

Mini-Racing 2

Årgång 1 Nr 2. 15 mars (tyvärr försenat) Pris 3.50

Ännu en gång Stefan!

Det var lördag morgon, en något grå upplaga av årgång 73, snön låg som en gråvit sörja längs vägkanterna som den här marsmorgonen alla ledde till Norberg, åtminstone för alla MR-åkare som ville ha en dust med resten av gänget som har SM-lyster i ögonen.

Alltså, andra deltävlingen av 73 års SM-serie att avverkas för tredje gången i rad på Norbergs MCs 33-metersbana. Första racet gick i Västervik den 12 november på en bana som kan beskrivas som något av motpol till en King. Vann där gjorde Kenneth Ingelsson, Sirocco, Malmö före det vanliga gänget, se SM-ställningen. Hur Norbergsbanan ter sig framgår av nr ett av MINIRACING, (har du inte det? ha! avslöjad, beställ genast numret från Bjarne).

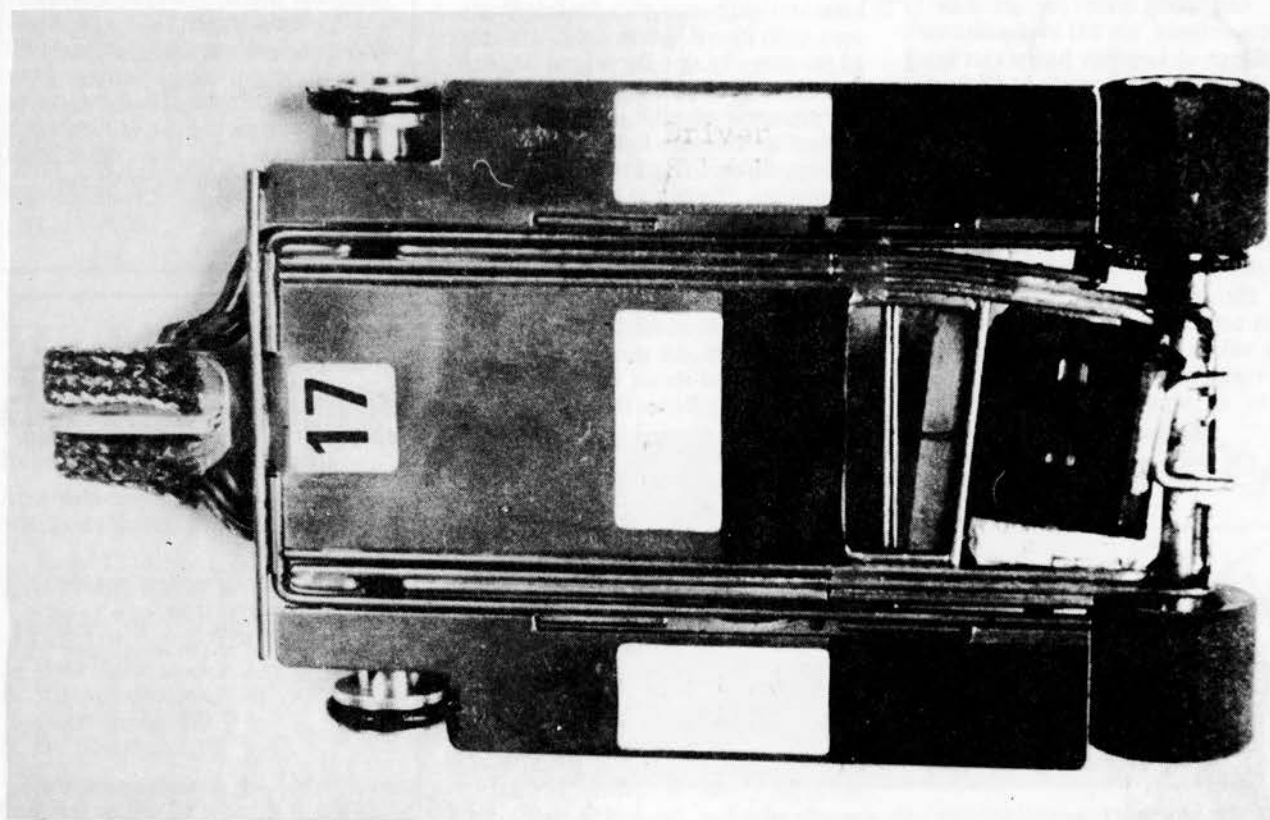
Med årets nya SM-ordning som betyder att det bara körs i en klass och att tävlingen avverkas på en dag blev det gott om tid för träning på lör-

dagen, hela tolv timmar fanns att disponera, tjustigt.

