

# Bygg bilen själv

Text och foto: TOM LINDSTRÖM

■ En av de mest spridda bilbyggsatserna just nu är Mini-cars sats med tyskt plastchassi och Grupp 12, 15 eller 20 motor från Mura. De kostar 97:—, 102:— respektive 117:— och är de lämpligaste nybörjarbilarna som kommit på senaste tiden. Chassit av plast är till stor fördel eftersom det kan ta emot en hel del stryk utan att falla i bitar som vanliga lödda chassin. Detta tillsammans med det rimliga priset gör dem också till perfekta uthyrningsbilar.

Eftersom de flesta som köper de här byggsatserna är mer eller mindre nya i sporten kan det vara lämpligt med lite tips om hur man lämpligen sätter ihop dem så att de håller bäst och varar längst. Den som har en redan hopplockad bil kan jämföra med artikelbilen och modifiera på de punkter som har visat sig svaga eller ställt till problem.

1. Börja med att ta en titt på motorn. Eftersom det inte är någon tävlingsbil vi bygger så behövs inga avancerade modifieringar för högre prestanda utan sådana som gör motorn mera servicevänlig och lätthanterad. Att montera "buss bars" är en relativt enkel operation och gör att man slipper allt krångel med motorsladdar som är krångliga att få på plats. I AoH nr 6/72 finns en artikel om motortrimning där det går att få en del tips.

Enklarest är att köpa Muras färdiga "solid state" buss bars. Nackdelen är att de kostar dryga tian. Med dem är det bara att plocka bort kol och fjädrar och sedan ta en sexkantsnyckel modell större och försiktigt skruva loss de fyra skruvarna. Ersätt plattorna kolen ligger på med buss barsen och byt ut kolhå-

larna mot dem som följer med satsen. Skruva sen fast skruvarna med allting på plats. Buss bars kan tillverkas av 1—1,5 mm koppartråd som löds fast ovanpå kolhållarna, helst med högttemperaturtenn, och leds framåt i bilen ca 10 mm. Bocka dem innan de löds.

Den andra lämpliga motormodifieringen är att ersätta de nitar som håller ihop kannan och endbellen med skruvar av något slag. Det är lämpligt att göra det här bytet första gången motorn behöver tas isär. Hur man gör står i artikeln nämnd ovan.

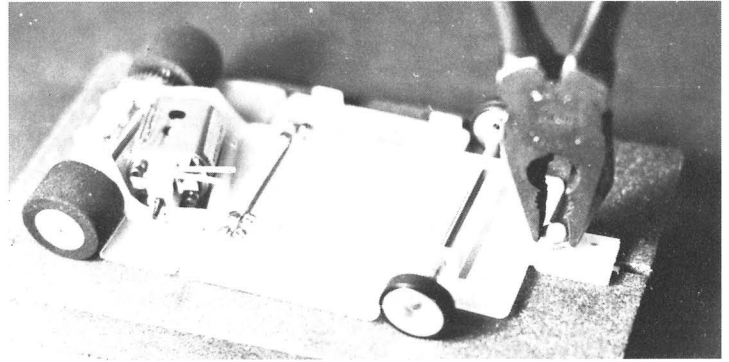
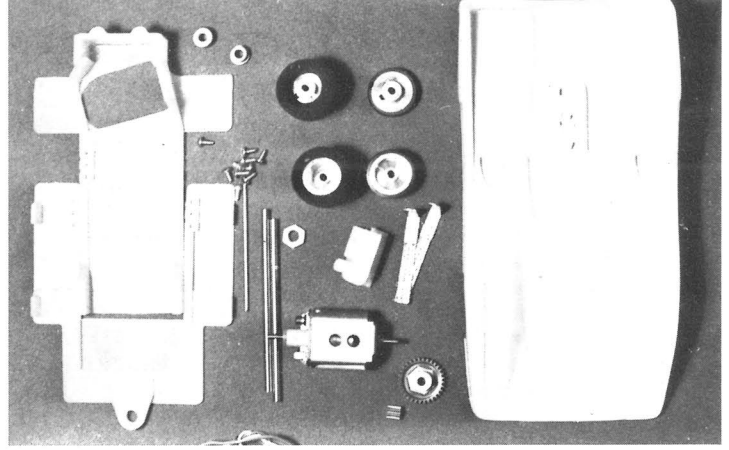
2. Sätt i lagren för bakaxeln. Om de går för trögt i hålen för att enkelt kunna pressas i filas hålen upp i plasten tills det lagom går att trycka i lagren med chassit i ett skruvstöd.

3. Skjut i bakaxeln och kolla att den glider lätt i lagren. Om inte rucka på dem tills den gör det.

4. Fila ned underdelen av kannlagret så att det undre skruvhålet i kannan passar med det undre i chassit. Dra i och sen ur en skruv i det undre hålet i kannan och fila bort de grader som har bildats.

5. För att motorn ska sitta säkert behöver den mer stöd än de två skruvarna ger. Ett sätt visas på artikelbilen. Bocka en .055" pianotråd som ett U med böjda skänklar. Borra med 1,3 mm borrhål i de runda förstärkningarna längst bak på chassit. U-bågen ska passa trögt i hålen och ger när den är ditknackad en lödbar punkt i chassit.

6. Sätt nu ihop chassits två bitar genom att lägga den medföljande pianotrådsbiten i ett av de tvärgående spåren i chassit.



Dra sen i de åtta skruvarna efter att ha kapat dem. På undersidan ska utstickande plast och skruvdelar filas jäms med chassit.

7. Löd pinjongen på motoraxeln. Kolla först att den går på axeln. Om inte ta försiktigt inuti med en liten rundfil. Förtenn sedan försiktigt motoraxeln och värn på pinjongen utan att tillföra mera tenn.

