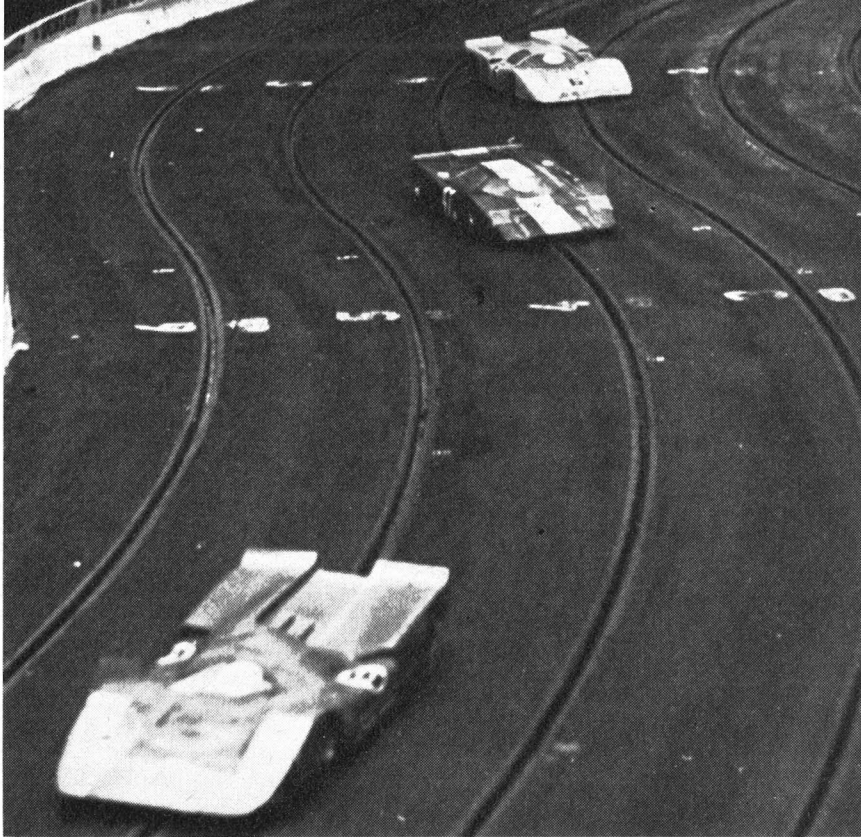




Bilden föreställer en scen från finalen i 1/24 i ScanRace, med Bjarnes Lola i ledningen genom switchbacken och tätt följd av Olus McLaren och Alos vinnarlola.

■ Roger Ahlfors må älska tryck och släpp och hata Lisa Ring, men tillsammans med teamkompisen William Hellström ordnade han storslam för STA i Linköping.

Scanrace gick strax efter sista SM-tävlingen, varför det var tunnsått med "namn" i anmälningslistan. Katrineholmsklubben hade sänt ner fyra man, från GO -69 kom några stycken med Bertil Ljungdahl och Olu i spetsen, Gunnar Bergdahl från Zeta-Hobby och Dan Glimne från SSRT var där, medan Swedish Team Association infann sig manstarkt och beväpnade till tänderna.

Man körde amerikanska Semi-Main-systemet — äntligen, sa en del förare — medan tävlingsledaren Jan-Erik Olofsson

bjöd på en intressant kvalificering: varje förare fick 2×5 minuter på sig, med vartenda varv klockat och bästa tiden gällande. Man kunde alltså ta det lugnt och bara bränna av några snabba varv när man själv tyckte det var dags, utan att hela tiden vara pressad att köra fort. Kvalificeringstypen vann mycket stort gehör hos förarna, så vi hoppas att få se den flera gånger... eller hur, Hjelm?

Kvalificeringen i både 1/32 och 1/24 dominerades stort av STA. Snabbast bland 32-orna var William Hellströms Ford Mach II på 7,5 sekunder, vilket faktiskt är en respektabel tid för en 1/24 GP på Lisa Ring! Han följdes in av ytterligare två STA-killar, Jöran Andersson och Roger Ahlfors på 7,7 resp 8,2, medan

Scanrace till STA

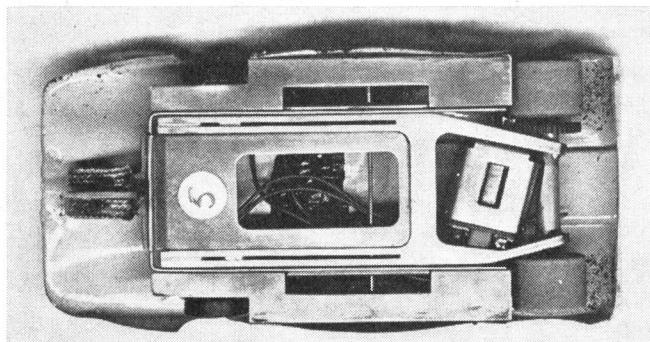
Reportage: DAN GLIMNE

fjärdeplatsen belades av ett av Gunnar Bergdahls superchassin på 8,4, en halvsekund före Bertil Ljungdahl.

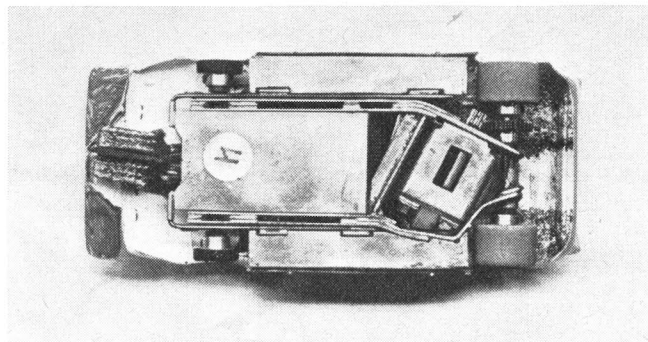
Kvalen i 1/24 blev betydligt hårdare, och Kjell Samuelssons blott några veckor gamla rekord på 7,0 blåstes i småbitar. De två "sit-out" till Main gick till Jöran Andersson och Bjarne Lilliendahl med 6,7 var, medan Roger Ahlfors trots samma tid fick nöja sig med en plats i Semi. Han följdes av Olu Svensson, som trots att han kraschat upp hela bilen dagen innan lyckats få ihop den och göra 6,9. Olu har nu för övrigt hoppat av Cobra och körde sin första tävling för Team Zimmerman. Bakom dessa kom Hellström, Linköpings "local jet" Ted Sommer och — hör och häpna — Bertil Ljungdahl, vilka alla splittade tiden 7,0.

Med endast 7 man blev 1/32 en snabb affär. Ljungdahl och ännu en Linköpingsförare, Edgar Buringer, vann A Consyn. I Semi hade Ahlfors snabbaste bilen men åkte på för många hopp i dosen, och Ljungdahl "åt" kolen efter två heat, så Gunnar Bergdahl och Buringer klarade flyttningen till Main.

Main blev en duell mellan Hellström och Jöran Andersson, med Hellströms orange Ford Mach II i ledningen från början. Jöran slogs ett tag med Bergdahl, men sedan drog hans McLaren M8 ifrån och tog upp jakten, trots ett drev som rasslade sedan det pajats på träningen. I tredje heatet tog Jöran upp tre varv på "vilde Willy" och det började se kritiskt ut. Fjärde heatet blev det avgörande och Jöran pressade till max trots ett döende drev och en lös kaross, men William hade



Det kanske ska vara en steel sheet i år, för Alo klippte 1/24-vinsten med detta chassi i en Lolakaross. Motorn är en Zimmermann B med ett Cobra 27/28-ankare. Coxdrev och Associateddäck runt om. Också Jöran Andersson körde ett steel-chassi, medan Olu körde ett vanligt pianotråd- och Bjarne sitt stock-chassi från SM-tävlingarna.



Än leva de gamla 32-or. Hellström tog hem klassen i Linköping med detta åk. Tyvärr fyllde aldrig Willy i tech charten, så vi har inga tekniska uppgifter... fy på dig, Willy. Tvåan Jöran Andersson körde dock en Cobra single-24 i ett chassi med pianotråd och split pans och växling Cox 8-26 med Mini-Wheels-däck.



William Hellström och Roger Ahlfors från STA vann tillsammans bägge klasserna i ScanRace.

den friskare bilen och klarade vinsten med ett nödrop — 40 sektioner. Trea var Bergdahl och fyra Edgar Buringer.

I 1/24 blev det hårdare ändå. De 24 tävlande deltog i Consies ända från bot-

ten, så man började nere i I-Consyn. Viola Gustafsson deltog ännu en gång, men blev sittande i H-Consyn. En som vann tre Consies i rad var Edgar Buringer, men han blev stoppad i D.

Uppe i B-Consyn blev Ljungdahl sittande, medan Dan Glimne och Gunnar Bergdahl kom upp. Glimne vann även A-Consyn, följt av William Hellström, medan Bergdahl och Ted Sommer blev kvar. Semi blev i början en hård fight mellan Olu Svensson, Glimne och Hellström, men sedan råkade de två sistnämnda ut för trubbel samtidigt som Ahlfors kom från fjärdeplatsen och sköt förbi som en kanon, så Olu och han klarade Main.

Main blev till att börja med en jämn kamp, när Olu trots att han bara hade en single-26:a i motorn lyckades hålla tre pressande STA-killar stängna. I andra kom en serierock i dosen med samtliga bilar inblandade, Bjarnes drev tappade några tändar i smällen, Jöran gav sin Lola-kaross ett kareteslag för att sätta den på plats, och efter det var det Alo som satte iväg efter den bortflyende Olu. Olu lyckades emellertid hålla sin alltmer krympande ledning även i tredje heatet. Fjärde blev spännande, Alos Lola låg och kikade ner i avgasrören på Olus hårt pressade McLaren när denna plötsligt stannade mitt på rakan. Olu jobbade förtrivlat med bilen för att få igång den, men innan den kom iväg hade Ahlfors tre varvs ledning och det avgjorde loppet. Tredjeplatsen togs av Jöran Andersson, medan Bjarne fick nöja sig med att lotsa ett döende drev in på sista platsen i Main.

COBRA SUPER LOW BOY

är en vass motor till ett så lågt pris som 84:75. Med den vann Raoul "The Rod" Can-Am och blev tvåa i Tasman.

Du vet väl att jag förutom Cobra säljer Champion, Parma, K&S och egna miniracingstillbehör.

Sänder gärna katalog mot 35 öres frimärke.

Per Gustafsson

MINICARS

Ljungshällsvägen 6 - 771 00 Ludvika - Tel 0240/148 43
Telefontid 12—19

ZIMMERMAN

ZIMMERMAN

ANKARE, "B" MOTORBYGGSATS, KOMPLETT st 125:—
SINGEL: #24, #25, #26
DUBBEL: #26—28, #27, #27—28, #28 st 72:50
36D — KOL pr 3:—

PARMA

DIAPLANE — SPOILER I LEXAN sats 3:25
ALUMINIUMBLOCK FÖR KYLNING
AV MOTORER st 7:25
FLATWIRE st 1:75
KONTAKTKOL TILL PARMAHANDTAG st 2:—

ASSOCIATED — GRUPP "20"

GRUPP "20" BILBYGGSATS st 100:—
GRUPP "20" ANKARE st 31:50
GRUPP "20" MOTOR st 49:50

PHAZE III — GRUPP "12"

GRUPP "12" BIL, FÄRDIGBYGGD st 65:—
GRUPP "12" MOTOR st 21:50

KOLLEKTORSLIPNING

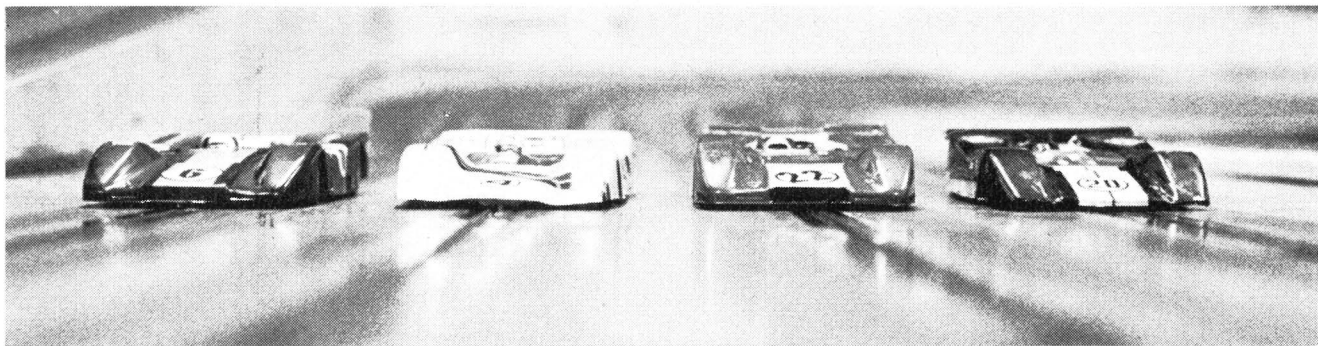
LEVERANSTID CA 1 VECKA st 11:50

PRE-RACE KAROSSER

LEXANPLAST, 1/24: McLaren M12,
Porsche 917 P.A., Lotus 63 4WD,
COBRA FORD FAIRLAINE st 7:50

TEAM AMERICAN HOBBIES

Box 374, 124 03 BANDHAGEN 08/86 24 64



CANAM-TASMAN OPENER

TEXT OCH FOTO: DAN GLIMNE

■ Så Raoul "the Rod" vann ännu ett CanAm, Olu vann ännu ett Tasman, och vi andra fick klara oss bäst vi kunde...

CanAm/Tasman för 1970 sparkade igång 1 februari på Göteborgsbanan och drog mer anmälningar än någon av SM-tävlingarna, 41 bilar startade i sportvagnsavdelningen och 20 i GP-klassen. Kanske är det den "lösare" besiktningen som gör populariteten, bilarna får vara 3 1/8" breda och det är inte fullt så Spader-kritiskt med hjuldiameter och markfrigång. I varje fall var anmälningslistan rätt välförsedd med företrädare från många klubbar, och t o m Team Mura från Stockholm hade vågat den långa resan till västkusten. Som det blev var det snudd på katastrof för Hasse Persson och Kjell Samuelsson, men mera om detta senare.

