

Stefan Mattsson tog 2 SM-titlar i MR-SM 71

Här gör Tommy Wettersten en översikt över MR-SM 71. Mer om SM skriver Tom Lindström på de följande sidorna.

■ Som tidigare nämnts i AoH var Per Gustavsson och Stefan Mattsson redan klara SM-vinnare i klass 1 respektive 2 före sista deltävlingen i Katrineholm. Denna tävling skulle bli avgörande för utgången i klass 3 (standardvagnsklassen). Figheten kom att stå, inte helt oväntat, mellan Gustavsson och Mattsson, som den sistnämnde avgjorde till sin fördel och därmed bärgade sitt andra SM-guld i år. Per Gustavsson kom på andra plats och Lars-Göran Hallgren på bronsplats i klassen.

I klass 2 (formula) var som sagt redan guld i Mattssons händer, men om andra platsen var det strid. Peter Wänseth



från Uddevalla körde bra i Katrineholm och segrade före Per Gustavsson, som fick nöja sig med en bronsmedalj i sammandraget, medan Wänseth kunde glädjas åt en hedrande silvermedalj.

Sport- & GT-klassen slutligen fick omvänd ordning i toppen jämfört med klass 3. Gustavsson guld, Mattsson silver. Mattsson segrade i Katrineholm, men Gustavssons guld var ju redan klart efter tredje deltävlingen. På bronsplats kom Anders Ågren, Skellefteå, som verkligen kört upp sig i årets SM, och som med all sannolikhet kommer att bli farlig i framtiden. Föra årets segrare Jan Forsgren hamnade på fjärde, och Gun-

nar Ståhl på femte plats i slutställningen.

En resumé av årets SM-upplaga skall innehålla bl a följande: En väl organiserad "serie" med en rättvis fördelning av tävlingsplatser i landet. Samtliga tävlingar har varit mycket bra upplagda, och det hela har flutit helt friktionsfritt. Förarna har uppträtt på ett föredömligt sätt, vilket bådär gott för framtiden. Med andra ord tycker jag att årets upplaga av MR-SM har varit den bästa som genomförts i Sverige, och jag hoppas att kommande års upplagor blir minst lika bra. Det finns alla förutsättningar för att de skall bli det.

Tommy Wettersten ■

SÄTT DUBBAR, forts

att det aldrig kan bli "nållöst" i däckets kontaktyta med marken. Vi valde att dela in framhjulen i fem sektioner (fem-ekrade fälgar!) och monterade nålarna i grupper om tre i bredd. Bakhjulen delades in i åtta sektioner, och där fick dubbarna sitta fyra i bredd. Med den vikt och viktfordelning som bilen har kommer vi då att hamna nära det lämpliga värdet på 7,5 kp/mm² som nämnde tidigare (7,5 = bilens vikt dividerad med antalet dubbar som samtidigt ligger mot körbanan multiplicerad med tvärsnittet på varje dubb, eller $7,5 = G:n \times A$).

Vartefter dubbarna slagits in i däckets nypa av 1—1,5 millimeter över däcksytan med en avbitare. Avnypningen ger en ojämn brottyta som griper bra i isen, och slitaget på ren is är förvånansvärt litet.

Observera ren is, för det är ingen idé att ge sig ut på isbelagd asfalt med barfläckar, såvida inte drömmen är att dubba om samtliga 500 efter varje halvtimmes körpass...

Längre utstickande del av dubben ökar

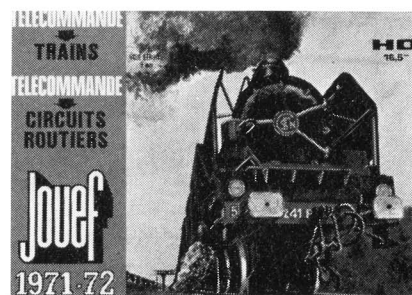
risker för brott, och den är mycket stor redan vid den rekommenderade längden, vid hjulspinn. Ta det därför mycket lugnt, speciellt i början, innan rätta känslan kommit. Det skadar för övrigt inte att ta det lugnt sen också, för det är halt på isen!

BANTRIMNING

Det kan visa sig nödvändigt att laborera med viktfordelningen på bilen för att få bättre grepp på is. Ett hett tips: flytta ackumulatorpacken längst bak i radiolådan, och skruva fast 200 gram bly längst bak i bilen! På det viset ökas inträngningen för bakdäckens dubbar i samma grad som den minskar för framdäcken, och man får den eftersträfvade understyrningstendensen. Med de små framhjulslutslag som används har man inte råd med en överstyrd bil som vänder ut svansen i tid och otid: det finns ingen möjlighet att hinna ge så mycket motroder som behövs!

Varning: Akta fingrarna för dubbade hjul! De fungerar som fräs!

Rolf Stahre ■



VI HAR BÖRJAT NU

och glatt oss åt den goda starten! Den första katalogsändningen gick åt på nolltid — den andra kom den 18 januari tillsammans med en hel del H0- och EGGERBAHN-material. Passa på och beställ!

Katalog + prislista mot 2:— i frim.

HOBBYKLUBBEN

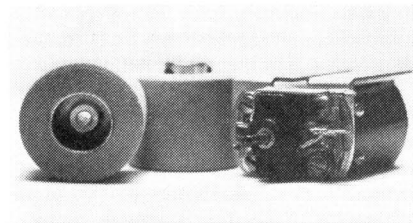
Robert Kutschbach

Majorsgatan 8 B, 502 58 BORÅS.

Tel 033/13 03 22

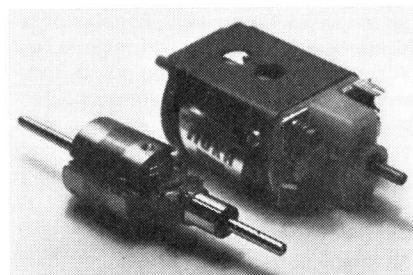
Miniracing plock

■ Vad sägs om en Team Checkpoint motor handbyggd av Bill Steube? Nu finns den hos Minicars och kostar som väntat en hel del, nämligen 236:—, vilket den trots allt är värd med tanke på vad delarna kostar lösa samt det väldigt snygga jobbet.



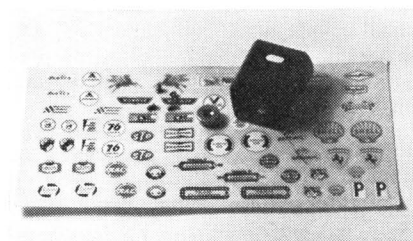
Vad som inte syns på bilden är att magneterna är slipade på alla upptänkliga sidor och att kolen är riktiga shuntkol. Kylflänsarna är Parmas nya och finns lösa för 8:50 per par.

Från Team Checkpoint kommer också nya bakhjul som håller för 1972 lämpliga 13/16" yttre diameter. Fälgarna är också den mindre och har hål för två skruvar och 3/32" axel. Pris 15:50. Nya framhjul med 5/8" kommer också.



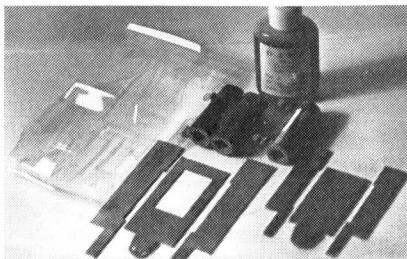
Mura har nu släppt ut en förbättrad version av Greenankaret. Skillnaden är att de nu är handlindade av Bob Green. Även i övrigt är de mera välgjorda än tidigare. Finns i 27/28, 25 och 26 för 70:50.

Greenkassen har nu blivit inbyggd även i Grupp 12-, 15- och 20-motorerna. Här en Gr.15 som har ett varken limmat eller balanserat .007-ankare med ca 28 tråd. Grupp 12-ans ankare är liknande men har bara 23 plattors kärna. Grupp 20'n har bättre magneter än de båda andra nämligen Muras nya "Black Power". Motorerna kostar respektive 39:50, 52:— och 66:—.



C-kassen är Champions svar på Muras Greenkasse och har exakt samma mått som denna men skiljer sig i uppskärning och hålkonfiguration. Skruvar för montering av endbellen medföljer. Kassen finns i tjocklekarna .030" och .040" för 14:75.

Sponsormärken i skala 1/24 finns på Champions nya decalkarta för 2:35. Förutom alla de vanliga innehåller den "Arco DZ", "Powered by Champion" och "Team Champion"-märken.



Dart Tire Traction Additive. En här i Sverige ganska okänd USA-firma som dock är en av de större "sopp"-fabrikanterna. Den här flaskans innehåll är rött till färgen och mycket lättflytande och verkar närmast som uppmjukande medel. 5:25.

Ännu ett exemplar i den långa raden av karosser från Kirby, en Ford Maverick i 1/32. I samma skala finns också en Autocoast Ti 22. Båda är i lexanplast och kostar 9:75.

Parma har gjort en lång rad nya pryglar. Därbland de här chassiebitarna som snabbt har blivit populära i USA, så gott som alla stora chassiebyggare använder dem. På bilden sving och vingar i 1/24. Svingen finns i .030" och .040" mässing med eller utan rektangulärt hål för 8:50, vilket även vingarna i .030" eller .040" mässing kostar. De finns bara utan hål. Också på bilden sving i 1/32 i .063 mässing och vingar i samma skala och material. Bägge för 7:75. Inte avbildade: efterlängtnade vingar till stockers. De är i .040" mässing och kostar 9:50.

Resistorerna är det senaste på handtagssidan, från Parma givetvis. Den större, en "Double barrel"-resistor har motståndstråden lindad runt två stycken vanliga kärnor lagda ovanpå varandra. Detta gör att resistorn går kallare, blir betydligt svårare att bränna. För att en stor (16 A) bromsmicro skall hinna slå av innan kontaktkolet kommer ut på första tråden har man lagt in ett s.k "dummy band", ett isolerat band efter bromsbandet. Priset på dubbeln är 49:50 och den finns i 1,0 och 1 1/4 ohm.

Den andra resistorn är en normal som har fått dummybandet inbyggt. På baksidan har man låtit bli att lägga på isolering för att få bättre kylning. Finns i de ovanliga resistanserna 0,9, 1,1 och 1,3 ohm för 35:25.

Slutligen, och även nu Parma, en 1/32 bil i byggsats. Den är främst avsedd för hemmabanor och har en enkel och bra samtidigt stryktålig uppbyggnad. 35:25 ■

PICKOS KANNA ÄRGÅNG 1971

Pickos kanna gick i år för sjätte gången och de förare som kom till Uppsala den 12 december för att köra om silverbucklan behövde inte precis slåss om mekplatserna. De var nämligen bara sju stycen, förarna alltså, och inte nog med det, av dessa var sex från hemmaklubben. Den dåliga uppslutningen kan väl till en del förklaras av att ett 24-timmars pågick i Västerås men främst av att det överhuvudtaget inte körs formel här i Mellansverige om man fränser SM där den också är minsta klassen.

Hur gick det nu då? Jo, Tom Lindström från Sala, alltså enda bortaföraren, vann både kvalet om 4x5 min och finalen om 4x10.

Det korta resultatet blev:

1. Tom Lindström, Sala	367.02
2. Ola Gustafsson, BKC	361.32
3. Håkan Sundberg, BKC	342.91
4. Christer Andersson, BKC	313.24
5. Holger Sundberg, 6. Torsten Johansson, 7. Kjell Rensstål.	

MR-SM SLUTRAPPORT

■ Sista deltävlingen som gick i Katrineholm blev full pott för Uddevallaförarna. Mattsson vann sport och stock medan starkt kommande Wänseth tog hem formel.

I klass 1 (sport) var medaljerna ganska säkert fördelade redan före tävlingen. Per Gustafsson hade tagit guld och Stefan Mattsson behövde bara ta en poäng för att rädda silvret, vilket han genom att vinna klarade med god marginal. Jan Forsgren gjorde liksom förra året en jätteuppkörning. Han började i F-consyn för att ta en fjärdeplats i finalen. Hade han lyckats komma trea så hade han fått bronset, detta gick nu till Anders Ågren. Tvåa resp trea i finalen var Per G och Morgon Carlsson, Uddevalla.



Final i klass 3: Wänseth, Ågren, Gustavsson, Mattsson.

Klass 2 (formel) var visserligen även den klar med Mattsson som vinnare men där var striden om de efterföljande platserna desto hårdare. Alla de 13 förare som hade tagit poäng hade en teoretisk chans att få silvret. När det var dags för final hade dessa emellertid reducerats till två, Per G och Peter Wänseth. Också i final var S Mattsson samt Mats Johansson, Lisa, som inte hade några poäng tidigare. Per Gustafsson hade kommit ändå från sista consyn (C) för att i finalen få se sig slagen med futtiga två hundra delar sektioner (drygt 1 m) av P Wän-

seth. Trea var M Johansson och fyra Mattsson.

Standardvagnsklassen (3) var den enda det blev fight om totalsegern i. I final var Gustafsson, Mattsson, Ågren och Wänseth. Uppvisningen bjöds av de två försträdda. Det var som mest knappa två varv mellan dem men när strömmen slogs av var det bara 31 sektioner. För tredje gången samma dag var Per G tvåa. Därmed gick ännu ett guld till Mattsson. Hade ställningen vid finalens slut mellan honom och Per G varit omvänd så hade också guldets haft en annan ägare.

Beträffande bilarna som kördes kan följande sägas: Motorerna är till övervägande del utrustade med Greenkassar och Championmagneter, antingen Blue Dots eller DZ. På ankarsidan dominerar Steube i toppen följad av Mura Green. Dreven är för det mesta Cox 34 men Taylors aluminium förekommer också en hel del. Bakhjulen kommer från Associated med undantag av några få hemslipningar. Fram är det jämnt mellan Associated och Steube. Karosserna i klass 3 kom från Dynamic och var Talladega och Dodge Chargers. I formelklassen var ca 100 % av bilarna försedda med Titans March. Klass 1 var en skön blandning av McLaren, Ferrari och annat. Där börjar dock Kirbys Ferrari 312P få övertaget. Vad som kommer att köras 1972 återstår att se då de nya reglerna ger fina möjligheter till förändringar.

Därmed var det roliga slut för den här gången. SM-72 kör igång i Norberg den 15 april med nya bilar, många nya förare och som sagt nya regler.