Med hela rubbet på en dag var en av förutsättningarna för att det skulle gå att komma hem medan det ännu var söndag att alla pallrade sig upp med solen. Ingen försovning anmälades (men så är ju inte Glimne aktiv längre heller)! När så tävlingsledaren Kenneth Eriksson, Västerås höll förarsammanträde lite i nie började den vanliga debatten om kvalsätt och motorbyten. Som så många gånger förr kom juryn så småningom fram till att reglerna skulle följas även om dom från förarhall betraktades som knas. Alltså enminuterskval och inga motorbyten helt enligt texten. Även om reglerna fortfarande diskuteras i allra högsta grad verkar det som om intresset har förskjutits från vagnsreglementet till tävlingsditot. Besiktningen förlöpte också utan större debatter. Det här med kval och motorer är värt ett par

rader till. På senare tid har det på de större tävlingarna blivit allt vanligare med varvtidskvalificering och som en direkt följd av det och att det har kommit snabbare banor som sliter mer motorer har motorfrågan uppstått. Med varvtidskval blir kvalet en betydligt intressantare del av tävlingen än med det annars använda enminuterskvalet som inte alltid blir riktigt rättvisande. Det brukar faktiskt singelvarvkvalet bli. Med ett intressant och viktigt kval där det gäller att köra fort vill man ju gärna köra med nåt rivigare än den motor som är byggd för att hålla en hel 40-minutersfinal plus diverse andra heat ibland. Alltså byta motor mellan kval och turnering för bästa möjliga prestanda i bägge sammanhangen.

Det var en anledning till motorbyte. Den andra och betydligt viktigare är den som rör kolen. Alla som provat på att köra upp sig från ett consie eller liknande och efter stora mödor tagit sig upp till finalen vet vad som i de allra flesta fall väntar. Det grymma



ödet att bli stående med inte den minsta gnutta kol kvar. Om sen finalen körs om fyrtio minuter och på en snabb bana så är riskerna för att bli stående utan kol överhängande också för dom som kvalade direkt till final, för att inte tala om han som kom från B-consie. Om motorbyte nu var tillåtet så skulle det ju bara vara att switcha motorer snabbt och fortsätta. Men, säger reglerna då, det är ju tillåtet att byta kol. Jovisst, men det går betydligt snabbare att byta hela motorn, dessutom kan det faktiskt hända att ankaret ger upp och då sitter man verkligen där. Aha, säger reglerna då. Om tillägsreglerna tillåter så kan ni få byta ankaret mellan kval och turnering. Javisst det är bra men om snurran lämnar in under ett lopp då tar det en ruskig massa tid att byta ankare som inte ens är tillåtet mot ett fåtal minuter att switcha motor, se! alla argument i förarnas favör. Humhum säger reglerna då (fast inte rakt ut förstås). Den här regeln om att man inte ska få byta ankare och motor grundar sig på ett hänsynstagande till alla förare som inte har det möjligt rent ekonomiskt att byta motor. Det vore ju orättvist om alla andra kunde byta motor men inte han bara därför att han inte har någon. Jomenvisst, det är alldeles rätt att reglerna ska göra det hela så rättvist som möjligt och att vi inte ska glömma dem som inte har råd MEN. Nu råkar det ju oftast vara så att när en mindre erfaren förare ställer upp i en större tävling så är chansen att han ska kvala till en bra placering ganska små. Om det körs enminutskval så faller han ofta ut på grund av nervositet pga otillräcklig tävlingserfarenhet och om det är varvtidskval så hänger han inte med Jet Setet eftersom han knappast har en tillräckligt rivig kärra. Men en förare behöver ju inte vara dålig bara för att han är mindre erfaren, när väl kvalspänningen har släppt så kommer han säkert igång och börjar köra upp sig. Allt funkar perfekt, han blir mer och mer säker på sig själv och har till sin stora förvåning kommit ända till semi eller kanske till och med final men där slår det grymma ödet obarmhärtigt ut honom kolen är schluss, kaputt och finito sas, och där står han. Nädå, motor går det inte för att byta men pillra gärna ur kolen och stoppa i nya. Ett motorbyte hade säkert hunnits med på de minuters mekning som alltid brukar finnas att ta ut utan större förlust till de



Från vänster Per G, Kenneth I, Stefan M, Peter W, Conny J, Bjarne L.

andra förarna. Om han nu var i den situationen att han inte hade någon reservmotor så kan ju sägas att det faktiskt går att låna motorer av varandra. Om motorbyte var tillåtet skulle det till och med vara möjligt för honom att låna motor av någon som har åkt ut tidigare av någon annan anledning än motorfel, si!

Nu har ni fått veta hur de flesta argumenten för och emot motorbyte och hur några för varvtidskval låter och samtidigt sett vad som menas med "ett par rader till".

Åter till händelsernas gång. Kvalet var alltså enminuters och flest rundor lyckade Conny Johansson UBKC med, 15.06. Under sitt kvalheat klockades han också för nytt varvrekord med 4.17 mot det tidigare på 4.40 hållet av Per Gustafsson sen förra årets SM-tävling. Per kom nu trea på 14.87 med Peter Wänseth RRTU före sig på 14.96. Det såg bra ut för Team Minicars med två man säkra i finalen. Att enminuterskval inte mäter förarnas kapacitet rätt visar bl a Stefan Mattssons och Bjarne Lilliendahls resultat, 14.96 resp. 14.06. De började alltså i A-consi resp. uppsamlingsheat.

Uppsamlingsheat ja. För deras genomförande står det i reglerna att "Övriga förare i startlistan... blandas i turnering." Övriga är här de som inte gått till final, semi eller A-consie. Den här regeln är minst sagt impopulär bland förarna. (Fråga Ola eller Bjarne t.ex.)