Olu dök in under lördagsträningen, hans första besök på banan sedan före jul. I hans frånvaro (dubbel bemärkelse, eftersom Olu nu helt har övergett GO-69 och officiellt kör för American Hobbies) hade Göteborgsklubbens stjärna Kennet Signal gjort en stark comeback och lyft varvrekorden i både klass 5 och 6, med resp 10,53 och 9,19 varv på 1 minut. Rekorden beräknades inte

överleva weekenden, det spekulerades allmänt om 11 varv på CanAm-kvalen.

Träningen blev dyr för många, av någon anledning visade sig banan vara rätt skumpig, och detta i förening med verkligt eldig "kräm" från ett lastbilsbatteri gick hårt åt dreven, speciellt de hårdare varianterna. Kari Lausmaa från Relax-teamet i Uddevalla presterade förmodligen toppnoteringen genom att slita upp 7 drev av blandade fabrikat på bara någon timme, men det fanns flera, själv gjorde jag av med tre innan jag satte på Taylor-drev, och Mura-teamet körde också sönder en smärre sortering. Oh well.

Snobberiet griper omkring sig i de pårarna, det senaste är att ha "personliga" handtag, med halvorna bemålade i granna färger. Olu körde ett snyggt Parma Russkit i vitt med blå och röd strimma, och Mura-teamet hade givetvis handtagen sprutmålade av Kjell. Kjell hade fö sprutmålade nästan hälften av karosserna, också, även om det fanns åtskilliga som visade upp snyggt handmålade jobb.

På chassissidan inte mycket nytt, men sheetchassin har börjat poppa upp även utanför Stockholms stadsgräns, men sheet verkade vara rätt utsatt här — en

bumpig bana får lättare ett sheet att tappa greppet. "Split pans" har också slagit ordentligt, 29 av de 41 sportvagnarna kunde visa upp sådana.

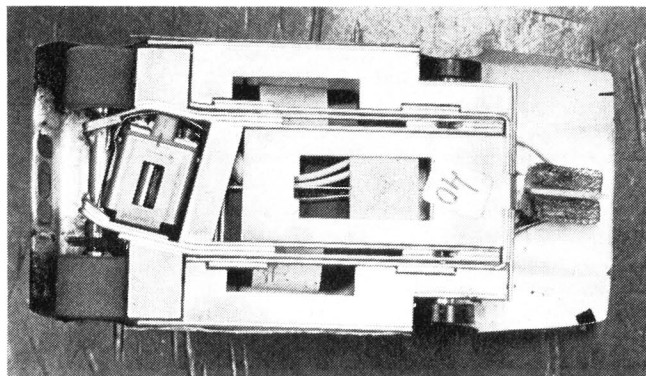
TÄVLING

Som vanligt gjorde vi i SSRT-gänget bort oss genom att sova över träningen på söndag morgon och komma bara fem minuter innan besiktningen stängde. Surt. I varje fall blev det först bedömning i Concours, och gissa vilka som vann om inte samma som i förra årets första CanAm/Tasman — Vilhard Wiberg och Kjell Samuelsson, men denna gång tog mästermålaren Kjell hem sportvagnsutmärkelsen.

Så var det dags för kvalen på 4×1 minut, och denna gången började man med Tasman. Signals rekord blev inte gammalt, Olu var uppe bland de första och gjorde 9,61 med ett Zimmermann d28/29 i sin vingförsedda Honda. Tre ytterligare bra tider ordnade Fast Qualifier, mycket till förtret för den övriga GP-expertisen närvarande. Bror Gårde-löf lyckades ordna den andra "sit-out" till Main med 9,39 som bästa tid. Strax efteråt kom emellertid Stefan Mattsson och gjorde 9,86 på ett Thorp 25-ankare!



Det blev brödraduell i CanAm-Semin, där Jan Wettersten (till höger) blev stoppad av storebror Tommy.



Raouls CanAm-vinnare, ett mycket snyggt chassi med ramen i två av .055. Vingar och swing är Associated, motorn en Cobra 24 single, drev Taylor 10-52, fram- och bakdäck Associated. Karossen är en KS-målade Waters McLaren M8B.

Olu mulnade när minutrekordet rök, men en verklig oturstid på 5,82 för Stefan gjorde att denne fick nöja sig med första val i A Consy. Synd. Kennet Signal var jämn som en maskin men hade inte riktigt den rätta ångan i sin Champion 26 single, så resultatet blev 1:a i Semi tillsammans med "the Rod", mycket snabb med en Cobra d28 men otillräcklig väghållning — han körde nämligen Sveriges första steel sheet (moderat Parma) i en GP. Bästa tiden blev dock respektabla 9,50.

Kvalen i CanAm blev nästan en besvikelse, ingen kom i närheten av Kennet Signals rekord — inte ens han själv. Fast Qualifier blev även här Olu, med en bästa på 9,99 med en Zimmerman single 26:a i en all-steel kärra, Parmaram med vingar och swing från Steube. Andra sit-out till Main fick Kennet Signal, som faktiskt körde en vanlig hög kasse — alltså inte B-typ — med en Cobra d27. Signals bästa var 10 varv blankt, så även här blev Olu fråntagen snabbaste enkeltiden. De två platserna i Semi gick till Rågwall med en Cobra single 24:a i ett pianochassi och 9,90 på bästa minuten, biten före Tommy Wettersten på 9,83 med en Zimmerman 25 single. Det verkar som om Cobra och Zimmerman slåss om "bästa ankare"-utmärkelsen just nu.

Absolut snabbaste enkeltiden slogs i ett av de sista heaten av gamle bekanten "Lalle" Larsson, som vände upp 10,02 med en Mura 25 single i sin McLaren M8A. Även denne snabbe man hade dock otur i de övriga, liksom Stefan Mattsson åkte han på ett dåligt heat och fick 7,58, vilket satte honom i A Consyn. I övrigt var det en del som hade otur, Kjell Samuelsson blåste drevet både här och i Tasman, medan Hasse (tappad pinjong i Tasman-kvalen) denna gång faktiskt klarade sig och kom till C Consyn. Och så var det jag, som stod för weekendens bottennotering genom att tappa pinjongen efter 20 sekunder (!) i första kvalheatet... snyft.

Hur vinner man?

Dan Glimne har frågat våra tre vanligaste vinnare, Hasse Persson, Olu Svensson och Bjarne Liliendahl, hur man gör, vad som är viktigast.

Vad "gör" en SM-vinnare i miniracing? AoH: frågade 1969 års tre mästare... AoH: Vad lägger ni största vikten på under bilbygget?

Hasse: Jag lägger stort arbete på hela bilbygget, men ändå största antalet timmar med motorn. Det är den som får utträtta viktigaste arbetet.

Olu: Det viktiga med en MR-bil i toppklass är att ingen del är försummad. Varje liten del är lika viktig! Bjarne: Om man bortser från chassit (vilket tar längst tid), så lägger jag ner mest möda på motorn. Den måste hålla hela tävlingen och helst gå fort också. Annars jobbar jag nog lika mycket på alla delar på bilen.

AoH: Vad anser ni viktigast för en förare i en tävling?

Hasse: Dagsformen och vinnarviljan! Olu: Goda nerver. Bjarne: Att man kommer med en färdig bil samt att man är på gott humör. Kommer man till en ny bana bör man lära sig svåraste spåret först.

AoH: Samvetsfråga: hur mycket lade ni ser på bilar, resor etc?

Hasse: Ca 750 kronor, men jag fick igen den större delen av pengarna.

Olu: 1500 kronor är ingen överdrift, snarare tvärtom... Bjarne: Jag åkte bil så resorna kostade mig inget, startavgifter, hotell och mat gick på ca 200 kr, vagnmaterialet gick på ca 100 kr då jag mest använde gamla prylar (om man bortser från min splitt nya klass 5:a, som blev stulen à 300 kr).

AoH: Din värste konkurrent i klassen?

Hasse: Mura-kompisen Kjell Samuelsson. Olu: Konkurrenter? Existerade det sådana? (kommentar: försök inte med oss, Olu — du förlorade i både Väs-

terås och Nässjö. — Dan.) Bjarne: Fråga Raoul Rågwall!

AoH: Vad tyckte ni om uppläggnen av SM-tävlingarna?

Hasse: Hittills bästa organiserade SM-et, även om det går att ändra på vissa saker... Olu: Mycket trevlig, med undantag för att systemet 4x4 minuter är bra som kval! En slutlig final bör absolut finnas med.

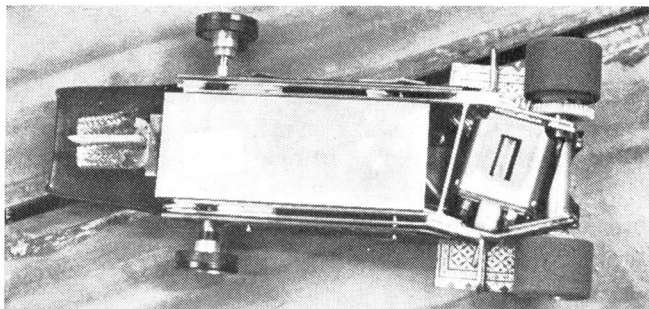
Bjarne: Allting fungerade i stort sett perfekt, men tävlingsformen kan diskuteras. Jag ansluter mig gärna till dom som anser att amerikanska systemet är bäst, dvs först kval och sedan Main, Semi och Consies.

AoH: Svår fråga: hur tror ni chassina kommer att se ut i framtiden?

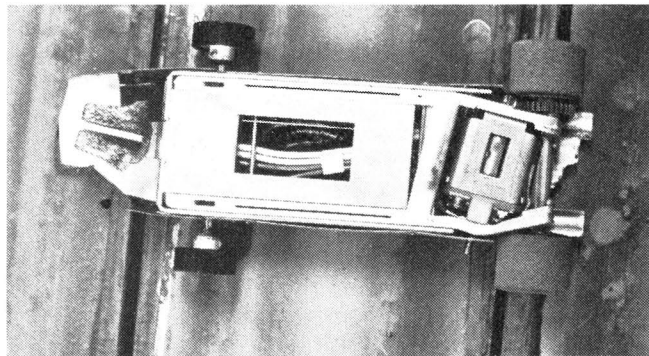
Hasse: Rod, stripe, pianotråd, steel sheet, tja... några hemligheter ska man väl få behålla för sig själv... Olu: De kommer att bli lättare men samtidigt mer tekniskt avancerade för att hålla kvar pickupen i spåret och hindra bilen från att tippa. Bjarne: Jag anser att tyngd, flex och swingplacering har den största betydelsen. Rent allmänt kan man väl säga att styva chassin går bäst på flata banor och flexiga på banor med doserade kurvor. Tendensen just nu är lättare bilar med mera flex. Den låga vikten kompenseras man med spoilers och diaplans.

AoH: Slutligen, har ni några goda råd att ge till AoH:s miniracingläsare?

Hasse: Tre ord — uthållighet, noggrannhet, planering. Olu: Ge aldrig upp! Endast träning, träning och åter träning ger resultat. Träna dig i att köra, att bygga chassin, att sätta ihop och "tima" bilar. Och skaffa dig tävlingsrutin! Bjarne: Gå verkligen in för det du sysslar med. ■



Olus Tasman-vinnare. Ramen är i en .047 och en .055. Plumber av .055, swingen hemmagjord i 1,2 mm plåt, och plumbern hänger på ramen! Motorn är en Zimmerman d28/29, växling 8-35 Associated, fram- och bakdäck Steube, karossen en Dynamic Honda. Observera de stora stagen till vingarna. Olu anser att vingar gör bra nytta på GP's för att trycka ner bakhjulen.



Raoul "the Rod" körde Sveriges första steel sheet i en GP, men denna gång var chassit för styvt för banan. Parma-ram och Associated-swing, plumber av .063, motorn en Cobra d28, växling Cobra 7-32, Assoc-däck bak och Rehco fram, och alltihop i en Matra F-I från Leif Henryson.

Dubbelseger för Olu i Uddevalla

Canam makes the going great (som Lalle sa)

Text och foto: DAN GLIMNE

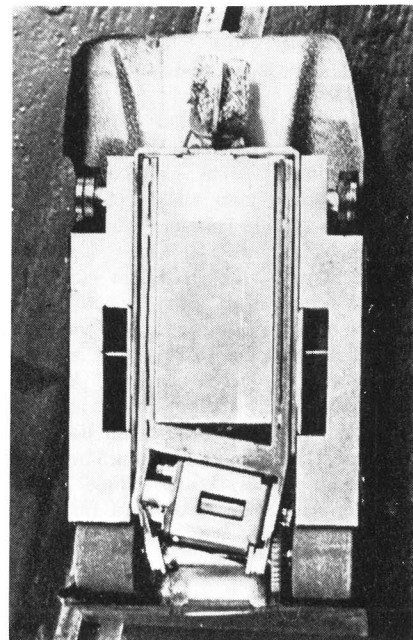
■ CanAm/Tasman-tävlingen i Uddevalla blev en triumf för American Hobbies/Zimmermans Olu Svensson, som i Tasman lyckades ordna Fast Qualifier och ta finalen metrarna före Uddevallaföraren Stefan Mattsson, och sedan i CanAm tog sig upp från A Consyn och i finalen lyckades vinna över självaste "the Rod". Och som alltid präglades tävlingarna av hård fighting, hela vägen från bottenconsyn till finalerna.

Deltagarantalet hade sjunkit något jämfört med Göteborg — hur kommer det sig att det alltid är första och sista tävlingen som drar mest bilar? — men i alla fall bådade det gott med 31 sportvagnar och 16 GP's.

Lördagsträningen var av helt annan kaliber än i Göteborg, samtliga de "fyra stora" teamen (GO -69, Hunnestad, Uddevalla, SSRT) var väl förberedda, och det fanns åtskilliga raketer som cirkulerade på banan. Det är förvånansvärt att se hur grova lindningarna blivit med tiden — single 24 och dubbel 27 fanns det gott om, och för första gången såg vi en single 23 (hick) i tävling. Monsterlindningen satt i Bertil Ljungdahls bil, en fosforbronssheet-kärra som han fått

i present från Mura-teamet. Nu var nog single 23 i värsta laget för den krångliga Uddevallabanan, det tog kärnan hela långa rakan + dosen att få upp farten, men vid det laget var det bara två meter raka kvar och dags att koppla in bromsmicron. På resten av banan var axet lite väl svagt för att hänga med fältet — bättre lycka nästa gång, Berra, men det var snyggt att få monstret ända till B Consyn på kvalen. Vi kommer dock att få se flera 23:or på tävling vad det lider — än så länge är det kanske väl mycket avant garde.