Ställställning:

- Tävling 1: Landskrona SRA den 24—25/4
2: Norbergs MC den 22—23/5
3: Luleå MS den 1—19/9
4: RA Uddevalla den 16—17/10
5: Katrineholms MRK den 13—14/11
(de tre bästa deltävlingarna räknas)

Klass 1

- | | |
|-----------------------------------|----|
| 1. Per Gustafsson, Uppsala BKC | 21 |
| 2. Stefan Mattsson, RRT Uddevalla | 19 |
| 3. Anders Ågren, Skellefteå MRC | 10 |
| 4. Jan Forsgren, Bureå MRC | 9 |
| 5. Gunnar Ståhl, Västerås BRC | 6 |
| 6. Bjarne Lillendahl, Stockholm | 5 |
| 7. Tom Lindström, Sala SRQ | 4 |
| Morgan Carlsson, RRT, Uddevalla | 4 |
| 9. L G Hallgren, Sirocco Malmö | 3 |
| Christer Karlsson, Nässjö MK | 3 |
| 11. Olle Lundström, Sirocco Malmö | 2 |
| Gunnar Schedin, Bureå MR | 2 |
| Bill Lundström, Sirocco Malmö | 2 |
| 14. Thomas Hansson, Landskrona MK | 1 |
| Per Forsgren, Bureå MRC | 1 |
| Peter Börjesson, HMRC | 1 |
| Roger Ahlfors, Nässjö MK | 1 |

Klass 2

- | | |
|------------------------------------|----|
| 1. Stefan Mattsson, RRT Uddevalla | 21 |
| 2. Peter Wänseth, RRT Uddevalla | 15 |
| 3. Per Gustafsson, Uppsala BKC | 12 |
| 4. Gunnar Ståhl, Västerås BRC | 7 |
| Olle Lundström, Sirocco Malmö | 7 |
| 6. Anders Ågren, Skellefteå MRC | 6 |
| 7. Peter Börjesson, Hunnestads MRC | 5 |
| 8. Jan Forsgren, Bureå MRC | 4 |
| Christer Karlsson, Nässjö MK | 4 |
| Mats Johansson, Linköpings SA | 4 |
| 11. L G Hallgren, Sirocco Malmö | 3 |

- | | |
|--------------------------------|---|
| Gunnar Schedin, Bureå MRC | 3 |
| Birger Elfström, Sirocco Malmö | 3 |
| J A Cassell, Nässjö MK | 3 |
| 15. Tom Lindström, Sala SRQ | 2 |
| Ulf Marklund, SGU Vännäs | 2 |
| 17. Per Forsgren, Bureå MRC | 1 |

Klass 3

- | | |
|-----------------------------------|----|
| 1. Stefan Mattsson, RRT Uddevalla | 18 |
| 2. Per Gustafsson, Uppsala BKC | 17 |
| 3. L G Hallgren, Sirocco Malmö | 13 |
| 4. Anders Ågren, Skellefteå MRC | 10 |
| 5. Per Forsgren, Bureå MRC | 9 |
| Jan Forsgren, Bureå MRC | 9 |
| 7. Mats Johansson, Linköpings SA | 6 |
| 8. Tom Lindström, Sala SRQ | 5 |
| 9. Peter Wänseth, RRT Uddevalla | 4 |
| 10. Gunnar Ståhl, Västerås BRC | 3 |
| Dan Wallgren, MH/T | 3 |
| 12. Björn Nilsson, Linköpings SA | 2 |
| Gunnar Schedin, Bureå MRC | 2 |
| 14. Christer Karlsson, Nässjö MK | 1 |
| J A Cassell, Nässjö MK | 1 |

MINICARS GRUPP 27 SERIE HALVTIDSRESULTAT

Minicars serie som nu har avverkat fyra av åtta deltävlingar fortsätter att dra förare, genomsnittet är nu 27 man per tävling. Glädjande är att flera förare från klubbar som tidigare inte har deltagit i tävlingskarusellen har börjat visa sig.

I Uppsala och Katrineholm fortsatte Per Gustafsson att dominera, han vann bägge. I Uppsala före Tom Lindström och i Katrineholm före Björn-Åke Johansson som sedan fortsatte med att vinna i Norberg före sin klubbkompis Ken Johansson, trea i Katrineholm.

Förutom slutpriserna delas en buckla ut till bästa C-förare för varje hälft av serien. Den första gick till Arne Stranne från Västerås BRC som har tagit en vardera av 4:e, 3:e och 6:e plats.

Ställningen efter fyra deltävlingar är:

- | | 1 | 2 | 3 | 4 | Tot |
|-------------------------------------|----|----|----|----|------|
| 1. Per Gustafsson, Uppsala | 20 | 20 | 20 | — | 60 p |
| 2. Tom Lindström, Sala | 15 | 15 | — | 12 | 42 p |
| 3. Gunnar Ståhl, Västerås | 12 | 5 | 10 | 9 | 36 p |
| 4. Björn-Åke Johansson, Katrineholm | — | — | 15 | 20 | 35 p |
| 5. Arne Stranne, Västerås | 10 | 12 | — | 8 | 30 p |
| 6. Ken Johansson, Katrineholm | — | — | 12 | 15 | 27 p |
- Poängfördelningen är: 20, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6 osv.

1 = Västerås, 2 = Uppsala, 3 = Katrineholm, 4 = Norberg.

Tom Lindström ■

RULES — 72

■ Hur blir det med reglerna då? brukar vara en vanlig fråga vid årsskiftet. Jodå, till 1972 har det skett en ordentlig förändring i motsats till 1971 års regler som i stort sett var uppfädd -70 regler med omstuvade klasser. NU ändras det istället med besked och de flesta ändringarna kommer nog att mottas med glädje bland förarna.

För att börja med karossen. Den stora nyheten här är att spoilers, vingar m m

släpps fria under en viss maxhöjd över banan, satt till 45 mm och under förut-sättning att de inte är bredare än karossen. Detta innebär att det är fritt fram att experimentera med plast, sax och häftor. Plasten som används skall alltid vara lexan, den är helt överlägsen i styrka. Sätt fast den med en lämplig kombination av häftor och lexanlim eller kon-taktlim.

Övrigt nytt på karossen är att det inte finns någon maxbredd på den. Detta hjälper nu inte så mycket eftersom maxbredden på chassiet, 82 mm, fortfarande är kvar. Slutligen finns för diplanet i nosen eller om inget sådant finns monterat själva nosen inget frigångsmått vilket betyder att det egentligen bara behövs dagsljus under den.

Angående spoilers, dams m m så behöver dessa inte längre vara målade men deras övre kant skall vara markerad så att de syns.

Nu till chassiet där de stora ändringarna har skett. Först kan nämnas att alla problem med att få bredden över bakhjulen att stämma nu bör försvinna då det blir tillåtet med 79 mm spårvidd. Fram gäller även där 79 mm, men här skall observeras att eventuellt sidspel, "klonk", skall vara inräknat i måttet.

Den andra intressanta nyheten är att vi nu får köra med betydligt mindre hjul. Nämligen $\frac{5}{8}$ " fram och $\frac{3}{4}$ " bak. Dessa är minimimått och motsvaras i mm av ca 15,9 resp 19,1. Lägg emellertid märke till att de här ändringarna inte gäller standardvagnsklassen. Fram kommer den minsta tillåtna diametern säkert att användas så fort det kommer hjul som passar, bak är det däremot mera tveksamt. Där gör nämligen 13/16" hjul att motoraxeln och bakaxeln kommer att ligga i jämnhöjd, vilket är fint för dreven då de är gjorda för att användas så och inte på det vis som nu sker, med axlarna i vitt skilda plan. 13/16" är mitt emellan $\frac{3}{4}$ " och $\frac{7}{8}$ " och är den bakhjulsdiameter som körs i USA och därigenom också den storlek som de nya hjulen därifrån har.

Nu när hjulen blir mindre så måste också dreven bli mindre för att inte slå i banan. Cox 30 och 32 kuggars passar bäst bland plastdrev. 32 kuggars metalldrev går det att köra Taylort 60 pitch aluminiumdrev i 41 kuggars version, möjligen även 43. Andra metalldrev som fungerar är GT Models aluminiumdrev med mässingspinion och Faasdreven som är av brons och har stålpinion. Dessa både senare finns för tillfället inte att få tag i i Sverige och Faasdreven är därtill ganska dyra, ca 14 kr i USA. De är dock de absolut bästa dreven då precisionen är fantastisk och de är nästan outslitliga.

Att man nu byter drev utan att byta pinion gör inget eftersom 7-32 med 16/16" hjul exakt motsvaras av 7-34 med $\frac{7}{8}$ " hjul.

Tom Lindström ■

Så här är det att vara miniracingförare

Skåne är platsen för flera framgångsrika klubbars tävlan och samarbete. Vi har fått en redogörelse för vad de hade för sig förra året. En annan trakt fylld av aktivitet är Västmanland. Vi presenterar SSRQ — "Qluben" i Silverstaden.

Skånsk miniracing

Text: CRISTER NILSSON

1971 var ett händelserikt år för Skånes miniracingentusiaster. Här är en kort sammanfattning av de viktigaste tävlingarna under året.

Årets största miniracingevenemang var utan tvekan europamästerskapstävlingen i Landskrona den 3—4 juli. Två skånska förare, Lars-Göran Hallgren och Olle Lundström, var uttagna till det svenska landslaget. De tackade för förtroendet genom att placera sig som etta respektive trea i tävlingen. Mer om EM läste ni kanske i AoH nr 6 1971.

SKÅNE CUPEN

1971 års Skåne cup omfattade sju deltävlingar på lika många banor. Skåne cupen är en lagtävling mellan Skånes klubbar, där den segrande klubben erhåller en inteckning i ett städtigt vandringspris. Det ingår naturligtvis också en individuell tävling i serien. Denna är öppen för förare från hela Sverige, medan lagpriset endast kan vinnas av en skånsk klubb. Studerar man reglerna finner man att ingen får starta på sin hemmabana, och att tävlingarna köres med klass 1-bilar.

Tablån visar poängfördelningen mellan de tio främsta i de olika deltävlingarna. Nederst finns också resultatet av lagtävlingen.

INDIVIDUELLT

1. Olle Lundström, Sirocco	10	—	15	15	15	(8)	12	67
2. Birger Elfström, Sirocco	12	—	(10)	12	12	15	15	66
3. L-G Hallgren, Sirocco	—	—	9	—	9	12	10	40
4. Jan Mårtensson, Sirocco	6	—	12	10	6	2	—	36
5. Kenneth Ingelsson, Sirocco	4	—	5	7	10	—	7	33
6. Kenneth Winberg, Staffanstorp	15	0	4	3	—	10	—	32
7. Per Andersson, ÖMRK	—	15	7	6	3	1	0	32
8. Christer Nilsson, ÖMRK	—	9	—	8	0	4	9	30
9. Bill Lundström, Sirocco	0	—	0	9	7	9	5	30
10. Tycho Andersson, ÖMRK	—	0	0	4	8	5	6	23

LAG

1. Sirocco, Malmö	6	—	9	9	9	9	9	51
2. Öneköps MRK	—	9	6	6	6	6	6	39
3. Staffanstorps SRC	9	6	4	4	3	4	—	30

Malmöklubben Sirocco tog alltså hem vandringspriset för andra året i rad, och de dominerade också den individuella tävlingen.

Årets serie kan bli mycket intressant, ty vissa rykten har gjort gällande att en del utomskånska förare skulle blanda sig in i striden om placeringarna. Om ryktena är sanna återstår att se när första deltävlingen går i Malmö den 15 januari. I fjolårets Malmö tävling gjorde förresten Stefan Mattsson och hans klubbkompisar i RRTU ett inbrott i serien. Bäst lyckades Mattsson, som blev femma i finalen efter fyra ÖMRK-förare. (Sirocco körde ju inte på hemmabana.)

ÖRESUNDSRACE

Öresundsrace, en för året ny serie, är en klubb tävling mellan ISMRC från Köpenhamn och några av Skånes klubbar.

ISMRC är förmodligen Danmarks bästa miniracingklubb. Därför var det ingen lätt uppgift att möta danskarna på deras hemmabana i den första deltävlingen den 22 augusti. ISMRC so-pade naturligtvis ganska enkelt hem lagtävlingen före Sirocco och ÖMRK. I finalen lyckades dock den för tillfället nykorade europamästaren Lars-Göran Hallgren med konststycket att komma tvåa efter hemmaföraren Carsten Grön-neman.

Nästa deltävling gick i Landskrona den 3 oktober. Tävlingen blev ganska chansartad p.g.a att banan hade en del ojämnheter, som fick bilarna att lyfta både här och där.

Efter kvalificeringen visade det sig att danskarna skulle bli farliga även här, åtminstone Sten Mikkelsen, som hade den bästa kvaliteten. Efter honom följde en blandning av förare

från olika klubbar.

Finalen blev omväxlande och rik på rejäla smällar beroende på banans ojämnheter. När den var slut hade Sten Mikkelsen hunnit längst, sedan följde Leif Wellman från Sirocco, som i sin andra tävling körde från en blygsam kval-position rakt upp till andra plats. Tre kom L-G Hallgren och fyra blev Crister Nilsson, ÖMRK. Ulf Nilsson från Landskrona kom femma, och Bengt Svensson, Sirocco, som kraschade redan på ett tidigt stadium, kom sexa. I lagtävlingen segrade Sirocco före ISMRC och ÖMRK.

Sista deltävlingen gick i Malmö den 21 november. Sten Mikkelsen visade åter sin klass genom att finnas bland dem som hade "sit-out" till finalen. Men redan i finalens första heat rasade hans drev, och han avslutade tävlingen som åskådare. Segrade gjorde L-G Hallgren, och sedan följde Olle Lundström, Bill Lundström och Christer Helgesson, samtliga från Sirocco. Femma kom Crister Nilsson, ÖMRK, och Mikkelsen blev alltså sexa.

Lagtävlingen gav följande resultat: 1. Sirocco, 2. ISMRC, 3. ÖMRK. Detta blev också det sammanlagda resultatet av alla tre tävling-

	1	2	3	4	5	6	7	S:a
1. Sirocco	10	—	15	15	15	(8)	12	67
2. Birger Elfström, Sirocco	12	—	(10)	12	12	15	15	66
3. L-G Hallgren, Sirocco	—	—	9	—	9	12	10	40
4. Jan Mårtensson, Sirocco	6	—	12	10	6	2	—	36
5. Kenneth Ingelsson, Sirocco	4	—	5	7	10	—	7	33
6. Kenneth Winberg, Staffanstorp	15	0	4	3	—	10	—	32
7. Per Andersson, ÖMRK	—	15	7	6	3	1	0	32
8. Christer Nilsson, ÖMRK	—	9	—	8	0	4	9	30
9. Bill Lundström, Sirocco	0	—	0	9	7	9	5	30
10. Tycho Andersson, ÖMRK	—	0	0	4	8	5	6	23

arna. Någon individuell segrare korades inte, men om så hade varit fallet hade han hetat L-G Hallgren.

6-TIMMARS I HAMBURG

Den 9 oktober deltog två svenska lag i ett internationellt 6-timmarslopp, som arrangerades av Team RUFUS i Hamburg. De svenska lagen kom från Sirocco respektive ÖMRK. I Siroccolaget körde L-G Hallgren och Olle Lundström. ÖMRK startade med Tycho Andersson och Crister Nilsson.

Vilka de övriga lagen var ser ni när ni studerar varvschemat från tävlingen. Laget på

	Sirocco Sverige	RUFUS Tyskland	ÖMRK Sverige	Schweiz	Finland	Hanover Tyskland	ROEFF Holland	Danmark Silkeborg
1.	623	596	630	663	610	478	513	515
2.	647	607	570	565	523	527	540	484
	1270	1203	1200	1228	1133	1005	1053	999
3.	596	624	599	545	562	494	355	243
	1866	1827	1799	1773	1695	1499	1408	1242
4.	658	605	636	554	467	451	366	215
	2524	2432	2435	2327	2162	1950	1774	1457
5.	596	637	538	459	557	443	382	314
	3120	3069	2973	2786	2719	2393	2156	1771
6.	644	654	594	638	481	424	480	197
	3764	3723	3567	3424	3200	2817	2336	1968
7.	644	601	583	578	548	434	530	515
	4408	4324	4150	4002	3748	3251	3166	2483
8.	662	651	642	594	506	495	511	460
	5070	4975	4792	4596	4254	3746	3677	2943
pl	1	2	3	4	5	6	7	8



Bill Lundström till höger gick från F-consy till Semifinal i klass 1 i Uddevalla. Sällskap med brorsan Olle hade han i E-, D- och C-consyn. Sirocco i Malmö har den äran att ha de båda som medlemmar.

femte plats, Finland, har ett visst svenskt intresse, ty i det startade Per Gustavsson tillsammans med Jukka Vaatanen.

Som ni ser på schemat segrade Sirocco med 95 varv före hemmalaget Team RUFUS, och tredje platsen tog ÖMRK-laget. Tittar ni nog ser ni också att både ÖMRK och Sirocco körde sina snabbaste heat under den sista 45-minutersperioden.

100-KILOMETERS

Ett lite annorlunda långlopp för standardvagnar (klass 3) kördes i Malmö den 31 oktober. Segrade gjorde det lag som först hade avverkat 100 km eller 2820 varv.

Om loppet är inte mycket att säga utan jag nöjer mig med att presentera resultatlistan.

1. Sirocco	2820	100
(Olle Lundström/L-G Hallgren)		
2. ÖMRK	2151	97,7
(Tycho Andersson/Jan Andersson)		
3. ÖMRK	2618	92,9
(Per Andersson/Evert Nilsson)		
4. Sirocco	2170	77
(Birger Elfström/Bengt Svensson)		
5. Landskrona	2059	73,1
(Thomas Hansson/Ulf Nilsson)	2050	73,1
6. Staffanstorp	271	9,6
(Hans Hesseldal/Kenneth Winberg)		

24-TIMMARS I SILKEBORG

I Silkeborg, som är en liten stad ungefär mitt på Jylland, deltog ett skånskt lag i ett 24-timmarslopp den 13—14 november. Laget, som bestod av Jan Andersson, Birger Elfström, Bill Lundström och Crister Nilsson, placerade sig tvåa efter en stark körning under loppets fyra sista timmar.

