

Frankeras
ej
Allt om Hobby
betalar
portot

Allt om Hobby
Box 9185
102 70 Stockholm 9

Svarsförsändelse

Kontonummer 0309
102 70 STOCKHOLM 9

R/C BILAR

ASSOCIATED AUTOCOAST TI 22,
utan motor inkl moms 505:—
ASSOCIATED EAGLE, utan motor ... inkl moms 465:—
KIRBY KAROSS AUTOCOAST TI 22.. inkl moms 49:50
KIRBY SPOILERSATS 1/8 inkl moms 10:—
Ett fullständigt R/C sortiment kommer att finnas i febr.

Per Gustafsson

MINICARS

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

Miniracingmästare 1970

Ett sammandrag av SM

■ Eftersom inget har blivit skrivet om SM-70 har jag blivit ombedd att skriva ett sammandrag av de tre tävlingarna.

Den första tävlingen gick i Katrineholm och den var också kanske den mest lyckade om man ser på både arrangementet och tävlingsmässigt. Det beror väl i viss mån på att det var första tävlingen och dels att det fanns tågförbindelse, vilket inte var fallet med de övriga. Jan-Erik "Lill-Beppe" Olofsson får också ta åt sig äran.

Nå, till själva tävlingen. Det kom folk bl a från Göteborg (Olu, vem annars?), Uddevalla, Linköping, Malmö, Bureå, Stockholm och naturligtvis Katrineholm. Däremot kom ingen ifrån Halmstad (Rågwall var väntad) om man undantar Dan Glimne, som var där för att demonstrera hur man soppar in en bana i Staterna.

I klass 5 fick 24 man chansen att gå vidare, i klass 6 och 7 fick 16 man i resp klass gå vidare. Eftersom det var 28 startande i klass 5, 16 i klass 6 och 13 i klass 7 var det alltså inte så många som fick respass med en gång. Kvalificeringen tog hela lördagen.

Söndagens pärla svarade Kenth Johansson, Uddevalla, för i klass 6. Han glömde nämligen se till att proppen till

körkontrollen var ordentligt nedtryckt, så när strömmen slogs på för träning så for hans bil som en raket efter rakan, in i planket och vidare ut på golvet.

Den mest spännande klassen var dock utan tvivel klass 5 där Jan Forsgren, Bureå, lyckades vandra upp från sista consynt till en tredje plats totalt! Inte illa för en nykomling. Annars inga större nyheter utom att Per Gustavsson lyckades norpa åt sig förstaplatsen i klass 5.

Vi ska väl ta lite resultat också.

Klass 5: 1. Per Gustavsson, 2. Bo Hedman, 3. Jan Forsgren, 4. Hans Persson.

Klass 6: 1. Gunnar Bergdal, 2. Olu Svensson, 3. Stefan Mattsson, 4. Bror Gårdelöf.

Klass 7: 1. Bjarne Lilliendahl, 2. Per Gustavsson, 3. Stefan Mattsson, 4. Hans Persson.

Nästa SM-tävling gick i Bureå, 2 mil söder om Skellefteå. Endast 6 man kom söderifrån. Resten var s k local jets ifrån antalet startade var fjorton.

Bureå, Skellefteå och Luleå. Det totala Arrangörsmässigt var inte tävlingen i riktigt samma klass som Katrineholm, men Jan Forsgren gjorde sitt bästa. Liksom förra tävlingen var inte Spader sig själv, han verkade ha tappat stinet. Kva-

Text: BJARNE LILLIENDAHL

lificeringen gick mycket snabbt, främst på grund av de få startande och den enda som lyckades krascha sin bil var jag. Eftersom det endast var 6 man i klass 6 resp 7 gick två till final och resten till semi. I stort sett gick det som det borde i kvalen, local jetsen överst och vi andra under. Den enda som lyckades bryta den trenden var Per G. som slet åt sig en finalplats i klass 7.

På söndagen startade själva tävlingarna och klass 6 och 7 var snabbt avklarade. Mest otursförföljda var utan tvekan bröderna Forsgren (Jan och Per) som båda blev strukna ur klass 7 (plac: 1:a resp 3:a) p g a för små bakdäck. Banan slet däck fruktansvärt och t o m framhjulen slets ner.

I klass 6 tog Gunnar Bergdahl sin andra seger och är därmed ohotad guldmedaljör i klass 6, SM-70.

Så var det dags för klass 5. Bäst av "sydlänningarna" klarade sig Björn-Åke Johansson, Katrineholm, som hamnade i Semi, men där fick han tyvärr också stanna. I finalen var det bara local jets.

Resultat: Klass 5: 1. Jan Forsgren, 2. Anders Ågren, 3. Hans Andersson, 4. Per Forsgren.

Klass 6: 1. Gunnar Bergdahl, 2. Jan
forts sid 39

forts från sid 37

Forsgren, 3. Per Forsgren, 4. Anders Ågren.

Klass 7: 1. Per Gustavsson, 2. Gunnar Bergdahl, 3. Bjarne Lilliendahl.

Nästa SM gick i Önnep i närheten av Hörby i Skåne. Vilken bana! Tänk er en 50 m lång berg och dalbana med en varvtid på omkring 10 sek så kommer ni rätt nära sanningen. Men banan var fruktansvärt rolig att köra.

Jag skulle vilja påstå att det var rätt dåligt med deltagare här också. Det var bara 13 st i klass 5, 4 st (!) i klass 6 och 5 st i klass 7. På sätt och vis var det bra att det inte kom fler, lokalen var fullproppad under söndagen, en mekplats fick man titta på månen efter. Arrangemanget var annars föredömligt. En person som tidigare inte visat sig under detta SM, nämligen Rolle Rågwall, dök upp. Annars var det i stort sett samma lirare som i Bureå om man undantar local jet-sen. Istället kom malmöpojarna och fyllde ut startfältet.

Efter kvalificeringarna visade det sig att jag och Jan Forsgren kom till final i klass 5, i klass 6 gick alla fyra till final och i klass 7 Per Gustavsson och Jan Forsgren.

För att se lite på ställningarna i klass 5 så leder Jan Forsgren och den ende som kan hota honom är Per Gustavsson och då måste Per vinna och Ian komma fyra eller sämre. I klass 6 har Gunnar guldets säkrat, andra platsen däremot är öppen för vem som helst. Eftersom tvåorna Olu Svensson och Ian Forsgren endast har 5 poäng och ingen av dem deltar i klass 6, så behöver man "endast" vinna den här gången så är man silvermedaljör. I klass 7 leder Per Gustavsson med 1 poäng över mig och trea ligger Gunnar Bergdahl. Vid det här laget har ni kanske börjat undra lite över varför jag inte talar om vad de olika kontrahenterna kör med för grejor. Anledningarna är två, dels så vet jag inte, dels är det utan intresse då allting som är hop-satt ordentligt fungerar bra med den banstandard vi för närvarande har här i Sverige.

Söndagen inleddes med en grinig Spader som hade hämtat sig ifrån de förra tävlingarna. Speciellt det där med att framhjulen ska ligga i banan var ett kärt ämne och det diskuterades våldsamt huruvida Spaders testplatta var skev eller ej. Efter 12 min körning stod det klart att Per var guldmedaljör i klass 7 och ett par sektioner bakom honom kom Rolle R. I klass 6 visade Bergdahl sin klass genom att vinna sin tredje raka. 1970 har varit ett händelserikt år för den mannen då han även är europamästare (låt vara för inofficiell, men ändå). Så var det dags för klass 5. För att använda en gammal fras, "inget speciellt hände".

Rågwall vann och tog genom det brons totalt. Eftersom Gustavsson inte vann och Ian kom trea så blev Ian alltså guldmedaljör.

Årets mästare blev:

Klass 5: Ian Forsgren, ett norrsken på väg uppåt. Vi lär få se mer av honom om han håller samma stil som förut.

Klass 6: Gunnar Bergdahl, so mtidigare nämnts även europamästare, fick dessutom brons i klass 7.

Klass 7: Per Gustavsson, Minicars. Tämigen välkänd.

Klass 5: 2. Per Gustavsson, 3. Raoul Rågwall. Klass 6: 2. Per Forsgren, 3. Olu Svensson. Klass 7: Bjarne Lilliendahl, 3. Gunnar Bergdahl.

Detta innehöll Allt om Hobby 1970

Vi presenterar här som vanligt i första numret för året en innehållsförteckning över vad tidningen innehåller. I nr 1/68 finns innehållsförteckning för 66—67, för 68 i nr 1/69, för 69 i nr 1/70. Här presenterar vi femte årgångens innehåll. Ett av numren är slut, nr 1, det hade en spårvagn och modelljärnväg på framsidan och innehöll rätt mycket om skärgårdsbåtar.

Allt om Hobby 1970

Nr 1	
Spårvagnar på landet	4
Tjänstetidtabeller	6
Hobbylandskapet	9
Täggplock	10
Bokrecensioner	11
Roslagsbanans ånglok	12
Danska Veteranåtg	13
Gert Ekströms MJ-bana	14
Dunder modellbåt	16
S:t Eriks historia	20
Tonbandsaskar	23
Saxaren i modell	25
Pro Tricks	26
Aerodynamics	28
Fråga om miniracing	30
Innehåll i AOH 1969	34

Nr 2	
Maryann, en skönare	4
"Spinnrocken"	7
Gävles spårvagnar	8
Osttysk barnjärnväg	11
Södra Stambanan	12
StLJ:s nya vagnar	14
Järnvägsplöck	15
Böda banan	16
Paraden	17
Ejdern, ångbåten	18
Gamla Cyklar	22
Sthlms MJ-klubb	24
Modellöksbygge	26
Scanrace	28
Grupp 20	30
Plastmodellbilar	33

Nr 3	
Nürnbergers MJ-nytt	4
Ångbåtarna i Stockholm	10
Museala bilar	12
Varvtalsräknare	14
Västra Stambanan	16
1200 modellbilar	18
Canam-Tasman	20
Grupp 12 o Formula III	22
Steel Sheet bygge del I	24
Varvtalsmätarbygge	26
Metallsvärv	28
Kasettbandspelare	30
Trälarmodell	32
Plastmodellmålning	35

Nr 4	
Ravenglass Railway	4
Spårvägssällskapet	5
Resa med SRJ	6
Vinterresa på VGJ	8
Månadens spårplan	9
Östermalms MJ-klubb	10
En äkta Nürnbergare	11
Siljans största ångbåt	12
Järnvägsplöck	14

Friflygande modell	15
Sidewindern	18
Dubbelseger för Olu	20
Miniracingplock	21
Steel Sheet bygge del II	22
MHF:s riksmästerskap	24
OSJ:s nya spår	25
Kitchenroderbygge	26
Modellborrtest	28

Nr 5	
Suitjelmajärnvägen	4
StLJ:s praktiska vagn	5
JärnvägsMuseums flyttning	6
Museibana i Linköping	9
Paraden	10
Fråga oss om tåg	11
Billfärja i plast	13
Cykelnhyeter	14
RC-modellen Marabu	16
Test av Micronic 6	18
RC-flygningar	19
Bokrecensioner	20
Canam, i full skala	22
Raouls rond i SM	25
Miniracingplock	27
Reflexioner om MJ	30

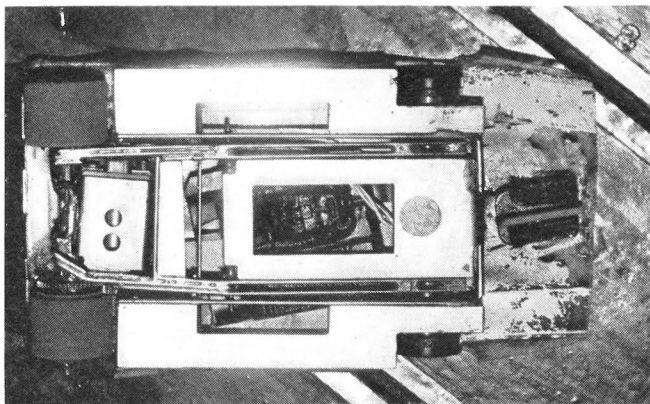
Nr 6	
Hamnspar för OSJ	2
Krylbo försvunnet	5
JärnvägsMuseum i Gävle	6
Järnvägsplöck	8
MJ-vändskiva	9
Paraden	10
Rolls i modell	12
Pylonflygning	13
Nya Jetmodeller	14
Modellflygdiskussion	15
Hangmodellbygge	16
Motor på segelflyget	18
Modellbåt-SM regler	20
Proffshandtagbygge	22
Skånecupen	27

Nr 7	
Ångbåtskonkurrens	4
VGJ:s nedläggning	6
Ameikanska ångloksljud	8
Föreningen 29:an	10
Bergenbanan	12
Amerikansk flodångare	14
Flodångarritning	16
Modellseglings-EM	20
1 000 km miniracing	22
Canam — sista rondan	26
Humbrol vattenfärger	28