Så skrider vi snabbt vidare till den stora händelsen, Le grande finale. Upp till finalen från semin kom efter verkligt hård racing Kenneth Ingelsson, och

gissa vilka om inte Stefan och Bjarne! Se ovan! Det var en ovanligt städad tillställning med ett minimum av krascher men så är ju inte Norbergsbanan någon högfartsdito heller. Alla kubbades snabbt om placeringarna och inget dramatiskt hände förrän Ingelsson fick slut på kolen ungefär mitt i när han som bäst låg tvåa. Det var bara att kila in och försöka pillra in lite nytt kol. Se dom vidsträckta kommentarerna ovan! Näja, inför sista fyraminutersheatet, SM-reglementet säger 24 min final, futtigt!, så ledde Stefan med fem varv före Bjarne som i sin tur hade tre tillgodo på Conny. Stefan satt ganska säkert bara han lät bli att köra av flera gånger. Bjarne hade ännu en gång den snabbaste bilen och körde in två varv på Stefan i sista heatet men det var fem som sagt. Conny höll trean, se vidare tech charten.

Stämningssitat från finalen: Stefan: "Inte så fort Bjarne", Bjarne: "Hänger ni inte med gubbar".

Technical hints framgår av bilder och tillhörande texter.

Slutligen som vanligen ett tack till tävlingsledningen, till killarna i Norberg som hade banan i fin form, till de som skänkte priser: ASG, Minicars och Anonsson och till alla som kom. Bakläxa till de som inte gjorde det.

Er pitare TOM

Inbjudan till
Helsingfors Open Championship

14 April

Welcome, scandinavian geezers!

Kontakta Jukka Vatanen, tel Helsingfors
90/66 96 46 eller under adress Box 130,
00 151 Helsingfors Finland.



Bilarna i samma ordning som gossarna ovan!

Tech charts SM i Norberg

Namn	Klub	Final	Kaross	Chassie	Set-up	Ankare	Bakdäck
1 Stefan Mattsson	RRTU	321.08	Mac Lola	Lilliendahl Iso	Boyington	Rocket 25	Limpach FC 13/16"
2 Bjarne Lilliendahl	RRTU	317.94	Mac Lola	Lilliendahl Exp	Boyington	Rocket 25	Forsgren FC 7/8"
3 Conny Johansson	UBKC	315.79	Minicars Porsche	COJO	COJO	Pooch 25	Riggen 7/8"
4 Peter Wänseth	RRTU	305.51	Mac Porsche	Wänseth Iso	Boyington	Rocket 25	Wänseth 13/16"
5 Per Gustavsson	UBKC	300.22	Minicars Porsche	Limpach Iso	Pooch	Thorp 26	Minicars 7/8"
6 Kenneth Ingelsson	Sirocco	259.46	~11~ ~11~	Ingelsson Iso	Walt Labree	Vulcan 26	Ingelsson 13/16"

SM-ställning.

	1	2	Tot.
1 Stefan Mattsson	10	20	30
2 Kenneth Ingelsson	20	6	26
3 Peter Wänseth	6	10	16
4 Per Gustavsson	8	8	16
5 Bjarne Lilliendahl	—	15	15
6 Janne Forsgren	15	—	15
7 Conny Johansson	—	12	12
8 Anders Käberg	12	—	12
9 Jan Ekman	2	3	5
10 Håkan Börjesson	4	1	5
11 Lars-Gunnar Börjesson	—	4	4
12 Morgan Carlsson	—	2	2
13 Ola Gustavsson	1	—	1

Polar Cup

Andra deltävlingen av Polar Cup gick söndagen den 25/2 på Bureås miniracingbana. Tävlingen anordnades av Luleå MS eftersom det är ganska "dött" numera på miniracingfronten i Bureå, efter Jan och Per Forsgrens avvikelse.

Många infann sig redan på lördagen för att få lite extra träning. Bland dessa fanns Östen Engström, vinnaren i Luleå, med nio rykande polarcup poäng i fickan. Skulle han kunna öka sitt förspår, eller kanske bli distanserad, var frågan för dagen. En annan fråga var om hemresta Per Forsgren skulle ha något med tätstriden att göra.

Kvalet i klass 1 visade att Per F inte tänkte utgöra någon utfyllnad. Han belade pole position. Per fick följa med Claes Andersson, Umeå i main. Hur gick det då för allas vår vän Östen? Jo, han gjorde en övertygande körning liksom Christer B, och dessa belade de två platserna i semi.

Nu till själva tävlingen. Göran Berg plus Jan Lindgren kom till semin för att möta nämnda Östen E och Christer B. Striden om de två platserna till finalen blev tyvärr ganska matt, eftersom strömmen sinade mer och mer. En som inte verkade ha problem till skillnad från Östen E var Göran B med sin "iskalla" Black Jack motor. Han vann alla fyra omgångarna, och gick till final tillsammans med lugnt körande Jan Lindgren, Umeå. Christer B belade femte plats före Engström Enterprises chef, Östen E.

I finalen fanns det mycket ström, tack vare inkopplandet av fyra stycken laddare. Per F vann klart finalen, "borta bra men hemma bäst" heter det visst. Därpå följde i nämnd ordning, Claes Andersson, Jan Lindgren och Göran Berg.

klass 2;

Ja, nu kom det bara fyra startande i den klassen. Intresset för formelklassen sjunker tyvärr. Dessa fyra beslöt köra en final direkt. Vann gjorde Ulf Marklund.