Förklaringen till att lindningarna har blivit så kraftiga och ändå är fullt konkurrenskraftiga är förstås det senaste tricket bland jetsetarna, 36D-kol på motorerna. (Idén från USA, givetvis.) De större 36D-kolen har mycket större yta än de vanliga 16D-kolen, och resultatet blir att kolen kan ta mycket mera värme och därför håller koltrycket utan att slakna eller smulas sönder. En 24 med 16D-kol var mycket av en chansning förut och risken var stor att fjädrarna gav upp andan mitt i loppet och bilen tappade både ax och broms. Med 36D-kol har en 24 blivit absolut pålitlig, som

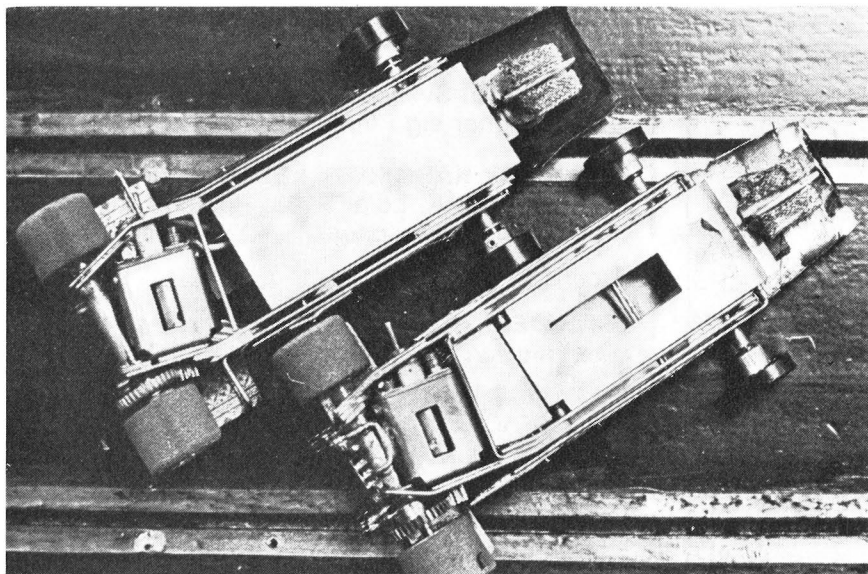


Olus super-steelkärra vann CanAm i Uddevalla. Motor en Zimmerman single 26 med växling Steube 8-35, Steube/Ass-däck runtom. Pickupen en av de nya "Steube-fenorna". Ramen är en Parma-stål, uppskuren med lövsåg för hand, vingar och swing är Steubes stål. Av någon anledning inga split pans — Olu verkar inte speciellt imponerad av sådana. Karossen en Dynamic McLaren M12, sprutad av KS.

vi i SSRT fann i Göteborg. Vi hade lyckats bli ensamma om 36D-kolen i första CanAm/Tasman-ronden genom att bränna midnattsoljan dygnen före tävlingen, och det betalade sig definitivt genom att man kunde träna och tävla på en enda uppsättning kol och fjädrar och ha samma prestanda loppet igenom. Som ringar på vattnet spred det sig lagom till Uddevalla, där över hälften hunnit switcha över till 36D-kol. En som fortfarande tycker det räcker med 16D-kol är Olu, som tydligen valt att satsa på svalare lindningar än genomsnittet — han körde en single 26 i sin CanAm-vagn men däremot dubbel 27/28 i sin GP. Bägge vagnarna är f ö växlade 8-35 med Steube-drev — ovanligt med 8-kuggars pinjonger numera, men resultatet blir förstås en mjuk och trevlig vagn... och han vann ju...

Vi höll en liten informell "time-trail" session på lördagkvällen för att se vad för tider som kunde väntas av morgondagen, och det rädde inga tvivel om att nya rekord på minutkvalen var att vänta. Sportvagnsrekordet före tävlingen stod på 7,89 varv för en minut, satt av Birger Elfström (Sirocco) under invigningstävlingen. Det motsvarar varvtider runt 7,6 på den 41 meter långa Uddevallabanan, men både "the Rod" och jag underskred tiden med noteringar runt 7,2—7,3, och vi hade också tidi-

forts sid 23



Ettan och tvåan i Tasman. Till vänster Olus kärra, med en Zimmerman d-28/29, Steube 8-35, Steube-däck bak och Rehco fram. Ramen i 055 och 047, plumber i .063 på ramen. Swingen hemmagjord i mässing. Stefan Mattssons GP (med hålet i swingen) har en Cobra d-28 växlad med Cox 7-34. Bakdäck White Circle och framdäck Champion. Ramen är två .047 på var sida, swingen en Phaze III. Bägge vagnarna har Dynamic Honda-kaross.

Bild 5: Så dags för vingarna, här Steube-vingar i hårdat stål, .040 tjocka. De löds fast i plumber-railsen med en bit $\frac{1}{16}$ " rör och två L-formade bitar av .032 piano, på var sida. Observera biten .047 som håller ihop plumberenheten baktill.

Bild 6: Så återstår de viktigaste smådetaljerna, som ner- och uppstopp för swingen, karossrör, plumber- och vingstopp etc. Observera att extra nerstopp för vingarna har adderats genom små bitar .032 som stoppar mot split pannorna i nerfällt läge. I övrigt, se fotot.

Bild 7: En vy av chassit från undersidan. Man bör lägga chassit på en bit smörgälduk på plant underlag och slipa tills också chassit är helt plant. Notera fö här de två korta bitar .032 piano som sticker ut från bakkanten av vingarna och går utanför split pannorna — detta för att inte karossen ska ligga i dessa. ■

DUBBELSEGER

forts från sid 20

gare under dagen klockat in Olu på samma tider. Anmärkningsvärt nog hade samtliga vagnar steel sheet-chassin, Olu hade sin vagn från Göteborg med Parmaram och Steube-attiraljer, Raoul en kärra med extra mycket uppsplitsat Parma och split pans både fram och bak, medan jag körde en steel-ram som Roger Ahlfors gjort, tillsammans med split pans och Steube-vingar. Definitivt — steel-sportvagnarna var rätta biljetten på Uddevalla.

Lite statistik kanske kunde vara på plats för sportvagnarna: av de 31 karrorna hade inte mindre än 26 st B-motorer, ytterligare två hade A-kassar som skurits ned till B-höjd, och resten var A. Åtta vagnar hade sheet-chassin, därav 6 stål (4 Parma). Majoriteten hade spoilers på + ibland trim tabs och diplane, bara 10 av de 31 saknade alla aerodynamiska påhäng. Karosser: 23 st McLaren, 5 Porsche, 1 Lola, 1 Ferrari och 1 McKee — hälften av karosserna var sprutade av Kjell. I Tasman hade 11 av de 16 bilarna B-motorer, och dessutom var det i karosser 10 Honda, 5 Lotus 63 (Leif Henryssons) och Raouls ensamma Matra. Vingar är ett måste för en GP — 11 av 16, och Bror Gårdelöfs hade to m en extra vinge över framhjuln.

TÄVLING

Olu var en av de första som kom upp, och han visade sin klass med att sy ihop Fast Qualifier och nypa Stefan Mattssons minutrekord på 7,68 med en snygg rond på 7,90 med samma GP som förra ronden med 27/28-ankaret. Han fick överraskande sällskap till Main: Relax-föraren Christer Martinsson, som här debuterade i sin första större tävling med

den äran, körande en Honda med en Champion single 25.

Relaxchefen Stefan Mattsson fick in några verkligt jämna och snygga tider och skulle ha slagit ut Olu från Fast Qualifier om det inte varit för ett verkligt osis-heat i sista omgången. Resultatet blev nu i stället första i Semi, dit han följdes av GO -69:s Kennet Signal. Bror Gårdelöf med den dubbelvingade Hondan hamnade i A Consyn, knappt slagen av Hunnests Leif Svensson.

Och "the Rod"? Han var i så mycket trubbel att det var otroligt. Låt det räcka med att säga att hans steel-GP knappt kom över 6 varv någon gång.

Men han tog hämnd i CanAm-kvalen genom att dra hem Fast Qualifier och nytt banrekord på minuten med 8,25 varv med en steel-sportvagn med en Cobra B och dubbel 28. Tvåan var Stefan Mattsson, som utnyttjade hemmabanan och en Thorp 25 till det yttersta. Semiplatserna belades av Kent Johansson och Lars-Erik Pettersson, sektionerna före Olu, som fick nöja sig med förstarna i A Consyn, i sällskap med Sten Gustafsson från Relax-teamet. Själv hade jag lite trubbel med dreven och gled in i B Consyn, sektionerna före Berras monster-23:a.

Vi tog en liten paus, och sedan var det dags för A Consyn i Tasman, som lätt vanns av Bror Gårdelöfs biplans-Honda, sex varv före Lars-Erik Pettersson. Före Semi tog emellertid Bror och plockade bort bakvingen — tiptendenser, men Bror är mycket för att experimentera med aerodynamik. Semi inledes elegant med att Lars-Erik pangade upp hela framaxeln i "dead man" — kurvan efter dosen. Tre man kvar. Teamkompisarna Stefan och Bror tog hand om ledningen och etablerade en hård duell, medan Kennet Signal nästan skrämde slag på oss genom att köra av på ytterbanan i dosen varpå bilen rullade nerför tvärsöver spåren och som ett mirakel klarade sig mittemellan Stefan och Bror när dessa vislade genom dosen med toppfart. Kennet kunde inte riktigt hänga med sedan och Stefan vann Semi 99 sektioner före Bror.

Main i Tasman blev en superhård duell mellan Olu och de tre hemmaförarna. Martinsson bröt när bakaxelröret lossnade, och Olu, Bror och Stefan, alla på samma varv, öppnade fighten om förstaplatsen. Det var otroligt spännande när Bror efter halva heatet hade segat sig upp jämsides med Olu, men sedan kom avkörningen i dosen så att Olu kunde börja andas igen och koncentrera sig på att hålla ledningen över Stefan, som nu låg bara ett halvt varv efter. Bror hade trubbel och tappade 10 varv i en väggkörning, och Olu lyckades hålla för pressen och klarade sig in i mål, 68 sektioner före Stefan. Wild!

CanAm: C Consyn vanns av Bror Gårdelöf tämligen lätt, 5 varv före

Tommy Wettersten, medan Lalle Larsson och Peter Wänseth förvisades till åskådarplats. Bror vann även B Consyn, $1\frac{1}{2}$ varv före mig, som nu lyckats få snurr på steel-kärran. I A Consyn tog Olu hand om ledningen, medan Bror och jag gjorde upp om den andra upp-dosen i toppfart. Oj, det var nära. Ken-flyttningsplatsen. Det blev hårt... Bror hade platsen med 10-talet sektioner över mig, men en avkörning på näst sista varvet gjorde att jag kom förbi och kunde tillsammans med Olu flytta till Semi.

Semi, och ännu en gång tog Olu hand om ledningen, medan jag klängde mig fast vid andraplatsen. Efter två heat var det dock stopp för mig, när en lödning sprack och motorn flyttade på sig... Kenth Johansson fick uppflyttningsplatsen till Main efter Olu, medan jag och Lars-Erik Pettersson fick sitta kvar.

Main i CanAm, med duellkanonerna Olu och "the Rod" och två hemmabane-förare. Tredje heatet öppnade genom en superduell mellan tre McLarens när Raoul, Olu och Stefan slogs om sektionerna, men sedan gjorde Olu en grandios avkörning i dosen så att bilen skrapade i taket och förlorade två varv, medan Raoul utnyttjade dubbel-28:an till att lägga upp lite luft mellan sig och Stefan.

När fjärde heatet började ledde Raoul med 36 sektioner över Olu. Men Olu valde väl och slutade på bästa spåret med en enarvsvinst över "the Rod", efter en av dessa fighter som kommit att stå som symbolen för CanAm/Tasman-serien. Trea blev Stefan Mattsson, 4 varv efter duellparet, medan Kenth Johansson fick nöja sig med sista i finalen.

Nästa rond på SSRT:s hemmabana i Halmstad. Ställningen är att "the Rod" leder CanAm-ligan med 18 poäng före Olus 14, medan Olu leder Tasman med 18 poäng och ingen annan är någonstans. Men än kan mycket hända i Halmstad 5 april och Varberg 3 maj! ■

Fråga: Skulle gärna vilja veta var man kan få tag på ritningar till chassin och karosser, så att vi kan bygga själva.

Flera frågande)

Svar: Ritningar till chassin finns inte, vad jag vet. "Senaste skriket" har en vana att snabbt komma "ur ropet" vad design beträffar, och alla bygger lite olika chassin, så det är ingen större idé att sälja ritningar. Det bästa är att studera andras chassin, tex på foton i tävlingsreportagen här i AoH, och bygga med utgångspunkt från dessa. Karossmarknaden är dock mera lyckligt lottad: skriv till engelska Model Cars, 13/35 Bridge Street, Hemel Hempstead, Herts, England, och be om en lista på deras ritningar över bilar. Annars brukar de som själva gör karosser inhämta mått och proportioner från div svenska och utländska motortidningar, mätningar på foton osv.

■ Riksmästerskapet i Miniracing inom MHF har körts i Örebro 11–12 april. Detta var deltävling nummer två. Den första arrangerades av MHF-U i Botkyrka. Tävlningen samlade 28 ekipage i klass 5 samt 13 vagnar i klass 7, från Dalarna och ned till Skåne, och den arrangerande klubben, MHF-U i Örebro, hade mycket att bestyra. Sista och avgörande deltävlingen kommer att köras i Skurup.

Standarden var ganska hög. Man körde i allmänhet med steel-sheet chassin och uppfylade B-motorer med 36D kol. Lindningarna för dagen var 24,25 singel samt 27-28 dubbel. Spoilers på vagnarna har kommit för att stanna.