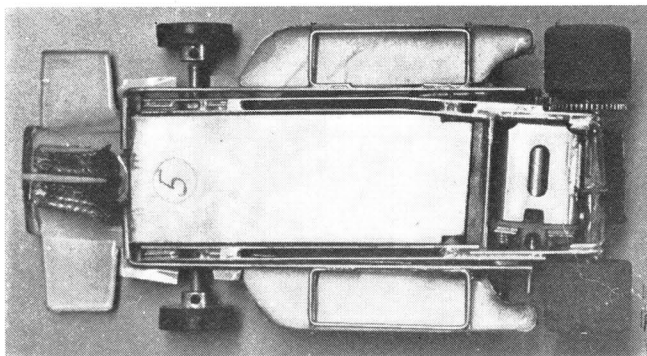
Nr 8	
Svensk spårvagnsmodell	4
Månadens spårplan	6
Resan till Norge	7
Modellbåt-SM	8
Möja Järnväg	10
Paraden	12
Östermalms MJ-klubb	13
Modellracerbilar	14
Radiostyrd modellbil	16
Futaba 4 kan test	20
Internationell regatta	22
Klarplastgjutning	24
Skånsk-Dansk MR	25
Preppad B-motor	26
Vi vann en grammis	28

Nr 9	
Hummelstugans Järnväg	4
VGJ:s sista dag	6
Tjäresta modelljärnväg	8
Vad är dragkraft	10
Eldlösa ånglok	11
Pulsstyrd MJ	14
Italienskt ånglok	16
Fråga oss om tåg	19
Radiostyrning i byggsats	18
Svenskt bätrekord	20
Modellbåtiskussion	21
VM i skalaflyg	22
SM i RC 5	25
Miniracing i HO	26
Miniracingplock	27
Miniracingförarförbund	28

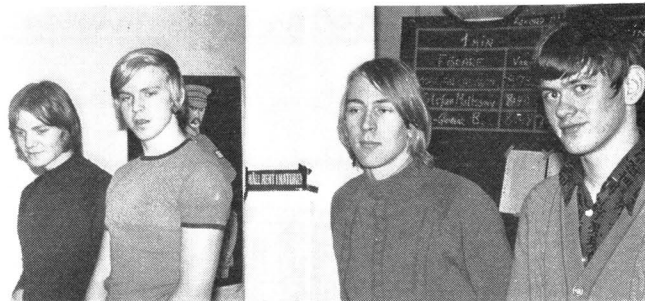
Nr 10	
Gullbacka Järnväg	6
Ångloksresa med F 1200	4
Örebro MJ-sällskap	8
Elektronisk timer, byggbeskr	10
Smalspårstips i HO	12
Hobbyrummets inredning	14
Paraden	18
Mer om RC-bilar	20
Lee Gilbert om chassin	24
Borrstativ till handborrmaskiner	31
Växlad modellmotorbåt	35
Bokrecensioner	37
Pylonracingflygning	38



Tvåan i Can-Am, Kent Johanssons "pianowire"-chassi. Även detta ett vanligt "plumber på swingen chassi".



Bror Gårdelövs Tasmantvåa. Hembygd swing, A-kanna, metall-drev.



De startande i Can-Am-finalen. Från vänster Morgan Carlsson, Kent Johansson, L.-G. Börjesson och han som hellre tittar i kameran än på sin bil är Bror Gårdelöv. Samtliga RRTU.

Canam-Tasman i Uddevalla visade att miniracingen lever

Text och foto: TOMMY WETTERSTEN

■ Den allmänna uppfattningen bland hobbyfolk just nu är den att miniracing är på tillbakagång i Sverige. Detta bara för att några av de mest framstående utövarna av hobbyn lagt körkontroll och bilar på hyllan. I Stockholm tex har många fd miniracingfans gått över till den mera exklusiva hobbyn, radiostyrda racerbilar. Men bara för detta behöver ju inte miniracing vara ute. Många nya och skickliga förare kommer fram, och flera nya klubbar håller på att bildas, åtminstone här på västkusten. Ett tydligt exempel på att miniracing fortfarande är mycket populärt vittnar det stora deltagandet i första Can Am- och Tasman-tävlingen i Uddevalla om. Så nog är det fel att säga att hobbyn dör ut. Nej, alla ni som är intresserade av miniracing, låt oss istället visa att hobbyn är populärare än någonsin. Ett bra sätt att visa ert intresse är att prenumerera på Allt om Hobby, den enda hobbytidningen i Sverige. Det finns ju så mycket annat som är bra i tidningen också.

Ska vi komma överens om att samtliga miniracingfans sänder in varsin prenumeration för 1971 till AoH. Sänd i så fall med en brasklapp som visar att det är miniracing som ni helst vill läsa om i tidningen. Låt oss fylla brevlådorna på AoHs expedition med prenumerationer och visa att miniracing ingalunda är på avmarsch.

Tommy Wettersten ■

■ För tredje året i följd samlades västkustklubbarna och ytterligare några, till, vågar man påstå, Sveriges populäraste miniracingtävling, Can Am och Tasman. Många klubbar med sina förare dök upp på Uddevallabanan den 30—31 januari. Inte mindre än 9 klubbar var representerade och sammanlagt startade 56 stycken i de båda klasserna.

Redan på lördagen kom de flesta för att bekanta sig med banan, och bestämma vagnmaterialet. En "titt" på bilarna visade att det inte skett några större förändringar på senaste året. De gamla vanliga "plumberchassina" hänger fortfarande med. De flesta förarna har helt gått tillbaka till A-kannor som skal till de allt mer vilt lindande ankarna. $\frac{3}{32}$ " axlar har nästan helt slagit igenom. Annars är det mesta sig likt.

Att det är fördel med hemmabana visade sig redan på lördagen då "Relax-förarna" verkligen satte respekt i sina konkurrenter, med snabba bilar och tuff körstil. Särskilt märktes Stefan Mattsson, L.-G. Börjesson, Kent Johansson och Bror Gårdelöv. Bland icke hemmaförare märktes främst Mats Johansson från Linköpingsklubben Lisa, Mikael Kvarnmark som körde för Anderstorps miniracing klubb och Peter Börjesson som tävlar för Hunnestad MRC.

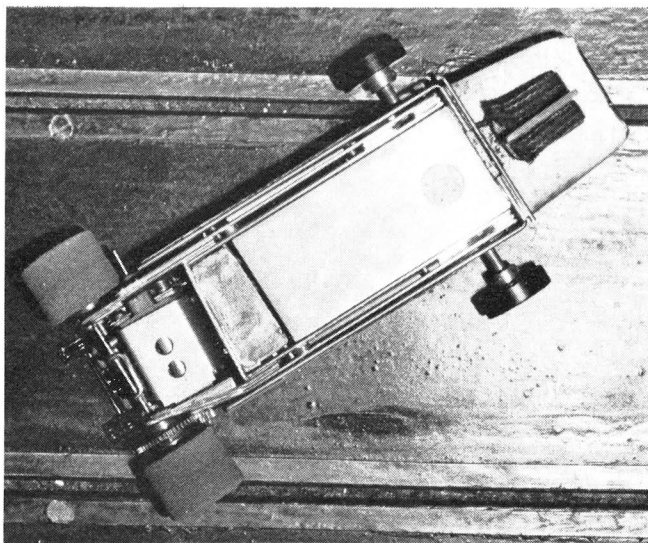
Efter ett par timmars träning och besiktning brakade kvalen i Tasman lös på söndagsförmiddagen. Som väntat

gjorde hemmaförarna inga misstag och lade beslag på 7 av de 12 platserna som berättigade till fortsatt tävling. Direkt till main gick L.-G. Börjesson och Bror Gårdelöv efter snygga körningar. Till semi kvalade ytterligare två Relax-förare, Stefan Mattsson och Håkan Börjesson. Först i A-consyn återfanns förare med "utländsk" nationalitet, Peter Börjesson, Hunnestad, och Anders Kåberg, Lisa. Peter Börjesson hade fö den bästa enminuterstiden i kvalen med 8,24. Fast Qualifier blev alltså L.-G. Börjesson med 31,07 som resultat.

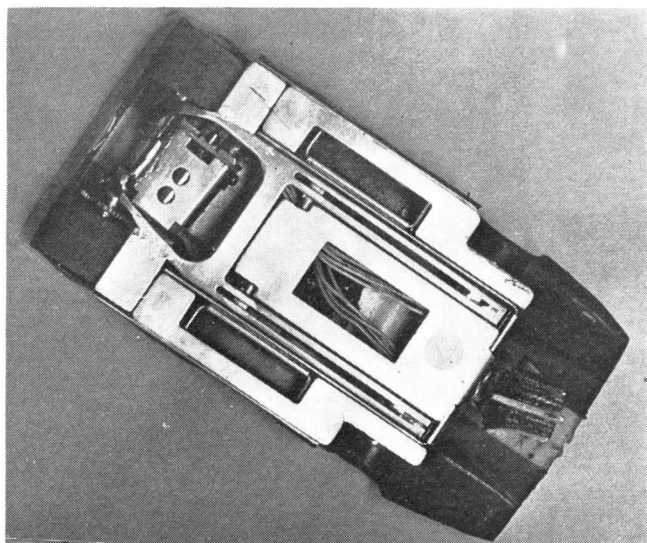
Kvalen i Can Am blev något av en besvikelse. Resultaten blev inte allts vad dom borde blivit, eller förmodligen är det så att Tasmanbilarna går bättre. Fast Qualifier blev i alla fall Morgan Carlsson, RRTU, med 31,03, tätt följd av B. Gårdelöv som körde ihop 31,01. Direkt till semi gick Kent Johansson och L.-G. Börjesson, båda RRTU, så klart. Även här återfinns Peter Börjesson och Anders Kåberg i A-consyn. Det är tydligt att dessa båda förare blir farliga i fortsättningen. Storfavoriten Stefan Mattsson hade otur i kvalen och hamnade långt ner i listan. Efter sju sorger och åtta bedrävelser var så kvalen klara och tävlingen kunde gå vidare med consyn och semi i Tasman.

Tävling

C-consyn blev en tämligen enkel historia



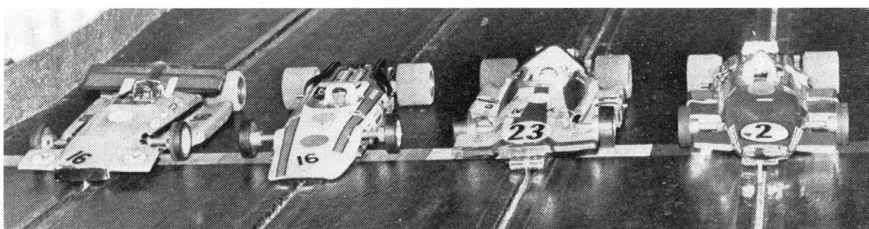
Stefan Mattssons vinnarbil i Tasman. Ett tämligen vanligt chassi med plumberupphängning på swingen. A-kanna med ett singel 25 ankare. OBS metalldrev.



Bror Gårdelövs steel-kärra. Segraren i Can-Am. Bat pans, A-kanna, metalldrev. OBS fyra sladdar till varje pol.

för Morgan Carlsson, RRTU, som tillsammans med Jan Cassell, Nässjö, gick vidare till consy B. Där blev motståndet genast lite hårdare, men inte heller här gjorde den nye RRTU-bossen M. Carlsson något misstag och gick med teamkompisen Peter Wänseth till A-consyn. Där fanns redan, som tidigare nämnts, P. Börjesson och A. Käberg. De båda RRTU-förarna var tydligen på bettet riktigt ordentligt, för de gick vidare utan några större problem. Alltså en semifinal hemt i Uddevallas färger, och dessutom redan två Relaxdrivers i finalen. Ärligt talat är det inte tid att byta namn på klubben? Semi bjöd på verkligt fin körning och hård kamp. Det var först i sista heatet som Stefan Mattsson visade var skåpet skulle stå och vann med 3 varvs marginal till M. Carlsson, som alltså gick från C-consy till final, duktigt.

Can Am var en dryg historia med inte mindre än 8 consys. Förare som klarade sig bra var Jan Cassell, Nässjö, som gick igenom 3 consys. Lennart Jarde, Trollhättans MRC, körde också bra och blev stoppad först i semi. Stefan Mattsson hade otur igen och tappade pinjongen i B-consyn och fick bryta då det inte fanns någon varm lödkolv tillgänglig inom de närmaste kritiska minuterna. A-consyn som faktiskt innehöll förare från fyra klubbar, knep Peter Börjesson, Hunnestad, väl två varv före Lennart Jarde, Trollhättan, Per Östlund, Anders-
torp, som kört riktigt hyggligt fick se sig slagen, liksom Anders Käberg, Lisa. Semi gick som vanligt till Uddevalla. Det är onekligen en stor fördel med hemmabana. Lennart och Peter hade inte så mycket att säga emot Kent och Lars-Gunnar när de fick ordentlig snurr på sina vagnar. Lars-Gunnar gjorde en snygg uppvisning, och vann med ett par varv före Kent. Lennart och Peter kunde packa ner sina bilar i lådorna. Tävlings-



Startfältet i Tasmanfinalen. Från vänster Gårdelövs March, Mattssons Honda, Carlssons March och Börjesons dito.

en gick nu över till en ren klubb tävling. Samtliga finalister Uddevallaförare!