Vi körde också en debutanttävling som vanns av Roland Ståhlberg. Per Boström, 9 år, överraskningen från Luleå, lyckades ej denna gång utan kom på femte och sista plats.

Hur var det då på chassi och motorfronten, kanske många undrar?

RHR's Christer B och Göran B körde med diamond isos. De flesta



Östen Engström som leder Polar Cup efter två deltävlingar.

Foto: P-O Kjellström.

andra körde med vanliga iso chassin. Motorerna var genomgående av mycket hög kvalite, eller vad sägs om 2 st RHR Black Jack motorer, 3 st Charley Scott set up och 1 st Jan Forsgren motor. 50 % av förarna använde C Boström målade karosser. De vanligaste karosserna var Mac's Ferrari 612:a och korta Mac Lolan.

Ställningen efter två tävlingar:

Östen E	11 p
Per F	9 p
Göran B	7 p
Christer B	7 p
Claes A	7 p

Med vänlig hälsning
Göran Berg



Resultat från tävling i SALA den 10/2-73. Grupp 27.

1. Roger Wästborn	BRC
2. Conny Johansson	UBKC
3. Leif Pettersson	SSRQ
4. Håkan Karlsson	BRC
5. Tommy Fridlund	BRC
6. Dag Sjödin	SSRQ

Mini Racing

Grundare och ägare: Hasse Nilsson
Ansvarig utgivare: Bjarne Lilliendahl
I redaktionen även Tom Lindström
Tryck: Alfredssons Offset

Redaktionellt material mottages gärna.

Prenumerationspriset är 20:-/år och åtta nummer (febr., mars, april, maj, sept., okt., nov. och dec.).

Prenumeration löses enklast genom insättandet av 20:- kr. på Postgironummer 72 44 83-3.

Annonser? Tala med Bjarne Lilliendahl, Bäckebolslyckan 29 422 54 Hisings-Backa, tel. 031/52 82 25 efter kl. 18.00.

Boden MRC debutantlopp

Roger Lindström vann i Boden!

Åtta debutanter ställde upp i Bodens MRC:s debutantlopp. Resultatet blev:

1. Roger Lindström, Bodens MRC
2. Ulf Palm, Luleå MS
3. Claes Gunnefeldt BMRC
4. Peter Lindström, BMRC
5. Mats Eriksson, BMRC
6. Mikael Larsson, BMRC
7. Bengt Grahn, LMS
8. Per Boström, LMS

Nästa arrangemang på Boden-banan är Polarcup den 18 mars. Väl mött!

Skånska slot

ÖMRK:s februaritävling lockade många debutanter

Den 10 februari arrangerade Önnköpings MK sin första tävling för året, resultatlistan kunde ni läsa i nr 1 av Mini-Racing, här några kommentarer till tävlingen.

Tre klasser stod på programmet; Formel 24, stock 24 och sport 24 för debutanter.

Endast två förare atartade i formelklassen, nämligen de båda B-förarna Leif Wellman från Sirocco och hemmaföraren Tycho Andersson. De båda avverkade en ganska odramatisk final på 4x5 minuter. I andra heatet tog Tycho ledningen och den släppte han aldrig ifrån sig. Leif fick nöja sig med andra platsen slagen med 4,60 varv.

Nästa klass på programmet var stock 24, som hade lockat sex startande.

Snabbast i kvalificeringen var Tomas Hansson, Landskrona MK, följt av Birger Elfström, Sirocco. Dessa båda gick direkt till finalen, medan övriga fick starta i semifinalen. Där var Per Andersson, ÖMRK, snabbast följt av brodern Tycho, dessa gick vidare till finalen. Utslagna blev Evert Nilsson, ÖMRK, och Kenneth Wellman, Sirocco, de belade platserna fem och sex.

I finalen var det ingen som kunde stoppa Tomas Hansson, han tog en komfortabel seger före Per A och Tycho A. Efter bekymmer med bilen i sista heatet fick Birger Elfström nöja sig med fjärde platsen.

Något av huvudklass blev sport 24 för debutanter, som hade 15 startande. 12 av dessa kom från arrangörsklubben, som har fått verklig fart på de unga MR-förarna, de övriga tre kom från Sirocco i Malmö.

I den inledande kvalificeringen gjordes många bra resultat. Bäst lyckades Lars Bertil Persson och Tonny Olofsson, som tog de båda finalplat-

serna. Sedan följde resten i en lång rad ned tom E-consyn, som innehöll tre man. Den som hade det tveklaktiga nöjet att slås ut där var Frans Lugmair, Sirocco. Honom önskar vi bättre lycka nästa gång. I C-consyn började Per Åkesson, ÖMRK, en lyckosam vandrings från consyn till consyn som så småningom slutade med en plats i finalfältet.

Bäst bland icke ÖMRK-förare lyckades Kenneth Wellman med en tionde placering.

Till finalen gick förutom tidigare nämnda Lars Bertil P, Tonny och Per Å även Tomas Johansson genom seger i semifinalen.