Som ni ser av varvschemat avgjordes loppet under det sista 4-timmarsheatet. Då gick nämligen ISMRC åter upp i ledningen, de hade även lett under första halvan av loppet. Odense hade tagit ledningen efter 16 timmar, men i sista heatet rasade de ned till tredje platsen.

Andra placeringen tog i stället det skånska laget, som i jakten på Odense också körde tävlingens snabbaste 4-timmarsheat. Marginalen till Odense var inte mer än 11 varv, vilket inte är mycket efter 24 timmars körning.

Anledningen till Kiels diskvalifikation var att dessa tog sig friheten att byta chassi efter 8 timmars körning.

6-TIMMARS I LANDSKRONA

Det skånska miniracingåret 1971 avslutades med ett 6-timmarslopp i Landskrona den 18 december.

Loppet blev händelserikt och bjöd på många överraskningar. Eftersom ett lag drog sig ur tävlingen redan innan starten blev sjunde platsen den sista. Denna intogs av landskronaparet Ulf Nilsson/Jan Tolli, som gjorde ett ganska misslyckat lopp. På sjätte plats kom något oväntat Siroccos Olle och Bill Lundström. Bröderna hade ledningen i början av tävlingen, men sedan de fått bekymmer med bilen rasade de ned till den näst sista platsen.

Något bättre lyckades Gunnar Eriksson/Christer Helgesson från Sirocco, som tog femte platsen. "Hemmaförarna" Thomas Hansson/Kenneth Ingelsson, Landskrona/Sirocco, körde fort i början av loppet, men efter 6 timmar låg de på fjärde plats. Överraskande jämnt körde ett lag från Svalöv, som efter ett väl genomfört lopp kom på tredje plats.

Slutstriden kom att stå mellan ÖMRKs Christer Nilsson/Tycho Andersson och Siroccos L-G Hallgren/Birger Elfström. Dessa lag inledde loppet ganska försiktigt på 5:e resp 4:e platserna. Men efter halva loppet hade ÖMRK gått upp till ledningen, och Siroccolaget hade tagit andra platsen. Sirocco gjorde tappra försök att köra ifatt de ledande, och när en halv timme återstod såg det faktiskt ut som om de skulle lyckas. Då hade nämligen ÖMRKs försprång krympt till 15 varv. Tycho, som för tillfället skötte manövreringen av ÖMRK-bilen, lade emellertid på ett par kol extra, och när loppet var slut hade Sirocco distanserats med 49 varv.

	ISMRC	Skåne	Odense
1.	1642	1408	1462
2.	1387	1323	1356
	3029	2731	2818
3.	1190	1145	1270
	4219	3876	4088
4.	1246	1465	1494
	5465	5341	5582
5.	1461	1384	1446
	6926	6725	7028
6.	1590	1644	1330
	8516	8369	8358
pl	1	2	3

	Varv
1. ÖMRK (Christer Nilsson/Tycho Andersson)	3109
2. Sirocco (L-G Hallgren/Birger Elfström)	3060
3. Svalöv (Landskrona/ ??)	2974
4. Landskrona/Sirocco (T Hansson/K Ingelsson)	2831
5. Sirocco (Gunnar Eriksson/Christer Helgesson)	2719
6. Sirocco (O Lundström/B Lundström)	2487
7. Landskrona (Ulf Nilsson/Jan Tolli)	143

	Aalborg	Silkeborg	Kiel
	1123	1348	1494
	1400	656	996
	2523	2004	2490
	996	663	
	3519	2667	
	927	1069	
	4446	3736	
	846	489	
	5292	4225	
	704	733	
	5996	4958	
	4	5	Diskvalificerade

Sala Slot Racing Klub

Text: TOM LINDSTRÖM

■ Sala, var ligger det? Ja, frågan kan vara befogad för dem som bor söder- och norrut i landet. Salaklubben har tidigare om åren inte hörts av speciellt mycket men har genom det utökade tävlandet hamnat mitt i det numera tävlingsaktiva Mellansverige.

Sala ligger alltså mitt emellan Norberg, Uppsala och Västerås och förarna från bl a dessa klubbar har också på senare tid flera gånger fått tillfälle att pröva på Salabanan. Trots att den är kort, 31 m och ingen raksträcka över 5

m, så är den relativt snabb. En bil med Grupp 20-ankare gör varvet på 4,6 sek. Banan har fyra parallella rakor som är jämlånga och alla kurvor utom dosen och kurvan före har samma radie. Körstilen kännetecknas av att det flyter bra när man väl har lärt sig att bromsa ut ur dosen, den lutar 45° och tillåter fullgas. Banan är gjord i spånplatta med nedsänkt fläta och vanlig svart skoltavellack som yta frånsett dosen som består av tre 3 mm masonitskivor limmade på varandra med spåren frästa sist. Resultatet blev bra men fy så jobbigt.

I augusti 1968 togs banan i bruk, då utan dos, den tillkom sommaren 1970. Klubben bildades i oktober 1967 av den vanliga samling entusiaster det brukar vara fråga om vid sådana tillfällen. Medlemsskaran växte snabbt men det visade sig snart att intresset inte var tillräckligt djupt rotat hos alla för att de skulle

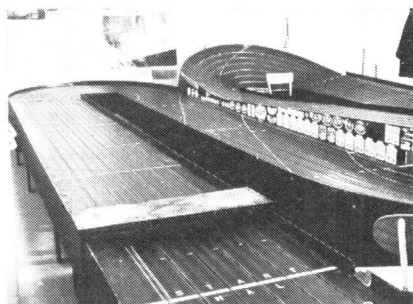
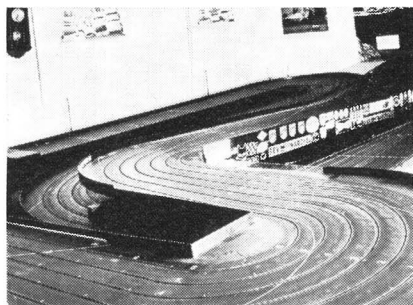
överleva uppbyggnadsperioden. Klubben har sedan dess lidit av den ständiga brist på ledare och funktionärer med åldern inne som många klubbar säkert upplever. Sala lider dock även brist på körande medlemmar vilket vi skyller på det klena befolkningsunderlaget.

Just nu upplever klubben en sk generationsväxling som förhoppningsvis skall ge ny livskraft så att Sala kan delta i det uppsving som miniracingen just nu är inne i.

Slutligen skall omtalas att vi kör fredagar 18—21 och lördagar 14—17, så råkar du vara på genomresa eller har något annat ärende här i trakterna så titta gärna ner. Kommer du någon annan tid så kontakta Urban Mattsson, 0224/156 94, eller Tom Lindström, 0224/134 69, så kan vi se till att det finns någon i lokalen som ligger på Vasagatan 19 b i Sala. ■

Sala är staden som måste stava "klubb" med Q för att inte förväxlas med andra. SSRQ heter denna fina qclub. Banan har

en fin 45°-dos, som ses på ena bilden t.v. Nedan meckrummet, som är trivsamt på många sätt.



Preppning av Parmas ekonomi- handtag

Text och foto: TOM LINDSTRÖM

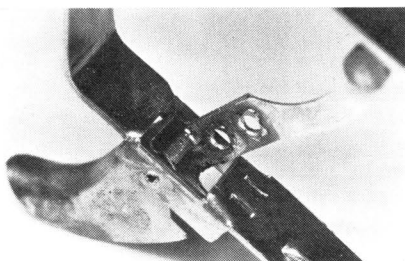
Helt dominerande när det gäller handtag är Parma. De har för närvarande sju olika versioner av det nu åtskilliga år gamla Russkit 800-handtaget. De är i prislägen från 39:75 upp till 210:—. Till detta kommer fyra versioner från Cotton där det mastigaste, Cotton Ultimate Tripple Micro, kostar hela 425:—. Dyrt? Jovisst, men inte värst. Gorski som än så länge inte säljs i Sverige har ett handtag med trekärnors resistor och trippla shuntade micros som skulle komma att kosta uppåt 550:— här.

Det finns alltså totalt 16 olika att välja på. Parmas ekonomi har givetvis valts av de flesta, det har hittills sålts i en bra bit över 500 exemplar i Sverige. Det är redan i standardutförande ett utmärkt nybörjar-handtag men det finns en del saker som är värda att ändra på. Då är det lämpligt att utgå från byggsatsen som besparat itumoneringen och samtidigt är en femma billigare.



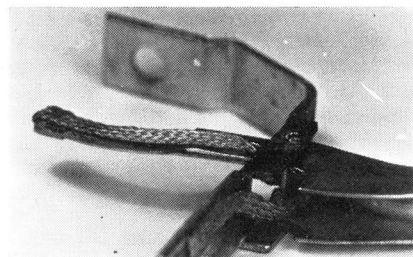
Börja med att plocka itu handtaget. Den rörformade plåtsprinten som fungerar som lagring för avtryckaren är en av de svaga punkterna. Glappet är ofta oroväckande stort och kan orsaka att kontaktkolet inte ligger an ordentligt mot resistorn med påföljande gnistbildning.

Använd en 3/32" axel till att slå den ur ramen med. Ta inte i för hårdhänt, det är ganska lätt hänt att ramen går av strax framför lagringssektionen. Fila bort all blånering från sprinten så att den blir lödbar. Tag på en gång bort den blanka hinnan som ram och avtryckare är överdragen med runt lagringshålen. På avtryckaren sticker det upp ett par spetsiga bitar mitt på. Kapa bort dem och fila snyggt.



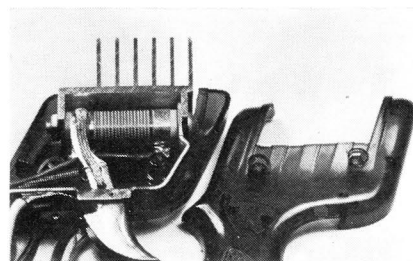
Kapa till en 10 mm lång bit av rör med 3/32" i d. Fila upp i hålen i avtryckaren så att den passar och löd dit den. Ta nu och fila ner bredden på kontaktkolet så att det blir 3—4 mm brett.

Sätt i avtryckaren i ramen, tryck i lagringssprinten och löd fast den i ramen. Alltså sprinten löds fast i ramen, inget mer. Var försiktig med lödsyran så att inte också avtryckaren fastnar.*)



Skaffa en bit fläta av den typ som används på banorna. Löd fast ena änden ovanpå kontaktloket. OBS! använd högttemperaturtenn. Dra den andra änden genom det nedersta hålet i avtryckaren, framför lagringen och löd fast den under ramen. Här räcker det med vanligt lödtenn. Om du tänker montera en kylfläns så är det dags att kapa bort den övre delen av ramen. Använd tex en bågfil. Se till att du kapar tillräckligt långt ned så att kylflänsen verkligen passar men akta samtidigt så att ramen inte blir vriden.

*) Ibland kan det behövas en 3/32" axelbricka mellan avtryckaren och ramen för att den inte ska kunna glida på sprinten.



Fjäders till avtryckaren är det lämpligt att isolera så att den inte kan släppa igenom ström och av det blir varm och börja glappa. Det finns speciell högttemperaturisolation men det duger bra med en bit från en vanlig sladd.

Sätt i resistorn och kylflänsen och dra fast dem med bulten. Var noga med att ställa in resistorn så att kontaktkolet ligger säkert an mot den hela tiden utan att det går för trögt.

Originalkablarna är lite väl klena och bör lämpligen bytas mot lite grövre saker. Kablarna till full gas och broms löds fast på respektive band på resistorn medan den tredje kabeln sätts på rätan från avtryckaren.

För att hela anrättningen ska passa i handtagshalvorna behövs de kapas upp en del. Tag bort "gallret" upptill så att kylflänsen ryms och skär på ena sidan upp lite extra så att det går att putsa av resistorn utan att ta itu handtaget. Glöm inte att öka på öppningen för sladdarna längst ned.

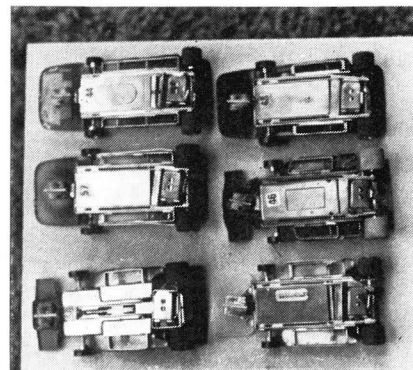
När det gäller inkoppling i banan så är banankontakter numera standard. Broms ska vara svart, fullgas röd och den tredje grön.

Materiallista:

1 byggsats ekonomihandtag	39:75
1 kylfläns	12:—
3 kabel 1 m av var grön, röd, svart	
3 banankontakter	
högttemperaturtenn	
3/32" rör	
fläta	

En Grupp 27 tävling den 31/3 i Sala vanns av Tom Lindström, Sala, före Västeråsarna Mats Eriksson och Roger Wästborn. Fyra Urban Mattsson, Sala. 14 förare deltog.

Bilarna i formelfinalen.



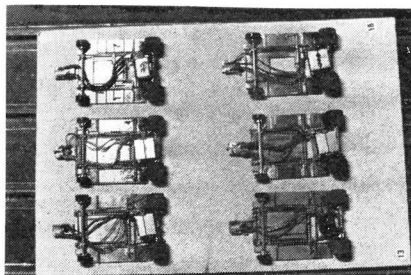
TÄVLINGSKALENDER

3/6 Staffanstorps	3-tim kl 2
4/6 Sala	Gr 27 kl 1
5/8 Öneköp	Kl 1 o 3
68 Uppsala	Gr 27 kl 1
20/8 Landskrona	Kl 1
27/8 Sirocco/Malmö	Kl 2
27/8 Katrineholm	Gr 27 kl 1
99 Uppsala	SM kl 1, 2 o 3

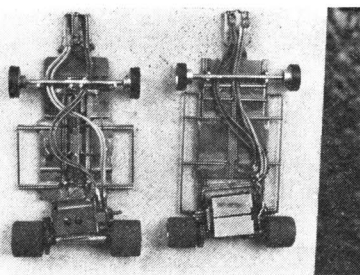
TÄVLINGSNOTISER

Årligen återkommande SCANRACE i Linköping kördes den 28.11. Klass 1 vanns av Jöran Andersson före William Hellström, Mats Johansson och Gunnar Ståhl. Kvalet vanns av Mats Johansson på 6.335. Klass 5, Sport o Gt 1/32 vanns även det av Jöran Andersson.

6-timmars Stock i Västerås den 26 mars vanns av hemmalaget Ståhl/Stranne. Fyra lag, ett från Uppsala och tre från Västerås deltog.



Finalbilarna i klass 1.



Två ovanliga formelschassin som tillhör Per Forsgren resp Christer Nilsson.



Final i klass 2 formelvagnar, fr v segraren Per Forsgren, Anders Ågren, Stefan Mattson, 3:an Christer Nilsson, Anders Kåberg och 2:an Per Gustavsson.

MR-Resultat

80 BILAR I NORBERGS SM-DELTÄVLING

■ Efter första deltävlingen av Miniracing-SM 1972 kan man lugnt säga att miniracingen lever och mår bra. Med det största deltagarantalet sedan restriktionen till A- o B-förare infördes blev tävlingarna i Norberg 14—16 april en stor succé.

Organisatoriskt fungerade i stort sett allt som det skulle. Det alltid besvärliga problemet med kurvvakter "löstes" genom att varje förare anmodades att fungera som kurvakt i två conies för varje klass han deltog i. Från förarhåll kom det många klagomål på detta system, tävlingsledningen hade också stora svårigheter med att få fram förarna till banan. De pekade på att reglerna inte tillåter detta, men SBF:s kontrollant gav dispens.