Tävlingen kördes enligt Arco-systemet på en 38 meters "Tiger Track". Kvalen kördes 2x5 varv på olika spår. Snabbast var örebroteamet Lennart Karlsson—Cenneth Lundholm i klass 5, som dock fick stryka på foten i finalen för Botkyrkas prominenta förare Christer Magnusson—Stanley Nilsson. Dagens bästa prestation enligt min åsikt utfördes av Kjell Englund—Rafael Björklund, Falun, som lyckades med att klämma in sig på andra plats i både klass 5 och 7. Förra årets riksmästare i båda klasserna, Ove Bylund—Roland Clifford, Örebro, kom bort i tättstriden på grund av bilkrångel. Bland kändisarna märktes Lars Golbe, som för dagen inte hade lyckan med sig.

Intressantaste bilbygget svarade Dag Rundström för. En fullside-Winder, på vars väghållning intet fanns att anmärka. "Dagge" placerade sig fyra i klass 7.

Trots något gnissel i det organisatoriska maskineriet var tävlingen som helhet en framgång, och på grund av den stora popularitet som miniracingen fått i MHF:s regi, måste man till nästa års riksmästerskap begränsa antalet tävlande genom att köra DM med kvalificering till RM.

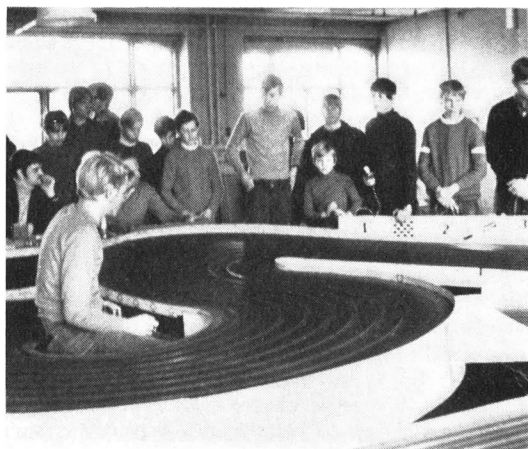
Resultat, klass 5: 1. Team Elotcar I, Christer Magnusson—Stanley Nilsson, Botkyrka, 2. Team Rattle snake, Kjell Englund—Rafael Björklund, Falun, 3. Lennart Jansson—Håkan Källström, Hällefors.

Klass 7: 1. Team Slotcar II, Christer Wallgren—Dan Wallgren, Botkyrka, 2. Team Rattle snake, Kjell Englund—Rafael Björklund, Falun, 3. Team Cobra "006", Lennart Karlsson—Cenneth Lundholm, Örebro.

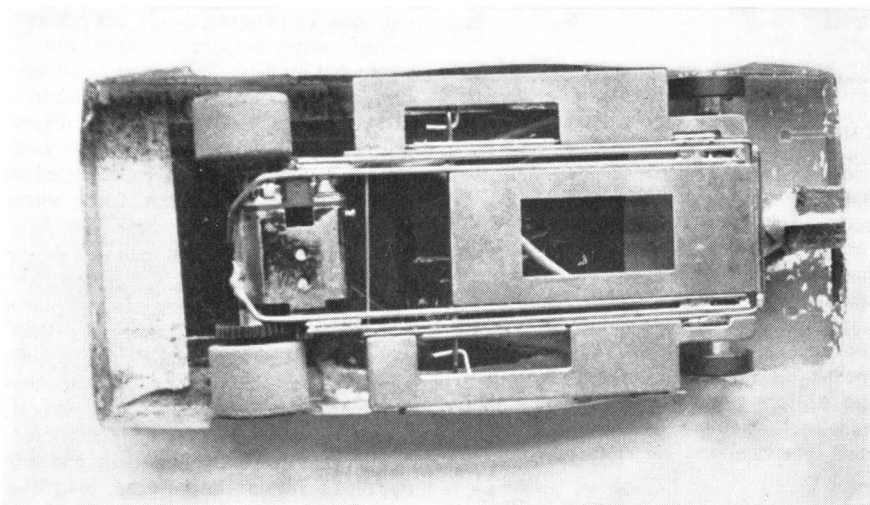
Text:
CENNETH LUNDHOLM

Foto:
JAN ANDERSSON

Örebrotävlningen samlade ett sextiototal ekipage. Dag Rundström, Golbe Racing Organisation, ställde upp med det intressantaste åket — en full sidewinder med utväxlingen 7:34.



MHF:s Riksmästerskap



På allmän begäran:

Det glömda slutet på Canam-Tasman opener

TASMAN

A Consyn blev en snabb affär, när Relax-killarna Stefan Mattsson och Lars Severö vann och kom upp, medan Tommy Wettersten och Per Gustafsson satt kvar. Semi blev betydligt hårdare, men även här vann Mattsson, följt av Rågwall, som trots enormt studs i steel

Det är inte bara Dan som varit arg på mig för att jag glömde slutet av Göteborgstävlingen. Telefonen har blivit lika varm som de berömda handtagen.

Anders Slätis

sheet-chassit lyckades hålla Signal ett halvt varv bakom.

Main blev ännu en av dessa dueller i klass 6 mellan Olu och "the Rod", som denna gång gick till Olu. Olu lyckades dra ut en liten ledning i starten och kunde sedan långsamt öka på den till 4 varv under de 20 minuterna, tack vare

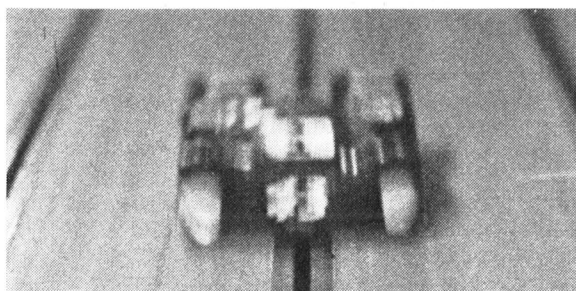
MINIRACING

En kul hobby och sport för framåt folk i farten året om.

Så här många topplaceringar under ett år med

MURA-motorer:

1:a pris	37 st
2:a pris	16 st
3:e pris	14 st
6-timmarslopp	1 seger
24-timmars	1 seger
SM i klass 5:	Guld o silver



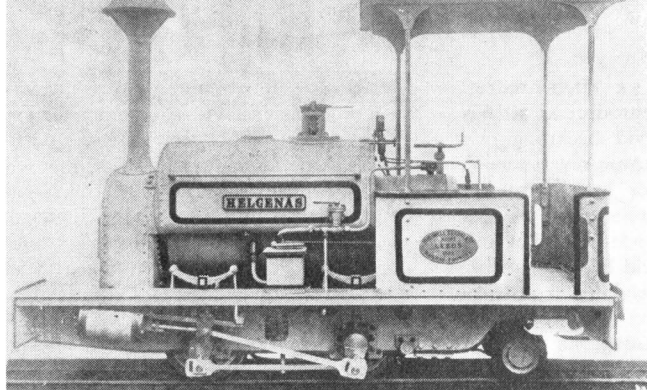
Kämpa inte mot dem!

Använd MURA's beprövade miniracing-motorer:

MINI-BRUTE	ca 39:—
MURA SPECIAL	55:—
'B' PRODUCTION	79:50
SHORT MAGNUM	80:—
MURA 1000'	120:—
SUPER 'B' PRODUCTION	127:50

Säljs i välsorterade hobbyaffärer

A. HERMELE AB
117 36 Stockholm



Loket Helgenäs som det såg ut på tillverkningsfotot. Loket har här bara den gråa grundfärgen och en felaktig tillverknings-skylt som tillhör ett annat lok. Bilden ger i alla fall en uppfattning om ursprungliga utseendet.



Tidig söndagsmorgon i Mariefred. Virå står inne på stationen. I bakgrunden skimtar det nya spåret som går ner till S/S Mariefreds tilläggsplats.

Av JAN JANGÖ

ÖSLJ får fler spår och tåg, kör alla dagar!

■ Trafiken 1970, som startar på pingst-aftonen, bjuder på flera nyheter. Under tiden 16 maj till sista juli blir det trafik varje dag, alltså även på vardagar. Förra året, då man bara körde lör- och söndagar, kom det en mängd beställningar på extratåg särskilt från skolresor men även av andra grupper. I år kommer man därför att ha ett tågsätt igång även på vardagar och annonserar då fyra turer. I mån av behov kan man på beställning köra ett par turer tidigare på dagen.

Man hoppas även kunna få en hel del resenärer bland de många turister som redan i maj och juni söker sig till Mariefred och som förr om åren beklagat sig över att det inte gått några tåg på vardag-

gar. På lördagarna blir det 5 turer att välja på och på söndagarna inte mindre än elva.

I augusti pågår trafiken lördagar och söndagar, men i september endast söndagar. Alla tågtider finns att läsa i Sveriges Kommunikationer tab 102.

Genom denna utökade trafik kan samarbetet med S/S MARIEFRED vidgas. Det sedan länge omtalade spåret från stationen ner till båtens tilläggsplats byggs i vår och kommer att tas i bruk från den 13 juni. Vid båtens ankomst skall det alltid stå ett tåg på kajen och vänta på resenärer och i god tid före båtens avgång går tåget ner igen.

Var någonstans kan ni numera se ett ångtåg stå på kajen och vänta när ång-

båten kommer? Ja, knappast i Europa mer. Förr i världen var det en ganska vanlig syn, men nu händer det bara i Mariefred — ångans stad.

Lagom till hamnspårets öppnande skall den gamla hamnpaviljongen ute på Kölnholmen stå nyrenoverad. Staden har upplåtit detta fascinerande sekelskifteshus till ÖSLJ så att man skall kunna ha en expedition för biljettförsäljning, en bantелефon m m.

Under vintern har några flitiga medlemmar byggt om inredningen och staden kommer att i vår måla hela huset i enlighet med det renoveringsprogram som utarbetats av en på sådant sakkunnig arkitekt.

Givetvis kommer det upp en skylt "Mariefreds Ångbåtsstation".

Mera nytt väntas i Mariefred. Det lilla engelskbyggda loket HELGENÄS från 1889 synes nu bli färdigt efter en flerårig fullständig revidering. Loket har återställts i ursprungligt skick efter originalritningarna. Det innebär t ex att det i stället för hytt bara har ett tak på stolpar. Ångpanneföreningen har funnit att det är den äldsta ångpannan som nu finns inregistrerad här i landet. Om inget oförutsett inträffar kan vi alltså redan i mitten av juni få se HELGENÄS under ånga. Enbart det kan motivera ett besök i Mariefred i sommar och varför inte per båt?

ningen bättre väghållning i sitt mjuka pianochassi. Kanske gjorde också vingen en del. "The Rod" pressade dock stenhårt loppet igenom och utnyttjade Cobra B'n till det yttersta, men blev tvungen att sakta lite i kurvorna för att inte hans superstyva steel sheet skulle studsas våldsamt. Mattsson och Gårdelöf blev något efter, men bägge uppförde sig som gentleman och släppte förbi duellparet — heder åt sådant uppförande. Resultaten blev att Olu tog Tasmanvinsten med 182 varv, 3 före Raoul, medan Mattsson och Gårdelöf fick nöja sig med 172 och 169 varv respektive.

CANAM

bjöd på en prestation av Hunnestadsföraren Jan Wettersten, förra årets CanAm-trea. Denna hade lyckats få 18:e och sista kvalplatsen nere i F Consyn, men nu blev det körning när Jan vann F Consyn och sedan hela tiden kom tvåa och precis klarade uppflyttningsplatserna i E, D, C och B Consyn. Upp till A hade han sällskap med Muras Hasse Persson, och här blev det duell

med Lalle Larsson och Relax-föraren Kent Johansson. Efter två heat ledde Jan, följd av Hasse, men sedan satte Lalle in stöten och vann tredje. I fjärde heatet blev det kritiskt, Lalle låg bara några meter bakom Jan, som nu hade andra efter Hasse, men precis då tappade Lalle bakhjulet och var ute för tävlingen. Hasse och Jan kom upp. I Semi var det dags för "the Rod" och Tommy Wettersten, och tillsammans lyckades de med att slå ut Hasse och Jan, efter en bra fight. "Synd om brorsan", sa Tommy efteråt. "Men vad ska man göra?" Jan Wettersten fick emellertid en applåd för att ha stått och kört i 1½ timme och klarat sig så länge. Snyggt!

I Main var det Raoul som svepte åt sig några meter ledning på första varvet, det var perfekt formation när tre bilar i jämbredd jagade en orange Mc Laren M8B. Det fick emellertid ett brått slut när Olu pangade bracketen efter 8 varv, och sedan drog Kennet Signal ifrån Tommy i jakten på Raoul. Raoul var dock i toppform, och Kennet fick trots en snygg köruppvisning och snabb bil böja

sig för en ännu snyggare uppvisning och en snabbare bil, så CanAm-vinsten tillföll "the Rod" på 191,65 varv, 4 varv före Kennet. Tommy körde också skickligt men kunde inte riktigt hänga med paret, så det blev tredjeplatsen på 178 varv.

Och så slutade första CanAm-tävlingen... ska "the Rod" ta hem CanAm-segern totalt? Kommer det att bli en duell i Tasman mellan GP-ässen Olu och Raoul igen? Time will tell...

Raouls rond i Halmstad

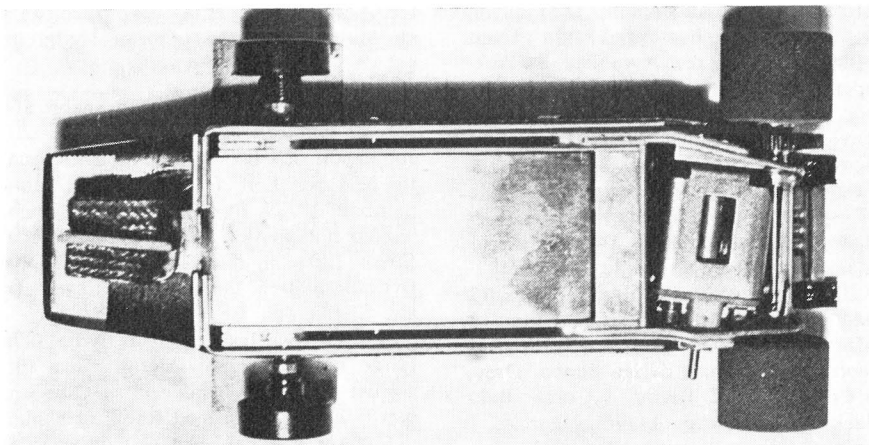
Velimir Dreven ordnade en plats i Main ända från C Consyn.