Finalen blev en spännande historia mellan fyra relativt jämna förare. Efter första fyrminutersheatet ledde Per före Lars Bertil, Tonny och Tomas. Skillnaden mellan ettan och fyran var 1,40 varv. När halva tiden (10 min) var körda hade Lars Bertil tagit ledningen före Tomas och Per. Tonny hade haft problem med bilen och halkat efter några varv. Efter tredje heatet var ställningen oförändrad.

I sista heatet fick Lars Bertil se en säker seger gå upp i rök när en kolfjäder brast och bilen tappade all ork. Nu fick han nöja sig med tredje platsen före Tonny som efter en snabb inledning inte lyckades fullfölja i samma tempo. Det blev i stället Per och Tomas som fick kämpa om segern. Per, som hade kört upp sig från C-consyn, kunde med sin egenhändigt byggda bil slutligen vinna med 0,53 varv tillgodo på Tomas.

Efter tävlingen delades det ut priser till de främsta. Jämte pokaler och plaketter fick de bästa debutanterna lite välbehövligt (?) MR-material, som hade skänkts av Tycho Andersson Firma Minimodeller, som säljer det mesta inom MR och RC.

Skånecupen II

Nu tar vi ett raskt skutt en vecka fram i tiden, till den 17 februari och den andra deltävlingen av Skånecupen. Tävligen avverkades på Siroccos 35-meters bana i Malmö. 16 startande fanns på plats, huvuddelen av dessa (13 st) kom från ÖMRK. De övriga kom från Landskrona MK. Siroccos förare fick alltså enligt reglerna för Skånecupen inte starta på sin hemmabana.

Kvalificeringen klarades snabbt av, Tomas Hansson, LMK, var snabbast följt av Tycho Andersson och Evert Nilsson båda ÖMRK, dessa tre fick "fribiljett" till finalen. På fjärde plats hittar vi en av ÖMRK:s lovande debutanter Mikael Karlsson, och på femte hamnade jag själv efter en ganska oinspirerad körning. Sexa i kvalen och sista plats i semi tog en annan debutant, nämligen Per Åkesson, hand om.

C-consyn avgjordes vem som skulle komma 16:e och sist, det blev Mats Åkesson, ÖMRK. Bättre lycka nästa gång! Segrade i C-consyn gjorde ÖMRK:s Jan Andersson, som trots en aktningvärd ålder är en av de främsta förarna i klubben.

B-consyn tog Jan A hem med ca 7 varv, och i A-consyn var han nästan lika överlägsen.

I semi-finalen segrade naturligtvis Jan, den här gången med tre varv före Per Å, som hade knappt fyra varv tillgodo på undertecknad.

I finalen startade alltså Tomas Hansson, LMK, jagad av fem ÖMRK-förare: Tycho A, Evert N, Jan A, Per Å och Crister N.

För min egen del blev finalen en snabb affär, redan efter 6 varv ville en av kolfjäderna inte vara med längre, och jag fick agera åskådare resten av finalen. Jag fick då åse hur Tomas Hansson nedgjorde allt motstånd, och segrade med 24 varv tillgodo på Evert. Tycho blev trea och Jan, som hade haft 14:e kvaltid, kom fyra. D-föraren Per Åkesson tog efter vissa bekymmer med bilen hand om femte platsen.

Årets Skånecup innehåller även en concour-tävling. Tre bilar utses i varje tävling, ägaren till den snyggaste får 4 poäng, de två andra får 2 resp 1 poäng.

Concour

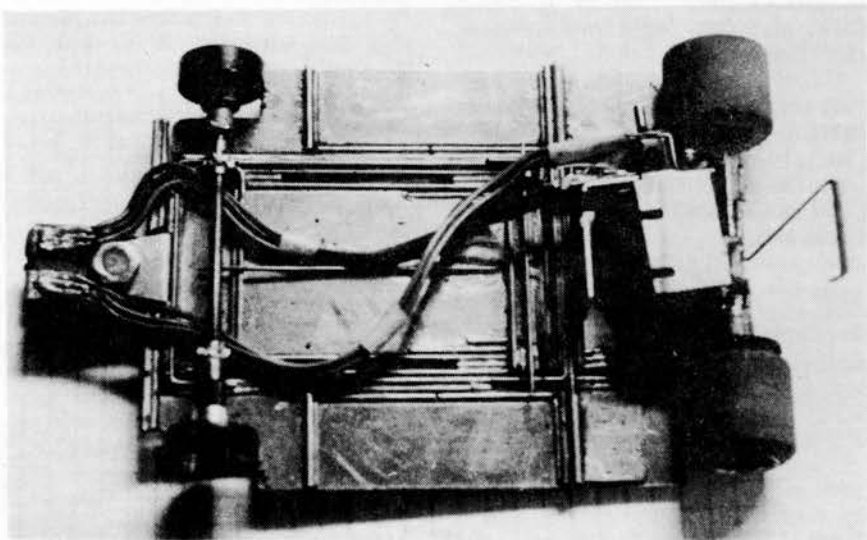
- | | |
|--------------------------|---------|
| 1. Tycho Andersson, ÖMRK | 4 poäng |
| 2. Evert Nilsson, ÖMRK | 2 poäng |
| 3. Mikael Karlsson, ÖMRK | 1 poäng |