Banans skick klagades det som vanligt på. Dålig ström och ännu sämre kontakt hördes mest. Arrangörsklubben ska nu inte belastas för det, de hade gjort vad man kan begära. Norbergbanans kurvighet i kombination med dagens bilar och mycken sopning gjorde att flätan var ordentligt smusig och därigenom drog otroligt mycket borst. Det fanns dom som inte kom igenom ett helt tvåminutersheat på ett par.

Besiktningen brukar vid sådana här tillfällen orsaka tvistemål och så även nu. Besiktningarna höll hårt på att det verkligen ska vara 1,5 mmfrigång under metallbrev, något som föranledde många däck- och drevbyten. Vidare kom man fram till att det inte alls får finnas dampspoliers på formelbilar vilket så gott som alla förare var övertygade om. Åtminstone de som hade dem på. Besiktningen drog ut på tiden och varade hela eftermiddagen under pågående kvalificering. Saker som drog ut den var tex frågan om en formelbil verkligen får ha en modifierad Ferrari 312P kaross.

Kvalen gick trots de åttio bilarna ganska snabbt och man hann t o m köra stockklassen ända fram till semi utan att det blev alltför sent. 2x2 minuter fick förarna på sig att klämma in 30 varv, varav de fem bästa summerades och hölls som kvaltid. Stort tack för att kvalen flöt så bra som de gjorde ska Key Lundegård från Uppsala ha. Han fungerade som biträdande tävlingsledare och stod också för konstruktionen av tidtagningsanläggningen.

På söndag morgon klockan åtta rullade så tävlingarna igång på allvar. I stockfinalen fanns det massor av heta namn. När striden var över visade det sig att en som inte har tappat stilen under vintern är Stefan Mattsson från Uddevalla. Av resultatet att döma hade han det inte alltför jobbigt. Bakom honom var det istället desto hårdare med bara ett och ett halvt varv mellan andra och fjärde man.

Sen var det dags för formelkärorna där det i finalen blev en ordentlig kubbning mellan Per Forsgren och Per Gustafsson. Det hade för ovanlighetens skull samlat en hel del publik som kunde följa fighten till ackompanjemang av Key Lundegård som speaker. Per G. fick den här gången se sig slagen av Per Forsgren med drygt ett varv. Omväxling förnöjer.

Att det var en stor tävling visar om inte

annat tiden det tog att genomföra klass 1. 37 startande där 36 skulle gå vidare gjorde att prisutdelningen inte var avslutad förrän kl 1/2 12 på söndagkväll. Oturen att bara få köra kvalet råkade Torsten Johansson från Uppsala ut för. Bättre lycka nästa gång. Klass 1-finalen artade sig än en gång till en triumf för Stefan Mattsson. Resultatet visar visserligen att han vann med hela sex varv men egentligen var det betydligt hårdare än så. I vart och ett av de sex femminutersheaten var det otroligt hårt för de första minuterna med tre—fyra bilar inom några meter. Garanterat stenhård konkurrens alltså. Snabbaste bilen hade nog Bjarne Lilliendahl men han hade också i år oturen att få sin bil sönderslagen ganska ofrivilligt. Den här gången var det en kurvvakthand som var i vägen.

Full fart var det alltså i Norberg och det ska det väl kunna bli under resten av säsongen också. Nästa SM-deltävling går ända upp i Bureå vilket brukar orsaka problem med resor m.m. Receptet verkar vara att hyra en buss och åka upp i klump. Om Bureå-tävlingen inte har de bästa förutsättningarna för att samla riktigt många startande så kompenseras det av en desto större uppslutning i Uppsala den 9 september med en American Blue Track å allt. Keep on racing. ■

SVERIGES FÖRSTA "BLUE KING 155" TILL UPPSALA

Den av förarna så eftertraktade banan har nu satts upp av Uppsala Bil & Karting Club, Östra Agatan 81, Uppsala, tel 018/11 55 00. Det blir den tredje "Kingen" i Europa. Banan är 8-spårig och 46 meter lång. Rekordet på denna typ av bana ligger just för tillfället på 3,81 sekunder, rekordhållaren är från USA, där man verkligen går in för att sätta världsrekord på denna bana. Miniracingen i USA har under senaste säsongen fått bra fart igen, vad sägs om att Coca-Cola sponsade en tävling med 15 000:— kronor. Den som vann var den nya "Super"-stjärnan Monty Montague, det är han som gör Pooch-delarna.

MINICARS Grupp 27 serie har den tredje deltävlingen här den 13 augusti, nästa tävling blir tredje deltävlingen i SM den 9—10 september. Vissa förare har hört sig för om möjligheterna att komma en hel vecka i förväg och träna in sig på banan, detta är möjligt för klubben har en heltidsanställd ledare som tar hand alla som kommer till klubben. Om möjligt kommer Uppsala Bil & Karting ha sanktionerade tävlingar varje eller varannan helg. Alla är hjärtligt välkomna till banan, bilar finns att hyra.

TECH CHART KLASS 1

	Motor	Ankare	Drev	Kaross	Resultat
1. Stefan Mattsson, RRTU	Green /	Kean 25	Faas	Kirby Ferrari	362,19
2. Gunnar Ståhl, BRC	Champion	Mura Gr 20	Faas	Dynamic Lola T260	356,43
3. Morgan Carlsson, RRTU	Green	Pooch 25	Faas	Dynamic Chevron B19	349,21
4. Per Gustafsson, UBKC	Pooch-Champion	Pooch 24	Faas	MAC Ferrari 612	322,41
5. Bjarne Lilliendahl, Sthlm	Champion	Vulkan 26	Faas	Dynamic Porsche	295,46
6. Peter Wänseth, RRTU	Champion	Greenaway 24	Faas	Dynamic Lola	187,75

TECH CHART KLASS 2 — FORMELFINALEN

	Motor	Ankare	Drev	Kaross	Resultat
1. Per Forsgren, UBKC	Green	Steube 27/28	Cox	Dyn. Tyrell	318,68
2. Per Gustafsson, Bureå	Green	Steube 26	Faas	Dyn. Tyrell	317,58
3. Christer Nilsson, ÖMRK	Green	Mura Gr 20	Taylor stål	Titan March	312,29
4. Anders Kåberg, Lisa	Green	Steube 24	Faas	Dyn. Tyrell	300,64
5. Anders Ågren, RRTU	Green	27/28	Cobra	Titan March	288,02
6. Stefan Mattsson, RRTU	Green	Vulkan 26	Faas	Titan March	255,11

TECH CHART KLASS 3 — STOCKFINALEN

	Motor	Ankare	Drev	Klubb	Resultat
1. Stefan Mattsson	Green	Steube 25	Faas	Uddevalla	326,07
2. Christer Nilsson	Green	Mura Gr 20	Taylor stål	Önneköp	314,53
3. Mats Johansson	Green	Steube 24	Faas	Linköping	313,23
4. Per Gustafsson	Green	Steube 26	Faas	Uppsala	312,96
5. Bjarne Lilliendahl	Green	Mura 25	Faas	Nässjö (Stockholm)	265,65
6. Jan Forsgren	Green	Steube 25	Faas	Bureå	253,83

desperat behov av en skylt eller ett märke och inte kan få tag på det, så kan man ta ett färgfoto av fordonet i fråga och klippa ut den önskade skylten. Svårigheten är då att få rätt storlek på skylten.

Takskyltarna, som t ex ASG skyltar, är på Stures bilar gjorda i tunt plexiglas, som han skurit till i deras rätta form. Därefter har han monterat = limmat fast dem på taket, lackerat skylten och till sist satt dit texten.

Bland det som är mest slående är Stures modell av nya Scania LS 140 S, V8, med utskjutande kylare. Denna lastbil, som lär vara världens starkaste, är i verkligheten försedd med liknande hytt som 110:an, men har påmonterade stänkskärmar och kylare i glasfiberplast. Sture byggde sin LS 140 genom att ta hytten från en 110:a och sågade till delarna till kylaren i tunt plexiglas och limmade sedan alla skarver. Efter målning med vanliga Humbrol-färger syns inte en enda skarv!

Många samlar Wikings personbilar i skala H0 varav somliga äldre är riktigt värdefulla rariteter, liksom en del gamla lastbilar. Det intressanta med Stures detaljstudier av lastbilar är att han bevarar ett stycke kommunikationshistoria i sina modeller. Det finns ingenstans där man centralt samlar lastbilar så som man sam-

lar exempelvis lokomotiv eller personbilar. Kanske kan sådana här modeller en gång hjälpa till att rekonstruera ett kommunikationssystem som är svårt för oss idag att överblicka.

Wikingmodellerna gör mycket till för att höja intrycket på vilken H0-anläggning som helst. Har man sedan dessutom gått över dem, som Sture har gjort, så har man kommit en illusion av verklighet mycket nära. Personbilarna kan man också ge sig på, om man vill och törs. Baklyktor och navkapslar kan lätt målas. Vill man lackera om en hel bil gör man på samma sätt som med Scania och andra lastbils hytter. Man tar en tunn kniv och lossar karossen från chassit och avlägsnar fönsterdelen. Därefter lackerar man karossen.

En av bilarna som Sture Bergendahl byggt är en Scania LBS 110 S med tipp och 3-axligt Richardssonsläp med tipp. Den är specialbyggd för sk "stallströ" vilket enligt Sture är ett finare ord för gödsel. (Som i sin tur är ett finare ord för något annat.)

Bilen tillhör Hässelby Åkeri och går mellan bl a Stockholm och Fammarp i Halmstad. Sture har själv kört denna bil på den traden.

Modellens höga lemmar är byggda i trä och lasten är mycket illusoriskt gjord. Den består av ett stycke syntetisk tvätt-svamp tillskuren i lämplig dimension. Sedan är den lätt målad i "topparna" med brun färg så att gödsel — halmbland-

ningen erhållits. Samma metod kan användas om man vill göra en gödselstad till en bondgård.

Wiking gör snygga släp och containers som är mycket detaljerade. Dörrarna går till och med att öppna. Med hjälp av färger och reklamtexter kan man lätt försvenska dessa "skåp". Många texter kan man hämta ur veckotidningar. Så är t ex SCAN-texten på en boggiefrystrailer hämtad från en vanlig annons för kött. Texten "FÖR GOD MAT" är gjord med gnuggbokstäver.

Priset för en sådan hobby är inte så högt. En Scania lastbil, komplett med antingen ett stort gastanksläp eller ett konventionellt boggielastsläp av påhängstyp, kostar kr 7:50. Ett ekipage lämpligt för ombyggnad, om man vill göra en tvåaxlig lastbil, går på ca kr 4:50. Andra stora Trailers med dragvagn + containere eller frysskåp etc, kostar också kr 7:50. Personbilar som t ex VW 1300, Mercedes 280 S, Citroën Pallas m fl, kostar kr 2:25 per styck. Det rör sig som synes inte om några större belopp. En burk Humbrol-färg kostar ca 1:75 och en pensel ca 2:— kr.

Lasten som använts på de bilar som Sture byggt är dels Wikings last, dels Electrotrens. Det sistnämnda ett fabrikat som gör vagnar avsedda för Fleischmann eller Märklinssystem. Generalagent för Wiking sedan mer än 30 år, är firma Eskader i Stockholm. De för även Electrotrens vagnar och last.



Älvdalens Miniracing Club

■ Vi är sex stycken grabbar från Älvdalens Miniracing Club som har satt ett världsrekord i miniracing. Vi började att köra tisdagen den 4 april, kl 10.00, och slutade lördagen den 8 april kl 14.00. Vi körde alltså totalt 100 timmar, som vi delade upp på tvåtimmarspass. Under dessa 100 timmar hann vi avverka 37 828 varv à 38 meter, d v s 144 mil, med en medelhastighet av 14,4 km/h. Om man räknar i den skala som bilarna är byggda, så körde vi 3 460 mil med en medelhastighet av 346 km/h. Den sträcka vi körde kanske inte verkar så imponerande, men man måste tänka på att på slutet så började vårt reservdelslager av bl a däck och släpborstar att sina, så att vi var tvungna att ta det lugnt, annars hade vi nog kört avsevärt längre. Under loppet slet vi bl a annat ut:

8 par däck, 25 par släpborstar, 8 pick-

uper, 6 par kol, 1 par kolfjädrar, 3 st endbellager, 1 drev och 4 pinioner.

Älvdalens Miniracing Club bildades på vintern 1970/71, då vi byggde en bana av masonit, som är ca 38 m lång. Vi har nu ett 15-tal medlemmar, men medlemsantalet väntas öka snabbt. Tyvärr så följer banan inte helt Svenska Miniracingförbundets stadgar om hur en bana ska vara beskadad. Därför kan vi inte ha officiella tävlingar, men vi har en serietävling inom klubben, som går i sex deltävlingar. Vi har en deltävling varje månad från januari till juni. Vi hoppas att vi ska kunna förbättra banan så småningom så att vi kan få den godkänd av Svenska Miniracingförbundet.

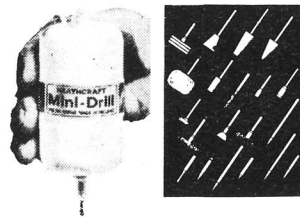
Vi kör varje kväll kl 17.00—21.00, utom onsdagar. Om ni av någon anledning skulle komma till Älvdalen så får ni gärna titta in till oss. Kontakta Hans-Olov Olsson, tel 0251/107 56 eller Sven-Eric Hjortgren, tel 0251/105 04.

Detta är en modell av Thermotransport AB Kristianstads Scania LBS 140 V-8 dragvagn med boggielastsläp för kötttransporter. Bland finesserna på denna modell är upphängningen av reservhjulet mitt under släpet.



Gör hobbyarbetet roligare

Borra, putsa, fräs, slipa, polera, trimma m. m. med vår batteridrivna Mini-Drill. Används redan av 100.000-tals hobbyutövare över hela världen. Ni får den till lägsta pris direkt från importören.



Rekvirera vår broschyr! Ni får den GRATIS. Skriv i dag till:

TM-PRODUKTER

Avd. 33, Box 6008, 151 06 Södertälje.



Den blå transitbussen och 2:a SM-tävlingen i Bureå

En knas historia om MR-fans

Text: TOM LINDSTRÖM

I år tänkte vi råda bot på den skrala representationen från söder i en norrlandstävling. Det är väl numera allmänt känt att vårt land är lite väl långt på längden. Speciellt då när kassan är risig (efter kontakter med Uppsala) och nästa SM-tävling råkar ligga 74 mil bort. Den här gången norrut mot Bureå.

Det hör ju till saken att oftast när det är SM på gång här i södern så finns norrlands-kontingenten på plats. För att återgå till deras besök lite grann och inte att förglömma, för att visa att vi inte är rädda för att köra på deras hemmabana så bar det alltså iväg.

För att det skulle bli någonstans så samlades vi i Minicars högkvarter, U-sala. Där hade Per G fått i uppgift (eller var det självmant, i så fall ännu bättre) att skaffa fram en buss. För oss (i alla fall mig), som hade hoppats på en skön långfärdsbuss, såg den lilla blå transiten inte mycket ut för världen. Men bara den funkar så, vilket den alltså inte gjorde till slut.

Iväg kom vi trots allt. Men alltför få mil senare kom det första motorstoppet. Dom kom sedan allt tätare tills den lilla transiten lå av fullständigt i O-vik 05.00 lördag morgon. Motor-experternas kunskande låg för tillfället i fel skala. En och annan tanke på om det här egentligen är klokt letade sig väl också fram. Dock, inseende det lustiga(?) i det hela och resans goda gärning så fortsatte vi efter bärgning och motorreparation vår expedition. Ankomst Bureå 09.30 pigga och ... f'låt, trötta och ja ... Den fantastiska medelfarten hade varit 53 km/h. Vi kanske skulle ha tagit en singel 26 istället.

I åtminstone antal jämnstarka med nordborna inledde vi så den som vanligt hektiska träningen (som hade startat över två tim tidigare). Om den finns väl inte så mycket annat att säga än att den rödlackade tracken visade sig vara både skön, snabb och jämn och dessutom matad med ordentligt med kräm. Kol blev snabbt en stor förbrukningsvara. Därpå kom lunchpausen vilken som bekant kan användas till många trevliga saker. Bland de trevligaste är att äta sig mätt hemma hos Forsgrens, till de betydligt otrevligare hör att knäcka drillblancaxlar mot Bureåbanans sarg (jag).