■ Tala om storslam... det var definitivt Raouls dag i tredje CanAm/Tasman-ronden i Halmstad, med bägge Concours, bägge vinsterna, och Fast Qualifier i Tasman — enda skönhetsfläcken var att jag kvalade ut honom i CanAm.

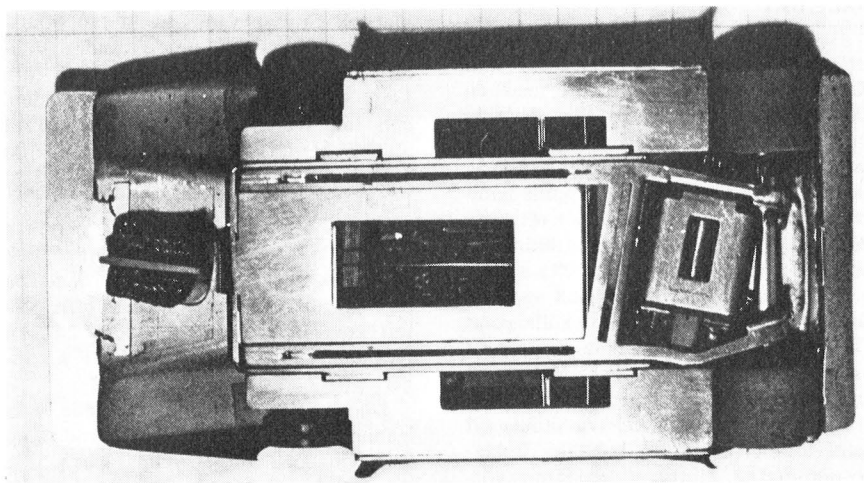
Ställda inför utsikten att möta "the Rod" på hemmabana brukar det vara tomt i anmälningslistorna nere i Halmstad, men icke så denna gång — 26 vagnar i CanAm och 13 i Tasman, och vi hade nöjet att få se Malmögänget göra visit i serien.

De flesta kom och tränade redan på lördagen för att försöka vänja sig vid banan, den anses nämligen vara rätt svårkörd — milt sagt. Den är västkustens kortaste, 23,5 meter, med stora höjdskillnader, ett trängspår där bara en bil i taget kan passera, en dosering som måste tas i tre steg, och till råga på allt daterar den sig från den tid då vi bara hade 85 millimeter mellan spåren, vilket gör att omkörningar med GP's närmast blir rysk roulette. På plussidan måste



"The Rod" tog Tasman med detta pianochassi, .055 och .047, Steube stålswing. Notera att bakre stagplattan sitter rakt. Plumber av .063, motorn är Cobra grupp 20-motorn som Raoul fick för testning! Väckling Cox 8-34, bakdäck blå Steube, framdäck Rikken. Dynamic Honda från Kjell.

Raouls vinnarkärra, som ironiskt nog är ex-steel-GP'n, nu med Steube-vingar. Parma-ram och Steube-swing. Motorn en Cobra 27/28, väckling Cox 7-34, Steube orange bak och Rikken fram. Simco-pickup. Karossen en KS-målad McLaren M8A av Waters fabrikat.



dock framhållas bra ström och avsaknad av skarvar, men blotta designen brukar det ta minst en dag att vänja sig vid.

TAKTIK

Så här mot slutet av serien brukar det alltid bli dags att tänka på sin totalplacering. Det var rätt stora likheter med förra årets serie, precis som då ledde Raoul i CanAm och Olu i Tasman. De tre bästa placeringarna räknas, vilket innebär att med vinsten i CanAm till Raoul skulle han ha serien uppsydd — och det gick inte att uppbåda någon som för ett ögonblick trodde att någon annan skulle vinna, "the Rod" hade tränat tre veckor i sträck och hade fyra absoluta raketer till sportvagnar.

Däremot var det värre i Tasmanavdelningen, med två raka vinster hade Olu en bra poängkudde mellan sig och vargkopplet, anført av Stefan Mattsson. Raoul var illa ute efter Uddevallaäventyret, han var praktiskt taget tvingad att vinna bägge de återstående Tasman-

ronderna för att kunna klå Olu — precis som förra året, och då lyckades Raoul att ro hem Tasmanpokalen på mållinjen. Men i år?

Så det hela artade sig till kappkörning mellan Olu, Stefan och Raoul, och det var intressant att se att Olu och Raoul "bytt plats". Efter Uddevalla sa Raoul "Never again", förvandlade steel-GP'n till en sportvagn och byggde två piano-GP's. Ovanpå detta hade Olu mage att dyka upp med en steel-GP i Halmstad! Det var ett intressant jobb med en Steube-ram och .063 mässings-swing, utan plumber!

TEKNISKT

Inga nya skumma chassiidéer syntes i CanAm däremot. Nytt var endast B-kas-sar i 20/40-version, dvs de har flatsidorna nedslipade till 0,5 mm tjocklek för att ytterligare sänka profilen och vikten. Lite statistik från de 26 sportvagnarna: 5 hade steelram, varav 3 Parma, av övriga var 19 piano och 2 mässingsrod. 18 chassin hade split pans.

Motorkassar, 1 Champion, 1 Mabuchi, 3 Mura A, 1 hembyggd från Team Mura, 5 20/40, resten vanliga B. Pickuper, 14 hade nya refflade Steube-fenor, övriga Simco-typ. Drev, 12 Co, 5 Taylor, 4 Associated (Simco), 5 Cobra. Karosser, 18 McLaren, 3 Porsche, 1 Ferrari, 1 Lola, 1 McKee, av dessa hade 17 spoiler bak, 8 diaplän fram och 9 hade trim tabs. Däck: 14 orange, 11 blå, 1 par gröna.

Tasmanstatistik: 1 stålram, övriga 12 hade piano. Kassar, 1 Champion, 3 Mura A, 2 20/40, 7 vanliga B. Steube-fenor på 6 vagnar, övriga Simco. Drev, 6 Cox, 4 Ass, 2 Taylor, 1 Cobra. Bakdäck, 9 blå Stebe, 1 gröna Circle, 1 orange Cobra, 1 svarta Tiny, 1 svarta Rigger. Karosser: 5 Dynamic Hondor, 5 LeHe Lotus 63'or, 2 Titan McLaren (med sidotankar), 1 GT Ferrari. Sex av GP-vagnarna hade bakvingar, och "the Rod" körde dubbla vingar, 1 bak och 1 fram.

RACE DAY

Tasman var först iväg, och som väntat var vi andra rätt chanslösa mot Raouls dubbelvingade Honda med en Cobra B grupp 20 motor, han lade in runt 10 varv i samtliga heat och där satt Fast Qualifier utom räckhåll. Tvåa var jag själv, som fått låna Raouls gamla SM-GP och ägnat natten åt att sätta ihop den, med hemlindningen från SM och allt.

Olu plumberlösa Lotus gick superb, och frågan är om han inte skulle petat mig från Main om han inte hade haft osis i sitt första heat och förlorat 3 varv, men nu fick han nöja sig med 1:a plats i A Consyn. De två sitouts till Semi togs i stället om hand av Relaxbossen Stefan Mattsson, en jämn körning med en Thorp 25, och Sirocokillen Birger Elfström med tävlingens äldsta chassi! Det daterade sig från förra årets Tasman och hade plumben på ramen, men Pigge kan och ordnade 2:a sitout till Semi — applåderat.

Stor chock i CanAm-kvalen — jag var Fast Qualifier med en Cobra d28. Där höll pinjongen, Berra! Fast egentligen var det nog Raoul som borde ha haft den: han inledde med ett heat på över 12 varv på svåraste banan, och på nästa bana trodde vi att nu, nu skulle det bli åka av. Men därav blev det inte riktigt, "the Rod" hade den mest fenomenala otur vi någonsin sett och hade gång på gång banan blockerad av avkörda bilar, och samma sak hände på de två resterande banorna! Raoul var tvärilsken efteråt, trots sin andra sitout till Main, och hade inga vackra ord till övers för de mer oerfarna förare han haft oturen att dela heat med.

Trean, och sitout till Semi, var Olu med steelkärran från Uddevalla, några sektioner före Birger Elfström, som i sin tur klädde Lalle Larsson med 1,5 me-

ter. Lalle delade A Consyn med ännu en Malmöförare, Lars-Göran Hallgren.

TÄVLING

A Consyn i Tasman blev en snabb af-fär för Olu och Leif Svensson före Ulf Johansson och Bror Gärdelöf, Olu vann tre heat och Leif det fjärde. Olu Zimmerman 28/29 flög även i Semi, men bakom honom fick Stefan Mattsson och Birger Elfström tampas om andra uppflytningsplatsen, medan Leif halkade efter. Stefan och Birger låg lika på metern efter två heat, men i tredje och fjärde heatet lyckades Stefan rycka till sig det varv som behövdes, så Olu och han fick dela Main med Raoul och mig.

CanAm inleddes med C Consyn och att Hunnestadsbossen Tommy Wettersten vann 1:a heatet, men sedan pangade han upp bilen och fick släppa förbi Leif Svensson och SSRT:s nya stjärnskott Velimir Dreven, som fått låna min andrabil med en Champion 24 i gamla ombyggda AoH-chassit. Tommy och Kenth Johansson åkte ut på åskådarplats. B Consyn vanns av Stefan Mattsson, och ännu en gång lyckades Velimir ta andra uppflytningsplatsen, före Leif Svensson som tappade karossen, och Jan Wettersten. A Consyn såg ut att bli hård, men Stefan vann knappt 1:a heatet före formationskörande 2 st Lars-Göran och Velimir.

Andra heatet avgjorde dock det hela när Lalle pangade en batpanna och Hallgrens bil rasade. Velimir lade på trycket och tog tredje heatet, men Stefan kom igen med sin Cobra 24 och lyckades vinna Consyn med 15 sektioner!

Duon Stefan/Velimir stormade rakt igenom Semi också, trots hårt motstånd från Olu och Birger. Olu kärra flög rätt bra, men han fick bryta i tredje heatet när plumben rasade, och Birger hade inte riktigt skärpan i motorn för att hänga med, så ännu en gång blev det Stefan och Velimir.

MAINS

Raoul försvann i ett moln av däcksuppa när starten gick, medan Olu och jag tog upp jakten och Stefans drev pajade. Och det är ungefär hela historien. Raoul ledde ohotad in i mål, och Olu vagn var snabbare än min, så han fick andra och jag tredje, medan Stefan Mattsson fortfarande led av sviterna från drevrasen och fick nöja sig med fjärde.

CanAm Main blev en liknande historia, den här gången var det inga bilar i vägen för "the Rod" och han ledde från strömbrytare till strömbrytare. Jag gav honom lite jakt i första heat och i tredje heatet fick jag släppa förbi Stefan Mattssons vita McLaren. Velimir Dreven körde ännu en snygg omgång men denna gång blev motståndet hårdare än förr och han fick nöja sig med fjärdeplatsen i Main — men det var en bra insats av en nykomling i årets serie.

Spänningslösa finaler. Men så här före sista rondan i Hunnestad har Raoul CanAm-vinsten uppsydd med 28 poäng, före Olu med 17, Stefan med 13 och jag med 9. Få se om det kan bli lite fight om andra- och tredjeplatserna i serien till Hunnestad. Tasman är med största säkerhet redan hos Olu 24 poäng, enda möjligheten är att Raoul vinner sista och Olu blir sämre än 9:a... men...? ■

SVENSK PROPORTIONALANL

forts från sid 18

skall man inte slå på sändaren utan att antennen är iskruvad. Drag dessutom gärna ut antennen något.

Servon och mottagare är hopkopplade vid leveransen. Felvändning av pluggar har ej någon menlig inverkan på apparaten, enda följden blir att anläggningen ej fungerar. För att undvika felvändning är emellertid kontakterna försedda med hack i ena kortänden. Dessa hack skall vändas åt samma håll på han- och honkontakt vid hopmontering. Observera att motorkontrollservots kontakt är märkt med M. Endast detta servo skall användas för motorkontrollkanalen. Övriga servon är i princip inbördes lika.

Monteringsråd: Montera servona på en stadig platta. Drag ej åt skruvarna så hårt att gummibussningarna förlorar sin dämpande verkan. Låt mottagarantennen gå så långt som möjligt från servon och servikablar. Ändra ej mottagarens antennlängd. Undvik förbindningar metall mot metall i roderlänkage o dyl.

Normal räckvidd med hopskjuten sändarantenn 25—50 m.

Systemets egenskaper i normalutförande framgår av följande:

Sändare: Frekvens: 7 olika frekvenser på 27 MHz-bandet (även de nya frekvenserna 26,885 och 26,935 MHz). Batterispänning: $8 \times 1,2$ V 500 mAh DEAC. Strömförbrukning: 140 mA. Laddning: 50 mA i 14 tim. Tillförd effekt: 0,8 W.

