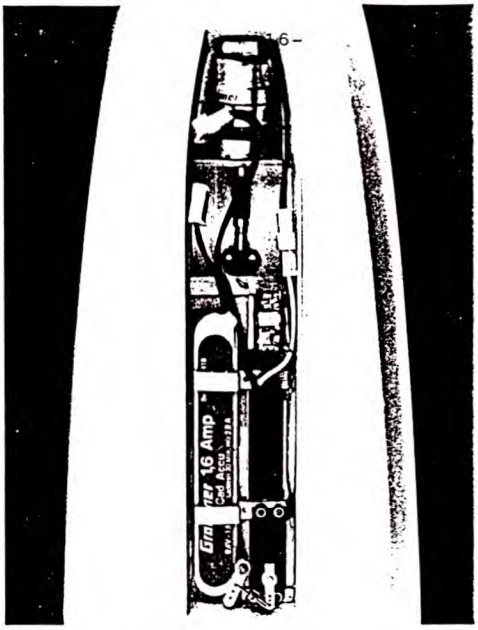
Das Zuschneiden der ABS-Tiefziehteile verlangt die übliche Aufmerksamkeit, wenn nicht versehentlich zuviel abgeschnitten werden soll. Erleichtert wird diese Arbeit jedoch dadurch, daß an allen

Schnittkanten eine Führung der Messerklinge durch die leichte Vertiefung der Trennlinie vorhanden ist.

Ein Verschneiden ist bei einigermaßen konzentrierter Arbeit kaum zu befürchten. Für die selbst bei genauer Arbeit unumgängliche Begradigung der Schnittkanten bietet sich die Verwendung einer langen Sandpapierfeile an, die man sich mittels einer passenden Holzleiste, entsprechendem Schmirgelpapier und etwas Doppelklebeband leicht selbst herstellen kann.

Daß die ECO-SPEED als Renngerät konzipiert ist, wird schon beim Bau deutlich. Durch das Verkleben der geschlossenen Cockpitwanne mit dem Deck und das anschließende Einsetzen dieser Einheit in den Rumpf entsteht ein wasserdichtes Rumpf-Außenteil, durch das das Modell praktisch unsinkbar wird. Die Bautechnik erinnert so ein bißchen an die gute alte MINI-SPEED, wenngleich sich der Rumpfboden mehr als deutlich von diesem Modell unterscheidet: Er ist extrem flach gehalten, die tunnelartige Gestaltung soll für geringen Wasserwiderstand sorgen. Auch die Abdeckung mit dem mittlerweile fast schon obligatorischen Heckflügel ist an die Belange der ECO-Fahrerei angepaßt. Die keilförmige Gestaltung soll im Falle eines Überschlages dafür sorgen, daß sich das Modell von selbst wieder aufrichtet.

Nicht nur die Paßgenauigkeit und die Fertigungsqualität der Einzelteile sind lobend zu erwähnen, auch oder gerade die Bauanleitung sorgt für den positiven Gesamteindruck des Baukastens: Da gibt es praktisch keine Unklarheiten oder Gedankensprünge, sogar der Tip zum genau fluchtenden Einbau von Motor- und Antriebswelle fehlt nicht.



Blick in den gut zugänglichen Innenraum

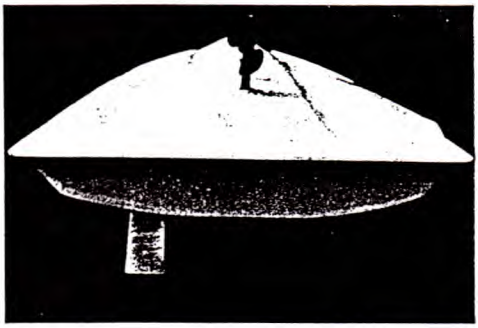
Kritik ist allerdings am vorgestanzten Ausschnitt für den Antriebsakku im RC-Brettchen angebracht. Dieser Ausschnitt ist zwar exakt auf den vorgeschlagenen 7zelligen Sanyo-Akku abgestimmt; für Akkusätze, die herstellerseitig nicht mit Schrumpfschlauch, sondern mit den bekannten Halbschalen-Halterungen konfektioniert sind, ist der Ausschnitt allerdings zu klein. Wer also vorhat, auch solche Antriebsbatterien zu verwenden, sollte vor dem Einkleben des RC-Brettchens in den Rumpf entsprechend nachmessen und den Ausschnitt etwas vergrößern.