8. Sätt i bakaxeln och skruva fast drevet. Sätt in motorn i chassit och dra i de båda undre skruvarna i vardera ändan av motorn. Pinjong och drev ska ställas in med minsta möjliga spel utan att det kärvar någonstans. När inställningen är perfekt, dra åt skruvarna. Böj sedan till en V-formad pianotrådsbit som passar mellan motorn och det U-formade fästet i chassit. För att det ska gå att

löda på motorn måste först all färg på lödstället skrapas eller filas bort. Löd den V-formade biten på plats.

9. Sätt på bakhjulen. Det ena behöver förmodligen klippas ned lite för att inte skrapa i chassit. På framaxeln behövs spacers (distansbrickor) av något slag för att hindra att framhjulen tar i chassit. De kan tillverkas av 1/8" framaxelrör. Annars finns det plastspacers av olika bredd att köpa. Spårvidden fram ska vara max 79 mm.

10. Träd på pickupen och ställ bilen på en testplatta. Tag den medföljande Jukkamuttern och gänga på den på pickupskaftet. Använd en kraftig tång och styr muttern så att den kommer precis horisontellt. Dra åt den bara så mycket att pickupen inte glappar i sidled. Kapa sen skaftet jäms med muttern.



## RITNINGAR

Ritningar till skala- och multimodeller, friflyg och linkontroll samt till båtar.

Ny katalog i slutet på februari.

*ab Jerni hobby*

Gässlingevägen 13 A,  
222 35 Lund  
Tel 046/13 04 45 till 20.00

## Moderne Eisenbahn har blivit EISENBAHN-MAGAZIN

Vid årsskiftet bytte den tyska Moderne Eisenbahn namn till EISENBAHN-MAGAZIN och kommer nu med 12 nummer per år. Lösnummerpriset är 5 kr och årsprenumeration kostar 60 kr. Allt om Hobby är generalagent för Sverige, Norge och Finland, så skriv bara till Allt om Hobby, Box 9185, 102 73 Stockholm och beställ!

## SVENSKAR I ENGLAND

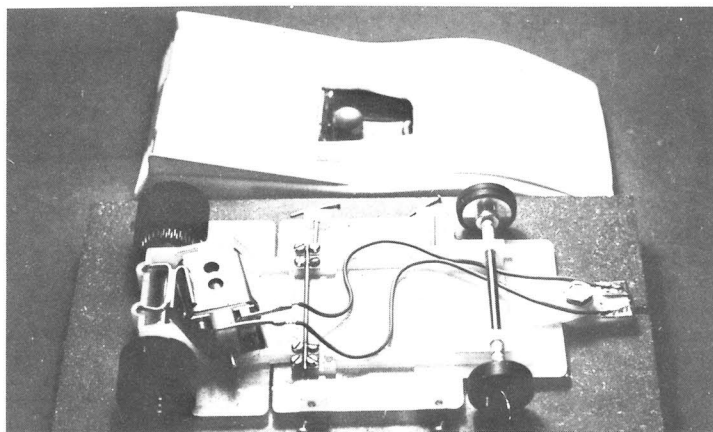
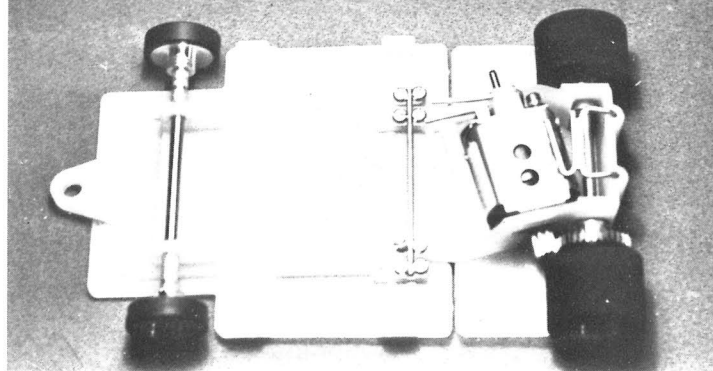
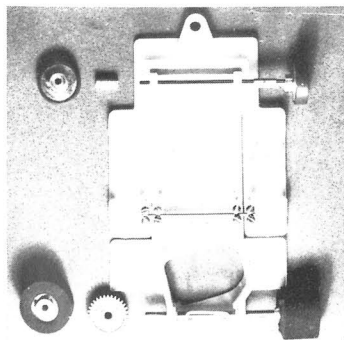
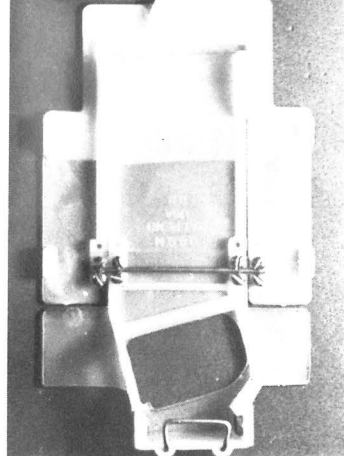
■ Söndagen den 19 nov 1972 hölls ett stort internationellt MR-lopp för sportvagnar 1:24 på Tottenhams Blue King Track i London. Förutom engelsmän, tyskar och fransmän deltog tre svenska förare, Per Gustafsson från Minicars, Uppsala, och Lars-Gunnar Börjesson och Stefan Mattsson från Relax Racing Team, Uddevalla, alla för dagen tävlande för Minicars Pro Racing Team.

Tävlingen blev mycket hård med bra resultat. Kvalvinnaren Barry Magee körde 26,4 varv på två minuter vilket motsvarar ett snitt på 4,55 sek/varv eller

528 varv under 8×5 min. Jmfr amerikanernas 490 varv.

Slutlige vinnaren Luis Meyerowitz körde dock "bara" ca 240 varv på 4×5 min. Per Gustafsson stannade i semifinalen, som bäste utlänning, med sin Phillippe de Lespinay-bil. Även Stefan Mattsson åkte ut i semifinalen då kolen tog slut, i en annars mycket snabb Jukka Vatanen-bil. Lars-Gunnar Börjesson körde sitt Liljendahlchassi till 2:a uppklassningsheatet. Det var en mycket snabb och bra tävling med 67 välpreparerade ekipage.