Skånecupen efter två tävlingar

- | | |
|--------------------------------|----|
| 1. Tomas Hansson, LMK | 32 |
| 2. Crister Nilsson, ÖMRK | 22 |
| 3. Christer Helgesson, Sirocco | 20 |
| 4. Tycho Andersson, ÖMRK | 17 |
| 5. Evert Nilsson, ÖMRK | 15 |
| 6. Birger Elfström, Sirocco | 10 |
| 6. Jan Andersson, ÖMRK | 10 |

Concour

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Tycho Andersson, ÖMRK | 8 |
| 2. Lars Göran Hallgren, Sirocco | 2 |
| 2. Evert Nilsson, ÖMRK | 2 |
| 4. Per Andersson, ÖMRK | 1 |
| 4. Mikael Karlsson, ÖMRK | 1 |



Thomas Hanssons segrar-kärra i Skånecupens andra deltävling. Thomas leder därmed Skånecupen med 32 poäng.

CanAm i Partille

eller

ÄR DET INTE OLU SVENSSON SOM STÅR DÄRBORTA?

text: Jan Ekman

foto: Göran Fälthammar

Som det redan antytts av titeln, gjorde en av våra f.d. superstars comeback, och visade att han inte var f.d. Banan, som är den nyaste i Göteborgsdistriktet, visade ovanligt hög kvalite, kopparskena m m m m.

Tack vare vår batteriexpert Kent Eriksson fanns det också "hot power" att köra på. Kanske till och med lite för "hot" för det befintliga (läs: obefintliga) greppet.

Greppet verkade i alla fall inte bekymra Olu som slog till och vann kvalet med 8,81 v/min. Tvåa var den nuvarande Can-Am tungviktaren Stefan Mattsson, och trea Lennart "Quiet man" Aronsson.

Dessförinnan hade Trollhättans Frank Höög gjort processen kort med alla övriga Tasman-kvalare. Peter Wänseth parkerade också i final, för att visa att Uddevallasegern inte var en slump, och Peter Börjesson blev trea.

Som motvikt till de spännande Uddevalla-finalerna blev de här tämligen "raka". I Tasman fick jag chansen att leda från start till mål, med Anders Fälthammar som tvåa, 23 varv efter. Fyran, Peter Wänseth, bjöd finalen igenom på något som starkt påminde om avancerad akrobatflygning.

I Can-Am var det Stefan som vann hela tävlingen på första varvet, och han slutade med 11 varv tillgodo på mig.

Kvaltrean Lennart Aronsson visade ännu en gång sin jämnhet genom att bli trea även i själva tävlingen.

Bland debutanterna lyckade "debutanten" Olu bäst. Bengt Elgh kom tvåa och Mikael "Long John" Carlsson trea. Councourse vanns denna gång i Can-Am av Uffe Svensson och i Tasman av Anders Fälthammar med en hemgjuten Surtees. Priserna var skänkta av: Lennart Aronsson, Stefan Mattsson och Chockpaint.

PS. Den 18/3 kör vi i Trollhättan, alla är välkomna!



Stefan Mattsson, segraren i Can/Am i Partille. Det gäller att hålla tungan rätt i mun!



Olu Svensson som vann kvalet före Stefan. Gamla takter satt tydligen i även om det inte räckte till en seger. Och tyvärr blir det nog inte så många uppvisningar av Olu, han verkar inte överdrivet intresserad trots framgången.

TEACH-CHART CAN-AM

Förare	Kaross/målare	Ankare	Set-up	Chassi	Däck, B	Däck, F
Stefan Mattsson	MAC 612 Chockpaint	Vulcan 26	Kean Kan	Lilliendahl ISO	Aguirre	Aguirre
Jan Ekman	MAC Lola 290 Chockpaint	Vulcan 26	Boyington	Ekman ISO	Aronsson	Aronsson
Lennart Aronsson	MAC 512 Chockpaint	Mura II 26	Aronsson Green	Aronsson ISO	Aronsson	Aronsson
Olu Svensson	MAC 612 Chockpaint	Rocket 25	Boyington	Lilliendahl "diamant"	Aguirre	Lilliendahl
Jan Forsgren	MAC Porsche Chockpaint	Pooch 25	Scott	Forsgren ISO	Forsgren	Forsgren
Bengt Elgh	MAC Lola 290 Chockpaint	Pooch 25	Elgh Champion	Elgh ISO	Riggen	Riggen

LISAnytt

Östras regionsmästerskap MRS

73 års Östra Regionsmästerskap kördes på LISA RING den 25 februari utan 72 års mästare på startlinjen.

Måhända vågade Salapojkarna sig inte ner på Östgötslädden för att blåsas bort av förre europamästaren och hemmaspecialisterna. Nåväl, hårt blev det om medaljerna. Gunnar Bergdahl gjorde en fin come-back, men lyckades inte klå Anders Kåberg som är omöjlig på hemmaplan. En fin prestation noterades av hemmadebutanten Christer Magnefjord liksom MHF-debutanterna Gunnar Dahlin och Lasse Blomqvist som i totalprislistan påtade in sig på 4:de, 5:te och 6:te plats, och slog storförare som Mats Johansson och Ola Gustafsson.