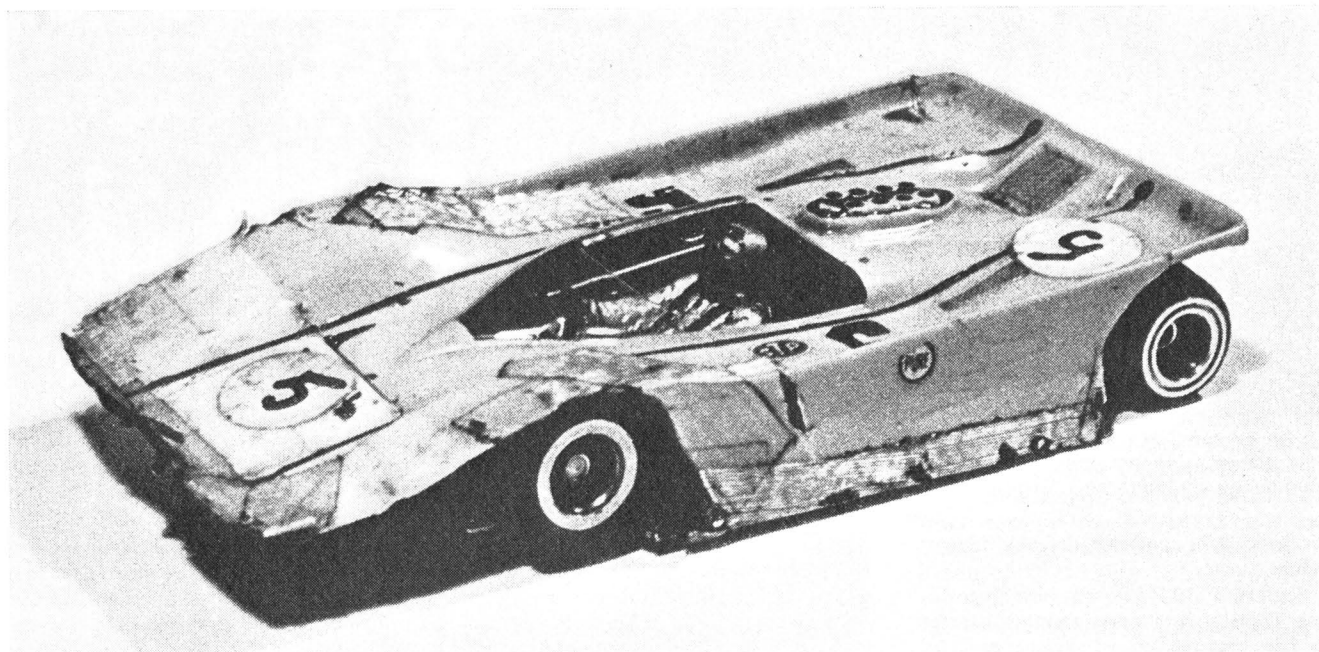
Markräckvidd med antennen hopskjuten 20—100 m beroende på omgivningen och med antennen utdragen 350—1000 m under samma betingelser. Temperaturområde: -15°C — $+75^{\circ}\text{C}$.

Mottagare: Batterispänning: $4 \times 1,2$ V / 500 mAh DEAC (med mittuttag). Laddning: 50 mA i 12 tim. Mottagarkänslighet: 5 uV. Temperaturområde: Se ovan.

Servon (mekanisk del) typ: Logictrol (eller valfritt). Moment: 2,5 kgcm. Snabbhet: 0,5 sek mellan ytterlägen. Temperaturområde: Se ovan.

Vikt för mottagare plus 4 servon plus batteri = ca 400 g. Strömförbrukning för mottagare plus 4 servon i vila = 50 mA. Kontinuerlig flygtid efter fulladdning: normalt 4 tim. Apparaten tillverkas i Sverige så det är väl sorjt för service och reservdelar och 6 månaders garanti lämnas.

Lennarth Larsson ■



Så här såg Autocoastens fighting face ut efter 47 timmars hårdkörning.

Foto: DAN GLIMNE

1000-km lopp i Holland Sverige på andra plats

Text: TOMMY WETTERSTEN

■ 17—19 april stod herr och fru Careman, Enschede, Holland, för andra året i rad som arrangörer för ett av Europas längsta miniracing-lopp, 1.000 km. 6 nationer var inbjudna, förutom Holland England, Tyskland, Danmark, Norge, Finland och Sverige. Tyvärr kom det ingen från England, Norge och Finland, istället fylldes startfältet ut med lag från hemmaklubben Wallstraat Racing Team, som hade två lag med. Ett lag var från Hamburg, och körde alltså för Tyskland. Hollands eget landslag var från Rotterdam. Danmark representerades av I/S miniracing club, Köpenhamn. Ett lag var en blandning av holländska och tyska förare, kallade Souerland. Det svenska landslaget bestod av västkustförarna Raoul Rågwall, Olu Svensson, Kennet Signal och undertecknad.

Våra förberedelser inför loppet var dåliga, för vi fick inte information om loppet förrän en vecka innan det skulle gå av stapeln. Våra pass fick vi samma dag vi skulle resa. Raoul fick sitt på, vågar man lova, ny rekordtid, 48 timmar. Nåväl, vi skulle ändå resa till Holland och helst vinna, i alla fall göra vårt bästa.

När vi väl kommit till banan hade vi 6 timmar på oss till start, att bestämma vilken bil vi skulle köra med, och lära oss banan. Det var inga större problem att ordna, så vi var klara för fajt i god tid före GO.

Under tiden vi ordnat allt inför lop-

pet, droppade våra konkurren- ter in till banan. Danskarna som var med vid förra årets lopp hade tydligen dragit visdom av detta, för de var laddade till händer och fötter. Bl a hade de 20(!) grupp 20- ankaren med sig. Vi hade 4 st. Dessutom uppmuntrade oss danskarna med att förklara alla strapatser under ett lopp som detta. 1.000 km. Det var, enligt den danske skojaren nr 1 Erling Larsen, som tre (3) 24-timmars, och att det ford- rades ett psyke av stål för att utstå allt som kunde hända. I allmänhet var lagen betydligt bättre förberedda än vi. Bl a hade hemmalaget Wallstraat Team I en förnämlig fästankordning för motorn. Denna byttes på 1½ min, vi behövde 8 min. En annan finess på bilen var karossfästet. Endast en sida på karossen hade de vanliga nålarna, den andra sidan var försedd med, gångjärn! Ja, faktiskt. Det var bara att "vika upp" karossen på "järnen".

Skulle loppet avgjorts med avseende på lagens förberedelser, var vi faktiskt slagna redan på startlinjen. Men loppet var ju långt, allt kunde hända. Förra året avklarades loppet som bekant på 53 timmar. Det var ett engelskt team som tog hem segern. Sverige kom då på 6:e plats.

Tiden gick fort före start, och plötsligt var det tid för besiktning. Alla 7 bilarna gick igenom utan anmärkning. 3 bilar var värdiga att tävla om Concours Elegance. Den danska, tyska och vår "Kir-

by-body", naturligtvis målad av Kjell Samuelsson. När 20 min hade gått av loppet meddelades att Sverige vunnit Concours. Tack Kjell, för ett tjugusig arbete!

Så var det dags för tävling. Varje lag körde en gång på vart och ett av de 8 spåren. När ett lag kört 4.166 varv, byttes bana. Som starter i loppet figure- rade en känd sångare i Holland vid namn Gert Timmermann. Prick kl 15.00 jollrade han till på stämbanden och släppte iväg 7 st segerhungliga MR-bilar runt den 30 meter långa banan. 1.000 mil att köra!! I täten kastade sig genast hemmasönerna Wallstraat Team I med Danmark på andra och Olu Svensson, Sverige, på tredje plats. Olu startade med att lägga på ett kol extra och gick upp i ledningen efter en kvarts körning. Första kraschen svarade Wallstraat Team II för, med ett pajat drev. Efter 20 min blev 5 bilar inblandade i en "krock". Flera kom på fel spår vid påsättningen, det small ordentligt i "skyddsräckena". Resultat: Danmark smashar drevet, Wall- straat II i depå igen. Souerland hade problem med körkontrollerna, bytte många och ofta. Tyskland råkade ut för en avkörning i dosen med en söndrig bracket som resultat. Wallstraat I körde mycket jämnt och bra genom föraren H J Wustna, och återtog snart ledningen igen. Danmark hade rasat ner några pla- ceringar p g a det krossade drevet. Efter 1 timmes körning ledde Wallstraat I



De svenska andrapristagarna i Holland. Fr v Tommy Wettersten, Kennet Signal, Olu Svensson och Raoul Rågwall.

med Olu och den svenska bilen några varv efter. Det holländska landslaget låg på tredje plats och Wallstraat II på fjärde, Danmark, Souerland och Tyskland på 5:e, 6:e respektive 7:e plats.

Kl. 16.10 måste Olu gå i depå för första gången. En avkörning fick det ena bakhjulet att lossna. Under tiden gjordes det första förarbytet, Wallstraat I stod för det, in kom Toni Rieke. Vårt depåstopp varade i några minuter, Raoul gör nämligen en liten översyn av sitt

chassi, vilket betyder ca 35—40 varv. På en minut kördes omkr 12 varv. När 1 timma och 45 minuter gått av loppet byter Danmark som första lag bakhjul. Detta skulle betyda att bortåt 20 par däck skulle gå åt. Oj, oj.

Efter 2 timmar hade Olu "rattat" klart sitt pass och jag skulle ta över. Började skapligt och försvarade den 2:a plats som Olu ordnat, men efter en timmas körning kraschade jag bilen i dosen två gånger i rad. Depåbesök i 9 min. Efter

ytterligare en kvarts körning var det färdigt igen, en gång till krasch i dosen. Depåbesök igen, 6 min. Nu hade jag gjort bort mig igen. Bäst att låta Raoul ta över. Vi låg nu på 4:e plats. Det var inte bara vi som haft krångel, även Wallstraat I var i depå flera gånger, Danmark "smällde" sin bil också ett flertal gånger. Det holländska laget körde bra och gick upp i ledningen efter 4 timmars körning. När Raoul fått upp ångan började han sakta men säkert att ta in varv efter varv, och snart låg han på tredje plats. Den holländska bilen, som kördes av Loek von Baardewijk, råkade ut för en del missöden, de måste bli byta motor och rasade plötsligt ner till 6:e plats. Wallstraat I körde bra och gick åter upp i ledningen. Danskarna började köra bättre och avancerade en placering. Just innan första banbytet kl 20.48 tog Kennet över kommandot av den svenska bilen. Raoul tog in ca 75 varv på ledarna under sitt pass. Vid första banbytet var ställningen:

1	Wallstraat Racing Team I	4.166
2	Wallstraat Racing Team II	4.113
3	Sverige	3.971
4	Souerland	3.957
5	Danmark	3.707
6	Holland	3.324
7	Tyskland	2.601

Kennet började det andra heatet bra, och höll vår tredje placering i säkert

Forts sid 24

Tillfälligt erbjudande

PARMA

KÖRKONTROLL, DUBBELMICRO:

1 - 1,5 - 2 OHM 98:50/st

KÖRKONTROLL, STANDARD:

1 - 1,5 - 2 - 2,5 - 3 OHM 58:50/st

STEEL-SHEET RAM 10:—/st

KIRBY

AUTOMOAST TI-22, McLAREN M8A 9:50/st

LOLA T-163, PORSCHE 917 P.A.,

FERRARI 512-S, FERRARI 612-S ... 7:50/st

TEAM AMERICAN HOBBIES

Box 374 124 03 BANDHAGEN 08/86 24 64

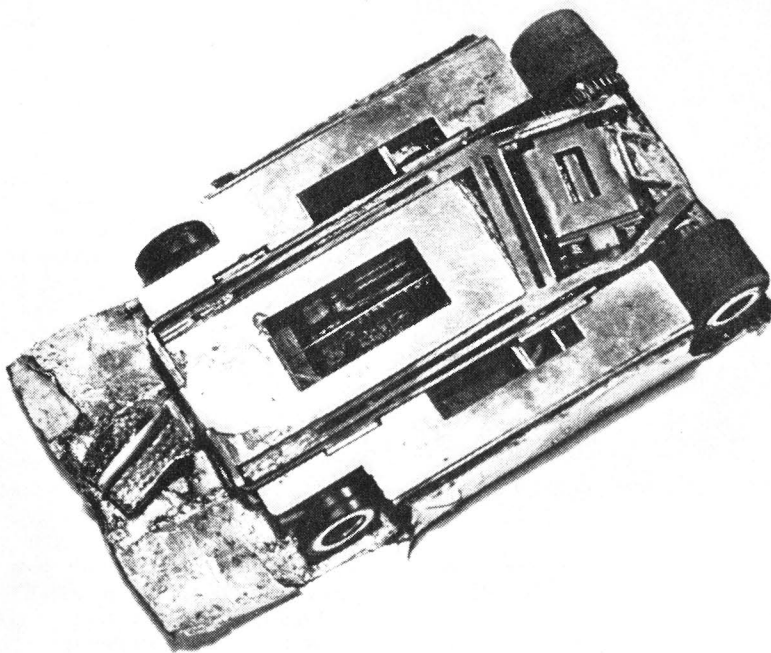
BILL STEUBE ANKARE

Mike Steube kör alltid med pappa Bill's ankare i de hårda proffstävlingarna i USA. Följande lindningar finns:
Thorp blank, single 24 60:—
Thorp blank, double 28 60:—
Champion blank, single 24 76:—
Champion blank, single 25 76:—
Champion blank, double 27 76:—
Axeln riktas rak i svarv och på så sätt blir kollektorn rund och balanseringen perfekt. Detta ger ankaret dess höga kvalitet.

Per Gustafsson

MINICARS

Ljunghällsvägen 6, 771 00 Ludvika
Tel 0240/148 43



grepp. Olu tog över "pistolen" igen, och Raoul och Kennet kunde gå för att sova i 4 timmar. Olu körde mycket säkert och avancerade för varje minut som gick. Frampå "nattkröken" verkade det som om förarna blivit trötta, för olyckstillbudet var många. Särskilt danskarna kraschade sin bil många gånger. Kl 00.30 var det min tur att köra igen. Olu hade då plockat in många varv och det var inte så mycket som skilde oss från laget som låg på andra plats. Under resten av nattimmarna hände inte så mycket mer än att vi gick upp till andra plats och Danmark ner till 6:e. I övrigt var ställningen densamma efter andra banbytet kl 03.18 som efter det första.

Det tredje heatet blev tämligen ointressant då blev det en stagnation av loppet liksom. Ställningen efter detta

heat kom nämligen att stå sig ända till det sjunde. Det danska laget som hade varit i depå mycket hittills i loppet började tydligen få kontroll på sig själva och kärran och avancerade till 5:e plats. Det tyska laget som hela tiden legat sist hade ständiga problem med bilen, och halkade längre och längre efter.