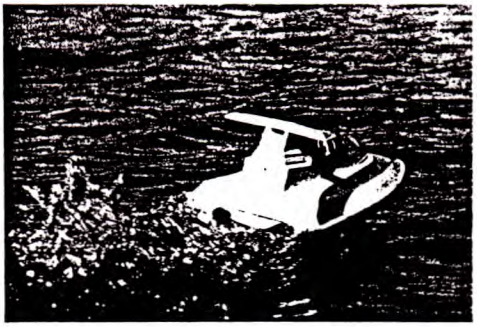
Etwas umständlich ist auch die vorgeschlagene Halterung des Fahrakkus mittels zweier festgeschraubter Alublech-Fahnen. Will man mehrere Akkusätze verwenden, um ein weitgehend unterbrechungsfreies Fahren zu praktizieren, so müssen die Akkus zwangsläufig zum Laden aus dem Modell entnommen werden. In diesem Fall ist das ständige Auf- und Zuschrauben der erwähnten Halterungen etwas umständlich. Zwei Schraubhaken mit eingehängtem Gummiband sorgen genauso für eine absolut sichere Befestigung des Akkus. Diese Art von „Halterung" läßt sich allerdings viel schneller und einfacher öffnen und wieder schließen.

Unsere Test-ECO-SPEED war mit der vorgeschlagenen RC-Ausrüstung bestückt, zur Motorsteuerung verwenden wir einen elektronischen „Hau-Ruck"-Schalter (Ein/Aus) mit integrierter Empfängerstromversorgung. Der ist zum einen preiswerter als ein Regler, zum anderen fährt man ein Rennboot ja meist ohnehin nur mit Full-Speed, so daß auf die Regelmöglichkeit des Motors durchaus verzichtet werden kann.

Einziger Nachteil solcher Motorschalter ist die Tatsache, daß kein gesonderter Anlagenschalter mehr vorhanden ist, sondern RC-Anlage und Motor bereits beim Anschließen des Fahrakkus angeschaltet sind. Zum Ausschalten muß also auch der Akku wieder abgesteckt werden. Wem das zu pfriemelig ist, der muß sich eben selbst einen entsprechend belastbaren Kippschalter in die Zuleitung zwischen Akku und Motorschalter einbauen. Ein diesbezüglicher kurzer Hinweis in der Bauanleitung würde nicht schaden, da bei so manchem

Diese beiden Fotos zeigen sehr deutlich Ursache und Wirkung: Links die Ansicht des Rumpfbodens mit den zwei markanten Längstunneln. Auf dem Fahrfoto rechts erkennt man die Ausbildung von zwei „Wassersäulen", die die Fahrt stabilisieren

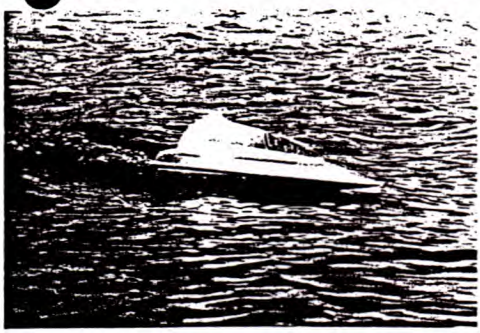




elektronischen Motorschalter ein derartiger Tip auch in der Anleitung fehlt.

Die zeitaufwendigste Arbeit bei der ECO-SPEED ist dann wirklich nur noch die Bemalung der Fahrerpuppe; das Aufbringen des Dekorsatzes geht auch ohne jegliche Probleme über die Bühne. Danach ist dann noch das Stevenrohr zu fetten, was dank des aufgeschobenen Lagerbocks mit Schmiernippel kein Problem ist. Nach einem kurzen Funktionscheck ist dann die ECO-SPEED fertig zur ersten Testfahrt.