Resultat

A- och B-förare

1. Anders Kåberg	LMS-LISA
2. Gunnar Bergdahl	MHF-T Tumba
3. Björn Nilsson	LMS-LISA
4. Mats Johansson	LMS-LISA

Debutanter

1. Christer Magnefjord	LMS-LISA
2. Gunnar Dahlin	MHF-T Tumba
3. Lars Blomqvist	MHF-T Tumba
4. Jan Link	LMS-LISA

Ni som skickar in tävlingsresultat till oss! Glöm inte att ni **måste** skicka in dem omedelbart efter en tävling! Texten är viktigast, det gör inget om bilderna kommer efteråt (under förutsättning att ni talar om vad det är för bild, naturligtvis!). Vi lämnar nämligen så mycket material som möjligt i förväg till tryckeriet just för att undvika att tidningen blir försenad som den blivit denna gång. Och glöm inte att ange sponsors!

Tävlingskalender

Mars		
18 Trollhättans MRC	Can Am/Tasm 1&2	
18 Bodens MRC	Polar Cup	1&2
24 Trelleborgs MK	Trelleborgs race	2&3
24 Västerviks MKC	Västervikscupen	1&2
25 BRC	Marsloppet	1
April		
8 GO-69	Can-Am/Tasm	1&2
8 Luleå MS	Deb.-tävling	1
8 UNF Vännäs	Mk Race	1&2
14 Landskrona MK	Skåne cupen	1
15 Uppsala BCK	Slottsrundan	2
15 Bodens MRC	Deb.-tävling	1
22 Kramfors MSK	Polar cup	1&2
22-23 Landskrona MK	24-tim.	1
29 Nässjö MK	Casells lamp	1&3

Tottenham Open Meeting

1/24 sport/GT Open meeting 11 feb.
text o foto: Michael Meyerowitz
översättning: Jan Ekman

Så gott som hela Englands MR-elit dök upp till denna tävlingen. Den stora frågan var: Skulle någon slå Barry Magee's banrekord, vilket lyder på 26.09 varv på 2 minuter?

Det gjorde nu ingen, eftersom John Pennock vann kvalet med 25.15. Han körde ett av sina "dubbel-ledade" chassin. (se foto) Det är delvis ett ISO och delvis ett konventionellt ram-chassi. Sving-upphängningen sitter alldeles framför motorn, och framvagnslagringen som på ett ISO-chassi, fast längre fram. Sving-uppåt stoppet består av en pianotråd som är lödd längst fram på den del av ramen som sitter ihop med motorn.

2:a bästa kvaltid fick Barry Magee med 25.08, och jag kan inte sluta undra över hur långt han skulle ha hunnit utan sina avkörningar! 3:a var Bob Hallums med ett John Pennock chassi och 25.06. 4:a Ronnie Spencer Jr. med 24.11. Dessa fyra lade beslag på finalplatserna. Till Semi gick: Mark Minting 24.08. Adrian Gay 23.17, Louis Meyerowitz 23.13 och Brian Heat 23.08. Detta var första gången 3 förare kom över 25 varv.

Louis Meyerowitz vann Semi och satte samtidigt nytt 20 min rekord med 238.04 vilket var 9.25 varv mer än 2:an Dave Harvey fick.

Finalen blev en strid mellan Barry Magee och Louis Meyerowitz. Louis "Ford" ankare förlorade sin toppfart i finalen, men var hela tiden konkurrensdugligt.

I fjärde heatet passade Bob Hallums på att sätta nytt 5 min varvrekord. Han körde 63.02 på blått spår.

Barry vann finalen med 238.03 varv efter en hård duell med Louis, som kom 2:a. John Pennock kom 3:a och Bob Hallums 4:a. Detta var Barrys 4:e "Tottenham open" seger, något som ingen kommit i närheten av.

Tekniskt

Det är fortfarande inte bevisat att ISO är chassit med stort C. För närvarande hålls både 5 och 20 min rekorden av vanliga ram-chassin.

Jag är djupt imponerad av Carl Ford's 24 sgl, ankare. (som liksom Kean är lindade på en lång Champion. 006" kärna) Carl Ford rekommenderar en set-up med 008" luftgap mellan ankare och magneter och 8-48 växling med 7/8" däck eller 8-43 med 13/16" däck.

Denna typ av ankare verkar idealisk för Tottenham "Kingen", bra drag på dom korta rakorna men ändå mjuk att köra. Dom blir inte heller lika varma som t ex ett Pooch.

John Pennock har kommit på en bra grej med handtag. För att sänka ohmtalet från 1 ohm till 0,7 lindar han 5 meter av 32 B-S omlindningstråd (2,33 ohm) som en resistor vilken kopplas in parallellt med huvud-resistorn. Han lindar på en 1/2" aluminiumstav som monteras utanför handtaget. Detta gör också att handtaget inte blir så varmt.

Följande användes av finalisterna:

5 Pooch 24, 1 Ford 24, 1 Steube 24 och 1 LJ 25. 7 Green och 1 Champio kanna. Alla använde kullager i kanna och front tillika med Blue Dot's.

Drev: Cox 3-7-32, 1 6-30, 1 7-32. Faas 2 8-40, 1 8-42. Karosserna var 3 MAC 612, 2 MAC 512, 1 Kirby 612, 1 Kirby Nissan samt 1 GT Magee Ferrari.