Trots att vi svenskar "fick stryk" av engelsmännen denna



11. Klipp till två 20 mm långa remsor av 0,4 mm koppar eller mässingsplåt. Stick i en i vardera hålet på pickupen och tryck i borstarna under. Bocka sen plåtarna uppåt och nedåt över pickupen så de blir parallella med översidan. Skala motorsladdarna i båda ändarna och löd fast en på varje bussbar och andra änden på resp plåt. Plåtarna finns också att köpa tillklippta vilket i hög grad underlättar borstbyten. Bör alltså på nåt vis anskaffas.

12. Nu återstår bara karossmontering. Efter målning och montering av förarinsats klipps karossen ned längs underkanten till att börja med. Ha chassit stående på en testplatta och sätt karossen över det. Den ska sitta så lågt som möjligt utan att ta i däckens översidor. Själva fastsättandet kan göras på flera vis.

På artikelbilen demonstreras två. Dels självgående skruvar av samma typ som användes till chassit. För dem behöver bara ett hål borrar i var och en av de uppstående plastbitarna på chassit. 1,3 mm är fortfarande lämplig borrhål.

Det normala sättet att montera karosser är med  $\frac{1}{16}$ " mässingsrör och mässingsnålar. Borra med 1,5 mm borrhål genom de nämnda plastbitarna och låt hålen fortsätta in i den närmaste uppstående balken i chassit. Knacka i rörbitar av lagom längd och fila jämnt på utsidan.

13. För att inte spräcka upp nål- eller skruvhålen i karossen måste dom förstärkas på något sätt. Se AoH 5/72. Lämpligt är tex TESA-band och glasfiberarmerad tejp.

14. Klipp karossen jäms med

chassits undersida. Hjulöppningarna klipps så stora att däcken inte skrapar i även om karossen skulle dra sig åt sidan i någon kurva. Baktill klipps all nedhängande plast bort.

15. Bilen är i princip klar. Några spoilers är inte nödvändiga i de farter det blir fråga om med Grupp 12 och 15 ankare. Grupp 20 kan behöva något beroende på karossformen. Lite viktning av chassit kan behövas på en del banor. Klipp till bitar av tunt bly och kontaktlimma fast dem. Lämpliga platser att pröva på är alldeles framför bakhjulen, mellan karossfästena längst ut vid karossen och precis bakom framaxeln. Prova och se vilken kombination som passar din bana bäst. När fram- och bakaxeln och motorn, försiktigt, har oljats med tunn olja är det bara kvar att provköra. ■

gång så bör det nämnas att svensk MR håller minst lika hög standard som i något annat europeiskt land. Därför kanske det är av intresse för svenska förare att få veta dagarna för nästa års "open meets" i Tottenham:

Tävlingarna går den 11 febr, 10 juni, 7 okt och 2 dec. Klasser: 1:24 Sport och GT. Startavgiften är 50 pence.

De utländska förarna visade också stort intresse för en del svenska stortävlingar, bl a Minicars International den 29 april i Uppsala.

Jag hoppas att det svenska deltagandet blir större i de

kommande tävlingarna, ty vi har mycket ogjort i dessa sammanhang. Till dess, "relax".

Stefan Mattsson ■

## Fråga oss om MR

■ Läsarfrågor som rör allt som har att göra med Miniracing kan ställas till Allt om Hobbys spalt FRÅGA OSS OM MINIRACING. Frågor skickas till AoH:s redaktion eller till Tom Lindström, Forskarbacken 11/305, 104 05 Stockholm. ■

Fråga: Jag tycker det är svårt att förstå alla engelska uttryck som används i mr-artiklar. Kan ni inte göra något åt det?

Svar: Användningen av engelska fackuttryck har sin förklaring i att det inte finns lämpliga svenska ord för uttrycken. I boken "Hur man kör miniracing", utgiven på AoH:s förlag finns en engelsk-svensk mr-ordlista. De senaste uttrycken finns inte med i boken men skriv gärna och fråga vad olika uttryck betyder.

## MINIRACINGTÄVLINGAR

■ Ungefär en tävling per vecka avverkas numera inom miniracing, och det är alldeles omöjligt för oss på AoH att referera vad som händer.

Några viktiga händelser ska dock antecknas.

Den andra årgången av Mini-vars grupp 20-serie avslutades den 17 december i Linköping. Tävlingen vanns av Anders Kåberg, LISA. Totalt kom Anders på en fyrdelad sjundeplats tillsammans med Gunnar Ståhl, Tom Lindström och Krister Andersson, samtliga med 20 poäng vardera. Slutlig vinnare i klassen för A- och B-förare var Roger Västborn, Västerås. Övriga tätplatser: 2) Conny Johansson, Uppsala, 3) Mats Eriksson, Västerås, 4) Håkan Carlsson, Västerås, 5) Arne Stranne, Västerås, 6) Per Gustafsson, Uppsala.

Av C-förarna klarade sig Jerry Valtonen, Västerås, bäst, och han följdes av 2) Johan Sandegren, Kopparberg, 3) Bengt Björlefors, Stockholm, 4) Tore Olsen, Uppsala, 5) Lars Blomkvist, Uppsala, 6) George Duneborn, Stockholm.

## LANDSKAMP

### SVERIGE—FINLAND

En miniracinglandskamp i två delar har körts mellan Finland och Sverige. Första delen gick i Helsingfors i oktober och den andra i Uppsala 25—26 nov. Finland vann totalt. Vid tävlingen i Uppsala satte Per Gustafsson nytt officiellt varvrekord för Blue Kingen med 4,78 sek. (Inofficiella varvrekord var i början av dec för Grupp 20 4,96 av Ola Gustafsson och i öppna klassen 4,48 av Per Gustafsson.