Finalen i Tasman blev något "rumphuggen". Första heatet blev mycket jämnt mellan Stefan och Morgan, medan Bror och Lars-Gunnar halkade något efter. Andra heatet blev nästan likadant, Stefan i knapp ledning före Morgan. Så i tredje heatet hände det, Morgan måste bryta, kolen slut i motorn. Synd, det var bara han som kunde ge Stefan en match. Även Lars-Gunnar var tvungen att bryta när kolfjädrarna vek sig i värmen. Det var alltså en ganska komfortabel seger som Stefan kunde köra hem. Sju varv före Bror var han när loppet var klart. En glad Stefan Mattsson hade fått kompensation för det dåliga resultatet i Can Am.

Även Can Am-finalen blev stympad då bilarna inte orkade med att fullfölja. De tre första heaten var mycket jämna mellan Lars-Gunnar, Morgan och Bror, medan Kent hade problem med både bil och körkontroller och låg ett antal varv efter. Så i sista heatet hände det igen. Morgans bil höll på att brinna upp och han måste sluta köra, Lars-Gunnars kol slut och Kent som redan var distanserad ganska mycket, tappade ännu fler varv när han tappade bakhjulet. Bror körde ensam hem första segern i årets Can Am-serie.

Som vanligt måste man avsluta med påståendet att tävlingen är en sucé, och till alla ni som ännu inte fått chansen att vara med kan man bara säga att det ännu finns stora möjligheter att blanda sig i toppstriden om pokalerna. Nästa tävling körs den 6-7 mars på Andersbergs bana i Halmstad. Alla licenserade förare hälsas välkomna.

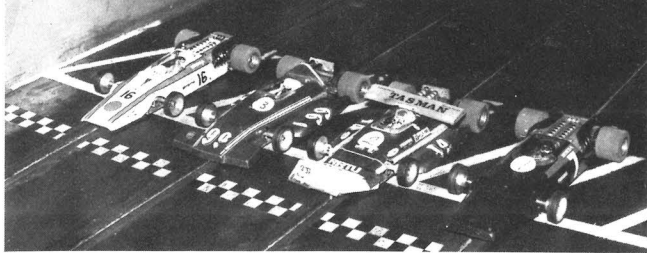
Poängställningen efter första deltävlingen:

Can Am

1. Bror, Gårdelöv, RRTU	10 p
2. Kent Johansson, RRTU	8 p
3. L.-G. Börjesson, RRTU	6 p
4. Morgan Carlsson, RRTU	5 p
5. Peter Börjesson, HMRC	4 p
6. Lennart Jarde, TMRC	3 p
7. Per Östlund, AMRC	3 p
8. Anders Käberg, Lisa	1 p

Tasman

1. Stefan, Mattsson, RRTU	9 p
2. Bror Gårdelöv, RRTU	6 p
3. L.-G. Börjesson, RRTU	4 p
4. Morgan Carlsson, RRTU	3 p
5. Håkan Börjesson, RRTU	2 p
6. Peter Wänseth, RRTU	1 p



CAN AM/TASMAN HALMSTAD

■ Andra deltävlingen av västkustserien gick av stapeln den 7 mars på Andersbergsklubbens bana i Halmstad med nästan lika många startande som i Uddevalla. Det var bara Linköpingsklubben och Trollhättans "minidrivers" som tydligen tyckte vägen var för lång. Ett par välbekanta figurer dånade in, i ordets rätta bemärkelse, på motorcykel; Olu Svensson och Raoul Rågwall. Ägaren till "knarren" var förstås inte svår att spåra då det både hördes och syntes när han kom. Allas vår vän "Rälle" har gått och blivit knutte! Olu var bara på besök, medan Raoul skulle prova sina talanger på miniracingbanan för kanske en allra sista gång, sa han.

Besiktningen på söndagsmorgonen tog lite tid p g a alltför många felaktigheter på bilarna.

Kval i Tasman. Rågwall gjorde inget misstag, körde ihop 35.75 varv på de fyra minuterna. Denna "tid" stod tiden ut som fast Qualifier. Stefan Mattsson gick även han direkt till final på 34,14 varv. I semi

hittar vi som så många gånger förr två RRTU-förare, Wänseth och Gårdelöv. Börjesson, Carlsson, också RRTU, lade beslag på platserna i consy A. Än en gång stor dominans av Uddevalla: Fyra fick fortsätta tävlandet.

Tävlingsdagen fortsatte så med kvalet i Can Am. Mattsson och Rågwall hade tyngen kommit i smöret riktigt ordentligt för även här gick de båda direkt till final, bara med den skillnaden att Mattsson blev Fast Qualifier med 37.99 före Rågwalls 36.34. Peter Wänseth hade också fått upp ångan och fixade till en första plats i semin före Pär Östlund, Anderstorp. I consy A återfanns L-G Börjesson, RRTU, och Peter Börjesson, HMRC, två duktiga förare som börjar komma fram ordentligt nu. Till B-consyn kvalade Ingvar Mattsson, Anderstorp, och Mats Svensson, SSRT. Ytterligare åtta hade fortfarande möjlighet att avancera i prislister.

SEMIFINALER

Tasman bestod av två consys, semi och final. B-consy blev en snabb affär för Jan Ekman G0-69. Han vann med över tre varv före Pär Östlund, ARCU. A-consy bjöd på hårdare motstånd och här satte L-G Börjesson och Jan Ekman punkt för Pär Östlunds och Morgan Carlsons fortsatta tävlande. Semi blev som vanligt en hård fight. Tre RRTU mot en G0-69. Ekman fick på ett tidigt stadium fel på sin bil och var tvungen att bryta. Hårt värre var det mellan de övriga, som till sista L-G Börjesson avgjorde till sin fördel före Wänseth. Gårdelöv utslagen och förvisad till åskådarplats. Tre Uddevallaförare och Rågwall i Tasmanfinalen alltså.

I Can Am kördes fyra och en halv consy. C-consyn kunde avbrytas när halva var körd, då Gårdelöv och Carlsson, båda RRTU, var tvungna att bryta med trasiga bilar. Jan Ekman G0-69 började i consy D och vann sedan alla de övriga. Svante Hjälte, MrCar, gick från C till A-consy där han blev stoppad av L-G Börjesson med bara fyra sektioner. Peter Börjesson, HMRC, hade otur och fick bara köra tre varv i A-consyn när han fick kortslutning i motorn och måste bryta. Semi gick till smått suveräne Jan Ekman som verkligen fått snurr på sina grejor. Två varv efter kom Pär Östlund, dessa två gick med andra ord vidare till final. Kul! En final med förare från fyra olika klubbar.

FINALER

Finalen i Tasman uppvisade som vanligt mycket hög klass. Det var aldrig någon tvekan om vem som skulle vinna. Stefan

Finalbilarna i Tasman. Från vänster Mattssons Honda, Börjessons Mach, Wänseths dito och Rågwalls Honda.

Text och foto:
Tommy Wettersten

Mattsson behövde inte känna sig hotad någon gång under finalen och körde därmed hem sin andra seger i Tasman under årets serie. Efter Mattsson var det jämnt mellan Rågwall och L-G Börjesson, medan Wänseth halkade efter. Rågwall hade en bil som gick mycket fort, men, men, bäste "Rälle", det märktes att du varit borta en tid från tävlandet. L-G Börjesson kunde därför lägga beslag på andra platsen före Raoul. Wänseth var tvungen att bryta i sista heatet sedan kolen tagit slut i motorn. Stefan Mattsson har nu full pott i Tasman och lär nog bli svår att stoppa i fortsättningen.

Finalen i Can Am blev en jämn historia mellan Rågwall och Mattsson. Första heatet gick klart till Stefan tre varv före Raoul, som i sin tur ledde med ett varv före Ekman. Östlund fick bryta sedan motorn bränt. Andra heatet återtog Raoul förlorad "mark" och gick upp i ledningen med några sektioner. Ekman fick släppa kontakten med ledarbilarna i det mycket höga tempot. Tredje heatet bjöd på jättefin körning av Raoul och Stefan på banans två innerspår. Raoul ökade nu sitt försprång ytterligare, och inför sista heatet ledde han med tre varv. Skulle Stefan kunna ta in? Ett tag såg det så ut i sista heatet, när Raouls handtag krånglade och han gjorde ett par härliga avkörningar. Men Raoul lyckades hålla undan och vann med ett varv och två sektioner före Stefan. Tolv varv efter kom Jan Ekman som kämpat så otroligt fint ända från D-consy. Bra gjort.

Efter tävlingarna följde prisutdelning då bl a Stefan Mattsson och Sven-Erik Ekenberg fick pris för snyggaste kaross i Can Am resp. Tasman. Till sist måste det faktum konstateras att Uddevalla-klubben har högkonjunktur just nu. Det var nog ingen slump att de vann det mesta i första deltävlingen. Nästa tävling i Göteborg, vi ses. ■

Ställningen i serien efter två deltävlingar.

CAN AM

1 B Gårdelöv	RRTU	10 p
L-G Börjesson	RRTU	10 p
R Rågwall	SSRT	10 p
4 K Johansson	RRTU	8 p
S Mattsson	RRTU	8 p
6 P Östlund	ARCU	7 p
7 J Ekman	G0-69	6 p
8 P Börjesson	HMRC	5 p
M Carlson	RRTU	5 p
10 L Jarde	TMRC	3 p
P Wänseth	RRTU	3 p
12 S Hjälte	MrCar	2 p
13 A Käberg	LISA	1 p

TASMAN

1 S Mattsson	RRTU	18 p
2 L-G Börjesson	RRTU	10 p
3 B Gårdelöv		
4 P Wänseth	RRTU	4 p
5 R Rågwall	SSRT	4 p
6 M Carlson	RRTU	3 p
7 H Börjesson	RRTU	2 p
8 J Ekman	G0-69	1 p

NU I SVERIGE!

DRI-DEC (Letraset) dekaler
HISTOREX soldater etc. 54 mm
HINCHLIFFE kanoner etc. 54, 30 & 20 mm
NAPOLEONIC GUN KIT (exklusiv modell) skala 1/10 samt
ALMARKS dekaler, böcker och soldater 54 mm
HISTORISKA UNIFORMER (flerfärgskort)

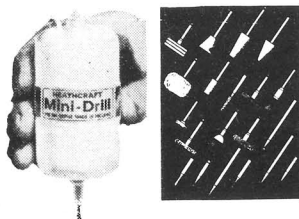
För detaljer skriva eller ring till generalagenten för Sverige:

AB HYDRO-KARTING

Alphyddan 9 131 00 NACKA
Tel: 08/716 69 16

En nyhet för er

Batteridriven Mini-Drill för alla hobby- och gör-det-själv arbeten. Ni får den till lägsta pris direkt från importören.

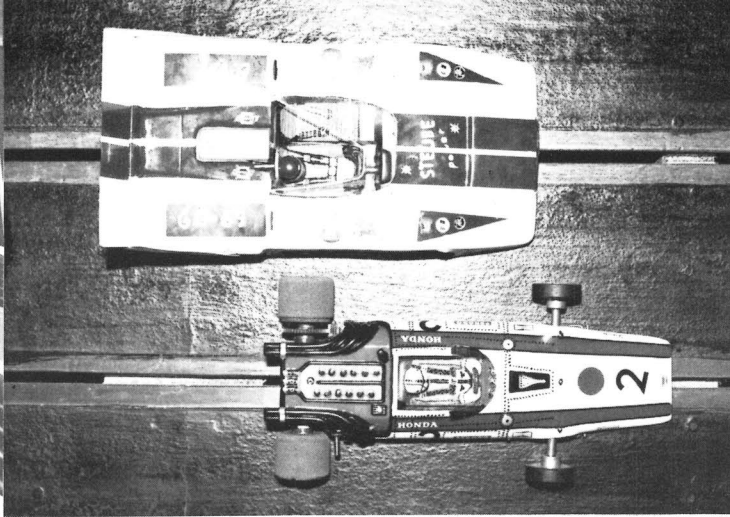


GRATIS får Ni vår nya broschyr. Sänd bara namn och adress till

TM-PRODUKTER
Bo 6008, 151 06 Södertälje



En del av banan i Trollhättan. En mycket bra och trevligt byggd bana.



Snyggast i Trollhättan. Överst: Bernt-Inge Petterssons (GO-69) Can-Am vagn. Under: Stefan Mattssons Formelvagn.

MR-SM har börjat

Innan sommaren satte in hann landets elit av miniracingförare avsluta den stora serietävlingen Can Am/Tasman, som gick i tre avsnitt av vilka det första utförligt skildrats i AoH. Tommy Wettersten kommer att skriva mer om dessa tävlingar i nästa nr av AoH. I andra deltävlingen, som gick i Göteborg, startade 62 man, av vilka så småningom Stefan Mattsson, västkustens nya stora namn, utkristalliserade sig som vinnare i både Tasman och Can Am. Trots ringa chanser till pokalvinst samlades 36 man i Trollhättan för tredje och sista deltävlingen, som inte oväntat bjöd på en ny uppvisning av Stefan. Bra gjort!