Halt, vergessen haben wir noch den Blick auf die Waage. Unsere ECO-SPEED wog fahrfertig mit kompletter RC-Anlage, jedoch ohne



Fahrakku exakt 720 g. Für einen 7zelligen Fahrakku sind je nach Ausführung zwischen 350 und 400 g zu veranschlagen, so daß das Gesamtgewicht der ECO-SPEED dann bei knapp 1100 g liegt.

Fahrtest

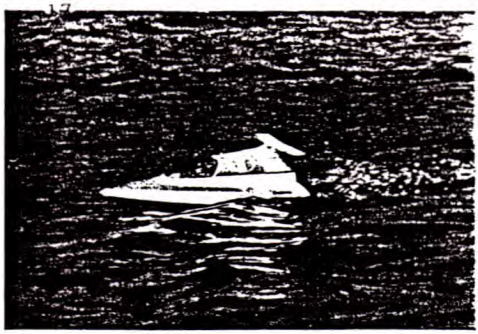
Mit ausreichend vielen Akkus und einer Kamera bewaffnet ging es dann ans Wasser. Die ECO-SPEED liegt im Stand etwa bis zur Trennkante von Rumpfober- und -unterschale im Wasser, wobei sie links etwas tiefer als rechts eintaucht. Bedingt durch das Drehmoment des Antriebs, neutralisiert sich diese Trimmverschiebung während der Fahrt jedoch.

Nach Einschalten des Motors kommt das Modell fast ansatzlos ins Gleiten und zieht extrem kursstabil davon. Bei Geradeausfahrt muß wirklich der schon oft strapazierte Ausdruck „wie auf Schienen" gebraucht werden. Erheblichen Anteil an dieser kursstabilen Fahrt hat die Tatsache, daß die ECO-SPEED selbst bei Rauhwasser ihre Nase unten behält und nicht über kleine Wellen „wegtitschert", also stuckernd zu springen anfängt. Selbst nach Überfahren der eigenen Hecksee in engen Kurven drückt das Modell den Bug sofort wieder aufs Wasser, was natürlich der Lenkbarkeit zugute kommt: Ein überwiegend springendes Modell läßt sich eben nur sehr schwer auf Kurs halten, bei der ECO-SPEED gibt's in dieser Beziehung keinerlei Probleme.

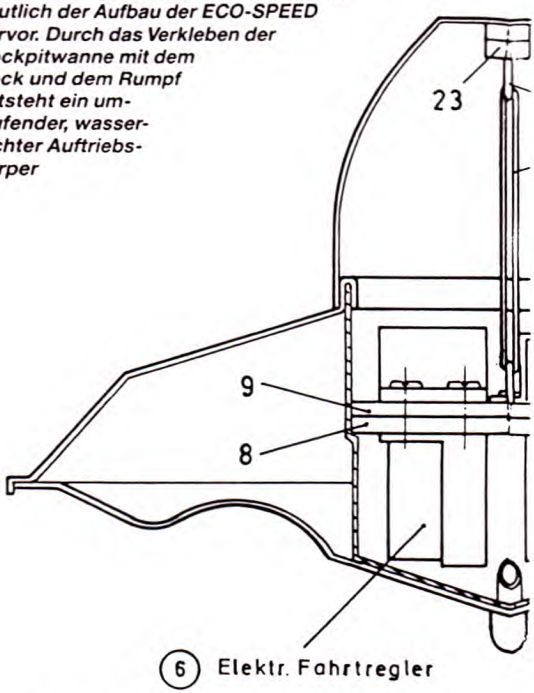
Wer nun erwartet, ein solch stabiles Fahrverhalten müßte mit schlechter Wendigkeit erkauft werden, sieht sich angenehm enttäuscht. Die ECO-SPEED quittiert Hartruderbefehle mit engen Haken, das engstmögliche Herumheizen um die Bojen macht keine Probleme; der Fahrtverlust bei solchen Extremmanövern ist zwar spürbar – in erster Linie am veränderten Fahrgeräusch –, hält sich jedoch in Grenzen.