### Landskampsresultat:

Minienduro: Uppsala (Conny Johansson, Lars Jansson) 902 varv, 2) Finland (Erki Manio, Jakko Manio) 810 varv, 3) Finland (Nakki Westerback, Pekka Sippola) 804 varv, 4) Sverige (Peter Wänseth, Per Forsgren) 759 varv, 5) Sverige (Per Gustafsson, Ola Gustafsson) 703 varv, 6) Helsingfors (Ilka Manio, Jermo Mattila) 597 varv, 7) Helsingfors (Jukka Vatanen, Erki Laaksonen) 596 varv.

Sprintloppet: 1) Jan Forsgren, Uddevalla, 411 varv, 2) Peter Wänseth, Uddevalla, 402 varv, 3) Erki Manio, Finland, 380 varv, 4) Conny Johansson, Uppsala, 380 varv, 5) Lars Jonsson, Uppsala, 348 varv, 6) Bo Hedman, Sundbyberg, 345 varv, 7) Per Gustafsson, Uppsala, 291 varv, 8) Erkki Laksonen, Finland, 269 varv. ■



# 500 i "Keydons potta" i Uppsala

Text och foto: TOM LINDSTRÖM

■ Det var så åter dags för stor sammandrabbning i Uppsala. Den tredje sedan Kingens tillkomst, de tidigare var SM i september och landskampen mot Finland i november. Det har inte på något vis varit tomt emellan de här stora racen, så gott som varje vecka har det varit någon tävling.

För att vara en helt vanlig tävling som inte gällde SM eller något i den stilen så hade riktigt många känt sig lockade, hela 39 stycken. Helt vanlig tävling är väl lite väl mycket understatement, det råkade nu ligga hela fem hundralappar väntande på Segraren! Det kanske var det som lockade? Sponsade racet gjorde Key Lundegård som också gjorde en ordentlig insats som tävlingsledare, tidsprogrammet höll förvånansvärt bra.

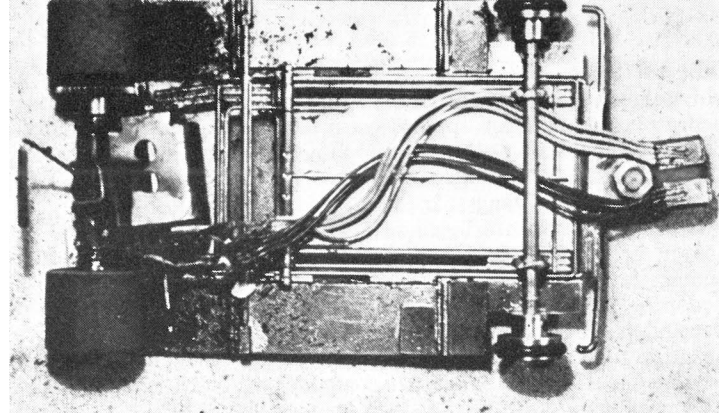
Ett nytt tävlingssystem hade plockats fram av tävlingsledningen och det fungerade som en blandning av det amerikanska systemet och det svenska SM-systemet årgång 1969. Först kördes ett vanligt varv-kval med tidtagning på varje

varv och med den snabbaste singeltiden som resultat. På de tiderna delades förarna sen in i grupper om åtta så att de åtta bästa från kvalet gjorde tillsammans osv. De här grupperna körde nu två heat om fem min där det bästa heatets sträcka räknades. På det här kvalet placerades förarna nu in i final, semi eller kvartsomgång som kördes på vanligt sätt.

Inför varvkvalet var inte frågan om rekordet skulle slås utan hur mycket och hur många man som skulle göra det eller gå under fem blankt. Med större delen av västkustens tunga garde närvarande var det bäddat för hård strid om hundradelarna och det Poochankare som fanns att hämta för Fastest Qualifier. Ur röken steg Stefan Mattsson som F.Q. på 4,70 följt av Janne Forsgren två decimeter efter på 4,72 och Per Gustafsson 4,75, alltså summa tre man under det gamla rekordet 4,76.

Femsekundersvallen spräcktes av ett femtontal förare.

Varvkvalet gav nu inga fribiljetter till finalen utan alla var tvungna att avverka sina två



Conny Andersons vinnande bil.

femminutrar och köra fort där också. Som väntat var det i stort sett samma gubbar som kom till final och semi som tidigare kvalat sig till högsta heatet.

Finalen som kördes de numera standardiserade fyrtio minuter var en ganska städad affär, åtminstone om man stod så man slapp se dosen. För när det verkligen hände något så var det där och då gjorde det det med besked. Mera vilt flygande bilar har väl sällan skådats. När några kärror krokade ihop i ingången till dosen så presterades saker som kunde fått den tuffaste stuntman att tacka för att han slapp vara i 1:24. Att alla bilar överlevde finalen och rullade på slutet måste tas som ett mycket starkt bevis på att bilstandarden har höjts ganska väsentligt.