Första deltävlingen av SM gick i Landskrona och innebar att nyblivne uppsalabon Per Gustavsson lade grunden till mästerskapet i klasserna 1 och 3, medan RRTU:s Stefan Mattsson bokade in sig för klass 2. Fyra deltävlingar om SM återstår, samtliga körs i Norrland, som är uppdelat i fyra miniracingdistrikt — övriga Sverige utgör ett enda!

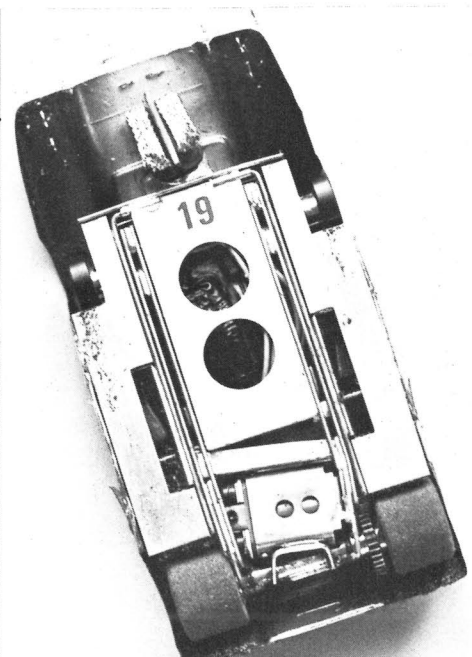
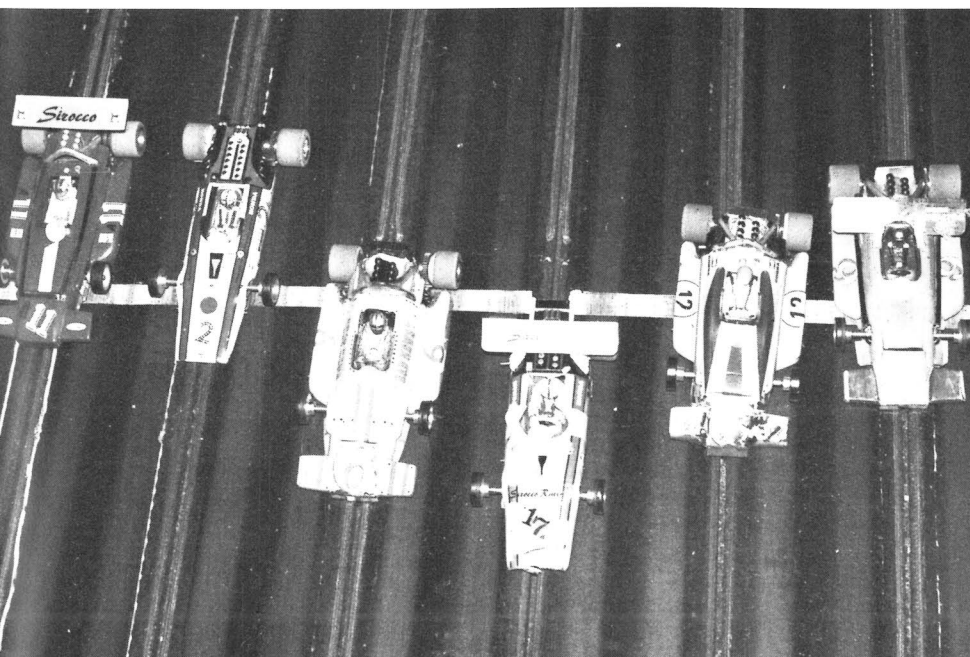
Foto: TOMMY WETTERSTEN



Ovan t h Per Gustavsson med vinnarbil i klass 3. (Standardvagnar). Data över Pers bil: Green motor med ett Zimmermann 26-27 ankare. Utväxling 7:34 Cox. Axlar 3/32", bakdäcken är Steube. Chassit är ett vanligt med plumberupphängning på swingen, bat pans bak och ovanpå allt detta sitter Dynamics Dodge Charger kaross.

Nedan t v: Finalbilarna klass 2. Mattsson och Lundström kör Honda medan de övriga har fastnat för de breda och "tunga" formelvagnarna.

Längst t h: Per Gustavssons vinnarbil i klass 1. Green motor med Steube 27-28 ankare. Utväxling 7:34 Cox. Axlar 3/32". Vanlig konstruktion på chassit.



Livligt i miniracing

EM kördes i Landskrona, två SM-tävlingar avverkade

Text och foto: TOMMY WETTERSTEN

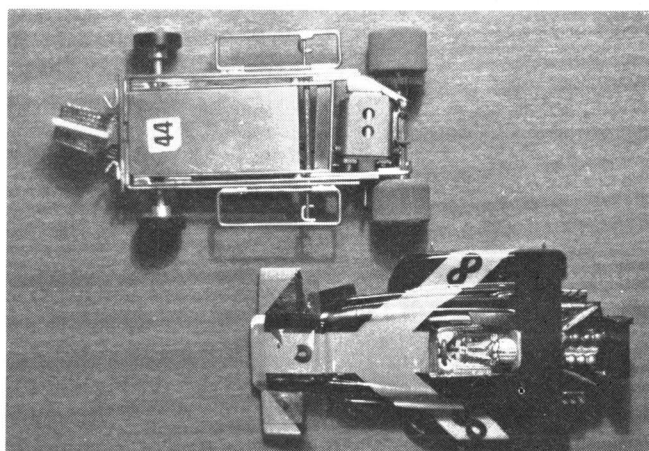
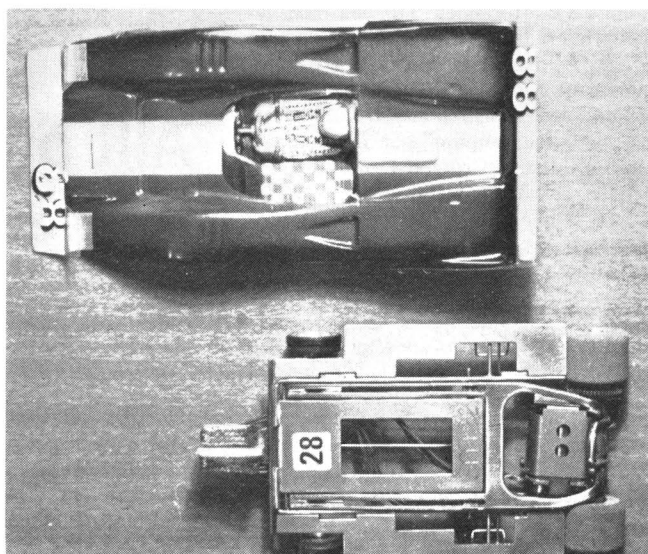
En rad stora tävlingar i miniracing kördes första halvåret 1971 och AoH har inte hunnit med att följa upp dem. Här gör vi ett allvarligt försök att komma i kapp. Två SM-tävlingar och en EM-tävling refereras här av Tommy Wettersten. Svenskarna dominerade helt EM, som vanns av Lars-Göran Hallgren, Malmö. I SM-tävlingarna lyser Per Gustafssons och Stefan Mattssons stjärnor klarast.

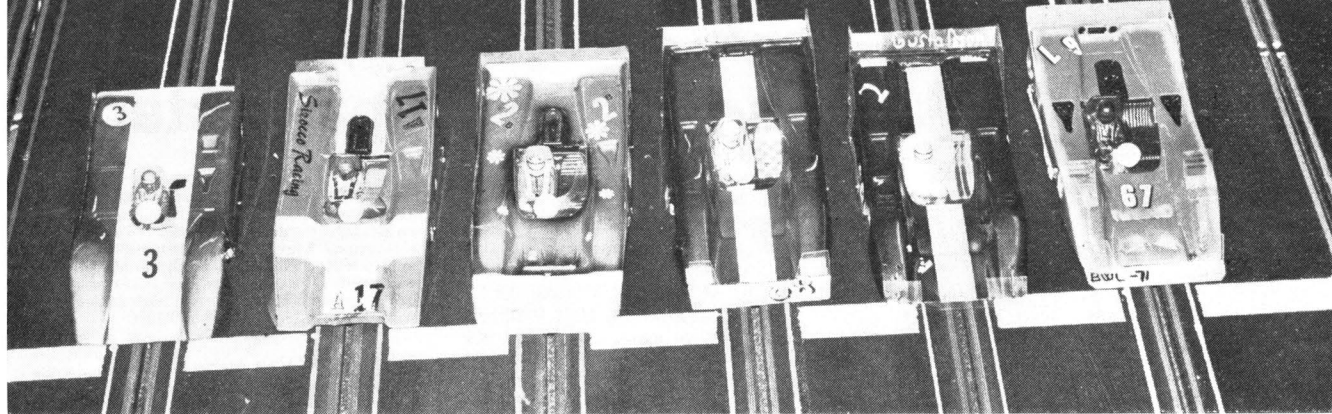
Övre bilden: Alla pristagarna i Norberg samlade. Alla med hatt på huvudet segtrade i varsin klass.

Därunder: Stefan Mattssons Steel-kärra klass 1. Green motor, singel 25 Steube ankare. Steube blå däck och utväxlingen 9:57 Nutley. Karossen är Kirby McLaren. Stefan själv syns på bilden närmast.

Längst ned till höger: Stefan Mattssons segrarbil i formelklassen har Mura Green motor. Lindning och ankare: 27/28 Mura Green. Steube blå däck. Utväxling 7:34 Cox.

Här nedan får Per Gustavsson segerkramen av fästmon, medan Jan Casell ser jublande glad ut. Längst fram ses Pers lillasyster. En ovanligt vacker miniracingbild!





Finalbilarna klass 1. Från vänster G Ståhl, O Lundström, K Carlson, S Mattsson, P Gustavsson och B Liljendahl.

Norberg en fullträff

■ Andra SM-tävlingen i Norberg blev en fullträff. Rent organisatoriskt mycket väl genomfört och bra upplagt, och med representanter från 16 olika klubbar från alla håll i Sverige blev tävlingarna spännande och trevliga. Banan i Norberg är likadan som i Landskrona, bara det att den är förlängd med ett par meter. Medlemmarna i Norbergsklubben hade lagt ner ett jättearbete på banan vecorna innan tävlingen för att få den i perfekt skick. Ett arbete som de lyckats bra med.

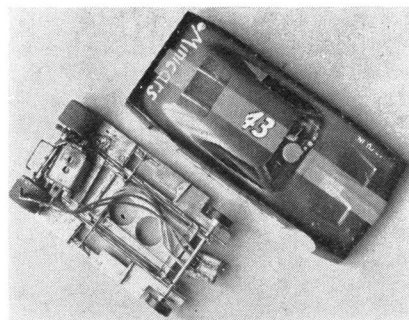
Finalen i klass 1 blev, som i Landskrona, en fight mellan Per Gustavsson och Stefan Mattsson. Per kunde även denna gång hålla undan, men inte med mer än 9 sektioner, det var verkligen final det. Gunnar Ståhl, Krister Carlson och Olle Lundström kom i nämnd ordning efter de två fortkörarna, och sist i finalen stående i depå Bjarne Liljendahl. Bjarne fick på något sätt sin bil totalkvaddad mellan fjärde och femte heatet, och var tvungen att bryta tävlingen. Synd. Birger Elfström stod för en fin prestation. Han avancerade från G-consy ända upp till semifinal där han blev stående med en sjuk bil. Inte att undra på efter 7 consys och en semifinal! Ställningen efter två deltävlingar i Sport och GT-klassen:

1. Per Gustavsson	14 p
2. Stefan Mattsson	10 p
3. Bjarne Liljendahl	5 p
4. Gunnar Ståhl	4 p
5. Lars-Göran Hallgren	3 p
Krister Carlsson	3 p

Formelklassen hade samlat några fler startande än i Landskrona. Fortfarande har dock Stefan Mattsson inget direkt hårt motstånd, utan han kunde tämligen enkelt köra hem andra SM-segern för året. På andra plats kom Gunnar Ståhl och efter honom Peter Wänseth, Krister Carlson, Tom Lindström, SALA SRQ, och sist i finalen Birger Elfström. Per Gustavsson som gjorde ett tappert försök hamnade utanför poängplats, på 7:e. Peter Börjesson som gjorde så bra ifrån

Bildraden till höger: Per Gustavssons standardvagn. Motor: Mura Green (kullager), lindning singel 25 Steube. Även däckan Steubes. Cox 7:34 utväxling. OBS att plumbarn är upphängd i ramen och den lossnade sladden till motorn. Gunnar Ståhls Sport och GT. Motor: Cox, Ankare singel 24 Steube. Drev 7:36 Cobra. Däck: Steube.