QUALIFICATION TIME

Så infann sig då kvalet som skulle visa om vi (från södern) även i kvalitet var jämnstarka med

våra vänner i norr. I klass 1, sportvagnar, var det nästan jämnare än kvalsystemet tillät. Det gick till så att förarna körde två och två och klockades på vartannat varv under två treminutersheat. Sen lades varje förarens fem bästa varv ihop och den summan räknades som kvaltid. Snabbaste sportkärorna hade bröderna Forsgren och Per Gustafsson som alla fick summan 28,1 sek. Upplagt för ordentlig fight. Bästa singelvarv under kvalen blev 5,5 sek. Bästa tiden förra året var 5,9, men banan har ändrats på några punkter. Förarplatsen har flyttats och antalet S-kurvor minskats.

Kvalet för formelvagnarna var en snygg uppvisning av Göran Berg från Luleå som gjorde sina fem varv på 28,6 sek, en hel sekund snabbare än 2:a Per Forsgrens 29,6.

I klass 3, stock, var de i motsats till klass 2 sydlandningarna som fick entrébiljet till finalen. Jan Forsgren, RRT Uddevalla/Bureå 28,3 och Per G, Uppsala 28,6.

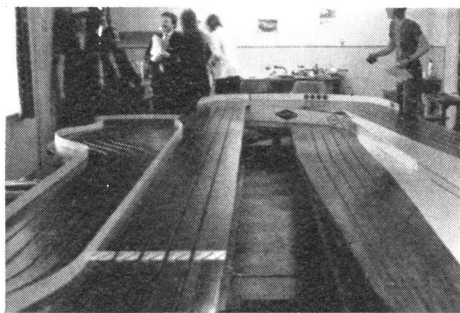
När det var dags för kvalets början hade också förbundets (SBF:s) representanter i form av Jan-Erik Olofsson och Kjell Fängström infunnit sig. Förbundet är ju normalt en sak som många tycker verkar vara trevligt att skälla på. SM-serien har dom dock trots (eller tack vare) skäll byggt om riktigt hyggligt. Till nästa år är det meningen att klass 2 och 3 ska avgöras i bara en tävling som blir ett RM (riksmästerskap). Så heter det faktiskt redan nu, det är bara sportvagnarna som har ett riktigt SM-tecken. För 1973 får dom alltså en hel serie för sig själva. Förklaringen till det här arrangemanget är att det börjar bli alldeles för mastigt med tre klasser på en helg.

Innan det var dags för söndagens tävling hann vi med att prova på familjen Forsgrens gästfrihet en gång till och att uppleva ett rekordbilligt nattlogi. Eller vad sägs om 26 kr för fyra man. Vi stupade in i sömnens värld ovanligt tidigare, för att vakna lite piggar till ...

SÖNDAGENS TÄVLINGAR

Stock, som vanligt först på programmet, blev med bara sex bilar ingen lång historia. De som gjorde Janne F och Per G sällskap i finalen var Bjarne L och Per Forsgren. Bjarne vann med sin finskmålade källa före Janne och Per G. 1-0 till södern.

Dags för Tyrell - jag menar formelvagnarna.



Ja, Marchen börjar faktiskt försvinna till förmån för Dynamics Tyrell. Men den har i sin tur redan fått en potentiell konkurrent i MACs Matra som säkert kommer att komma starkt. Så långt karosser. Nu chassin. Norberg vann norrlandstypen genom Per Forsgren och i finalen var det nu två av var typ. Göran Berg och Per hade norrjets i sina kärror. Anders Agren som kom från semi och Tom Lindström från A-consi hade normala bitar. Det var en bra fight ända tills Per gjorde slut på kolen och Anders och Göran. Fyra blev Per som trots det leder klassen sammanlagt.

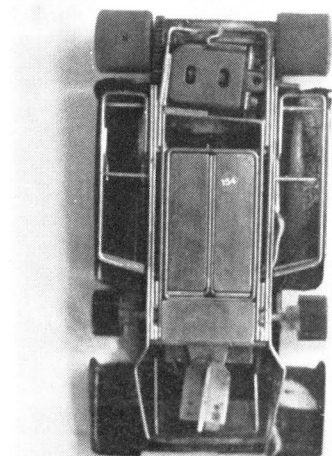
Hårt till max var det i sportfinalen i Norberg. Det var Norberg det. Till finalen hade här Peter Wänseth, RPTU, kommit från B-consi och Anders A från semi. Som brukligt blev det race i början men sen tappade Per G piniongen. Anders bil förlorade helt greppet från magneterna och Janne F mixade visst med drev och annat. Det för en final något ovanliga händelse. Stundtals var bara Peters bil igång. Kul med snabba bilar men ännu roligare om dom håller också. Peter vann alltså före Janne, Per och Anders.

MIDDAG

Resan kostade en del slantar men matkontakt för oss gästande sydbor blev desto mindre. För att vi skulle överleva resan ned igen så bjöd Forsgrens återigen på mat. Den middan satt fint. Massor av tack, speciellt till fru Forsgren.

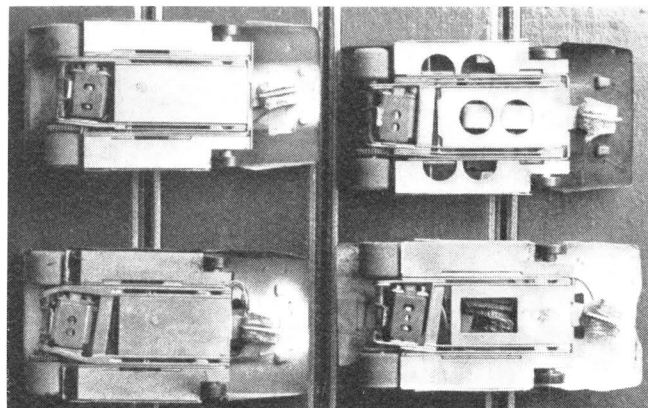
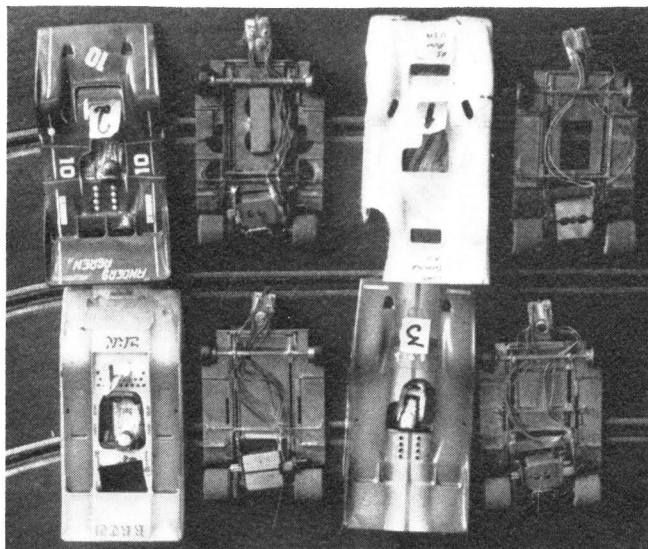
Trots att det blev 3-0 till lilla transitens passagerare var stämningen i topp när allt var över. Antalet startande bilar var väl inte över sig men 33 år ju i alla fall fler än fjolårets 24. Full fart hemåt igen. Eftersom vi inte hade haft något bensinstopp på vägen upp så passade vi på ett okänt antal mil norr om Gävle. Många gåsp senare och 5 på morron visade sig Minicars shop igen och vi splittrades för att göra olika saker. En del för att sova (Per), andra för att åka tåg (me, Bjarne m fl), Janne F, Uddevallafolket för en trevlig 5-tim-resa med bil och så Torsten från U-sala för att visa upp sitt körkort. Polisen har visst också ett reglemente och håller styvt på att man ska ha lappen på sig när man kör transit till Bureå. See you in september.

Ett förslag till hur ett formelschassi skall byggas. Här å la Vännäs.



	Motor	Ankare	Drev	Bakdäck/hjul	Kaross	Resultat
TECH CHART KLASS 1 SPORTVAGNAR						
1. Peter Wänseth	Green	Vulkan 25	Cox 34	Aronsson mod Ass	Dynamic Porsche	174,56
2. Jan Forsgren	Champion	Steube 27/28	Cox 34	Egna	Dynamic Lola	154,93
3. Per Gustafsson	Pooch	Steube 25	Faas	Associated	MAC Ferrari	146,94
4. Anders Agren	Green	Green 24	Cobra	Egna Ass	612 CanAm	80,29
TECH CHART KLASS 2 FORMELVAGNAR						
1. Tom Lindström	Green	Vulkan 25	Faas	Ass	Dynamic Tyrell	171,27
2. Anders Agren	Green	Thorp 27/28	Cox	Ass mag	Titan	161,27
3. Göran Berg	Green	Pooch 25	Cox	Egna	March	153,77
4. Per Forsgren	Green	Steube 25	Cox	Checkpoint	Dynamic Tyrell	147,51
TECH CHART KLASS 3 STOCK						
1. Bjarne Lilliendahl	Champion	Mura LJ	Faas	Ass		178,89
2. Jan Forsgren	Green	Steube 27/28	Faas	Egna		177,66
3. Per Gustafsson	Green	Steube 25	Faas	Ass		168,98
4. Per Forsgren	Green	Mura LJ 25	Cox	Egna Ass		154,59

Angående magneter: Så gott som alla finalister använde Champions Blue Dots.



Ovan finalbilarna i klass 1. Fr v uppifrån Janne F, Anders Å, Peter W och Per G. Titta speciellt på Anders bil. Utanför ramen har han en extra tråd som vilar löst på ramen framtill. Den är till för att hindra ramen att slå i buken i dosen.

T v sportvagnarna uppifrån. Obs luftutsläppet på Pers bil!

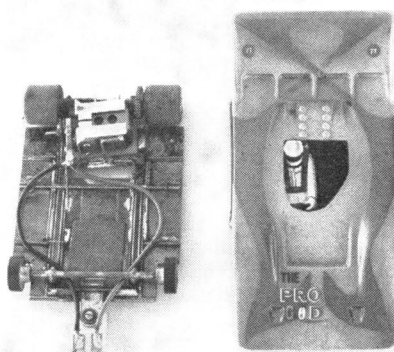
MINICARS GRUPP 27 I SALA OCH VÄSTERÅS

Det var gott om deltagare i den första serien som sponsades av Per Gustafsson från Minicars men det var ännu fler i första deltävlingen av den andra. Hela 40 man hade letat sig till Västerås den sista april. Det här var den första tävlingen i serien där C-förarna körde skilt från A- och B-förarna. Fördelen är att inte bara A- och B-folk kommer till final utan också C-förarna får möjlighet till det. Nackdelen var i Västerås att det drog ut mycket på tiden i och med att två finaler och semis måste köras.

Resultat Västerås A- och B-förare:

1. Gunnar Ståhl, Västerås BRC	253,45
2. Håkan Karlsson, Västerås BRC	253,08
3. Arne Stranne, Västerås BRC	244,72
4. Lars Jansson, Uppsala BKC	240,82
5. Bjarne Lilliendahl, Nässjö HK/Sth	212,21
6. Roger Wästbom, Västerås BRC	148,48
C-förare:	
1. Bengt Björnefors, MHF-T	139,88
2. Conny Johansson, UBKC	139,42
3. Rikard Clifford, UMK	132,89
4. Wolfgang Schröder	131,61
5. Tore Olsen, UBKC	100,83
6. G Dalin	71,53

Tom Lindströms bil i Sala.



SALA

Till andra deltävlingen i Sala en månad senare kom det bara 21 förare och det var tur. Utrymmet är inte speciellt frikostigt där.

Att här börja rabbla hur det gick tycker jag inte är speciellt lustigt. Därför nöjer jag mig med att konstatera att det trots att ankarna är likadana som förut går det snabbare gång för gång.

Bästa kvalitid på en minut var 11,87 av Mats Eriksson från Västerås. Jämför med bästa 5-min heat i finalen av Tom Lindström, 60,33 varv.

Resultat C-förare. Final 6x5 min

1. Tore Olsen, Uppsala BKC	294,01
2. Bengt Björnefors, MHF-T	293,31
3. Mats Bergström, UBKC	281,18
4. Peter Bergqvist, MHF-T	270,21
5. Georg Duneborn, MHF-T	255,64
6. Lennart Jonsson, Västerås BRC	255,24

A- och B-förare. Final 6x5 min

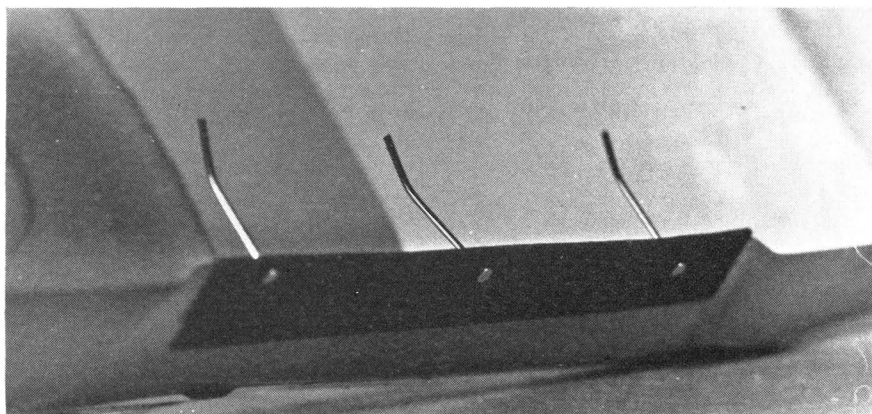
1. Tom Lindström, Sala SRQ	334,63
2. Mats Eriksson, VBRC	318,10
3. Roger Wästbom, VBRC	309,50
4. Conny Johansson, Uppsala BKC	307,44
5. J-I Johansson, VBRC	251,44
6. Per Gustafsson, Uppsala BKC	246,86

Karossfastsättning

Text: TOM LINDSTRÖM

■ En alltför vanlig syn ute på tävlingar är bilar som släpar karossen efter sig på bara två eller tre nålar. Bland möjliga anledningar är att en eller flera nålar har lossnat. Typiskt slarvfel. Använd mjuka nålar och se till att dom är böjda så att dom går lite trögt i nålrören. Det kan ibland hända att nålen sitter snyggt kvar men att nålröret istället har släppt. Klumpigt. Löd fast dem ordentligt nästa gång.

Den sannolikaste anledningen till bekymren är dock trots allt att nålen har skurit igenom den tunna plastremsa som finns nedåt. Lexanplasten i dagens karosser är visserligen stark men inte så stark att den klarar av jobbet utan förstärkningar. Vanliga tejper av olika slag är inte receptet i det här fallet. De gör inte någon nämnvärd nytta. Ovanliga tejper, dvs sådana som är på någon slags väv är däremot utmärkta. Bland dem



som finns är nog TESA-band det som är både starkast och klabbigast. Det kostar bara ett par kr för två meter och finns i en mängd färger.

Ett annat sätt att klara förstärkningarna på är att använda de remсор av lexanplast som följer med vissa Dynamickarosser. Har man inga sådana så kan det lätt ordnas med hjälp av ett ark lexanplast och lite lexanlim. Klipp helt enkelt till remсор av plasten och limma dem över nålhålen, gärna på insidan, det ser snyggare ut så.

Rätta sättet med TESA-band: Klipp till en bit som passar lagom mellan hjulhusen. Sätt den med halva bredden på utsidan av karossen, låt resten hänga ned. Stick med en vass nål inifrån genom nålhålen.

Vik över den nedhängande biten. Stick i nya nålar utifrån, böj dem lite grann på mitten och kapa till lagom längd. Tag nu inte ur nålarna varje gång karossen tas av, då nöts hålen upp. Låt dem sitta kvar i karossen, då finns dom alltid på plats.