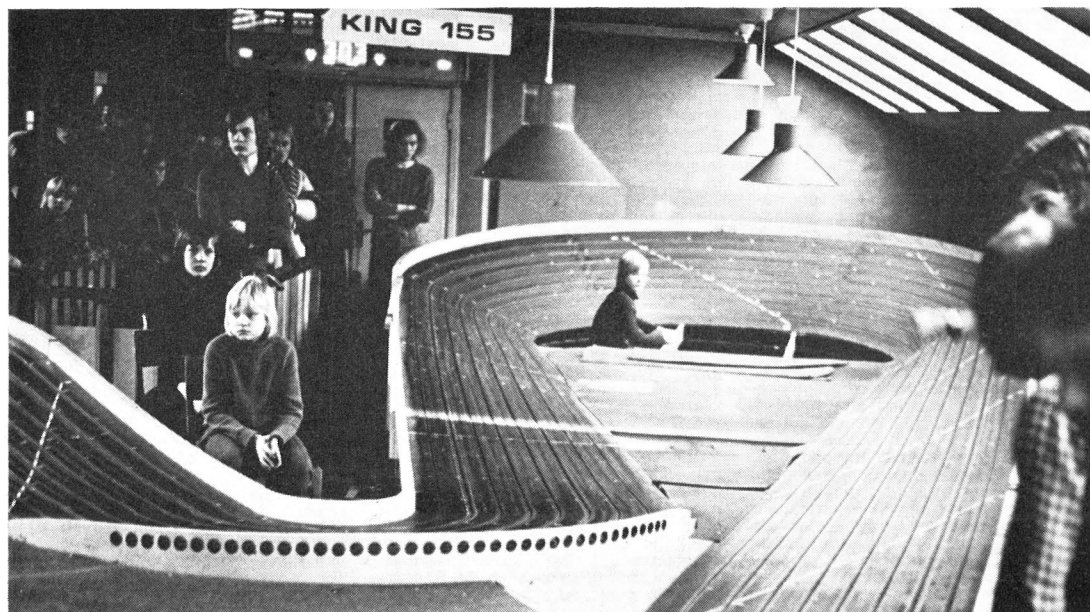
Som oftast var det en av favoriterna som vann, men den här gången hemmafavoriten Conny Johansson. Han ledde faktiskt genom alla heaten och hade åtta varv tillgodo på Stefan M på slutet.

För att debutanterna (tidigare kallade C-förare) skulle få

lite mer att bita i så kördes en speciell final, också den över 40 min med de åtta bästa från femminutersheaten.

Så lite tekniskt. De senaste åren har som de flesta vet inga stora revolutionerande nyskapelser gjorts på chassifronten. En mängd detaljändringar har skett men några stora avsteg från grundlayouten med en tvåtrådad ram, sving, en plumber antingen på svingen eller ramen och vingar har inte gjorts. Nu har det i alla fall hänt, ISO:n är här och slår ganska hårt ut det vanliga chassit. ISO-chassits princip är långt ifrån ny, redan i det nu avlägsna 60-talets senare hälft fanns som den minnesgode erinrar sig bl a COX isofulcrumchassi. Principen för ett ISO är alltså att pickupen till skillnad mot tidigare sitter fast så att den inte kan röra sig i förhållande till bakvagnen. För att de vibrationer som framhjulens får ta upp inte ska fortplantera sig till pickupen är de ledade i den tidigare svingleden. Bakvagnen är dessutom betydligt styvare, en av förutsättningarna för att ett iso ska fungera är att det är

Semifinal på gång. Observera ljusranden på rakan efter dosen. Varvräknaren och tidtagningens avkännare ligger i spårren under och aktiveras när en bil passerar.



Bjarne Lillendahls bil efter finalen.



ordentligt styvt mellan bakaxel och pickup. I övrigt är ISOt uppbyggt precis som tidigare, med plomber och vingar. De vanliga chassina har faktiskt på senare tid allt mer utvecklats mot ISOs design. Svingens möjlighet att röra sig har minskat allt mer och framhjulen har spänts allt hårdare. Felet har väl närmast varit att framhjulen samtidigt har överfört mer störningar till pick-upen. Genom att ISOn har en mycket styvare mittsektion är den också mindre känslig för hur mycket soppa som ligger på banan, vanliga chassin har en benägenhet att antingen gå bra i mycket soppa och inte i lite eller tvärtom.

På motorsidan fanns också många intressanta saker. Ett flertal Boyintonmotorer fanns med och en stor del av dem kom till finalen. Bröderna Hedman hade sin Black Jack med i flera exemplar som verkade or-

dentligt pigga. Det är dessutom den i särklass bästa kylda motorn på marknaden med enormt prydliga kylflänsar på alla upptänkliga ställen. Snyggt jobb. POOCHES var det som vanligt gott om, bl a 3 st i finalen. Charley Scott motorer var också representerade, de finns hos Fool Production.

Som avrundning ett stort tack till arrangörerna för en fin tävling och ett speciellt till Key som verkligen gjorde en insats.

Nästa stortävling i Uppsala är Minicars International med ett flertal utländska förare inbjudna. Tills dess kommer Kingen att ha flyttats till en annan lokal eftersom den gamla rivs. Den väntade flyttningen har gjort att den inte har blivit preparerad som den nu kommer att bli, ännu mer tryck att vänta alltså.

Umeå har för övrigt fått en svenskbyggd Kingopia. ■

## Fråga oss om MR

**Fråga:** 1) Var kan man få tag på europeiska karosser tex Ford, BMC i skala 1:24? 2) Hur får man hjulhusens uttag runda på karossen? 3) Var finns det omvandlingstabell från tummått som .063 och .055 till mm? 4) Var finns det färdiga micron som bara är att sätta i? 5) Var går det att få tag på Testors TCL färger? 6) Koppartejp till banbygge? 7) Ritningar och råd för banbygge i spånskiva?

*Miche Thörn, Vimmerby*

**Svar:** 1) Europeiska karosser finns i stort sett bara att få tag på i England. Skaffa ett nummer av tidningen Model Cars, där brukar det finnas en hel del annonser om allt möjligt och däribland karosser.

2) Använd en liten böjd nagsax. Med lite träning får hjulhusen precis den önskade rundningen. Obs, klipp aldrig ut de främre hjulöppningarna, maska dem bara vid målningen så att plasten är klar där. Då håller karossen betydligt längre.

3) Egentligen finns det ingen anledning att räkna om till mm, det ger bara en massa decimaler. Men skulle man nu av någon anledning behöva göra det så är det bara att multiplicera tummåttet med 25,4 så fås milimetermåttet. De vanligaste tummåten är omräknade: .032=0,8, .047=1,2, .055=1,4 och .063=1,6 mm.

4) Minicars har hela Parmas

sortiment där det ingår satser med två micron och alla behövliga monteringsplattor.