Formelvagnen nederst tillhör Gunnar Ståhl och har Grupp 20 motor/ankare. Motorn har försetts med kullager. Däcken är Associated bak och Steube fram. Utväxlingen 7:34 Cox.



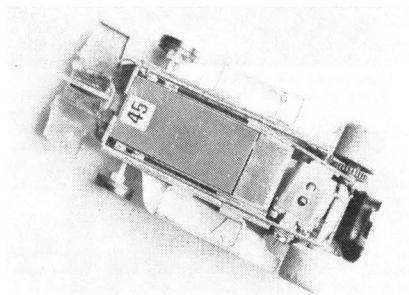
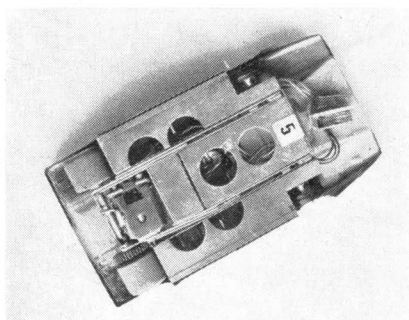
sig i Landskrona hade problem med bilen och hamnade just efter Per Gustavsson. I toppen efter två deltävlingar i ensamt majestät Stefan Mattsson som säkert blir mycket svår att stoppa i fortsättningen. Ställningen just nu:

1. Stefan Mattsson	14 p
2. Peter Börjesson	5 p
Gunnar Ståhl	5 p
4. Olle Lundström	4 p
Peter Wänseth	4 p
Krister Carlson	4 p
7. Lars-Göran Hallgren	3 p
Birger Elfström	3 p
9. Tom Lindström	2 p

Som synes ett stort hopp till andra platsen efter Mattsson, men mycket jämnt mellan de övriga. Spännande fortsättning.

I standardvagnsklassen blev det ombytta roller i toppen. Lars-Göran Hallgren kunde denna gång snuva Per Gustavsson på segern, omvänt mot i Landskrona. Segern satt dock mycket hårt inne, och det var först i sista heatet då Pers bil gick varm och lödningarna släppte till motorn, som Hallgren kunde dra ifrån och vinna. När finalen var slutkörd stod Per med sin bil i handen och kunde bara konstatera att han slagits av Hallgren. Mats Johansson, Lisa, kom på tredje plats före Dan Wallgren, Botkyrka MHF, Jan Forsgren och Anders Ågren, Skellefteå MRC. Gunnar Ståhl hamnade på 7:e plats och utanför poängberättigande. Ställningen efter två tävlingar:

1. Lars-Göran Hallgren	12 p
Per Gustavsson	12 p
3. Jan Forsgren	6 p
5. Gunnar Ståhl	3 p



4. Mats Johansson	4 p
Dan Wallgren	3 p

Därmed var andra deltävlingen slutkörd och det är bara att vänta tills nästa i övre Norrlandsdistriktet. Som alla MR-förare vet är landet indelat i distrikt, södra, västra, östra, nedre Norrland och övre Norrland, alltså inte som felaktigt* sades i nr 5 av AoH, 4 Norrlandsdistrikt och ett för övriga Sverige.

PS. Per Gustavssons och Lars-Göran Hallgrens segerbilar finns i nr 5.

* Det gläder mig med tanke på de långa resorna! Det var hörfel per telefon. Red.



Lars-Göran Europamästare i

Lars-Göran Hallgren på prispallen är årets Europamästare i miniracing. Tävlningen gick mitt i sommaren i Landskrona. I vänstra hörnet Hallgrens vinnarbil. Motor: Grupp 20! Utväxl. 11:52 Taylor. Däcken är Steube. Helt fastlörd motor, vilket enligt Hallgren ledde till seger.

■ Landskrona SRA och Landskrona kommun arrangerade den 3 och 4 juli Europamästerskapen i miniracing. Det är andra gången som detta mästerskap körs, förra året gick det som bekant i Holland och segrare den gången blev Gunnar Bergdahl från Stockholm. I år gick segern till Skåne och "Malmöbön" Lars-Göran Hallgren. En mycket skickligt upplagd tävling ledde till välförtjänt seger för denne unge och säkre MR-förare.

VAL FÖRBERETT

Aldrig tidigare i Sverige har väl en miniracing-tävling förberetts så väl av så många. Under de två dagar det pågick fick man se hela kopplet av de styrande inom miniracingen i Sverige. Att man tydligen väntat stor invasion av åskådare var självklart då banan (samma som under SM i Landskrona) var uppställd i Landskrona sport-hall. Tyvärr svek väl publiken en del, annars var det precis som under en riktig biltävling, med alla funktionärsplatserna besatta. Tävlingsledare var Gösta "Frisören" Johansson från Jönköping, känd från "riktiga" racertävlingar. Juryordförande ingen mindre än Jan-Erik "Beppe" Olofsson från Linköping, speaker Sven Lagergren, Västerås.

Utan besiktning ingen tävling, som vanligt fungerade i detta sammanhang Ronny "Spader" Hellqvist. Vidare fanns naturligtvis Källstrand och Fångström på plats, och även Svenska Bilsportförbundets generalsekreterare, Metslov, visade sig i hallen under de två dagarna. Hurvida han blev positivt eller negativt påverkad kommer väl framtiden att påvisa. Rent organisatoriskt en fullträff alltså.

Vad representationen från olika länder anbelangar var det betydligt sämre. Endast förare från tre olika länder kunde hittas. Tre kom från Tyskland, sex från Finland och Sverige fick fylla ut startfältet med inte mindre än tolv stycken. Naturligtvis saknade man normmän, danskar, engelsmän och andra, men än så länge verkar det vara mycket svårt för förarna med resor och dylikt.

STAFETT SOM UPPMJKNING

Första dagen hölls en stafettävling med tre lag från Sverige, två från Finland och ett från Tyskland. Varje lag bestod av tre förare som fick använda sina egna bilar och handtag. La-

get hade alltså tillgång till tre bilar, 30 minuter kördes på varje spår (sex), och samtliga förare inom laget skulle köra något varje 30-minutersperiod. Sveriges förstalag bestod av "idel ädel adel", P. Gustavsson, B. Liljendahl och S. Mattsson. Dessa var favoriter till segern, medan det förmodligen skulle bli hårt om de andra platserna.

FINNBIL BRANN

Starten gick och de sex bilarna susade iväg. Som väntat tog Sveriges förstalag hand om ledningen, men hade besvär med att hålla undan för Sveriges andralag som bestod av J. Forsgren, G. Ståhl och L-G. Hallgren. Även Finlands lag 1 var bra framme med J. Eklund, J. Vatanen och J. Mannio vid pumparna. Efter 25 minuters körning av första heatet inträffade den förmodligen mest "dramatiska" olycka som någonsin hänt på en miniracingbana i Sverige. Finlands andralags bil slog helt sonika eld. Utan någon förvarning slog det upp lågor på nära en halv meters höjd runt bilen. Röken var svart och sotig av däcksoppa och plastkaross. En funktionär var snabbt framme med en tidning och kvävde elden, så inga foton blev tagna, men alla som var närvarande vid händelsen var helt överens: det festligaste som hänt på en miniracingbana här i Sverige.

Tävlarna gick vidare som om ingenting hänt, precis som i verkligheten. Första heatet vanns av Sverige I före Sverige II och på tredje plats Finland I, därefter kom Sverige III, Tyskland och sist med sotig bil Finland II. Denna rangordning stod sig tävlingen ut och blev alltså slutresultatet. Finlands brända bil gick som väntat dåligt efter "eldbaen" och bröt på ett tidigt stadium. Finland I blev bara bättre och bättre och hotade Sverige II i sista heatet men kom inte ikapp utan fick se sig slagna med bara 5 varv efter 3 timmars körning. Tyskarna hade problem med sina bilar och tog det hela med ett leende, allvar var det ju först dagen därpå.

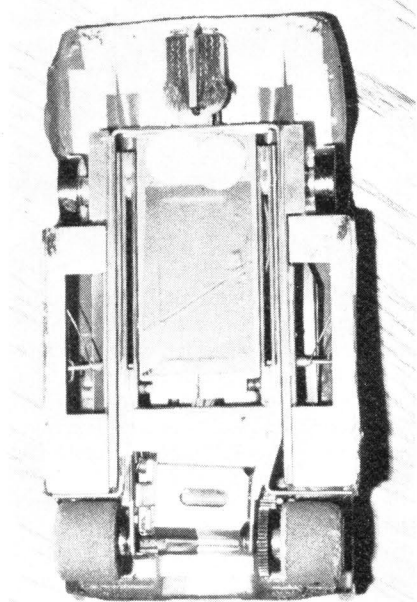
FLICKA I LAGET

Tysklands lag bestod av två herrar och en dam, som verkligen satte respekt i sina manliga konkurrenter med en lugn och säker körning. Sveriges tredje lag, som var en kombination av kommande kometer inom MR, P. Forsgren, P. Börjesson och O. Lundström, hade en del problem med sina bilar men gjorde bra ifrån sig och kämpade tappert.

EM-KVALET

Efter stafettävlingen startade så kvalet inför andra dagens tävlingar. Fyra förare per heat och en minuts körtid. Fyra heat per förare kördes och de tre bästa lades ihop, och man fick kvalresultatet. Peter Börjesson satte säkert myror i huvudet på flera av sina konkurrenter genom att prestera fyra mycket fina kvalheat

Förarna i finalen. Från vänster: S Mattsson, P Börjesson, G Ståhl, O Lundström, P Gustavsson och L-G Hallgren.



Landskronatävling

och lägga beslag på första platsen i finalen dagen därpå. En mycket lycklig Börjesson svävade mellan ingenstans och någonstans när det stod klart att han vunnit kvalet. Bra gjort av Europamästerskapets yngste deltagare, 15 år! G. Ståhl, O. Lundström och P. Gustavsson gjorde också bra ifrån sig och fick sit out till finalen. Till semifinal kvalade B. Lillendahl, A. Salovaara/Finland, L.-G. Hallgren och J. Mannio/Finland. I A-consyn återfanns J. Eklund/Finland, J. Vatanen/Finland, S. Mattsson och K. Martinsson. Eklund är Finlands framgångsrikaste MR-förare med inte mindre än 10 Finska Mästerskap bakom sig. Sedan kom hela raden av förare ända ner till consy C. Bröderna Forsgren hade en dålig dag och hamnade båda i C-consyn.

TÄVLINGEN

Oturen förföljde de båda bröderna även på tävlingsdagen och de stannade i C-consyn. Finske R. Särkkä visade sig vara på styva linan och tog lätt segern före tysklandsstjeven H. Küsters. Förutom Forsgrens blev W. Schult sittande i sistaconsyn och fick fortsätta dagen som åskådare.

B-consyn blev en upprepning av vad som hände tidigare. Särkkä var säker och körde åter lätt hem segern före Küsters. P. Wänseth och H. Börjesson hade problem med sina bilar och hängde inte med. Samma var förhållandet för B. Dombrowski/Tyskland, och J. Westerback/Finland.

I A-consyn blev det genast bättre klass på förare och bilar och därmed blev det hårdare och gick fortare. S. Mattsson ville gärna vara med om topplaceringarna och satsade allt han kunde, vilket gav resultat och en seger. Finske mästaren Eklund var inte så många varv efter och blev andre man före duktiga Küsters. Särkkä som kört så bra tidigare hade tydligen tröttnat och hamnade först på fjärde plats. J. Vatanen/Finland hade en snabb bil och gjorde avkörningar gång på gång. K. Martinsson fick fel på sin bil och tvingades bryta.

Semifinalen blev jämn och oviss in i det sista. Hallgren i toppform vann första heatet tre varv före Eklund som i sin tur var två varv före samtliga andra. Hallgren hade tydligen gett sig sjutton på att visa sin klass, och körde som vanligt mycket lugnt och säkert hela semifinalen ut. Vid sammanräkningen visade det sig att han vunnit med god marginal till S. Mattsson som hela semifinalen igenom haft hårda dueller med Mannio och Eklund, som blev tredje resp fjärde män. Lillendahl fick sin bil sönderslagen vid en häftig avkörning och blev ohjälpligt sist. Han handlade precis som man ska i sådana situationer, lugnt och behärskat och fick eloger av speakern via tävlingsledaren och en extra applåd för fint uppträdande. Sex svenskar skulle alltså göra upp om titeln Europamästare och den jättestora pokal som Landskrona kommun skänkt.

FINAL

Det var alldeles tyst i lokalen, endast den elektriska startens pिंगlande hördes. GO! I välsusade sex blixtnabba bilar på jakt efter pokaler, ära och kanske pengar. Lundström och Gustavsson vräkte sig förbi de andra och började en vild jakt på varandra, medan Mattsson gick i depå med maskinfel. Börjesson som var så suverän dagen innan var chanslös i det våldsamma tempot. Andra heatet blev likt det första. Lundströms bil gick mycket fint och han körde den helt elegant till seger även här. Bakom honom var det mycket jämnt mellan Hallgren, Gustavsson och Ståhl, medan Mattsson varit i depå igen och Börjesson inte orkade med. I tredje heatet började Lundströms drev att låta och han tvingades slå av på takten. Hallgren lade på ett kol extra och tog in många varv på Lundström.