Färdigåkt i Can Am/Tasman

Text: JAN EKMAN & HASSE NILSSON

Foto: NILS-OLOF FRANSSON

SLUTSTÄLLNING CAN AM / TASMAN 1972

CAN - AM:

1) Stefan Mattsson, RRTU, 52 p, 2) Jan Ekman, GO-69, 40 p, 3) Peter Wäseth, RRTU, 4) Håkan Börjesson, RRTU, 32 p, 5) Morgan Carlsson, RRTU, 28 p.

TASMAN:

1) Morgan Carlsson, RRTU, 22 p, 2) Peter Wäseth, RRTU, 19 p, 3) Jan Ekman, GO-69, 18 p, 4) Håkan Börjesson, RRTU, 13 p, 5) B-I Pettersson, GO-69, 5 p.

CAN-AM / TASMAN 8—9/4 I GÖTEBORG

Här följer ett sammandrag från de 2 sista deltävlingarna i årets Can-Am/Tasman serie. Göteborgsdelen kördes i år på Torslanda MRC:s nybyggda bana (beskriven i AoH nr 3/72).

Banan blev en mycket trevlig bekantskap, finisken är perfekt och banan är tillika absolut skarvfri.

Tävlingen samlade 28 startande i Can-Am och 9 i Tasman. Qoncourse des Elegances som alltid avgörs innan tävlingen startat (det är bäst så!) vanns i Can-Am av Anders Myrberg, GO-69, och i Tasman av Kenneth Ingelsson, Sirocco.

Can-Am vinnarna från Halmstad och Trollhättan, Stefan Mattsson och Peter Wäseth, fanns inte med i startfältet. Stefan hade en tentamen på lördag och Peter hade olyckligtvis brutit benet.

Kvalificeringen i Can-Am vanns av Morgan Carlsson, RRTU, följt av Jan Ekman, GO-69. I semi placerade sig Mikael Kvarnmark, ARC/U, och Kjell Arvidsson, GO-69, och i A-consy Björn Lundqvist, GO-69 och Ingvar Mattsson, ARC/U.

I Tasman belades finalplatserna av Bernt-Inge Pettersson, GO-69, och Jan Ekman. Till Semi kom Lennart Aronsson, GO-69, och Morgan Carlsson.

Det stora samtalsämnet på söndagsmorgonen var Stefan Mattssons eventuella segerchanser. (Då han av ovan nämnda orsak var förhindrad att delta i kvalen, hade han fått lov att starta i sista consyt.)

Stefan motsvarade också sitt rykte och klättrade från K-consy ända upp till en finalplats. Sällskap till finalen hade han av Kenneth Ingelsson som startade i E-consy. Finalen blev en hård uppgörelse mellan de båda klättrarna som Stefan slutligen avgjorde till sin fördel. 3:a var Morgan Carlsson och 4:a Jan Ekman.

I Tasman-finalen ledde Håkan Börjesson, RRTU, som kommit från C-consy, ända tills sista heatet då Ekman passerade, tog ledningen och höll den loppet ut. Håkan 2:a, Kenneth Ingelsson 3:a och Bernt-Inge Pettersson 4:a.

CAN-AM / TASMAN 6—7/5 I UDDEVALLA

Sista deltävlingen i år arrangerades av Uddevalla-gänget. De hade under våren byggt om "slingerbulten", opererat bort doseringen m.m.

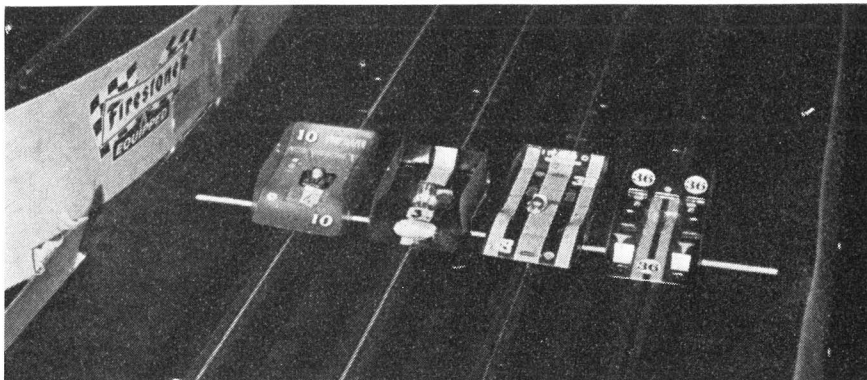
Som vanligt inför sista deltävlingen fanns det ingen ände på allt kalkylerande: "Om han inte kommer bättre än sjua, han kommer trea och jag inte kommer sämre än femma, och..." osv, osv. Fakta var i alla fall att Stefan Mattsson och Jan Ekman tillsammans ledde Can-Am med 40 p vardera. 3:a låg Peter Wäseth med 26 p.

I Tasman var det också jämnt. Här ledde Jan Ekman med 16 p före Morgan Carlsson med 15 p och Peter Wäseth med 13 p.

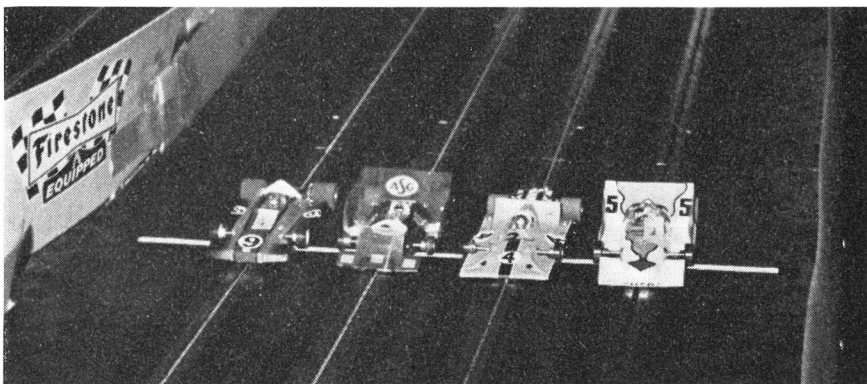
Över till själva tävlingen. Lennart Aronsson vann Qoncourse i bägge klasserna. Can-Am kvalen (22 startande) vanns denna gång av Stefan Mattsson. 2:a var Morgan Carlsson, 3:a Jan Ekman och 4:a Ulf Svensson, TMRC.

I Tasman (7 startande) var det Peter Wäseth, Jan Ekman, Morgan Carlsson och Håkan Börjesson som hade bästa kvaltider.

Anders Myrberg, GO-69, som startade i sista consyt i Can-Am, gjorde en fin prestation genom att avancera ända upp till A-consy. Där blev han utslagen av Jan Forsgren och Håkan Börjesson. Denna duo passerade även rakt igenom semi för att därefter befinna sig i final, där redan Morgan Carlsson och Stefan Mattsson



Finalbilderna i Göteborgs Can-Am-72. Fr v Ekman—Mattsson—Ingelsson—Carlsson. Nedan finalbilderna i Gbgs Tasman 72. Fr v Pettersson—Börjesson—Ingelsson—Ekman.



satt och väntade. Den senare tog ledningen direkt och höll den ända tills han kraschade i 2:a heatet. Bilen fick egna idéer om begreppet "våghällning", och Håkan och Morgan kunde gå om. Jan Forsgren låg ohjälpligt sist med en strejkande motor.

Ställningen i mål blev: Håkan Börjesson 1:a, Morgan Carlsson 2:a, Stefan Mattsson 3:a och Jan Forsgren 4:a.

Tasman-finalen lovade att bli spännande, resultatet här skulle bli direkt avgörande för ställningen i serien och bucklorna hägrade. Från semi kom Morgan Carlsson och Krister Mar-

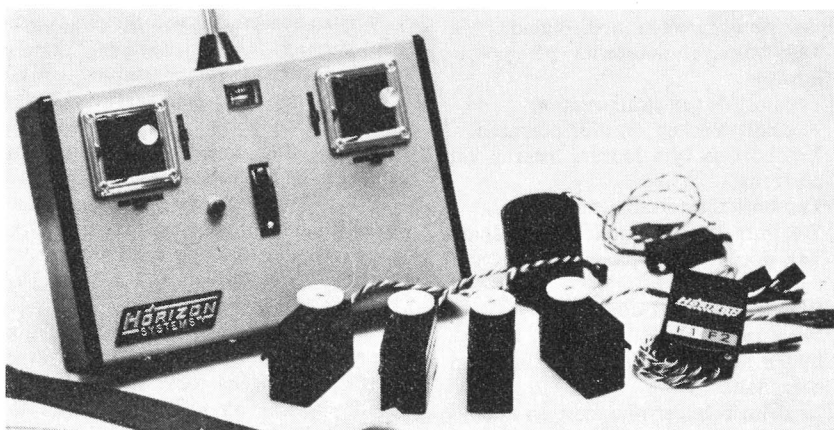
tinsson upp till redan finalklara Wäseth och Ekman. Kampen kom att stå mellan Peter och Morgan. När det var över skiljde endast 20 sektioner, och det var Morgans bil som stod längst fram. Morgan alltså 1:a, Peter 2:a, Krister 3:a och Ekman 4:a.

Så var det slut för i år. Facit av serien blir att RRTU varit totalt dominerande även denna gång. Man tog 7 segrar av 8 möjliga!

Jag får slutligen tacka alla inblandade för en trevlig tävlingsserie, och samtidigt säga till alla som missade den: Var inte oroliga, det kommer ett Can-Am/Tasman -73 också!

HORIZON RC-system proportional-digital

1.390:— inkl. moms
kompl. m. 4 servo



HÖGSTA KVALITET och TILLFÖRLITLIGHET

- inbyggd acc. och laddagg.
- 2 frekvenser omkopplingsbar med kontakt.
- inbyggd träningsystem för skolflygning.
- 1 års garanti.
- service.

R. B. HOBBY

Fack 72
450 81 GREBBESTAD

The big meeting inom MR

Text: TOM LINDSTRÖM

Foto: JUKKA VATANEN, TOM LINDSTRÖM

■ Det var en stor händelse. Den mäktige konungen från väster skulle för första gången i historien besöka vårt land. Han var efterlängtat, ryktesomspunnen och väntad med fantastiska förhoppningar. Folket samlades från när och fjärran för att beskåda det första iscensättandet han skulle vara med om. Tiden var knapp men utnyttjades till en febril verksamhet. Folket i den utsedda staden tog sin uppgift att förbereda konungens ankomst med största allvar.

De hade sänt ut trenne spejare till landet i väster, att lära om konungens makt därstädes.

En stor uppladdning skedde. Begärliga varor för bruk vid mötet med konungen försvann snabbt från handelsmannens bod.

Den intensiva spänningen blev större och större ju närmare tiden led. Redan en vecka innan hade de första deltagarna infunnit sig. Det gällde att vara väl förtrogen med konungens planer. När det endast återstod ett fåtal dagar var största delen av de inbjudna på plats. Gäster från främmande länder fanns även de närvarande, burna till platsen av ett stort skepp.

Alla viktiga pjäser för spelens genomförande fanns på plats, Spader man likaså. Du store konung, bredden ut dina armar och låten oss bruka dem.

Låtom spelen börja.

— Nä, lägg av va', slå på krämen, ja' måste prova kärran!

Uppsala Bil och Karting Clubs American Blue King 155 hade alltså äntligen kommit på plats och var körklar. Den var efterlängtat sedan länge. Idén att skaffa en riktigt stor och snabb amerikansk bana till Sverige är ju långt ifrån ny. Men det var först förra hösten när den svenska MR-en började visa allvarliga tecken på god tillväxt och Per Gustafsson flyttat sitt Minicars till Uppsala som frågan blev högaktuell. Uppsalaklubben visade stor aktivitet liksom Minicars och på scenhösten började det i MR-kretsar diskuteras om en King.

I början av mars var Per över till England och lyckades där få tag på en King, visserligen engelskbyggd men identisk med de amerikanska. Allting verkade klart, alla väntade men ingen King kom. Efter mycket ringande och skrivande lyckades han till slut få över den.

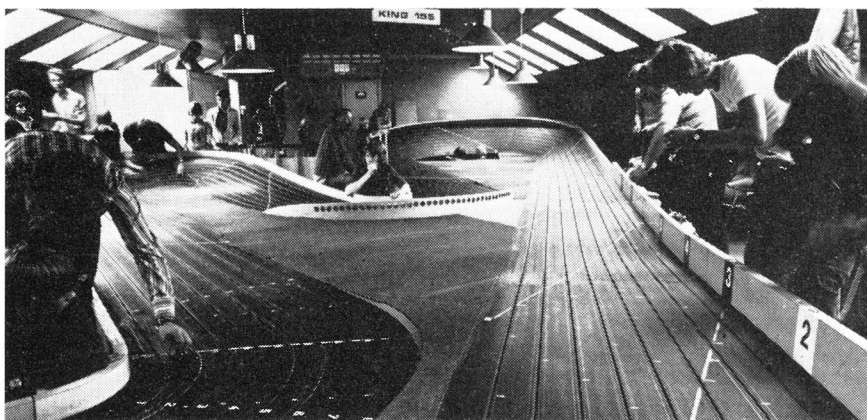
Så, i början av sommaren satte UBKCs människor igång med hopmonterandet. Ett avbrott i jobbet fick göras när de tre nyckelmännerna skulle över till staterna för en kombinerad affärs- och studie-(+semester)resa. En förhoppningsvis mycket givande tripp. De kom hem förvissade om att de skulle kunna göra också sin King till en verklig toppbana. Veckorna före mötet slets det för att få allt i ordning och mycket riktigt så stod den där, färdig för race, en vecka innan.

Eftersom det skulle bli vår största tävling hittills så laddades det som aldrig förr. På amerikanskt maner kom de första fantasterna flera dar i förväg. Ekman och Aronsson från Göteborg var där med sin husvagn hela veckan. Också det farliga gänget från Uddevalla var tidigt ute, vilket senare skulle visa sig ge utdelning.

Tränings tiden var som sig bör tilltagen i stora mått. Redan på fredag middag var det fullt vid banan. Även om det inte gick så fruktansvärt fort så gick det bra att få en krachad kärra ändå. Framaxlar, svingar, rammar... det var inget problem att slå sönder och samman vad som helst.

Som väntat var startfältet späckat med större delen av den svenska MR-eliten. Också några av Finlands jets fanns där men kunde pga nationalitet inte ställa upp.

Lördag morgon 06.00 sluttränning. Det var många som hade fattat galoppen och sparade nattsömnen till en annan gång. Det tränades fortfarande när klockan släpade sig fram på småtimmarna. Till dem som gick miste om sömnen hörde Key Lundegård som svarade för hela den elektriska installationen. Därtill



"Kingen är 46,5 m lång och nuvarande banrekord är 5,04 sek. Utanför bilden t v finns 360°-snurren.



RRTU från Uddevalla satte stora spår i resultatlistorna. Morgan Carlsson t h vann Stock, Janne Forsgren i mitten vann Formel och Sport, Stefan Mattsson vann Sportkvalen.

skulle han vara tävlingsledare de båda dagarna.

Solen letade sig så småningom upp över Uppsalas horisont och det blev tid för konfrontationen med... ja just det, där bakom testplatta och skjutmått och med regelboken lätt tillgänglig satt han, allas vår Spader man. Som vanligt uppstod det diverse dispyter om nya, och av reglerna ännu inte helt accepterade prylar och tricks. Drevfrigången var tack vare regeländringarna inte aktuell den här gången men det finns ju fortfarande framhjul och massor av plast kvar att plocka med. På sportvagnarna var de påsatta "air control devices" mer utstuderade än någonsin förr. Saxarnas gick också som vanligt keta framme vid besiktningen.

Mr-utskottet fanns på plats i full uppsättning och under tävlingsdagarna pågick långa (och intressanta) diskussioner om 1973 års regler. Och det kommer att hända saker där, det visade det sig.

För att klara av programmet på någorlunda rimlig tid så startade kvalen så fort tillräckligt många vagnar hade klarat sig förbi Spaders kritiska blick. Alla väntade med stor spänning på att få se hur fort det egentligen skulle gå. Stock som började hade väl ingen sportslig chans att komma ner på kanotider, men där emot hoppades vi på sportvagnarna.