5) TCL-färgerna slutade tillverkas för ett bra tag sen och är numera nästan omöjliga att få tag på. Parma är väl det enda stället som kan ha kvar, eventuellt också AutoWorld.

6) Hobby-Import lär ha koppartejp, 1/4" x 33 m för 60 kr rullen.

7) Banritningar är väldigt sällsynta rent allmänt, de flesta banor konstrueras speciellt för den tillgängliga lokalen. Råd och anvisningar hur ett banbygge går till i spånskiva finns det faktiskt inget tryckt om, bästa sättet är nog att ta kontakt med andra klubbar och tala med dem som byggt banan där och på det viset samla tips om hur bygget lämpligast går till.

**Fråga:** Jag skulle vilja veta hur man gör egna karosser och var man kan köpa lexanplast?

*Staffan Redinger, Stockholm*

**Svar:** Hur man gör karosser beskrevs av D. Glimne i AoH 5/69 (se även 8/72 sid 52) och till den artikeln finns inte så mycket att tillägga annat än att formen kan göras av många andra material än trä. Gips går faktiskt om man inte ska göra så många exemplar och handskas försiktigt med formen. Plastic Padding går bra och Araldit lär också vara möjligt. När det gäller plast blir det svårare. Lexanplast finns nog inte att köpa någonstans i Sverige. De bitar som säljs till spoilers och liknande är för små att användas (ev 1:32).

## Svarsförsändelse

Kontonummer 0309

102 70 STOCKHOLM 9

Allt om Hobby

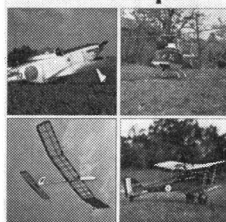
Box 9185

102 70 Stockholm 9

Frankeras  
ej  
Allt om Hobby  
betalar  
portot

## Modellflyg

Roland Sundqvist



Stigge Byggsaker Modell Flyg Motorer Motorer  
Materialer: Lättmetall, plast, trä, gummi, metall, elektrisk  
Lättmetall, lättmetall, gummi, elektrisk, gummi, elektrisk  
Lättmetall, lättmetall, gummi, elektrisk, gummi, elektrisk

## Senaste nytt!

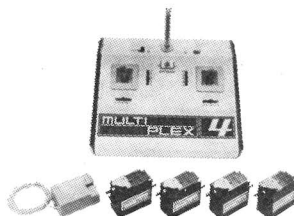
Även bra böcker kan bli förlegade, så nu har Modellflyg kommit ut i en ny upplaga, med bl a nya bilder, nya fakta och ett omskrivet kapitel som innehåller de senaste rönen om radiostyrning.

Ca pris

inkl moms 31:— inb

**LTs förlag**

## NY MULTIPLEX 4



För 1973 presenterar Multiplex en ny 4-kanalsanläggning med välkänd Multiplexkvalitet. Den här anläggningen är inte utbyggbar till fler kanaler, men räcker väl till för vanlig RC-flygning. Strömförsörjning med ackar i både sändare och mottagare.

Pris med 4 servon kr 1 750:—

Multiplex Custom 4-kan kr 1 850:—

Multiplex Royal 6-kan kr 2 395:—

Multiplex Mini 2-kan kr 935:—

S-märkt laddningsaggregat kr 95:—

Multiplexkatalogen mot 2:25 i frimärken!

Egen verkstad för RC-service.

Välkommen med dina RC-problem till Orbo — RC-specialisten!

Öppet: månd, tisd, torsd kl 19—20.30, lörd 10—13

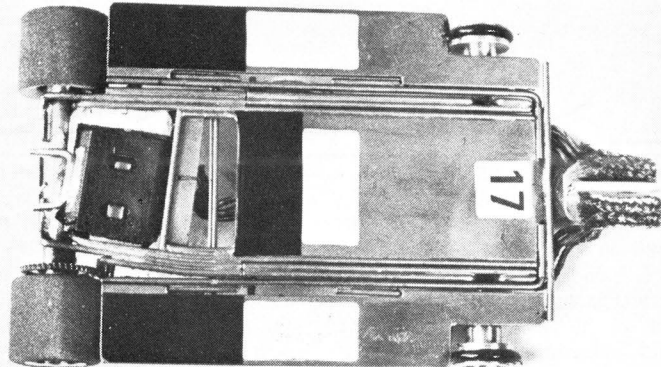
**ORBO elektronik/hobby ab**

Selebövägen 14 122 48 ENSKEDE Tel 08/49 00 82

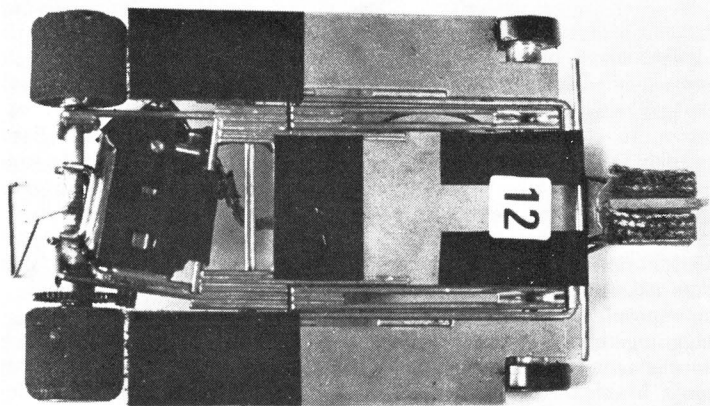




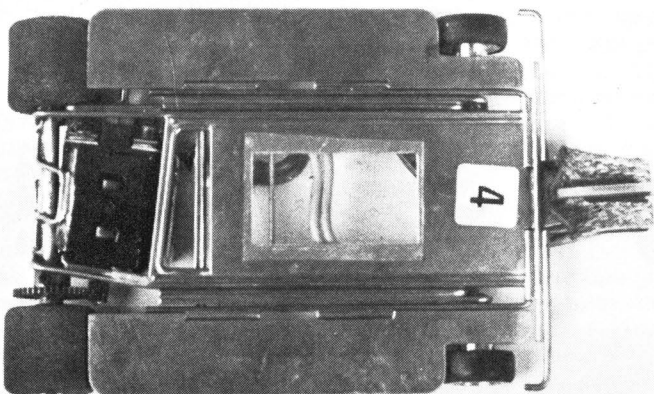
Bjarnes bil. Givetvis eget chassi, av experimentmodell. Mittensektionen gjord i kopparbronsplåt.