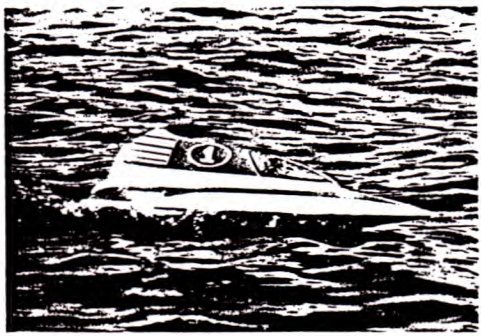
Die besondere Gestaltung der Rumpfunterseite mit den zwei fast über die gesamte Länge durchlaufenden Halbtunneln bewirkt auch, daß das Modell in solch engen Kurven nicht wie sonst gewohnt mit dem Heck wegwischt, sondern einen gleichbleibenden Kurvenverlauf aufs Wasser zeichnet.

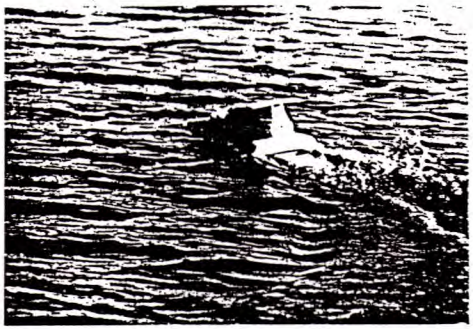
Im Test kamen als Stromquellen (7 Zellen) die roten Graupner/VARTA-Zellen mit 1,6 Ah i. M. zum Einsatz. Die Fahrzeit mit diesen Akkus (Dauer-Volllast) lag bei ca. 6 ½ Minuten; positiv hervorzuheben ist die gute Spannungslage dieser Zellen, da immer erst unmittelbar vor dem Abstellen ein



Aus dem Rumpf-Querschnitt geht recht deutlich der Aufbau der ECO-SPEED hervor. Durch das Verkleben der Cockpitwanne mit dem Deck und dem Rumpf entsteht ein umlaufender, wasserdichter Auftriebskörper

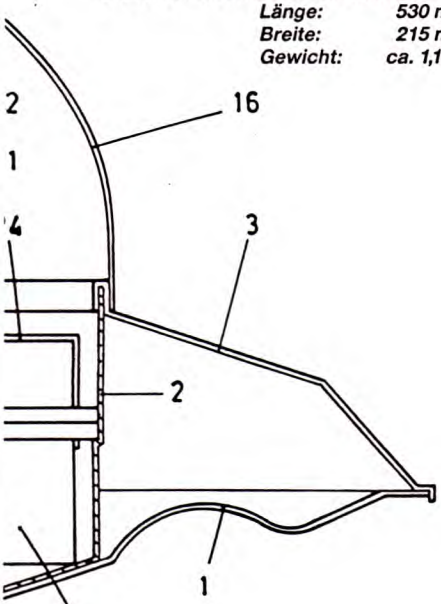




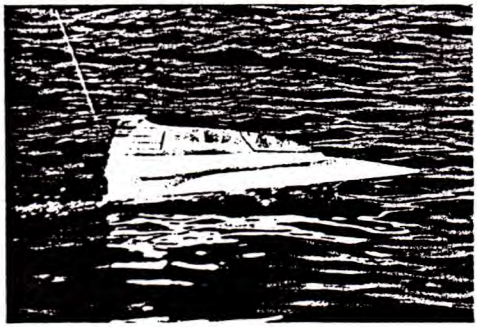


Die technischen Daten des Testmodells:

Länge:	*530 mm*
Breite:	*215 mm*
Gewicht:	*ca. 1,1 kg*

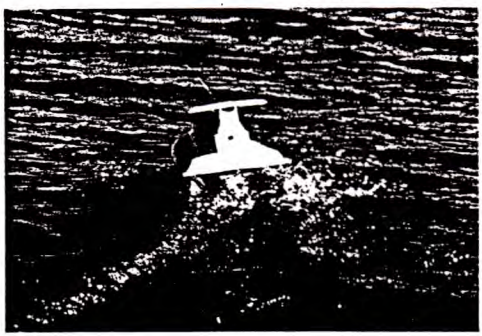


7 Fahrakku



spürbarer Temperamentsverlust eintrat. Die seitens des Herstellers vorgeschlagenen 7zelligen Sanyo KR 1700 SCE haben wir nicht eingesetzt. Warum? Einfach aus Preisgründen: Ein einziger Akkupack dieser Zellen kostet DM 112,–, und nach unserer Auffassung widerspricht dies ganz erheblich dem Grundgedanken, der eigentlich hinter der ECO-Klasse steht, nämlich preiswertes Rennvergnügen für jedermann.

Mit „ganz normalen" 1,4er oder 1,6er Zellen kommt jeder „Freizeit-ECO-Fahrer" voll auf seine Kosten; die Mehrausgaben für die teuren Akkus lohnen sich eigentlich nur dann, wenn auch der MULTISPEED 500 RACE 7,2 V als Antrieb eingebaut ist.



Bevor wir dann unsere „Crash-Tests" begannen, haben wir gemäß dem Hinweis in der Bauanleitung die Abdeckung des Modells zusätzlich mit Tesafilm abgedichtet.

Im Normalfall wird die Haube nämlich mittels eines Gummibandes auf dem Süllrand gehalten. Selbst bei recht rauhem Wasser fanden bei dieser Befestigungsart nur wenige Wassertropfen den Weg durch die unvermeidbaren Ritzen ins Innere. Ein Vorteil besonders für die „Spaßfahrer", die nicht vor jedem 5-Minuten-Fahrvergnügen erst langwierig mit Klebeband operieren wollen.

Im Renneinsatz oder bei extrem rauhem Wetter ist das Abkleben der Trennkante jedoch ein Muß. Anschließend wurde sowohl mit einem zweiten Boot als auch mit den ausgelegten Bojen hart gefighted, einfach nur um einen Überschlag zu fabrizieren, der endlich auch gelang: Die keilförmig gestaltete Haube tat ihren Dienst, die ECO-SPEED fiel sofort wieder auf ihre Füße und raste, da der Motor während dieser Aktion durchlief, sofort wieder weiter. Voraussetzung für derlei Kapriolen ist natürlich die sichere Befestigung aller Einbauten inkl. Fahrakku!

Einzige Folgeerscheinung des Überschlags und der spritzwasserintensiven Bodychecks war eine halb „ertrunkene" Fahrerpuppe, da sich Wasser unter der Cockpithaube sammelte. Ohnehin beschlägt diese Haube von innen sehr schnell, Abhilfe schaffen eigentlich nur ein oder zwei Belüftungslöcher, durch die dann aber das erwähnte Spritzwasser eindringen kann.

Fazit

Ein sehr gut konzipierter und vollständig ausgestatteter Baukasten, mit paßgenauen und qualitativ hochwertigen Teilen. Der einfache Bau und das sehr stabile, in keinem Fall nervöse Fahrverhalten kommt insbesondere dem Neuling und auch dem Jugendlichen entgegen, der einfach mal problemlos in die ECO-Fahrerei einsteigen will. Daß die optische Attraktivität bei einem Rennmodell nicht auf der Strecke bleiben muß, ist eine erfreuliche Zugabe, sticht die ECO-SPEED doch in puncto Design deutlich aus der übrigen Masse der ECO-Boote hervor.

Dies alles und auch der Gesamtpreis von DM 115,– für Baukasten (DM 76,–) und Antriebssatz (MULTISPEED 600 DM 39,–) werden sicherlich dafür sorgen, daß schon bald auf vielen Modellgewässern heiße ECO-Rennen stattfinden werden.