Världrekordet för ett singelvarv på Kingen hålls för närvarande av en av de snabba Floridakillarna, Bob Hutnik. På en säkerligen fantastisk fint preparerad bana och under gynnsamma omständigheter gjorde han otroliga 3.600. Ta fram papper och penna så får ni se att det faktiskt motsvarar en medelhastighet av hela 30 m/s (=45 km/t). Lita på att det är tryck nedför rakan då. Den är ca 11 m lång och det går (bra?) att hålla pellen i botten genom dosen efter. Nu blev det inga 3,60 den här gången men det var heller inte väntat. Med en bana som nyss fyllt en vecka och på första tävlingen var väl 5 sek en bättre gissning.

Banan kommer dock att bli snabbare, lita på det. När väl kurvorna blivit lite dragna så

doseringarna stämmer bättre än de två negativa som nu fanns. Kontaktproblem existerade det också men Uppsalakillarnas planer på massiva kopparskenor som strömläddare ska väl ordna upp det.

Snabbast i kvalen var nu (än en gång) Stefan Mattsson på fina 5,04. Efter honom var det hårt om hundradelarna. Janne Forsgren hade t ex 5,05. Vad då jämnt?

Som synes kördes kvalen för första gången med singelvarv som gällande notering. Varje man fick två 1-minutare på sig där varje varv klockades. Det absolut snabbaste gällde sedan som kvaltid. Det hela var möjligt tack vare Keys tillförlitliga tidtagare. Lite tunt kvalresultat här, anledning längre fram.

Återigen med tiden som sporre kördes det friskt alla consies i både stock och formel på lördag kväll. Jovisst, det blev sent men slutet var ännu inte sett.

Söndag morgon började tidigt med en till synes oändlig rad klass 1 consies. Den som missat kvalet och tänkte sig en snygg uppkörning från H-consy hade mastiga 208 minuter att slita kol på. Många var de bilar som föll ut på vägen mot finalen med kolen förvandlade till damm.

För att slippa rabbla heat mm (omskrivning för: jag har inte tid) så kommer här resultatet:

Resultat: Klass 1, sportvagnar:

- 1) Jan Forsgren, 377,38, 5,05, 2) Peter Wänseth, 335,45, 5,18, 3) Lennart Aronsson, 319,07, 6,31, 4) Stefan Mattsson, 264,43, 4,04, 5) Greger Svanström, 261,97, 5,29, 6) Jan Ekman, 249,88, 5,22, 7) Håkan Börjesson, 238,88, 5,19, 8) Per Gustafsson, 178,39, 5,27.

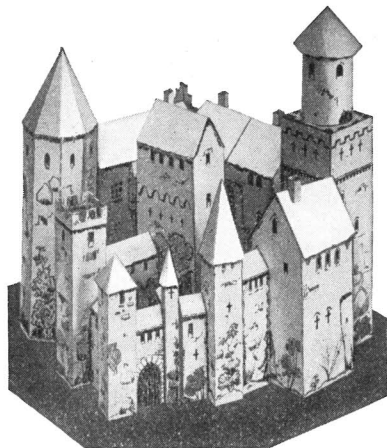
Klass 2, Formelvagnar:

- 1) Jan Forsgren, 339,87, 5,42, 2) Kenneth Ingelsson, 335,41, 5,38, 3) Stefan Mattsson, 322,22, 5,43, 4) Peter Wänseth, 318,55, 5,78, 5) Anders Käberg, 6) Christer Nilsson, 7) Per Forsgren, 8) Jan Ekman.

Klass 3, standardvagnar:

- 1) Morgan Carlsson, 350,77, 5,72, 2) Bo Hedman, 435,56, 3) Jan Forsgren, 328,39, 5,59, 4) Tyco Andersson, 314,34, 6,11, 5) Bjarne Lillien-

Sista chansen! Alla är slut från förlaget! Vi har dem!



MODELLKARTONGER EN GAMMAL FIN HOBBY



ENKELARK, pris kr 1:75

- 9014 **Borg från Sydtyrolen** med runt torn i mitten.
- 9024 **Kvarn med vattenhjul.** En gammal romantisk skvaltkvarn med rörligt vattenhjul.
- 9026 **Udegård med kapell.** Kapell, gårdshus och uthus någonstans uppe i Alperna.
- 9028 **Bondgård** som den ser ut i Mellan-europa.
- 9029 **Tre fackverkshus.** Roliga, färggranna. Liksom nästan alla hus i serien lämpliga i mj-landskapet.
- 9035 **Albrecht Dürers hus i Nürnberg.** Den kände målarens vackra boningshus som det såg ut under målarens livstid (1471—1528).
- 9037 **Stadsport och rådhus.** Porten går rätt

- igenom det massiva tornet. Ren gotik från förebild i Regensburg.
- 9041 **Lanthus från Alperna.** Loft och präng och många roliga smådetaljer.
- 9042 **Tre fackverkshus till!** Resultatet blir alltid bra.
- 9043 **Bondbyggnad från Alperna.** I en enda byggnad med jätte stort tak rymms både människor och djur.
- 9045 **Riddarborg med tinnar och torn.** Riddar borgarna har i alla tider varit de mest efterfrågade klipparkn!
- 9047 **Borgarhus från Sydtyskland.** Ytterligare fyra tillskott till medeltidsstaden.
- 9048 **Rikemanshus från Bayern.** Bodar och krogar i bottenvåningen.
- 9051 **Kyrka och kapell,** luthersk kyrka, liknar svenska lantkyrkor.
- 9053 **Fyra bondstugor** från Tyrolen.
- 9054 **Två tyrolervillor,** den ena med skönt

målade figurer på tronen och jättestor balkong.

- 9055 **Slott från 1400-talet,** en ny grann borg-byggnad med ett sammanbyggt husgylter.

DUBBELARK, pris kr 3:50

- 9215 **Gotisk kyrka.** Liknar Kölnerdomen. Det verkliga generalprovet för kartongmodellbyggaren, mycket vackert slutresultat.
- 9216 **Gammal tysk borg.** Kartongarkets konstnär har använt sig av Albrecht Dürers teckningar av borgar och detaljer. Fem skilda borggårdar!

BYGG STADSHUSET

Stockholms Stadshus i skala 1:250, omkring 250 detaljer, förmålig modell av landets förnämsta byggnadsverk i modern tid. 8 ark + stor grundplan och byggbeskrivning.
■9301 **Stockholms Stadshus i 4-färg** kr 14:75

BÅTAR OCH FLYGPLAN I MODELL

Vi har lyckats få en ny sändning av de efterfrågade östtyska klipparkn med båtar och flygplan, däribland sex helt nya. Följande båtar kan nu köpas:

- 1002 **Kryssaren Sverdlow** 8:—
- 1005 **Minsvepare** 4:—
- 1007 **Fiskfångstfartyg "Bernhard Kellerman"** 4:—
- 1008 **Bark från Rostock** 4:—
- 1009 **Tägfärjan Warnemünde** 8:—
- 1010 **8 st lastfartyg, gamla och nya** 4:—
- 1011 **Fiskfångstfartyg "Junge Welt"** 4:—

Av samma fabrikat finns också flygplan att bygga. I de flesta fall är de tryckta på uppfordrad aluminiumfolie och blir synnerligen realistiska trots att det inte är fråga om plastmodeller. Följande modeller finns:

- 1012 **Sovjetiskt överljudsplan TU-144** .. 8:—
- 1013 **Sovjetiskt trafikplan TU-124** i skala 1:100 8:—
- i skala 1:50 8:—

Tag också en titt på:

- 1014 **Passagerarplan TU-134** i skala 1:50 8:—
- 1020 **Transportflygplanet AN-22, rysk jumbojätte** 8:—
- 1021 **Sovjetiskt raket-attackplan för överljuds fart** 4:—
- 1022 **MIG-23** 4:—
- 1024 **4 propellerplan** 4:—
- 1025 **SU-7** 4:—

Moms ingår i samtliga priser.

Beställ gärna flera klipparkn samtidigt, vi debiterar nämligen för emballage och porto 4:— per försändelse oavsett beställningens storlek.

Allt om Hobby Box 9185 102 73 Stockholm 9 Telefon 194040

dahl, 6) Anders Käberg, 7) Stefan Mattsson, 8) Christer Nilsson.

Kommentarer till resultaten:

Lennart Aronsson från Göteborg som kom trea i sport började ända nere i G-consy. Bosse Hedman, tvåa i stock, började i sista consyn, C, utan kvaltid.

Suveränt framgångsrikaste klubb var RRT Uddevalla som tog 10 av 24 finalplatser, vann två kval och alla tre finalerna. Dags att göra nåt åt det (gå med i RRTU?). Vem som var framgångsrikaste fören framgår tydligt.

Att det tog lång tid att genomföra tävlingen visar sportfinalen som var slut just när måndagen grydde.

Tyvärr har jag inga tech charts den här gången, bilder på bilar är det också dåligt med. Det hela beror på att jag var tvungen (p.g.a studier) att åka innan allt var slutkört.

Men, misströsta inte, det blir massor av bilder och fullständiga tech charts från nästa deltävling i Göteborg.

I stort sett kan man säga att kvaliteten på vagnmaterialet har förbättrats. Det har tex dykt upp betydligt fler supermotorer än tidigare. Pooch och Steubes fanns det gott om + en del mera exotiska set ups (kanna, endbell och magneter) i stil med Boyington och Gorski.

På chassissidan var det fortfarande massor av snygga hembyggen men också här börjar de färdiga dyka upp tätare. T ex Lillindhahl, Vatanen, Limpach, Gilbert och Tony P.

Karosser då? MAC vann lätt över Dynamic

den här gången. I sport var det mest Ferrarin — 612 och 512:or. Formel var en blandning av deras Matra, Dynamics Tyrell och enstaka numera ganska slitna Marchs. I stock hade Talladegorna och Chargerna fått sällskap av Mac's Cadillac... stockkaross ja, men tävlingsbil?

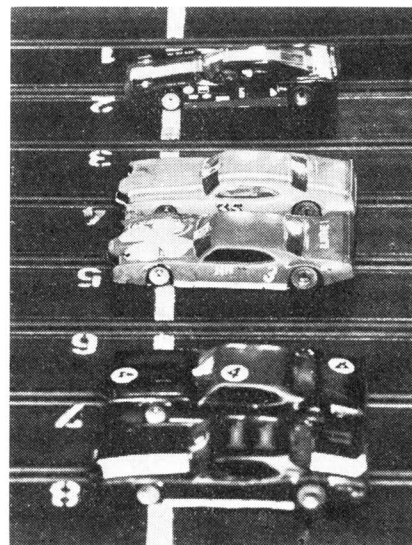
På hjulsidan var det mest Aquirre 5/8 fram och en helt blandad samling bak. Många skär till egna sulor, en del to m egna fälgar. Jan Limpachs berömda Fresh Cuts började också visa sig.

Drev? Cox förstås, några spridda Taylor men mest Faas i allt från 38 till 47 kugg.

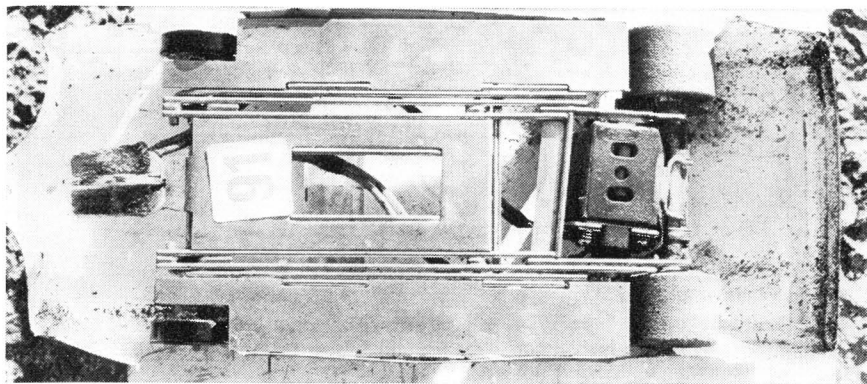
Som allting annat har också karosserna blivit mer och mer avancerade. Den tydligaste utvecklingen syns på formelvagnarna. Dom har hela tiden vuxit på bredden och den här gången var gränsen nådd, d.v.s de hade en totalbredd av drygt 80 mm. Det var västkustborna som hade en svenskbbyggd Brabham med verkligt fördelaktig konstruktion.

Den första tävlingen på Kingen och samtidigt den mestigaste hittills var till slut över. Alla som var där fick sig något ordentligt att fundera på. T ex om det var en bra tävling eller inte. Om vårt tävlingssystem trots allt är för klumpigt och behöver omarbetas m fl frågor. Klart är i alla fall att slopandet av klass 1 och 2 till nästa år är en vettig åtgärd, speciellt med tanke på tävlingsledningen som nu fick jobba på tok för mycket.

Nästa deltävling, den sista, har redan gått när ni läser det här men 1973 års börjar i november.



Stock med fyra Cadillacs och en Charger. Som synes ett visst manfall.



Per Gustafssons vinnande stock, ett av de fyra Janne Forsgrenchassina i finalen.

Årets sista SM-deltävling kördes i Göteborg

Böj på böj men ingen raka (Jo, förlåt en)

Text: TOM LINDSTRÖM

■ Skrammel, rassel m m oljud. Götets spår-
vagnar är inte de mest mjukgående fordon
man kan uppbringa. Men dåligt insatt i stads-
planens utseende så följer man den flersidiga
inbudans upplysningar. Irritationen över att
komma sent blev inte precis mindre av att den
skramliga resan tog uppåt 40 välbehövliga trä-
ningsminuter i anspråk. Alla dom andra som
reste ned på förmiddagen gör väl sitt bästa
för att nöta in varje detalj av banan.

Framme med spårvagnen återstod så bara
enstunds trevlig (?) stadsorientering med hjälp
av inbudans något knapphändig karta (läs
skiss). Det hela blev inte bättre av att lokal-
befolkningen inte visste var stället låg. Efter
ett antal rundor runt det hus som verkade mest
misstänkt kom Stefan Bengtsson, RRTU, ut
genom en till synes mycket oskyldig dörr som
alltså dolde den sökta platsen, GO-69. Heureka
etc.

Men, vad står på? Märkligt tyst i lokalen.
En närmare titt ger svaret. Inga bilar på ba-
nan, bara några få förare lugnt mekande vid
lokalens ena långsida och en klunga, tydligen
de infödda, strängt sysselsatta med något på
ena änden av banan. Några snabba frågor till
höger och vänster ger gåtans lösning: — Dom
är och tittar på ishockey! Vadå, is...? Var
det inte MR vi skulle syssla med? — Jodå,
men banan är inte klar än...

Stora suckar, åtta timmar efter det träningen
skulle ha börjat och banan är inte klar. Natt-
sudd på gång tydligen.

Näväl, den med Dinitrol underredsmassa
sprutade banan var klubbig och fin och gav
tillsammans med den påfallande jämnheten
hopp om bra grepp. Med kopparbanden hastigt
fastlimmade rullade så träningen sent omsider
igång och började genast avslöja naturen hos
beläggningen.

Greppet ordnade till sig ganska hyggligt efter
bande med sopplaskarna. Den överambitiösa
en del sladdande runt böjarna och flitigt job-
soppling som ofta visar sig i början av trä-
ningspass ledde dock till mindre trevliga kon-

sekvenser. För mycket soppa löste nämligen
Dinitrolen och gjorde det otrevligt svårt att
ta sig fram på vissa spår.

Frånsett igångsättningsproblemen så gav ba-
nan ett städat intryck. Trevlig sträckning också,
förutsatt att man gillar böjar. Det blev faktiskt
lite väl petigt att ta sig igenom nio stycken
för att få trycka nedför rakan. Den hade för-
resten egenskapen att bilarna ibland, när de
kände för det, gick ur på ett lämpligt avstånd
från nästa böj med påföljande destruktions av
framförallt svingar. Rakans egenskap var alltså
att vara lång utan lämplig avslutning.