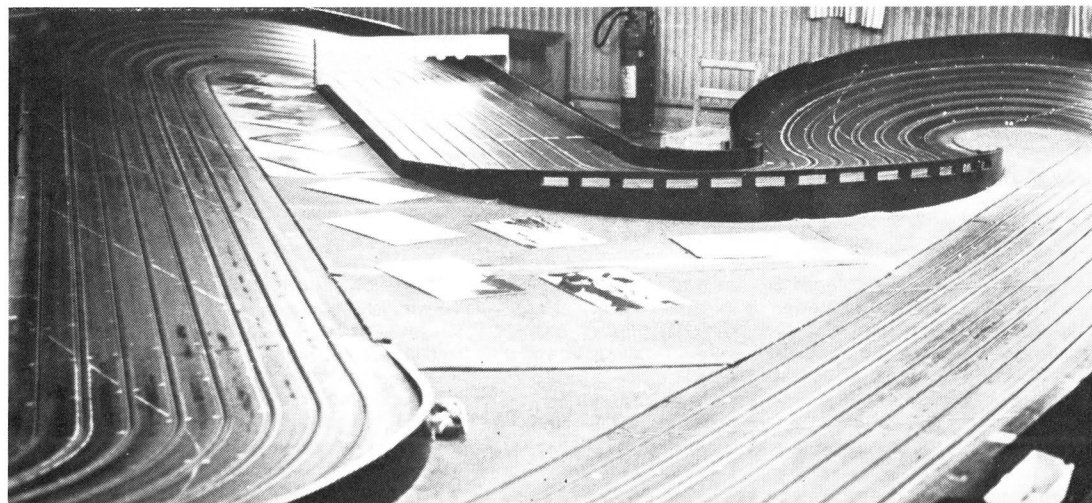
Stefans vinnarbil. Lilliendahlchassi i 063 av ganska normal 150-typ. Observera att tvärtråden som håller ihop vingarna går betydligt längre bak än på ett vanligt ramchassi.



Peters bil. Kraftigt stadgad mellan motor och swing. Tejpen är kortslutningsskydd.



Kenneth Ingelssons vagn. Dubbla trådar längs svingen för att staga upp mittsektionen. Hjulbas endast 91 mm, trots detta mycket god våghållning.



Norbergs bana. Längden är 32,8 meter och varvrekordet 4,17 sek. Den är mycket lättkörd och ger verkligen fin körrytm.

## Vårpremiär för SM-73 i Norberg

Text: TOM LINDSTRÖM

■ Det har alltså som vanligt varit SM-tävling i Norberg. "Som vanligt" eftersom det var tredje året i följd som MR-cirkusen invaderade samhället. Med tio man från Västkusten och arton från de östrare delarna var det laddat för en ny match. Norr och söder verkar på nå't vis ha kommit bort. Tre från Vännäs och en tapper skåning är ju inte över sig.

Trots eller kanske tack vare att SM är den enda stortävling som körs i Norberg var banan i fin form. Att det gick snabbare än förra året är lite svårt att se av kvalresultaten eftersom det enligt reglerna tillämpades enminuterskval. Men eftersom Norbergsbanan är utrustad med elektronisk tidtagning så utnyttjades den under kvalet. Snabbaste singelvarv klockades Conny Johansson, UBCK, för, 4.17, klar förbättring mot fjolårets 4.40. Conny vann kvalet och

blev samtidigt förste man över 15 varv.

Precis som reglerna föreskriver kördes det inga consies utan istället uppsamlingsheat med dem som missat de högre fribiljetterna blandade. Det hela till stor förtret för dem som missat i kvaliet och inte riktigt hörde hemma där.

Efter diverse heat hit och dit visade det sig att de som lyckats ta sig upp till "dagens stora händelse" var Bjarne L och Stefan M samt vinnaren av förra ronden i Västervik Kenneth Ingelsson, Sirocco. Redo att möta dem fanns en trojka bestående av Conny, Peter Wänseth och Per G. Finalen varvades ut på 6×4 minuter och den visade sig bli en av det där trevliga slaget där i stort sett allting håller och det kan bli köra av om platserna, tigt racing s a s.

Inte helt oväntat hade Bjarne en kärra som visade sig gå riktigt snabbt när den fått upp farten. Två SM-tävlingar tidigare har Bjarne fått packa ihop sedan ödet slagit ned, den här gången var det heller inte långt ifrån. När det bara fanns fyra minuter kvar att trycka på var ställningen inte helt ovanlig. Längst framme tronade ingen annan än Stefan M hela fem varv före hr Lilliendahl. Visserligen gick Bjarnes bil fort men inte SÅ fort. Men att ta två varv på Stefan i sista finalheatet när han gör allt han kan för att hålla undan det visar ju något.

Tack ska man ju alltid säga innan man försvinner och den här gången går de till tävlingsledningen, till Norbergs motorklubb och till dem som satte upp lockbeten: ASG, Minicars och Lennart Aronsson. ■



Finalbilderna från SM i Luleå. Frv B Björlefors, K Ingelsson, C Johansson, A Fälthammar, T Lindström, J Forsgren, C Andersson och T Hansson.

# Årets SM-serie slutkörd

■ Den här sista deltävlingen i årets SM-serie samlade ett 30-tal förare, bra med tanke på tävlingsplatsen. Förklaringen är att Norrland nu fått en verkligt bra bana i Umeå AK's Blue King.