GEMEINDE ELLERAU
DER BÜRGERMEISTER

GEMEINDE ELLERAU · 2086 ELLERAU

SMC Albatros e.V.
z.H. Herrn Harald Sies
Stockholmweg 17

2086 Ellerau

Berliner Damm 31
2086 Ellerau
Telefon (04106) 72196 oder 74656

Datum 18.05.1990
U/H

Sehr geehrter Herr Sies,

es wird zunehmend Klage darüber geführt, daß aus dem Werkstattraum des SMC Albatros Lösemittelgerüche in die angrenzenden Räume des Bürgerhauses dringen. Am gestrigen Abend nach der Hauptausschußsitzung waren wieder sehr starke Lösemittelgerüche im Hauptraum festzustellen.

Sie wissen sicherlich, daß in bezug auf Lösemittel eine hohe Sensibilität unter den Bürgern herrscht. Ich möchte Sie daher sehr dringend bitten, wenn irgend möglich, nur lösemittelfreie Lacke zu verwenden. Teilen Sie mir bitte kurzfristig mit, ob das möglich ist oder welche sonstigen Vorkehrungen getroffen werden, um die aufgetretenen Geruchsbelästigungen zu unterbinden.

Mit freundlichen Grüßen

(Urban)

Protokoll

Betr. : Schreiben des Bürgermeisters vom 18.5.1990

Der SMC Albatros Ellerau e.V. hatte den Bürgermeister, Herrn Urban, zu einer Besprechung am 30. Mai 1990 um 20 Uhr in den Bastelraum des Schiffsmodellclubs eingeladen. Anwesend waren:

Herr Urban	1.Bürgermeister
Herr Sies	1.Vorsitzender des SMC
Herr Meyer	2.Vorsitzender des SMC

Es wurde folgendes besprochen:
Der Bürgermeister teilte uns zunächst mit, daß in letzter Zeit zunehmend darüber Klage geführt wird, daß aus unserem Bastelraum Lösemittelgerüche in die angrenzenden Räume des Bürgerhauses dringen. Da die Bürger unseres Ortes öfter durch die Lösungsgerüche des Betriebes DEVALIT belästigt wurden, reagieren sie entsprechend allergisch auf diese Düfte, was durchaus verständlich erscheint.Nur darf man uns als Modellbauer nicht mit DEVALIT vergleichen, da hier ganz andere Mengen* von Lösungsmitteln freigesetzt werden; hier hieße es mit Kanonen auf Spatzen schießen.
Wir wurden gebeten nach Möglichkeit lösungsfreie Lacke zu verwenden, um zukünftig G eruchsbelästigungen bei den Bürgern zu vermeiden.
Wir teilten dem Bürgermeister mit, daß wir dieses brisante Thema sehr eingehend in unserem Vorstand erörtert haben und uns auch der einschlägigen Fachliteratur bedient haben.
In den letzten Jahren ist viel Bedenkenswertes, aber auch manches Verwirrende und Falsche zum Thema Lackfarbe gesagt worden. Deshalb hier einige Hinweise die Klartext zu diesem Themenkomplex geben sollen , vor allem gesundheitliche Auswirkungen. Da sind auf der einen Seite die auf der Basis von Kunstharzen und anderen Kunststoffen hergestellten Lacke und Farben und auf der anderen Seite Biolacke und Biofarben. Die einen gelten als verdächtig, wenn nicht sogar gefährlich, die anderen als unbedenklich und "gesund". Wo so argumentiert wird, kann Verwirrung beim Bürger gar nicht

* Anm.der Redaktion: Der Farbverbrauch beim SMC beträgt 1,5 kg / pro Jahr.