Fjärde heatet startade utan Lundström och Mattsson som var i depå. Fjorten kom nu att stå mellan Hallgren och Gustavsson sedan även Ståhl började få krångel med sin bil. Inför sista heatet ledde Hallgren med fem varv före Gustavsson som i sin tur var hela 36 varv före Lundström.

När starten gick i sista heatet var inte Gustavsson där, han höll på att skruva fast torn som lossnat i bilen. Saken var därmed klar, om inget allvarligt fel skulle uppstå på Hallgrens bil. I mitten på heatet var Gustavsson tvungen att besöka depån igen med lossnat motor, och Hallgren kunde nu semesterköra resten av tiden. Hallgren blev Europamästare med 23 varvs marginal till Gustavsson, och Lundström hamnade på en mycket hedersam tredjeplats 40 varv efter Hallgren.

Tävlingarna var därmed slut och sedan fritidsnämndens konsulent Lilja överräckt priser och pokaler till de främsta i tävlingarna kunde deltagare och funktionärer andas ut och fortsätta den vackra och varma sommardagen utomhus.

Resultat Europamästerskapen 1971: 1) L.-G. Hallgren, 2) P. Gustavsson, 3) O. Lundström, 4) G. Ståhl, 5) P. Börjesson, 6) S. Mattsson, 7) Mannio/Finland, 8) J. Eklund/Finland, 9) A. Salovaara/Finland, 10) B. Lillendahl. ■

SM — del 1

SVENSKA MÄSTERSKAPENS FÖRSTA DELTÄVLING I LANDSKRONA.

1971 års Svenska Mästerskap i miniracing började med första deltävlingen i Landskrona. Årets upplaga kommer att omfatta fem stycken tävlingar med en så rättvis fördelning i västra, östra, nedre Norrland, övre Norrland och nu södra distriktet. De tre bästa tävlingarna får de

tävlande ta med i sitt sammanlagda resultat. Tävlingsformen är det amerikanska Arco-systemet (utslagningsprincipen) med "officiell träning" (tidtagning under 10 varv). Tävlingar köres i klass 1, 2 och 3 (Sport, GT och prototyper, Formula och Standardvagnar, samtliga skala 1/24).

Till Landskrona kom hela svenska eliten, med klubbar från alla delar av Sverige. Från Norrland kom Jan Forsgren, 1970 års mästare i klass 1, Luleå Motorsällskap representerades av Hans Söderkvist och Christer Boström. Tielhällaren i klass 3, Per Gustavsson, var på plats tillsammans med bästa kompsen och en av de svåraste konkurrenterna, Bjarne Liljendahl. Årets bästa västkustförare Stefan Mattsson var också där och många många andra starka kort i årets SM. Tyvärr uteblev Europamästaren och titelförsvararen i klass 2, Gunnar Bergdahl från Stockholm, men han dyker väl upp i de andra deltävlingarna. Våra vänner "Skåneparagarna" höll jag nästan på att glömma, de var naturligtvis laddade till händer och fötter med hemmabana och allt vad det innebär. Allt var ordnat för en fin tävling med hårda kampen. Även om det råder full strid på tävlingsbanan är dessa MR-grabbar ett verkligt fint gäng som är bästa kompisar i alla lägen. Det är trevligt att se den goda kamraterna som finns bland MR-utövare i landet. Alla hjälper alla i trängda situationer.

Nu till de två dagarnas hårda tävlingar och resultat.

KVALIFICERINGAR

Kvalificeringen började med klass 1 och två bilar sattes på spår 3 och 6 för att "matcha" varandra. Om själva kvalet är inte så mycket att säga då det endast är en i sänder som kör. Att detta kvalsätt missgynnar en del är kanske sant, då det gäller att vara fräck och sätta in stöten just när tidtagningen pågår. En del förare kör ju mer eller mindre våldsamt och kan ha tur att få in ett "kanonvarv". Andra kanske kör på säkerhet och tar inga risker, vilket medför sämre varttider. I vilket fall så visade kvalitiderna var de starkaste korten fanns, och man fick också bekräftelse på att metoden är bra.

Inte helt oväntat visade sig Per Gustavsson vara den store giganten i klass 1. Han segrade i kvalet ganska överlägset med 4,56 sek ett varv före nya stjärnan Stefan Mattsson som hade 4,72 sek på sitt bästa varv. Tredje man direkt till final var Bjarne Liljendahl som endast var två hundra delar efter Mattsson, alltså 4,74. Ett litet hopp gör vi sedan till de tre semifinalisterna som toppades av den något överraskande Christer Nilsson, Öneköp, med 4,84 sek på varvet, "hemmaföraren" Kennet Ingelsson, Sirocco, som fick 4,86 sek, samt Gunnar Ståhl, Västerås, med samma bästetid som Ingelsson, men sämre andratid.

Tielhällaren Forsgren fick en sista sit out i A-consy med en bästa varttid på 4,92 sek. Före honom fanns Thomas Hansson, Landskrona, 4,90 och Bengt Svensson, Sirocco, 4,92. Sedan kommer hela kopplet av förare ända tills den 24:e fick sin plats i E-consy.

Kvalet i klass 2 (Formula) blev en snabbis med endast 9 startande ekipage. Det verkar som om formelklassen inte är populär längre. Stefan Mattsson, som inte förlorat ett formellopp ännu i år, segrade i kvalet med 5,08 sek. Efter honom SM-debutanten Christer Carlsson, Nässjö, som gjorde en snygg körning och fick 5,14 sek som bästa tid. Ett stort kliv till tredje finalisten L.-G. Hallgren, Sirocco, som klämde till med 5,36 sek. Alla de övriga startande hamnade automatiskt i semifinal med Peter Börjesson, Hunnestad först och efter honom i tur och ordning Evert Nilsson, Öneköp, Birger Elfström, Sirocco, Olle Lundström, dito, Jan Casell, Nässjö, och Per Andersson från Öneköp.

Standardvagnsklassen hade samlat 15 startande. Här visade Jan Forsgren, Bureå, att han är att räkna med och rev åt sig första plats i kvalet med 5,06 sek. Gunnar Ståhl med 5,12 sek placerade sig på andra plats. En annan som också ville ha ett ord med i spelet var Per Gustavsson, 5,18 sek. I semifinalen fanns Jan Casell, Nässjö, L.-G. Hallgren, Sirocco, och Stefan Mattsson som inte kom riktigt överens med sin standardvagn. I Consy A placerade sig Christer Carlsson, Nässjö, och två förare från Linköpingsklubben LISA, Björn Nilsson och Mats Johansson. De övriga sex hade alltså inte mycket att välja på, utan fick finna sig i en placering i B-consy. Därmed var kvalet slutkörda i årets första SM-tävling och hela lördagen var också tillända. Nu var det bråttom på vissa håll, naturligtvis fick man inte missa ett besök över Sundet när färjan låg så nära. Andra däremot hade fullt upp med att mecka bilar inför söndagens tävlingar.

Heike Küsters och Wolfgang Schult under mekningsarbete i depån.



TEKNISKA FUNDERINGAR

Vid söndagens besiktning passade jag på att göra en snabbkoll på samtliga bilar vad de "bestod av". I klass 1 hade 17 bilar Greens kanna och fyra Minimax, tre var mer eller mindre hemmagjorda. Endast två bilar hade steel sheet chassi. 15 hade Cox drev, 5 Cobra och 4 metalldrev (tre Taylor och en Nutely). 19 hade 3/32" axlar medan fem kvarhåller 1/8". Bat Pans på chassit är tydligen inte bra längre, endast en hade bat pans bak medan tre flyttat fram dem (se L-G Hallgrens standardvagn). Samtliga startande har tydligen insett nödvändigheten av high temp shim på endbellen.

Klass 2 hade fyra Greenkannor, tre Mini Max medan två var "hemmapreppade". Fem hade fastnat för metalldrev, tre för Cox och en körde med Cobra. Ätta har insett vitsen med 3/32" axlar. Den nionde håller sig till det gamla beprövade materialet, alltså 1/8". Sex är rädda för att endbellen skall bli för varm och har high temp shimmat dem, medan två djärtvrt för vidare utan extra shim.

Standardvagnarna åkte omkring med åtta Greenkannor, fem Mini Max och två oidentifierbara "skal". Nio använde Cox drev, fyra Cobra och två Taylor. Ätta hade "axlat om" till 3/32" och alltså sju stycken 1/8". Endast en bil var byggd med steel sheet shassi.

SÖNDAGSFINALER

Tävlingarna på söndagen började med klass 3 och B-consy. Bengt Svensson, Sirocco, som varit hemma i Malmö över natten, hade tydligen missuppfattat tiden när det hela skulle sätta igång, så när starten gick på morgonen fanns endast fem bilar på startlinjen. Snabbast iväg var Christer Nilsson, Öneköp, och han vann också väl ett varv före Anders Käberg, LISA. Vidare till A-consy gick också Jan Andersson från Öneköp. Christer Boström och Hans Söderkvist hade otur med sina bilar som inte ville vara med så länge.

I A-consyn gjorde Christer Carlsson, Nässjö, en bra körning och lade beslag på förstaplatsen två varv före Björn Nilsson, LISA. Kontrakt till semifinal fick Anders Käberg, också han kör för LISA. "Öneköpsägarna" Nilsson och Andersson hade inte sin lyckade dag och fick finna sig i att vara åskådare tills vidare.

Christer Carlsson hade verkligen fått snurr på sin standardvagn och noterade sex bra heat i semifinalen som räckte till seger. Bakom honom hade L-G Hallgren och Björn Nilsson en hård duell i i det sista, som Hallgren avgjorde till sin fördel. Bakom dessa hade Stefan Mattsson en match med sig själv och sin bil. Bilen var minst sagt labil och utan förvarning gjorde den loopingar i kurvorna. I första heatet "sparkade den också av sig det ena bakhjulet". Tillsammans med Mattsson blev också Casell och Käberg förvisade till ledighetskommittén.

SPÄNNANDE MINUT

Finalen bestod nu av förare från sex olika klubbar, från Bureå i norr till Malmö i söder. Första heatet tar Nilsson, LISA, ledningen ätt följt av Gustavsson och Forsgren. Efter en stund tar Gustavsson över ledartröjan och behåller den på tills slut på heatet. Trots att motorn satt lös den sista minuten. Han begär dispens en minut, och med hjälp av Liljendahl löder de fast motorn och hinner även med att byta drev. Forsgren kom tvåa i heatet medan det är mycket jämnt mellan Nilsson, Hallgren och Ståhl. Carlssons bil var trött efter de fina körningarna tidigare och hade märkbart svårt att hänga med. Andra heatet tar Gustavsson lätt hand om och efter honom kommer främst Hallgren som också kört bra. Ståhl håller sig väl framme medan Forsgren tappade några varv pga felfunktioner. Efter tredje heatet ledde Hallgren med mindre än ett varv före Gustavsson, därefter Ståhl. Inför sista heatet var det så jämnt man någonsin kan önska sig mellan Gustavsson och Hallgren, endast 49 sekunder skilde dem åt. Ett tiotal varv efter var det lika jämnt mellan Forsgren och Ståhl. Det var ett trevligt sista heat. Gustavsson lade på ett kol extra och Hallgren började sakta men säkert komma efter. Likadant var det bakom dem, Forsgren körde mycket bra och drog ifrån Ståhl mer och mer. När finalen var slut hade Gustavsson vunnit med väl ett varv före Hallgren som i sin tur var tio varv före Forsgren. Ståhl tappade väl ett varv på Forsgren och hade endast 52 sektioner till godo på Nilsson. Sist i finalen Carlsson som fick bryta i femte heatet.

RAFFLANDE I KLASS 2

Direkt därefter sattes de sex semifinalbilarna i klass 2 på banan. Kampen om uppflyttnings-

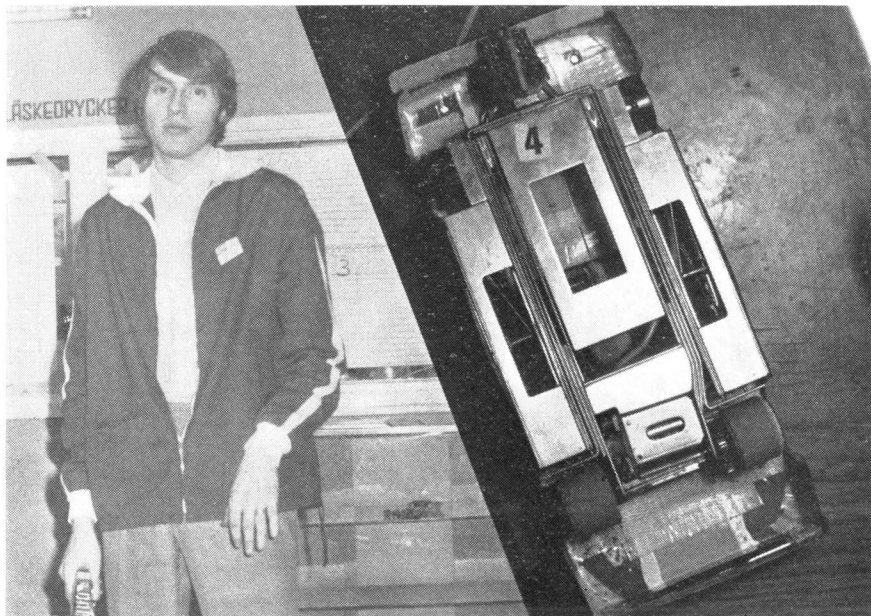
platserna till finalen kom att stå mellan Peter Börjesson, Olle Lundström och Birger Elfström. Börjesson som här gjorde sin SM-debut visade sig på styva linan ordentligt och vann semifinalen med tre varvs marginal till Lundström. Dessa båda hade hela tiden en jämn kamp, men i sista heatet satte Börjesson in en stöt och drog ifrån. Birger Elfström kunde lätt hålla tredjeplatsen och därmed också plats i finalen. Jan Casell som skuggade Elfström blev förvisad till åskådarplats, liksom skänepågarna Evert Nilsson och Jan Andersson.