Lördagens morgonträning blev en lugn affär.
Det var inte så där över sig många startande,
således relativt gott om träningstid. Påföljande
besiktning var det vanliga klippandet av spo-
lers blandat med resonerande med besiktnings-
männen om hur lätt 1,5 mm-tråden ska passe-
ra chassit. Nya inslag i diskussionen var att
besiktningen hade kommit på att det inte räck-
te med hjulhus utan att det måste finnas öpp-
ningar där också. Speciellt på standardvagnar-
na är det en klar fördel att ha plasten kvar
utanför åtminstone framhjul. Karossen blir
inte så väldigt sladdrig då. Dom irriterande
sprickor som brukar uppkomma i bakdelen av
de främre hjulöppningarna på sportvagnar
elimineras ju också om man låter bli att klip-
pa upp. Vilket alltså ska göras enligt reglerna.

Så rullade kvalet igång med körning av 2x1
minut med körsträckan som mått. Det visade
sig snabbt att det framför allt gällde att hålla
sig i spåret hela minuten. Bäst i Stock lyckades
Bjarne L. med 8,48 hela varv och delar.

I Formel var det än en gång Per G. som
tronade längst upp på listan när de tretton
startande var avverkade. 8,87 blev det vilket
ger GO-69's bana stämpeln "Formelbana" (i
motsats till stockbana).

Att formel gick bra visar också resultatet
från sportkvalet. Bara 21 hundradelar längre
kom L.-G. Börjesson, RRTU, som vann det.

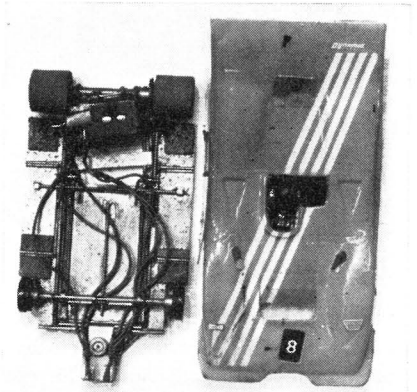
forts på sid 58



Snyggaste karossen? Det tyckte inte besiktningsmännen. Båda gubbarna är handmålade.



GO-69's nya bana, 44,5 meter med inte mindre än nio kurvor. Banbeläggningen är Dinitrol underredsmassa som är sprutad på banan. Det ger ett lite ovanligt grepp. Det säger slubb när man lyfter bilen av banan men ändå verkar det inte gå så speciellt fort i böjarna.



Bilen som tog hem sport. Per Gustafsson höll i pumpen.

HORIZON RC-proportional

kvalitetsradio med inbyggt träningssystem, laddningsbara accar, laddaggregat,
dubbla frekvenser m m

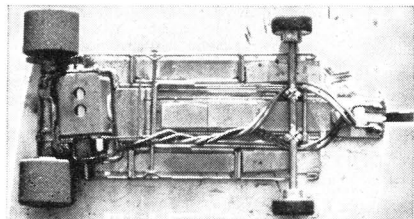
4-kanal komplett med 4 servo 1.390:—

6-kanal komplett med 4 servo 1.650:—

Prislista över radio, flyg, motorer m m mot 75 öre i frimärke

R. B. HOBBY

Fack 72, 450 81 GREBBESTAD. Tel 0525/100 20, 106 65



Det mest avancerade sportchassit. Ett Limpach Iso tillhörande Greger Swanström.

Per hade faktiskt kommit trea i sportkvalet med sin formel.

CAMILLA INVIGDE

Efter sportkvalet, eller var det före, skulle banan invigas. Mycket pompa och ståt skulle det bli. Camilla Odhnoff (statsråd) höll s k invigningstal som dock blev lite väl långt och ointressant. Göteborgs Bilsportförbund tackade varmt för de 40 000 s k Camillapengarna som gjort banan möjlig. Sen blev det kändislopp med bl a Bosse Emanuelsson och Tom Trana. Vem som vann har jag glömt bort.

Med ceremonierna undanstökade sattes consyna igång. Först som vanligt klass 3 som den här gången började med semi p g a bara 12 startande. Formel hade en man mera och måste alltså köra A-consy. Sport var 26 man starkt och jobbade upp sig från D-consy.

Ovanligt nog var lördagsprogrammet avklarat redan vid 18-tiden och gav tid till bl a återhämtande av förlorad sömn.

Stock på söndag morgon var efter flera om och några men till slut avklarat och upp ur röken som vinnare reste sig Per G. för ?? gången. Kraschades gjordes det både här och där. Till dem som hade tur och kunde dra nytta av omstarterna var Anders Käberg, LISA, som låg tvåa när bl a framaxeln rasade. Några omstarter och lite fifflande på startlinjen och det hela redde upp sig.

I formel där ställningen var 10 p för Per Forsgren och 7 p för tre andra var det slutliga resultatet ovissare än någonsin. Stefan Mattsson vann deltävlingen och lyckades därmed ta sig förbi Per F. totalt. De två senaste gångerna vannare Janne F. och Tom L. lyckades inte plocka någon pinne. Att en delseger bara ger

SM, GÖTEBORG, TECH CHART, KLASS 1, SPORTVAGNAR

Anm: Alla karoser var MACs 612 och 512 Ferrari. Alla drev Faas.

		Karossmålare	Chassi- byggare	Bakhjul	Framhjul	Motor- byggare Kanna	Ankare	Resultat
1. Per Gustafsson	UBKC	612 Jukka	Jukka	Limpach	Bill Steube	Steube Green	Steube 25	347,49
2. Stefan Mattsson	RRTU	612 H. Börjesson	Eget	Marklund	Aronsson	Kean Champion	Steube 25	337,35
3. Lars Jansson	UBKC	Lola T260 Egen	Eget	Ass	Steube	Poach Champ.	Pooch 24	307,12
4. Anders Käberg	LISA	512 Swanström	Lilliendahl	Ass	Gorski	Egen Green	Mura 27/28	306,94
5. Jan Forsgren	RRTU	612 Egen	Eget	Egna	Egna	Pooch Champ.	Pooch 24	306,51
6. Peter Wänseth	RRTU	612 J. Forsgren	Eget	Aronsson	Aronsson	Egen Green	Mura 25	305,85
7. L-G. Börjesson	RRTU	612 H. Börjesson	Eget	Egna	Egna	Egen Green	Steube 25	271,90
8. Bjarne Lilliendahl	NMK	612 Hansa	Eget	Ass	Aj's	Egen Green	Vulkan 25	200,86

KLASS 2, FORMELVAGNAR

Anm: Alla Dodge från Dynamic. Alla drev Faas.

1. Stefan Mattsson	RRTU	Matra H. Börjesson	J. Forsgren	Marklund	Cobra mod	Egen Champ	Steube 25	314,00
2. Peter Wänseth	RRTU	Matra H. Börjesson	J. Forsgren	Aronsson	Aronsson	Egen Champ	Steube 25	310,64
3. Anders Käberg	LISA	Tyrell Egen	M. Johansson	Ass	Ass	Egen Green	Steube 24	306,72
4. Janne Casell	NMK	Matra	J. Forsgren	Aj's	Aj's	Egen Green	Ass Gr 20 27	301,81
5. Per Gustafsson	UBKC	Matra Jukka	J. Forsgren	Ass	Aj's	Mura II Green	Steube 26	301,34
6. Bo Hedman	Sundbyberg	Matra Jukka	Hedman SteelSheet	Aj's	Recho	Egen Green	Thorp 29/29	299,85
7. Per Forsgren	Bureå	Matra Egen	J. Forsgren	J. Forsgren	J. Forsgren	Pooch Champ	Pooch 24	255,89
8. Anders Myrberg	GO-69	Brabham Egen	Aronsson	Ass	Aronsson	Egen Green	Mura 27/28	118,55

KLASS 3, STOCK

Anm: Matrorna är MACs. Alla drev utom ett Faas.

1. Per Gustafsson	UBKC	Cadillac Jukka	J. Forsgren	Ass	Ass	Pooch Champ	Pooch 25	303,00
2. Stefan Mattsson	RRTU	Dodge J. Forsgren	J. Forsgren	Egna	Steube	Pooch Champ	Pooch 24	32,00
3. Anders Käberg	LISA	Dodge	Eget	Ass	Ass	T. Lindström Champ	Steube 24	300,21
4. Bjarne Lilliendahl	NMK	Dodge Hansa	Eget	Limpach	Ass	Boyinton Champ	Rocket 25	285,67
5. Morgan Carlsson	RRTU	Dodge	R W	Ass	Ass	Gorski, Egen Green	Steube 25	279,52
6. Jan Forsgren	RRTU	Mercury Boström	J. Forsgren	Egna	Egna	Egen Champ	Steube 25	274,21
7. Peter Wänseth	RRTU	Dodge	J. Forsgren	Aronsson	Ass	Steube Green	Rocket 24	866,60
8. Björn Nilsson	LISA	Champ Dodge	Eget	Ass	Ass	Egen Green	Steube 27/28	243,88

en sjätte plats totalt säger en del om jämnheten.

I sport hade Peter Wänseth sitt livs chans att vinna totalt. Han ledde på 13 p före Janne F. på 12 p och Stefan M. på 10. Men det ville sig inte alls. När bara några heat återstod låg han fortfarande bra till för totalseger men ett par kol som gav upp och annat trassel la sig i spåret. Per Minicars vann (??e gången) före Stefan M. som inte heller är så hemskt ovan vid det. Den stora överraskningen var Lasse Jansson från Uppsala som lugnt tog en tredjeplats. För att prisutdelaren skulle få färre namn att lära sig så tog Stefan också Sporten.

Fler än Peter som hade otur fanns det. Bosse Hedman, gammal räv i gamet, missade först finalen i kvalet med 7 hundraedels sektioner och sedan i tävlingarna med en hel hundraedel.

Lugnt avlöpande och över huvud taget en ganska normal tävling var det, fränsett då att den var slut i tid och inte i otid som brukligt. Ovanlig, eller om man vill historisk var den som den sista med tre klasser. Nästa års serie som börjar i Västerвик i november (i år) har bara sportvagnar att bjuda på.

Slutställning i SM och RM i MR 1972

Tävling 1: Norberg 15—16 april
Tävling 2: Bureå 27—28 maj
Tävling 3: Uppsala 9—10 september
Tävling 4: Göteborg 14—15 oktober
De tre bästa resultaten räknas.

Klass 1:

1. Stefan Mattsson	7+0+3+5=15
2. Jan Forsgren	0+5+7+2=14
3. Per Gustafsson	3+4+0+7=14
4. Peter Wänseth	1+7+5+1=13
5. Gunnar Ståhl	5+0+0+0=5
6. Morgan Carlsson	4+0+0+0=4
7. Lars Jansson	0+0+4+0=4
8. Anders Agren	0+3+0+0=3
9. Anders Käberg	0+0+0+3=3
10. Bjarne Lillendahl	2+0+0+0=2
11. Per Forsgren	0+2+0+0=2
12. Greger Swanström	0+0+2+0=2
13. Göran Berg	0+1+0+0=1
14. Jan Ekman	0+0+1+0=1

Riksmästerskap

Klass 2:

1. Stefan Mattsson	1+0+4+7=12
2. Per Forsgren	7+3+0+0=10
3. Anders Käberg	3+0+2+4=9
4. Peter Wänseth	0+0+3+5=8
5. Per Gustafsson	5+1+0+2=8
6. Anders Agren	2+5+0+0=7
7. Tom Lindström	0+7+0+0=7
8. Jan Forsgren	0+0+7+0=7
9. Krister Nilsson	4+0+1+0=5
10. Kenneth Ingelsson	0+0+5+0=5
11. Göran Berg	0+4+0+0=4
12. Janne Casell	0+0+0+3=3
13. Kjell Sandström	0+2+0+0=2
14. Bo Hedman	0+0+0+1=1

Klass 3:

1. Per Gustafsson	3+4+0+7=14
2. Bjarne Lillendahl	2+7+2+3=12
3. Stefan Mattsson	7+0+0+5=12
4. Jan Forsgren	1+5+4+1=10
5. Morgan Carlsson	0+0+7+2=9
6. Krister Nilsson	5+0+0+0=5
7. Bo Hedman	0+0+5+0=5
8. Anders Käberg	0+0+1+4=5
9. Mats Johansson	4+0+0+0=4
10. Per Forsgren	0+3+0+0=3
11. Tyco Andersson	0+0+3+0=3
12. Anders Agren	0+2+0+0=2
13. Lars-Erik Andersson	0+1+0+0=1

Skalenlig MJ-hastighet med ELECTRON köraggregat

Med ELECTRON köraggregat erhåller du absolut jämn acceleration av dina järnvägsmodeller.

Pulsstyrningen, som levereras med kortkontakt och potentiometer, är kompakt uppbyggd på mönsterkort för insticksmon-tage.

Pris 40:— inkl moms.

Skriv till

Ola Persson
Infanterigatan 27
171 59 Solna

Frankeras
ej
Allt om Hobby
betalar
portot

Allt om Hobby

Box 9185

102 70 Stockholm 9

Svarsförsändelse

Kontonummer 0309

102 70 STOCKHOLM 9

Information från Hobbyklubben

■ Efter lång och tålmodig väntan — inte minst provade är många av våra kunder — har vi fått en del (!) av de JOUEF-artiklar vi beställde på mässan i Nürnberg i början av februari, nådens år 1972.

Det är alltid lite känsligt att tala i egen sak, men faktum är — de nya JOUEF-modellerna är av mycket hög klass, både kvalitetsmässigt och i fråga om utseende. Detaljarbetet är i de allra flesta fall förbluffande fint — inte minst med tanke på det låga priset. De nu levererade loken går utmärkt mjukt och tyst och har hög dragkraft, vagnparken är stor och omväxlande — det är faktiskt riktigt kul med lite SNCF-vagnar till omväxling med alla DB-modellerna... Och glöm inte — Frankrike är ett STORT järnvägsland, både när det gäller de stora och små tågen.

För att undvika alla misstag — JOUEF-loken är enbart byggda för likströms tvärsdrift, medan vagnparken passar till alla H0-system, Originalkoppeln påminner om Märklins äldre standardkoppel — men har Ni koppelproblem, så kan vi ju erbjuda det utomordentliga Fox-kopplet — passar till de flesta systems rulan-de materiel...

För alla er som kör tvärs, ta en titt på

JOUEFs rälsortiment — ta också och jämför priserna! (Om Ni inte har 1972 års JOUEF-katalog, så beställ den, sänd oss 2:— i frimärken och den kommer omgående på posten). Hela JOUEF-sortimentet har vi inte i lager, vad som finns med i den svenska prislistan lagerförs eller kommer att lagerföras inom kort. Jouef-matic och monoblocsystemen kommer ut under början av 1973 och kan bli något verkligt intressant! Tryckfel i prislistan: 1 par växlar kostar 22:—.

För alla er som tänker komplettera anläggningen till jul (eller när som helst), ha gärna vårt sortiment i åtanke. Vi har möjligheter att ta upp ytterligare artiklar, men vill först känna oss för lite grann i början.

Och till alla er som väntat på leveranser — vi är lika ledsna som ni, men skulden är främst fabrikantens, som dröjt så länge med "omgående" leverans.

Varför inte prova lite JOUEF till jul?
PS. Vi har fortfarande Eggerbahn-vagnar och ett antal lok kvar

Med hälsningar
HOBBYKLUBBEN
R Kutschbach

Björlandavägen 125 D, 417 28 Göteborg

Tel 031/51 62 26
Ej efter kl 20



KUL-FART och SPÄNNING



— världens ledande miniracingsystem

Modellracering — rolig och spännande hobby för små och stora. Bygg ut — ändra banan — tävla om och om igen! Se nyheterna i NYA KATALOGEN! Grundsatsen från ca kr 140:— (Set 41)

(Exkl. transformator)

Katalogen finns i allmänhet där lek- och hobby-artiklar säljes - eller skriv!

SVEN E. TRUEDSSON Modellflygind. AB
Storg. 25, 211 41 Malmö

☐ Sänd mig nya SCALEXTRIC-katalogen, kr 1:— i frimärken bifogas.

Namn _____

Adress _____

Postnr/Adr _____