Ställningen som den såg ut mellan lagen efter det 3:e heatet och som den förblir ända till det sjunde:

1	Wallstraat Racing Team I	12.498
2	Sverige	12.054
3	Wallstraat Racing Team II	11.494
4	Holland	10.325
5	Danmark	9.947
6	Souerland	9.531
7	Tyskland	6.917

Sverige ligger som synes 444 varv efter ledarna, vilket i tid är ca 35 minu-

ter. Många saker hände dock, men det skulle ta en hel Allt om Hobby i anspråk att i detalj referera loppet. I stället går vi direkt in i det 8:e och sista heatet då loppet för första gången blev verkligt spännande. Vi tog in varv efter varv på ledande Wallstraat I, och gick upp i ledningen när ca 4 timmar återstod av loppet. Vid ett tillfälle ledde vi med 50 varv, men bilen blev tyvärr "trött" och måste förses med bl a nya kol. Detta gjorde att vi åter föll ner till andra plats och förblev där tills loppet var klart. Längre bak i fältet gjorde Danmark en fin insats de sista timmarna och gick upp till 4:e plats. Tyskland som hela tiden legat sist, tappade inte sugen och faktiskt kunde de gå om Souerland och bli 6:e lag. Kl 14.23 den 19 slogs strömmen av till banan och Wallstraat I hade avverkat de 1.000 km. Detta på den fantastiska tiden 47 timmar 23 minuter. Nästan 6 timmar snabbare än i fjol.

Den slutliga resultatlistan såg ut på följande sätt:

1	Wallstraat Racing Team I	33.334
2	Sverige	33.124
3	Wallstraat Racing Team II	31.760
4	Danmark	28.483
5	Holland	28.406
6	Tyskland	21.516
7	Souerland	21.261

Efter loppet följde så den charmanta prisutdelningen. Alla deltagarna fick ett större eller mindre antal priser. Vinbulteljer utdelades till alla lagen för olika insatser under loppet. Vi fick en extra butelj för gott uppträdande och fina kämpatakt. Till sist fick de tre främsta lagen sina prispokaler.

När prisutdelningen var över och folkmassorna skingrat sig kunde man gå runt och fråga bl a segrarna vad de hade gjort för att vinna detta lopp. En noggrann förberedelse var mycket viktigt, och att hålla sig på banan under loppet gjorde allt. De bytte motor 10(!) gånger. Vi bytte 2. Vad berodde detta på? Jo,

TECH CHART

Land	Motor-ankare	Motor-mont	Axlar	Framhjul	Bakhjul	Pick-up	Chassi	Kaross	Drev	Pinion
Tyskland	Mura Champ	Front	Champ	Champ	Titan	Simco	Eget	Kirby	Cox 34	Cox 7
Danmark	Grupp 20	Can	Larsen	Champ	Steube	Simco	Eget	Autocost	Taylor 47	10
Sverige	Cobra B	Can	Taylor	Riggen	Steube	Simco	Eget	Kirby	Cox 34	Cox 7
Souerland	Champ Mura	Front	Champ	Champ	Champ	Simco	Eget	Champ	Champ 32	Champ 7
Holland	Champ	Front	Champ	Champ	Champ	Simco	Eget	Champ	Cobra 34	Champ 7
Wallstraat I	Rino	Front	Titan	Titan	Champ	Titan	Eget	Champ	Champ	Cox
Wallstraat II	Bloca	Front	Titan	Titan	Titan	Titan	Eget	Egen	Champ	Cox

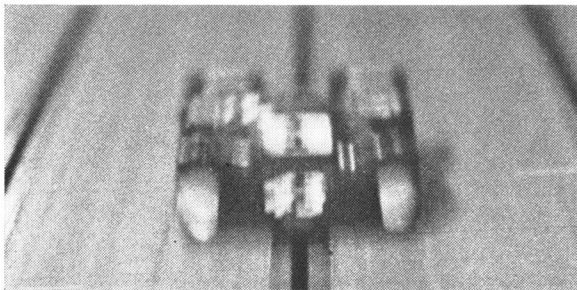
MINIRACING

En kul hobby och sport för framåt folk i farten året om.

Så här många topplaceringar har Team Mura uppnått med

MURA-motorer:

1:a pris	54 st
2:a pris	24 st
3:e pris	16 st
6-timmarslopp	2 segrar
24-timmars	1 seger
SM 69 i klass 5:	Guld o silver



Kämpa inte mot dem!

Använd MURA's beprövade miniracing-motorer:

MINI-BRUTE	ca	39:—
MURA SPECIAL		55:—
GRUPP 20		79:50
Grupp 20		79:50
SHORT MAGNUM		80:—
MURA 1000'		120:—
SUPER 'B' CUSTOM		157:50

Säljs i välsorterade hobbyaffärer

A HERMELE AB
117 36 Stockholm

sade H J Wustna: "Vi byter motor på ca 1½ min, därför kan vi byta den vid minsta fel, t ex vid ett kolbyte." Annars var herr Wustna imponerad av "Die Schweden" som han uttryckte sig, och menade att det var tur att svenska bilen krånglade i slutet, annars hade inte herr Wustna och Co stått överst på pris pallan.

Med de andra lagen var det svårt att komma till tals, de hade mycket bråttom från tävlingen, men man förmodar att samtliga hade den uppfattningen att det bästa är att vara väl förberedd. Jaha, och vi då, som ordnade det mesta på tåget ner, och på några timmar före tävlingen. Visst, det räckte nästan till. Men bara nästan, för som bekant är det ju segern som alla är ute efter.

För övrigt gjorde vi slut på följande under de 47 timmarna:

- 2 st grupp 20 ankare singel 27
- 8 par bakdäck
- 16 par strömuttagare
- 6 st drev
- 5 par kol 36-D
- 1 styrsko
- 1 par framhjul
- 1 st front
- 1 st kaross och 1 st chassi. Som är helt att betrakta som skrot.

En ungefärlig beräkning av tiden vi var i depå blir 130 minuter. ■

Vi måste få ett miniracing-förarförbund

■ Behovet av ett förarförbund är något som länge diskuterats, så vi är några

förare som har tagit initiativet till att försöka få ett startat. Därför ber vi alla förare som har tillfälle att komma, att infinna sig till andra SM-deltävlingen i Katrineholm för att omedelbart efter tävlingarna samlas och diskutera behovet och funktionen av ett förarförbund, och hoppeligen också kunna lägga grunden till ett. Vi ber att varje team och klubb sänder åtminstone en representant, men vi upprepar — alla förare och alla åsikter och synpunkter är välkomna. Adressen är Folkets hus, Djulögatan och datum den 10—11 oktober. Vi börjar det högst informella mötet omedelbart efter tävlingarna. Och se till att ni är där!

Kjell Samuelsson
Raoul Rågwall

Per Gustafsson
Hasse Persson
Dan Glimne

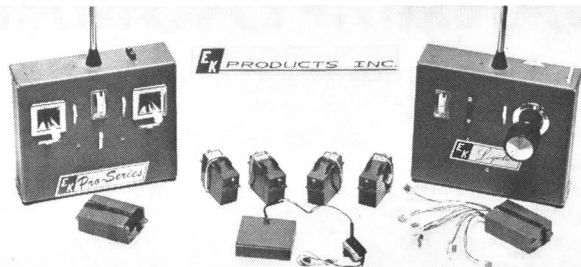
NORTHERN MODELS

NUTLEY SWINGARM AV MÄSSING ..	6:75
NUTLEY BAT PANS AV MÄSSING	6:75
NUTLEY CUSTOM ARMATURES: # 24,	
# 25, # 26—28, # 27—28	58:—
NUTLEY JET FLYG	2:75
NUTLEY STÅLRAM 4 main rails	32:—
DYNAMIC LEXAN KAROSSER	9:75
ASSOCIATED MINI-MAXI CAN	7:75
ASSOCIATED MINI-MAXI ENDBELL ..	7:75

VI FÖR FÖLJANDE MÄRKEN: TEAM NUTLEY, PARMA, DYNAMIC, ASSOCIATED, STEUBE, NORTHERN MODELS och CHAMPION
Katalog mot 35 öre i frimärken

NORTHERN MODELS

Box 468, 870 25 Nyland. Tel 0612/223 87



Som representant för EK PRODUCTS INC, USA, kan jag här presentera deras nyaste proportionalradioanläggningar. Det är anläggningar av alla högsta klass, tillverkade av ett företag som sedan början av 60-talet varit föregångare på RC-området och som också varit först med de flesta tekniska förbättringarna under denna tid. Anläggningarna tillverkas i tre versioner med stora möjligheter till val beträffande pris, antal kontroller och spaktyp. LOGICTRON och PRO-SERIES har utförande med förstärkaren inbyggd i servot medan CHAMPION har sina servoförstärkare integrerade i mottagaren. Därför är också dessa servon billiga om man vill komplettera till andra modeller. PRO-SERIES är speciellt tillverkad för den kräsne RC-entusiasten, med utvalda och provade komponenter, och med elektroniken konstruerad för att ge den högsta grad av centreringsnoggrannhet som är möjlig. I PRO-SERIES finns också anläggningar med inte mindre än 10 kontroller. PRO-SERIES anläggningar användes under VM i modellflyg 1969 av alla de amerikanska deltagarna i skalatävlingen.

EK CHAMPION EK LOGICTRON EK PRO-SERIES
3-kontroll 1450:— 4-kontroll, 2-spak 1775:— 6-kontroll, 1-spak 2395:—
4-kontroll 1700:— 5-kontroll, 2-spak, 1875:— 6-kontroll, 2-spak 2295:—
OBS. 6-kontroll, 2-spak, 1975:— 10-kontroll, 2-spak 2795:—
Pris inkl moms 6-kontroll, 1-spak, 2075:—

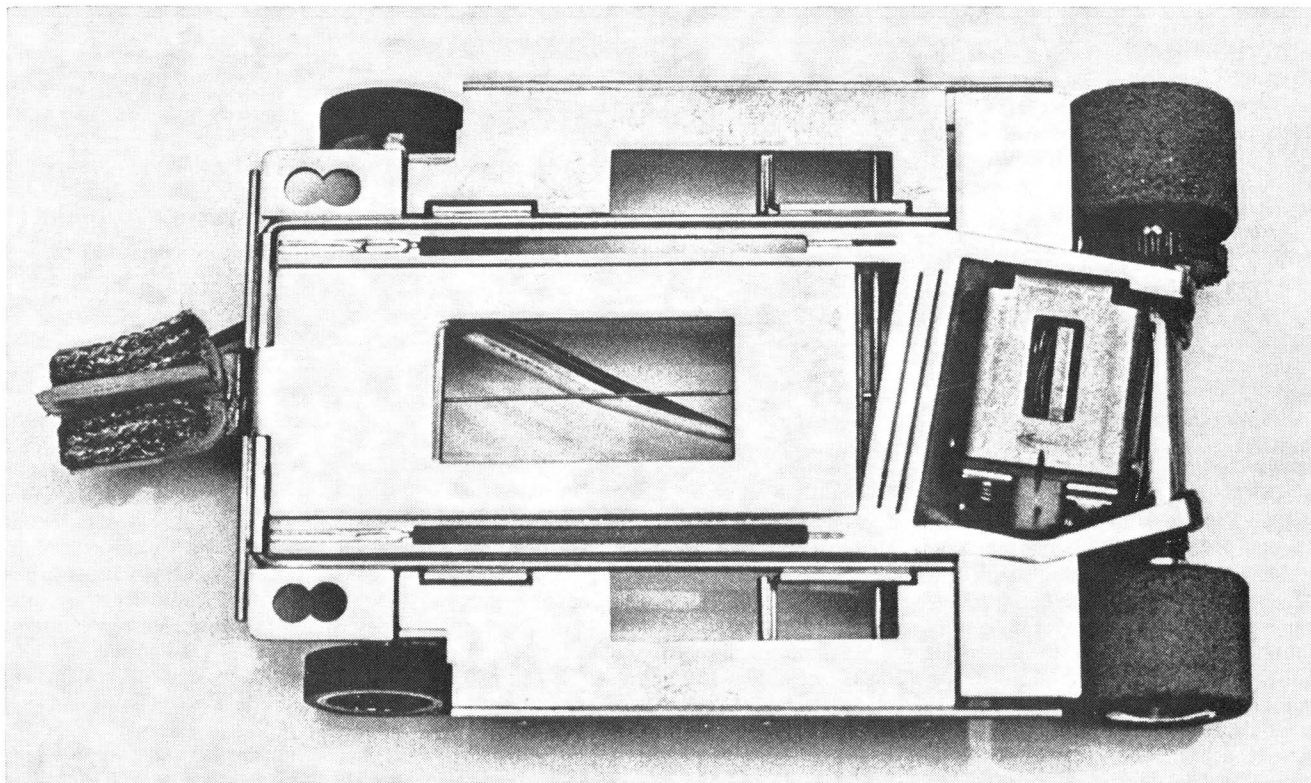
Till samtliga anläggningar följer S-märkt laddaggregat och svensk bruksanvisning.

Beställ vår nyutkomna RC-katalog med massor av tips för RC-flyg mot kr 3:50 i frimärken! Enda specialkatalogen på svenska RC-marknaden!

FULLSTÄNDIG GARANTI
EGEN SERVICEVERKSTAD
med ORIGINAL RESERV-
DELAR och KOMPO-
NENTER

Borgs Hobby

Apotekaregatan 7, 582 27 LINKÖPING Telefon 013/12 39 81



Raoul vann ännu ett CanAm med detta åk: en Cobra d28 växlad Cox 7-34 til de orange Steubedäcken. Chassit är Parmastål, modifierat, med Assc swing och vingar. Framhjul Steube, pickup Steube, soppa Steube, och karossen en Kjelle-målad Dynamic McLaren M12.

CANAM-TASMAN - sista ronden

Text och foto: DAN GLIMNE

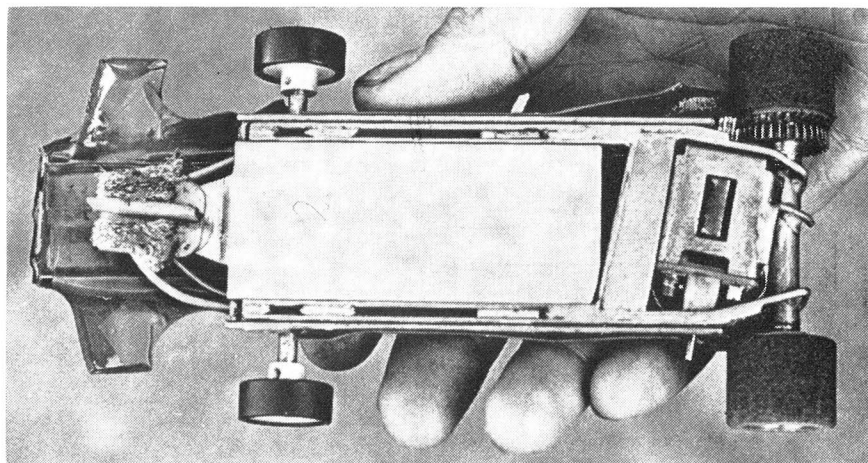
■ Sista CanAm/Tasman-ronden gick i Hunnestad, men blev ingen riktigt entusiastisk affär — "Lalle" Larssons förolyckande dagen innan gjorde att stämningen blev tryckt och ingen riktigt kände sig väl till mods.