Finalen blev en rafflande fight om poängplatserna. Stefan Mattsson som inte förlorat något formellopp hittills i år fick finna sig i att vara favorit. Men han hade svåra motståndare i Peter Börjesson, Olle Lundström och L-G Hallgren. Första heatet vann Mattsson med några sektioner före Lundström och Elfström som hannade exakt lika. Börjesson ett varv efter. Andra heatet gick Börjesson upp i ledningen totalt sedan han kört mycket fint. Efter tredje heatet var läget mycket jämnt. Mattsson gick åter upp i ledningen före Hallgren, Börjesson, Elfström och Lundström. Fjärde heatet gick utan några större förändringar. I femte omgången gjorde Hallgren en utkörning och efter den var bilen helt död. På det förlorade han tio varv och kom bort ur toppstriden. Mattsson drog ifrån och Börjesson gick

om Lundström med några sektioner. I sista heatet kunde Mattsson dra ifrån ytterligare och blev säker segrare. Andra platsen stred Börjesson och Lundström om sedan Elfström fått något fel på sin bil. Börjesson gjorde ett bra sistaheat och belade andraplatsen ett varv före Lundström. På fjärde plats Hallgren före Elfström och sist Carlsson som hade en trött bil och inte alls ville vara med.

KLASS 1

Så var det dags för E-consy, klass 1. Den vanns av Krister Martinsson, RRTU, som följdes av Evert Nilsson och Jan Casell till consy D. Här blev det jämnt värre och det skilde bara sektioner åt de fyra främsta. Vidare gick Birger Elfström, Björn Nilsson och Jan Casell. C-consyn gick också den till Elfström, men han fick dela första platsen med Olle Lundström sedan båda kört exakt lika långt, 64.67 varv. Efter dem kom Mats Johansson, LISA, som också fick ny körorder till nästa consy. Här visade åter igen Lundström sin klass och vann före L-G Hallgren och Jan Mårtensson, samtliga Sirocco. I A-consyn blev det genast hårdare konkurrens. Hemmaföraren Thomas Hansson visade sig vara riktigt god vän med banan och hade en bil som gick fort, dessa faktorer bidrog till att han segrade ganska överlägset före Jan Forsgren och L-G Hall-



MINIRACINGTÄVLING I NÄSSJÖ 3 OKT — SE ANNONS PÅ SIDAN 38!

gren. Bengt Svensson och Jan Mårtensson hade inte så mycket att sätta emot, medan Lundström hängde med fint men blev slagen med några sektioner. Semifinalen blev nästan en upprepning av A-consyn. Forsgren, Hansson och Hallgren trivdes tydligen bra tillsammans och belade även här de tre förstaplatserna. Forsgren visade sig vara den starkaste. Tvåa Hansson och trea Hallgren. Gunnar Ståhl fick bryta i femte heatet sedan motorn lossnat, annars kanske resultatet blivit annorlunda. Kenneth Ingelsson, Sirocco, körde snabbt och bra men missade i sista heatet och blev förvisad till åskådarplats.

Finalen hade nu samlat de sex bästa deltagarna i klass 1 i årets första deltävling om Svenska Mästerskapet. Skulle Per Gustavsson lyckas ta sin andra seger för dagen, hade förra årets mästare i klassen, Jan Forsgren, något att sätta emot? Skulle Stefan Mattsson lyckas och bli dubbelsegrare, eller hade alltid farlige Bjørne Liljedahl andra åsikter? Det såg faktiskt så ut efter första heatet när han visade sin klass och var hela tre varv före sina medtävlande. Det var mycket jämnt efter honom med Hansson, Mattsson och Gustavsson på samma varv. Hallgren och Forsgren kom lite efter. Andra heatet visade Forsgren att han också ville vara med om topplaceringarna och segrade före Gustavsson och Hallgren. Mattsson, Liljedahl och Hansson några varv efter. I tredje heatet hände en del. Hansson fick bryta med bränd motor (grupp 20), Hallgren och Liljedahl hade också problem med bilar och funktionärer och kom efter. Gustavsson vann före Mattsson och Forsgren. I fjärde heatet stannade plötsligt Forsgrens bil, kolen slut. Detta gjorde att fighten nu kom att stå mellan främst Gustavsson och Mattsson men även Liljedahl hade chans, trots sitt dåliga tredjeheat. Före sista heatet ledde Gustavsson med över fem varv före Liljedahl, som kört upp sig bra, och Mattsson som låg knappt ett varv efter honom. Redan i början på sista heatet bröt Forsgren, han fick aldrig riktig ordning på kol och kolvtryck. Mattsson körde som besatt och gjorde ett tappert försök att köra in de sex varven

till Gustavsson. Detta lyckades nu inte och Gustavsson kunde ta sin andra seger för dagen. Mattsson gick dock om Liljedahl i sista heatet och belade en hedrande andra plats före Liljedahl. På fjärde plats kom Hallgren och femte Forsgren. Sist alltså Hansson som säkert haft stor chans om bilen hade orkat med.

Resultat, första deltävlingen av Svenska Mästerskapen

Klass 1:

1. Per Gustavsson	Uppsala BKK	7 p
2. Stefan Mattsson	RRTU	5 p
3. Bjørne Liljedahl	Stockholms TA	4 p
4. Lars Göran Hallgren	Sirocco	3 p
5. Jan Forsgren	Bureå MRC	2 p
6. Thomas Hansson	Landskrona SRA	1 p

Klass 2:

1. Stefan Mattsson	RRTU	7 p
2. Peter Börjesson	Hunnestad MRC	5 p
3. Olle Lundström	Sirocco	4 p
4. Lars Göran Hallgren	Sirocco	3 p
5. Birger Elfström	Sirocco	2 p
6. Christer Carlsson	Nässjö MC	1 p

Klass 3:

1. Per Gustavsson	Uppsala BKK	7 p
2. Lars Göran Hallgren	Sirocco	5 p
3. Jan Forsgren	Bureå MRC	4 p
4. Gunnar Ståhl	Västerås BRC	3 p
5. Bjørn Nilsson	LISA	2 p
6. Christer Carlsson	Nässjö MC	1 p



BILDERNA PÅ DETTA UPPSLAG:

De flesta av SM deltagarna i Landskrona samlade på Jan Casells VW-pickup.

L-G Hallgren med den standardvagn som han "rattade" till en andra placering i Landskrona. Bilen är Dynamics Talladega med ett vanligt chassi med bat pans fram och gamla hederliga upphängningen av vingar och swing. OBS det välgjorda arbetet. Motorn är Mini Max med grupp 20! ankare. Utväxlingen 11:52 Taylor. Axlar 3/32" med Associated däck bak.

Standardvagnar final. Överst: L-G. Hallgrens, Christer Carlssons, Bjørn Nilssons, Jan Forsgrens, Per Gustavssons och Gunnar Ståhls Super Jets. Infällda: Christer Carlsson och L-G Hallgren.

MINIRACING 1/32

RIGGEN körklara bilar för skala 1:32:

Abarth 3 liter

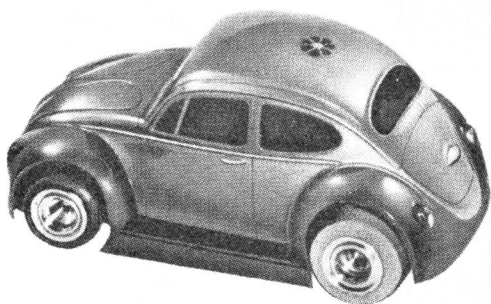
Volkswagen 1200

Opel GT

Pris 50:—/st. inkl. moms.
Porto tillk.

**Hobby-Import Box 85
150 20 Järna.**

Riggen



- Körklara bilar i skala 1:32 passande alla banor, hemma eller i klubben.
- Tre olika utföranden: VW 1200 — Opel GT — Abarth 3-liter.
- Separata tillbehör, prisexempel: Lösa karosser 13:—.
- Flat plan chassi, snabb "hembanemotor", set screw hjul, axlar i fjäderstål, styrsko med lågprofil.

Säljes genom välsorterade hobbyaffärer

A. HERMELE AB
117 36 Stockholm

MINICARS

Miniracing: Marknadens bästa sortiment.

Se våra resultat.

Tyco H0: Bilbanor

Tyco H0: Modelljärnväg

R/C-delar: Associated, Dynamic

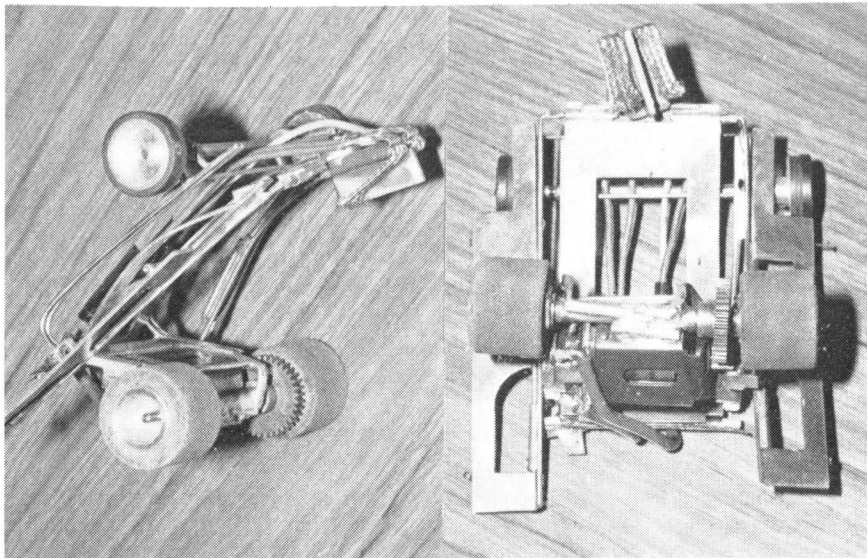
Orbit. Veco.

Tyco katalog 1:—

Miniracingprislista 0:35.

Fråga din Hobbyaffär eller skriv till oss.

Minicars, Salagatan 33 753 30 Uppsala
Tel 018/15 20 15



Varje människa på jorden har ett mer eller mindre häftigt humör, så även vi MR-utövare. En del av oss nöjer sig med att säga ett par sanningens ord till vår konkurrent om nu denne har uppträtt på ett för oss icke önskvärt sätt. Andra som inte vill stöta sig med omvärlden låter sin vrede gå ut över "döda ting". Här ovan visar S-E Ekenberg GO-69 vilken kategori han tillhör.

Stefan Mattsson och RRTU stora namn i CanAm/Tasman

På grund av tidigare platsbrist kommer här Tommy Wetterstens referat från sista delarna av Västkustens stora tävling 1971.

De två sista deltävlingarna i årets serie gick i Göteborg och Trollhättan. Göteborgstävlingen noterade hela 62 startande i de båda klasserna, vilket var en mer än Göteborgstävlingen förra året, och står därmed tills vidare som rekord i Can Am/Tasman-tävlingarna. Sista deltävlingen i Trollhättan samlade 36 entusiaster, inte dåligt då det bara var några stycken kvar som hade chans till pokalvinster.

För att återgå till Göteborgstävlingen gjorde som väntat Stefan Mattsson, vår nye store här på västkusten, inget misstag utan vann båda klasserna tämligen överlägset.

Om oss andra "söndagsåkare" var följande värt att notera: Snabbaste kvaliteten i Tasman stod inte oväntat GO-69-föraren Jan Ekman för, hans 36.13 var nästan ett helt varv bättre än Mattssons. B. Gärdelöv kom i sin tur ett halvt varv efter Mattsson. Dessa tre stod i en klass för sig, först väl tre varv efter kom mannen med stort M, S-E Ekenberg GO-69. K. Martinsson och H. Börjesson, båda RRTU, var alldeles hack i häl på "Eken". Dessa bildade toppskiktet i Tasman.