ausbleiben. Denn nicht alle Kunststoffe sind als gefährlich oder bedenklich einzustufen. Was heute alles mit dem Etikett "BIO" oder dem Umweltzeichen für schadstoffarme Lacke (umweltfreundlich, weil schadstoffarm) versehen wird, ist nicht immer die harmlose, gesunde Natur.
Leider sind die Beschriftungen der Lackdosen nicht immer erhellend und auch die Verkäufer sind nicht immer zu präzisen und klar verständlichen Auskünften fähig oder bereit.
Der Bürgermeister machte den Voschlag, wir mögen uns doch für Acryllacke entscheiden. Denn dies sind wassergelöste Lacke. Diese Lacke, an die die Farbpigmente gebunden sind, brauchen keine Lösungsmittel; sie werden sozusagen in der chwebe gehalten, bis sie verarbeitet sind. Kritisch muß jedoch angemerkt werden, daß diese Lacke keineswegs schadstoffrei und gesundheitlich völlig unbedenklich sind,wie es das Umweltzeichen suggeriert. Es besteht die Gefahr,daß das Umweltzeichen den Verbraucher zu einem sorglosen Umgang mit diesen nach wie vor giftigen Lacken veranlaßt, was durch eine deutliche Kennzeichnung und besser verständliche Sicherheitsratschläge vermieden werden könnte.
Im übrigen konnten wir unseren Bürgermeister anhand einer Geruchsprobe nachweisen, daß diese Acryllacke nicht gerade " fast geruchslos " sind, wie das Etikett der Lackdose hinweist. Leider müssen wir auch feststellen, daß diese Lacke noch genügend Lösungs- und Verdünnungsmittel beinhalten, wie beispielsweise Xylol, Toluol,Aceton (Keton), Tetralin und Dekalin.Dies ist in einschlägiger Fachliteratur nachlesbar. Außerdem sind diese Lacke diffusionsoffen und somit für unsere Schiffsmodelle nicht geeignet.
Biolacke müssen nicht besser sein und auch sie sind nicht immer frei von Giftstoffen. Denn sie können gesundheitsschädliches Terpentinöl enthalten oder auch Citrus- und Orangenterpene, die zwar sehr angenehm riechen, - aber Allergien auslösen können. Diese Lacke werden in Stofflisten der EG giftiger eingestuft, als beispielsweise Lackbenzine. Biolacke können bis zu 40 % solcher Lösungsmittel enthalten.
Für die Vergabe des blauen " Umweltengels " gilt eine Höchstgrenze von 15 %. Auch- oder gerade - Biolacke sollten daher sehr aufmerksam geprüft werden. Man sollte sich daher nicht

von dem angenehmen Geruch beeinflussen lassen. Mancher Hersteller geht etwas großzügiger mit der Bezeichnung " Bio " um. Die Natur enthält nicht nur gesunde und verträgliche Stoffe.....

Nach gut einstündiger Besprechung, in freundlicher und sachlicher Atmosphäre, wurde die Diskussion beendet.
Fazit: Die Gerüche müssen verlagert werden.Die Diskussionspartner waren sich einig, daß die Gerüche,so oder so bleiben werden. Der Bürgermeister wird sich zum Lackieren unserer Boote nach einer anderen Räumlichkeit umsehen. Der SMC Albatros Ellerau e.V. wird sich bemühen diese Arbeiten auf ein Minimum zu reduzieren, daß heißt, mehrere Schiffe zu gleicher Zeit zu spritzen. Wir hoffen mit dieser Lösung allen Leuten gerecht zu werden.

gm

Letzte Meldung!!!!!!!!!!!!!!

Der 1. Vorsitzende teilt mir soeben telefonisch mit,daß uns die Werkstatt des Museums zum Lackieren ab sofort z.V. steht.

gm

Beiträge in dieser Clubzeitung, die mit Verfasserangaben versehen sind, stellen nicht unbedingt die Meinung des SMC Albatros e.V. oder der Redaktion dar.

IMPRESSUM

Herausgeber: Schiffsmodellbau-Club Albatros Ellerau e.V.
Stockholmweg 17, 2086 Ellerau
Redaktion: Gerhard Meyer, Dorfstrasse 8, 2086 Ellerau
Druck: Carsten Lebang, Am Felde 33, 2086 Ellerau
Erscheinen: 15. Juni – 15. September – 15. Dezember
15. März
Mitarbeiter: siehe Unterschriften unter den Artikeln

Nachdruck, Kopien, Vervielfältigungne, u.a., auch auszugsweise nur mit Genehmigung des Vereins gestattet.