Tasman såg en ny vinnare, hemman-sonen Jan Wettersten som dessutom blev Fast Qualifier i klassen. Han följdes in av Olu Svensson, som därmed hade Tasman-serien uppsydd, och trea i Main var jag med Stefan Mattsson på fjärde plats. Serien gick alltså till American Hobbies' Olu Svensson med 24 poäng av 27 möjliga, tvåan var Raoul "the Rod" Rågwall med 15 poäng trots att han fick sista plats i Hunnestad (!) medan Uddevallas boss Stefan Mattsson klarade tredjepokalen med 13 poäng.

CanAm blev lite mera fläkt på, de två sitouts till Main gick till ännu två hemmaförare, Lennart Persson och Bengt Busk, men den överraskande vinnaren var "the Rod", som lyckades gå ända från B Consyn till första plats i Main före Lennart Persson och överraskande Jan Wettersten, som tog sig från A Consyn. Olu åkte ut i Semin men det blev ändå andra i serien på det. Så totala

resultaten blev att Raoul Rågwall tog sin andra CanAm-seger i följd, med 30 poäng av 30 möjliga! Tvåan var Olu Svensson medan Stefan Mattsson ännu en gång klarade tredjepokalen, på 17 och

14 poäng respektive. Så det var det... Alla är välkomna att börja förbereda för 1971 års serie som öppnar på Uddevalla-banan... troligen. Tack alla ni som kom. ■



Jan Wettersten ordnade både vinst och Fast Qualifier i Tasman. Motorn en Cobra B med single 25, också här Cox 7-34 och Steube orange. Chassit är av vanliga .055 inner och .047 ytter med Steube-swing av stål, byggt av Leif Svensson. Kaross LeHe Lotus 63.



Starten i finalen. L-G Hallgren tar ledningen.

Skånsk-Dansk miniracingfight

Text och foto: Bengt Svensson

■ Lördagen den 15 augusti var det Malmös tur att ordna ett öppet möte i miniracing mellan Köpenhamn, Önnköping och Malmö. Från Köpenhamn kom ett sexmannalag med Dennis Stockholm i spetsen och de flesta bevakade honom i träningen, men det var ett av misstagen för de skulle ha tittat mer på siste man i K-laget som hette Sten Mikkelsen. Han kom med till Malmö tack vare att kompisarna skramlade ihop till biljetten åt honom. Önnköping hade två brödralag, Christer och Evert Nilsson och Per och Tycho Andersson. Även Malmö hade sex man.

Tidtagningen på Malmöbanan är elektrisk och sker på 100-dels sekund. Man tar tid på 6:e, 8:e och 10:e varvet. Mycket rättvist. Utrustningen skall få lånas ut till Önnköping vid tredje deltävlingen i SM.

Efter tidkörningen var Olle Lundström och Birger Elfström från Sirocco samt Evert Nilsson klara för finalen. Consolationsheaten samlade upp danskarna, men i A-consyn försvann de danska bröderna Dennis och Willie Stockholm och den stjärna som nu gick upp och via semifinalen kom i finalens getingbo mot fyra malmöiter och en önnköpingare var Sten Mikkelsen.

neköpare var Sten Mikkelsen.

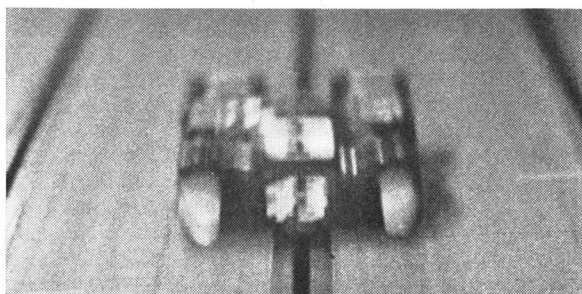
Mikkelsen gick ut löst i första finalheatet, som vanns av Siroccos Lars Göran Hallgren. I andra heatet vaknade han till och vann över Hallgren med två varv. De två hade sedan en hård duell i tredje heatet och glömde titta på Olle Lundström, Sirocco, som gick om och vann. Evert Nilsson gjorde samma märkliga bravard i fjärde heatet och fick dagens bästa tid 74,80. Birger Elfström lika överraskande två på 73,17.

Före femte heatet ledde Sten Mikkelsen med sex varv. Evert vann men hade fortfarande 40 varv att hämta in på
forts sid 27



De tre vinnarna. Från Sten Mikkelsen, Lars-Göran Hallgren och Olle Lundström.

Kämpa inte mot dem



Använd MURA's beprövade miniracing-motorer

Så här många topplaceringar har Team Mura uppnått med

MURA-motorer:

1:a pris 55 st
2:a pris 25 st
3:e pris 16 st
6-timmarslopp 2 segrar
24-timmars 1 seger
SM 69 i klass 5: Guld o silver

MINI-BRUTE ca 39:—
MURA SPECIAL 55:—
GRUPP 20 79:50
SHORT MAGNUM 80:—
MURA 1000' 120:—
SUPER 'B' CUSTOM 157:50

Säljs i välsorterade hobbyaffärer

A HERMELE AB
117 36 Stockholm

MINICARS SUPER PRO

- helt svensktillverkad kanna
 - samma storlek som Green Can
 - ombyggd "B" endbell
 - uttag på sidorna
 - med utvalda magneter
 - med 36 D kol
- Pris med Steube ankare 147:—
Pris med .005" ankare 119:—

MINICARS PRO MOTOR

- samma höjd som Green Can
 - helt ny kanna och endbell
 - extra smal kanna
 - extra lätt endbell
 - med utvalda DZ magneter
 - med 36 D kol
 - med .005" ankare
- Pris endast 94:75

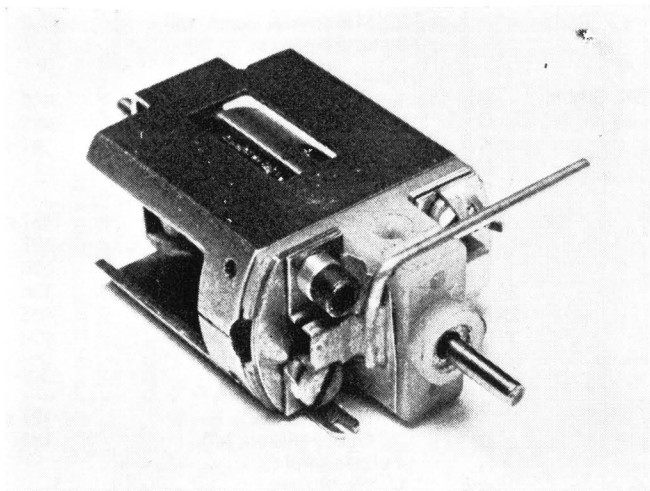
Sänder gärna den nya katalogen mot 35-öres frimärke

Återförsäljare önskas

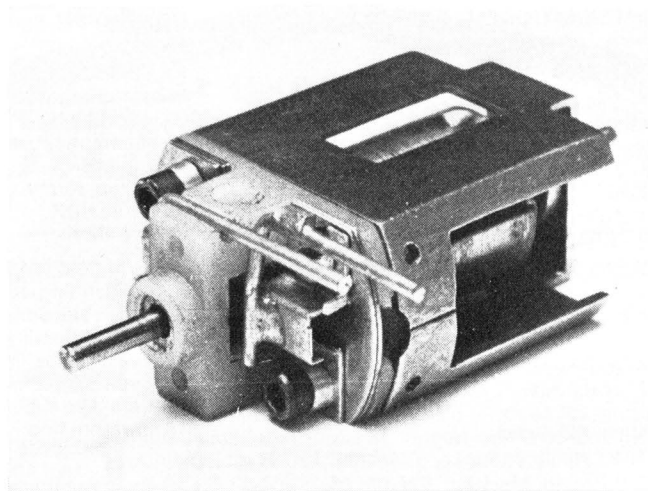
Per Gustafsson

MINICARS

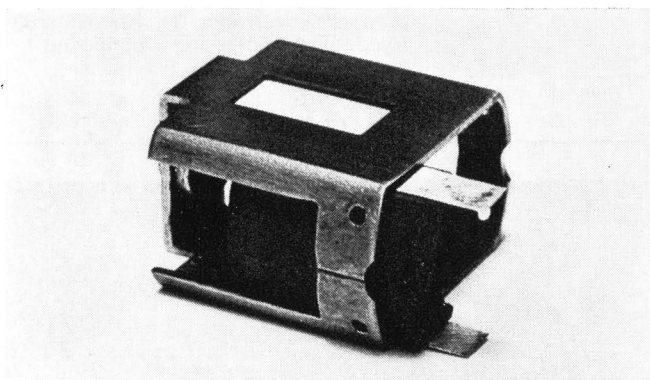
Ljunghällsvägen 6 - 771 00 Ludvika - Tel 0240/148 43
Telefontid 12—19



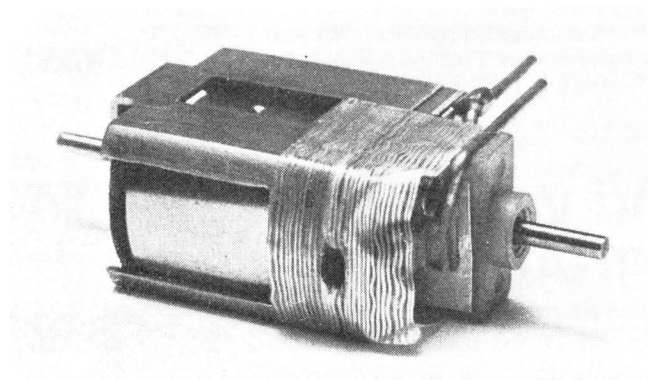
4



5



6



7

En liten servicedetalj, ett hål (3 mm) bör man borra på ovan- och undersidan av fronten för att lättare kunna hålla ett öga på kollektorns utseende.

3. Dags för lite jobb på bulletproofingen. Klipp till en liten bit ("gop shield") ur 0,05 mm mässing ("änglaplåt") och löd fast ovanpå kolhållaren som bilden visar. Denna bit bör täcka nästan hela sidan på fronten. Den är, som den intelligenta läsaren redan insett, till för att hindra däckssoppa, olja etc. från att hamna på kollektorn.

4. Med motorerna indragna som äkta-eller-näst-intill sidewinders finns det rätt ont om utrymme för sladdarna. Kapa och böj till en bit .047 piano, fila upp ett jack för den i ovansidan av fronten, och löd fast den i bullet proofingen. Liksom good shielden bör pianobiten (buss bar) lödats fast med Lenz 900° F-tenn eller motsvarande.

5. Faktum är att det är en bra idé att använda två buss bars, för då kan man löda fast sladdarna med vanligt Multicore ute på buss baren utan att riskera att det blir så varmt att de lossnar. Bullet proofingen är för övrigt Mura/Cobras standard för 36 D-kol. Obs! Se till att det aldrig kan bli kortslutning mellan två buss bars eller mellan en buss bar och bulletproofing. Om det föreligger risk, så ta det säkra före det osäkra och

linda med tape runt en buss bar.

6. Så till magneterna, som slipas på vanligt sätt. De skarpögda har redan upptäckt att det finns ett litet glapp mellan magneternas ovan- och undersidor och de flata insidorna på kassen, och det tolererar vi inte. Det perfekta är att göra långsmala bitar av 0,15 mm tjockt material och skjuta in som bilden visar. Obs! Ibland kan det behövas en lätt slipning av magneternas ovan- och undersidor för att 0,15 ska passa perfekt. Ett tips från B-experten Pete Zimmerman: använd mässing hellre än stål för de här shimmar. Pete provade med stål men fann att broms och kylning blev bättre när han gick tillbaka till mässing. Varför Tja — säg det...

7. Mellan magnet och kasse shimmar man dock som vanligt med stål. Parmas B-shim med avklippt topp och botten är perfekt. Passa på med magnetslipningen och ta till så att luftgapet mellan ankare och magnet inte blir för litet, för inget hettar upp en motor som "övershimning", och B'n är känsligare än de flesta. Ett gap på 0,15—0,25 mm brukar vara lagom. Trick från Raoul: han brukar kolla gapet genom att se om han kan köra en pappersbit genom hålet i kassen in mellan ankare och magnet. Pappersbiten brukar vara en smal remsa urklippt ur ett vanligt blad i ett kollegieblock, el-

ler motsvarande. Passar biten vet man i alla fall att ankaret inte ligger för nära och kan slå i. Men det finns ju exaktare metoder att mäta luftgapet!

Så är då vår supertrimmade B nästan klar, det är bara att plocka in shunts, kol och fjädrar och löda pinjongen (hupp). En bit Scotch Strapping Tape fungerar utmärkt som extra "smutsskärm" för att förhindra att kol och/eller kollektor slammar igen. Klart!

En B trimmad på detta sätt, med "kärlek och omsorg" är det rätta för Main just nu. Vi kan nog vänta oss en ännu större dominans när Mura släpper ut de längre och starkare B-magneter som ryktas komma...

Mikkelsen. Tävlingen var strängt taget avgjord före sista heatet, där alla bevakade sina platser, varefter resultatlistan fick följande utseende:

1. Sten Mikkelsen, Köpenh . . 422 varv
 2. Lars G Hallgren, Sirocco . . 411 varv
 3. Olle Landström, Sirocco . . 404 varv
 4. Evert Nilsson, Önnköping . . 381 varv
 5. Birger Elfström, Sirocco . . 328 varv
 6. Bill Lundström, Sirocco . . 308 varv
- Lagtävlingen vanns av Sirocco, 37 poäng, följda av Köpenhamn, 26 poäng, och Önnköping, 19 poäng. När vinner Malmö individuellt?