Can Am-kvalen var en trevlig historia. Mattsson var inget att göra åt, men efter honom kom jag själv med en lånad bil som gick mycket hyfsat. Tätt, tätt efter mig kom Gärdelöv, lillbrorsan Jan. K. Martinsson, RRTU, höll sig väl framme även här och tillsammans med lagkamraterna Wänseth och H. Börjesson ingick de i "fortfärdarnas skara" efter kvalen. Ekman gjorde dessvärre bort sig och hamnade långt ner på listan.

TÄVLING TASMAN

Thomas Green, Trollhättan MRC, och P. Börjesson, Hunnestad MRC, körde säkert och gick från consy C till A. Där blev Börjesson stoppad medan Green gick till semi med Martinsson RRTU. I semi fick Martinsson krängel med sin bil och var tvungen att bryta. Green kunde inte hänga med, så Gärdelöv och Ekenberg avancerade till final.

Finalen blev i början spännande. Ekman tog hand om ledningen medan det var jämnt mellan Mattsson och Gärdelöv. Ekenberg släpade efter. Så småningom började Mattsson sakta men säkert äta upp försprånget till Ekman, gick om och behöll finalen ut första platsen. Snyggt! Gärdelöv bevakade sin andra plats men sedan

Ekman kört sönder sin bil kunde Ekenberg lägga beslag på tredje platsen.

TÄVLING CAN AM

P. Börjesson körde från F-consy till C-consy, L-G Börjesson från E-consy till B. K. Martinsson stannade i A-consy. J. Ekman avancerade från consy C till final. Semi blev mycket jämn mellan Gärdelöv och Ekman, medan J. Wettersten och P. Wänseth kom efter. Wänseth fick bryta pga krängel (kolen slut). Till final Gärdelöv och Ekman.

Finalen blev en tämligen enkel match för Mattsson. Jag och Gärdelöv försökte på alla sätt dra jämnt strå med honom, men lyckades inte. Ekman hade otur även här och pajade bilen på ett tidigt stadium. Efter hand som loppet gick kunde jag dra ifrån Gärdelöv och få en andra plats medan Ekman låg ohjälpligt sist i fältet.

TROLLHATTAN

Från Göteborg förflyttar vi oss raskt till Trollhättan. Banan där blev en mycket trevlig bekantkap! Bra byggd, jämn och snabb. Tyvärr ett minus: för smalt mellan spåren, annars helt perfekt. Förutsättningarna före tävlingen vad gäller pokalerna var följande:

Tasman hade sin säkre segrare i Mattsson, som hade max poäng, 27. Även Gärdelöv kunde känna sig säkra på sin andra plats med 14 p och en snabb bil som lovade poäng även här. L-G Börjesson hade 10 p, hela 6 p före närmaste konkurrent och hade tredje platsen i sin hand om han tog några poäng idag. Alltså var det ganska ointressant i Tasman.

Can Am: Här kunde saker och ting hända. Mattsson ledde på 18 p, endast 2 p före Gärdelöv. Ekman hade 11 p och en tredje plats före tävlingen. På 10 p kom L-G Börjesson. Vem som helst av dessa kunde faktiskt vinna, även om Mattsson var stor favorit. I alla fall skulle det bli "fajt" om andra och tredje platserna.

TÄVLING

Som vanligt började det med kval i Tasman. Mattsson än en gång snabbast, följd av T. Green, en duktig hemmaförare. Wänseth och P. Börjesson körde också bra och hamnade i semi. A. consy visade upp J. Ekman och "a

local Jet" T. Höög. Först i B resp C consy återfanns pokalaspiranterna Gärdelöv och L-G Börjesson.

Efter detta serverades direkt Can Am-kval. Ingen kan väl gissa vem som var snabbast? Mattsson så klart. Med sig direkt till final hade han store pokalaspiranten Ekman. L-G Börjesson höll sig väl framme med en plats i semi tillsammans med Trollhättans snabbe Can Am-åkare Ulf Svensson. Efter dem kom i tur och ordning jag själv, T. Green, P. Wänseth och så aspirant Gärdelöv. Dessa åkte snabbast i den mycket hårda konkurrensen. Säkert var detta kval det hårdaste som körts i en Can Am-tävling, ett verkligt bra resultat var nödvändigt för att komma någonstans.

Tasman bjöd på en bravad. Som skjutet ur en kanon kom RRTU-föraren H. Börjesson som i rask takt marscherade från C-consy ända upp till final! Med sig till finalen tog han P. Börjesson, HMRC, som gjorde en fin körning i semi. Wänseth fick som vanligt bryta semi med utslitna kol. T. Höög bröt då bilen inte orkade med längre. Innan detta var L-G Börjesson och Gärdelöv stoppade, även Ekman blev "bromsad" på ett tidigt stadium.

Finalen blev nästan som vanligt, i årets Tasmanserie, en enmansshow med S. Mattsson som aktör. Nio varv var han före stora överraskningen H. Börjesson när loppet var slutkört. Green blev fränakt och fick nöja sig med en tredjeplats. P. Börjesson körde sönder styrskön i andra heatet och förlorade 20 varv, alltför många att köra in för honom.

Can Am-tävlingarna bestod idag av fem consys, där P. Börjesson var med i fyra och H. Börjesson i tre. Dessa två var de dominerande här. B. Gärdelöv som var med och krigade om pokalplats hade inte sin lyckade dag och stannade redan i B-consyn. Consy A blev en relativt hård tillställning med många avkörningar och nervös atmosfär. Till sist lyckades jag själv och H. Börjesson gå vidare till semi. P. Wänseth och T. Green fick se sig slagna efter hård fight. Semifinalen blev även den en något hetsig affär. U. Svensson som var väl hemmastadd med banan gjorde bra ifrån sig och vann före L-G Börjesson, som därmed nådde till den för honom så viktiga finalplatsen.

Så var det då klart för den sista finalen i årets serie. Det skulle bli spännande att följa utgången av Ekmans och Börjessons duell om pokalplatserna. Att Mattsson var inte mycket att göra, men andra och tredje prisen skulle det bli fight om. Första heatet blev jämnt mellan Svensson och Mattsson. Ekman hade inte riktig fart i sin bil och kom några varv efter dessa, och två varv efter sin närmaste konkurrent Börjesson. Andra heatet fick Ekman upp ångan och gav Mattsson en match, men fick ge sig i slutet. Svensson var en bit efter, medan Börjesson kom sist sex varv efter Mattsson. Det tredje heatet blev det trevligaste. Mycket bra körning uppvissades, endast ett par tre utkörningar noterades. Det blev också det jämnaste med alla förarna samlade på samma varvantal. Mattsson vann före Ekman, Börjesson och sist Svensson. Sista heatet blev avgörande vad gäller pokalernas platser. Börjesson och Ekman som båda hade chans att placera sig, bevakade varandra hårt. Men tydligen var Ekmans nerver i bättre kontroll, för han fick fyra varvs marginal till Börjesson och kunde därmed lägga beslag på andra plats totalt. Som väntat blev Mattsson den som segrade totalt i årets Can Am/Tasman-serie. Två i deltävlingen i Trollhättan blev U. Svensson, som körde lugnt och säkert. Ett farligt kort till nästa års serie.

Därmed var årets serie slutkörd. En serie som slagit alla tidigare rekord. Ett mycket stort deltagarantal och trevliga tävlingar. Det är också glädjande att så många unga och nya förare har ställt upp, det är ju ni som skall föra miniracingen vidare i framtiden. Flera serier i likhet med denna på västkusten efterlyses i övriga delar av Sverige. Det är ju genom tävlingar som miniracingen får PR och gör hobbyn så intressant. Till alla er som ställde upp och alla som ännu inte varit med: Vi ses till nästa års serie som preliminärt startar i Halmstad sista söndagen i januari!

Slutställningen Can Am

1. Stefan Mattsson	28 p
2. Jan Ekman	17 p
3. Bror Gärdelöv	15 p
4. Lars-Gunnar Börjesson	15 p
5. Tommy Wettersten	11 p
6. Raoul Rågwall	10 p

Slutställningen Tasman

1. Stefan Mattsson	36 p
2. Bror Gärdelöv	14 p
3. Lars-Gunnar Börjesson	10 p
4. Håkan Börjesson	8 p
5. Thomas Green	6 p
Peter Wänseth	6 p

Det klarnar i SM-serien: Gustafsson och Mattsson vinner!



Stefan Mattsson med sina tre vinnarkärror.

Text och foto: TOMMY WETTERSTEN

■ Redan innan sista deltävlingen av årets upplaga av MR-SM är avklarad, har Per Gustavsson och Stefan Mattsson säkrat sina SM-segrar. Per avgjorde i Luleå genom att vinna för tredje gången i år klass 1 (sport & GT); medan Stefan, inte helt oväntat segrade i klass 2 (formel), i Uddevalla, och blev därmed svensk mästare i klassen 1971.

Deltävlingen i Luleå blev en tämligen snabb affär med 13 deltagare i klass 1, 7 i klass 2 och 6 startande i standardvagnsklassen (3). Per Gustavsson var som vanligt på bettet och vann som tidigare nämnts klass 1, och segrade dessutom i klass 2, och kom på andra plats i klass 3. Stefan Mattsson visade sig också på styva linan och fick två tredjeplaceringar i klasserna 1 och 3, vidare en andra plats i formelklassen. Våra vänner från norr (bröderna Forsgren och co) lade sig an alla andra poängberättigade platser.

Med sjumilasteg förflyttar vi oss snabbt ner till västkusten och Uddevalla, där fjärde deltävlingen i årets SM-serie gick av stapeln. Att tävlingarna där skulle bli "något enkelriktade" var väl väntat av alla deltagarna, enär Stefan Mattsson skulle få åka på hemmabana. Att han inte gjorde något misstag visar ju också att han är en av Sveriges bästa miniracingutövare just nu. Han segrade alltså i samtliga tre klasser, och jämnade därmed vägen fram till eventuella silvermedaljer i klasserna 1 och 3. Anders Ågren från Skellefteå hade sin lyckade dag och hamnade på andra plats i klas-

serna 1 och 2, och fick bronset i klass 3. Jan Forsgren höll sig också väl framme i Sport & GT och Standardvagnsklassen.

Vidare är att säga om Uddevallatävlingen att det hela fungerade perfekt. Det verkar som om alla förarna har mognat, för det förekommer mycket sällan protester och skällsord nuförtiden. Alla är också måna om att det hela skall fungera arrangörmässigt, vilket är ett stort plus med tanke på kommande tävlingar och MR-arrangemang. Det verkar också som om banfunktionärerna (påsättarna) ser sin uppgift som mycket ansvarsfull, för det är faktiskt sällan man behöver vänta på en kurvvaktt att få på bilen. Det hela verkar med andra ord att gå i rätt riktning, vilket är mycket glädjande.

GLADA GOSSAR

Att MR-gänget är en samling glada och pigga ynglingar har skrivits flera gånger i AoH och ytterligare ett bevis på kamratskap och kompisanda fick man i Uddevalla på lördagskvällen, då nästan samtliga deltagarna, eller 20 st, samlades hemma hos Stefan Mattsson. Där började vi att snacka miniracingproblem (bl a de nya reglerna) med MR-utskottets representant Ronny "Spader" Hellqvist. Det var en hel del MR-frågor som ventilerades innan kvällens höjdpunkt serverades. Samtliga var välkomna in i bastun, för att kunna springa ut i den sena oktoberkvällen med några få grader över noll, och med ett elegant svanhopp stå på huvudet i Mattssons simbassäng med



Pristagarna i Uddevalla. Från vänster Peter Wänseth, Stefan Mattsson, Bill Lundström, Per Forsgren, Anders Ågren, Peter Börjesson, Tom Lindström, Olle Lundström och Jan Forsgren.

20 grader i vattnet. Det var en trevlig syn med en massa MR-folk i en bassäng klockan 10 på kvällen före en tävling, utan bilar och körkontroller.

Nåväl, någon avkoppling måste man ju ha före hårda tag. Nu återstår alltså bara en tävling som går i Katrineholm, och där blir det fight om totalsegern i standardvagnsklassen. Gustavsson, Hallgren, Mattsson och bröderna Forsgren har teoretisk chans att ta hem segern. Det återstår att se vem. Vi hör.

Ställningen efter 4 deltävlingar.

Klass 1

1. Per Gustavsson, SM-seger	21 p
2. Stefan Mattsson	17 p
3. Anders Ågren	10 p

Klass 2

1. Stefan Mattsson, SM-seger	21 p
2. Peter Wänseth	8 p
3. Gunnar Ståhl	7 p
4. Olle Lundström	7 p
Per Gustavsson	7 p
6. Peter Börjesson	5 p
Anders Ågren	5 p

Det är som synes hårt om andra och tredje platserna. Sista deltävlingen avgör.

Klass 3

1. Per Gustavsson	17 p
2. L-G Hallgren	12 p
3. Stefan Mattsson	11 p
4. Jan Forsgren	9 p
Per Forsgren	9 p
6. Anders Ågren	7 p