Tävlingen var helt avgörande för i vems hand SM-tecknet skulle hamna. Det blev också överraskningarnas tävling, ingen av de verkliga toppmännen i

SM-tabellen lyckades och flera nya fick plats i finalen.

När det gäller nästa års Svenska mästerskap är det återigen en del ändringar. Endast en stor tävling kommer att köras då. Som komplement kommer en lagtävling att organiseras för att flera förare ska ha möjlighet att vara med. Närmare detaljer kommer senare. ■

## RESULTAT 4:de SM-deltävlingen, UMEÅ

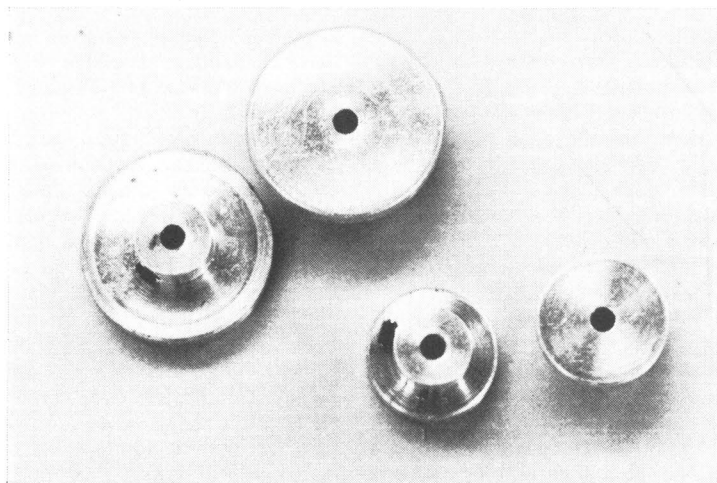
1. Conny Johansson (A), Uppsala BKC, 245,24, 2. Claes Andersson (B), Umeå AK, 236,47, 3. Bengt Björlefors (B), MHT-T-Östra, 231,63, 4. Kennet Ingelsson (A), Sirocco, 216,07, 5. Tom Lindström (A), Sala SRQ, 208,20.

## Slutställning: SM i MR 1973

### (4 DELTÄVLINGAR)

1. Stefan Mattsson, RRT-Uddevalla, 45 poäng, 2. Kennet Ingelsson, Sirocco, Malmö, 39, 3. Peter Vänseth, RRT-Uddevalla, 37, 4. Conny Johansson,

Uppsala BKC, 32, 5. Per Gustavsson, Uppsala BKC, 28, 6. Jan Forsgren, RRT-Uddevalla, 27, 7. Bjarne Lillendahl, RRT-Uddevalla, 27, 8. Claes Andersson, Umeå AK, 15, 9. Thomas Hansson, Landskrona MK, 12, 10. Anders Käberg, LISA Linköping, 12, 10. Bengt Björlefors, MHT-T-Östra, 12, 12. Jan Ekman, GO-69, Göteborg, 9, 13. Tom Lindström, Sala SRQ, 8, 14. L. G. Börjesson, RRT-Uddevalla, 6, 15. Håkan Börjesson, RRT-Uddevalla, 5, 16. Mats Johansson, LISA Linköping, 3, 16. Anders Fälthammar, GO-69, Göteborg, 3, 18. Morgan Carlsson, RRT-Uddevalla, 2, 19. Ola Gustavsson, Uppsala BKC, 1, 19. Lennart Aronsson, GO-69, Göteborg, 1 poäng.

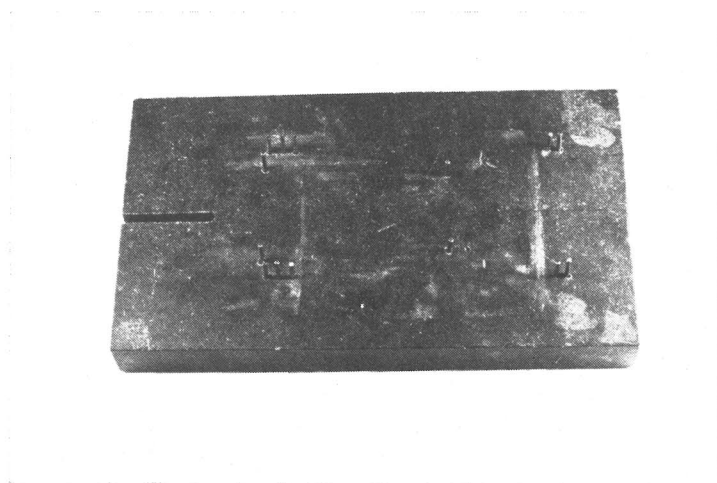


5

hur motorn ska ligga i sidled i förhållande till centrumlinjen. Det är ganska väsentligt att motorn gör det. Ligger den för mycket åt ena sidan kan det bli problem med att få bakhjulen centrerade.

När det gäller jigghjul kan också en del saker sägas. Bild

5) visar Parmas nya hjul för  $\frac{7}{8}$ " och  $\frac{5}{8}$ " bak resp fram och ger den standardiserade frigången  $\frac{1}{16}$ " (1,6 mm). Svenska regler kräver visserligen bara 1,5 men en extra tiondel skadar inte. Dessa jigghjul tillhör de bättre. De finns också tillgängliga, det kan vara problem



6

med andra typer. Kan man inte hitta den storlek man önskar eller om man vill ha hjul för någon speciell däcksdiameter så är det bara att slipa jigghjulen platta på en sida till lämpligt mått. Samma par jigghjul kan på det viset användas till ett flertal diameterar.

I ett kommande nummer behandlas ett chassibygge och i det därpå några tips om lödning. Som vanligt välkomnar vi alla tänkbara frågor om miniracing. Svaren på frågorna kommer att bakas in bland miniracingtipsen eller besvaras separat. ■