Tottenhams King Track till salu!

Banan, varvräknare, batterier + laddare, braid som räcker till 3 bryten m.m.

Pris 1000 pund

För närmare information, kontakta Per Gustavsson, Minicars på telefon 018/11 20 15.

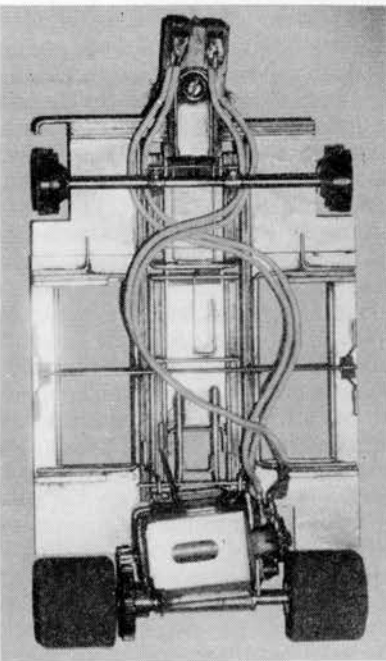
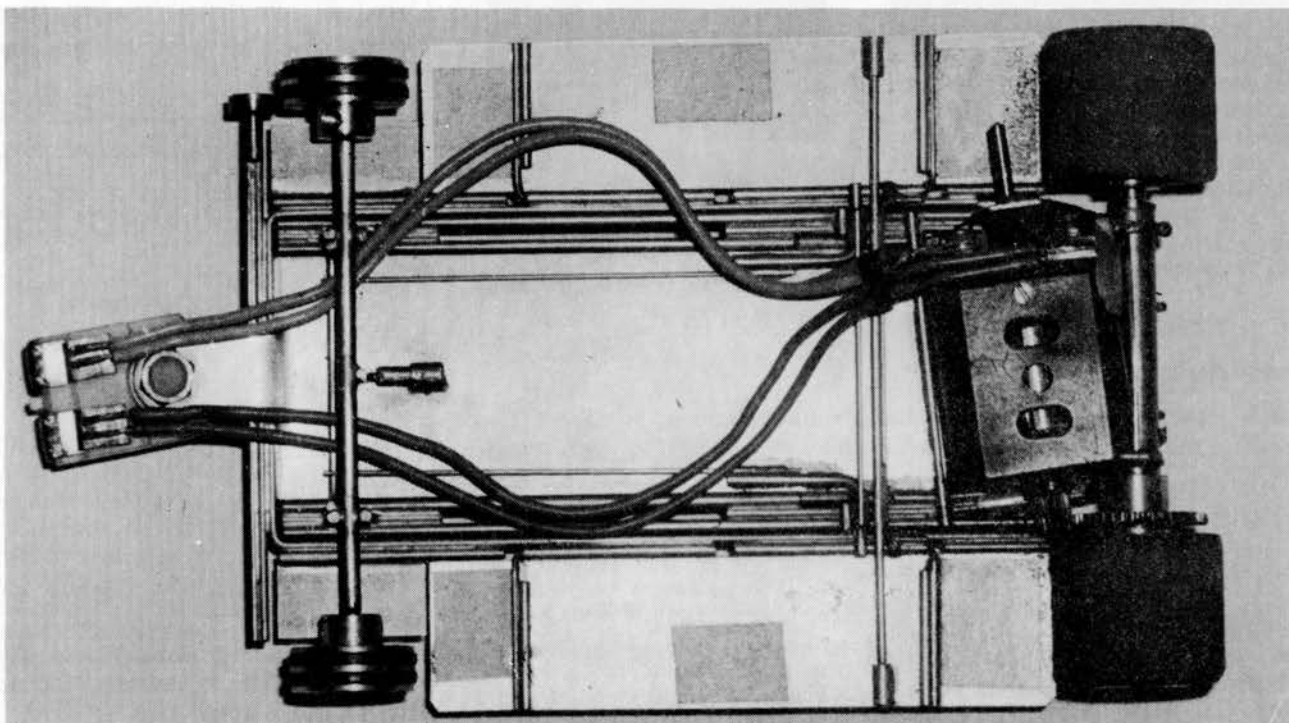


Bild 1: John Pennock's kval-vinnande bil

Bild: 2 Barry Magees vinnarbil. (notera kullagret som skall fungera som "stöd hjul" i dosen, på höger bumper. -JE)



Rapport från Holland

Månadens namn här i MR-Holland är två damer, Mrs Heymenberg och Mrs Scheffer. Team Vrije Teugel, som de kallar sig, vann nämligen den årliga 6-timmars tävlingen i Uden.

Mrs Heymenberg bevisade att det inte var någon tillfällighet genom att vinna det individuella priset i den sista deltävlingen i Champion-Ship -73/ Southern Holland.

De unga kommer också, 15-åring vann sin första stortävling i Uden. E Menge heter han.

Flera holländska MR-förare deltog i en tävling i Aachen i Väst-Tyskland, dock utan större framgång. Hemmaförarna dominerade stort.

B.E. Dombrowski från Väst-Tyskland, R Kalmes från Luxemburg och H Jongman från Holland har bildat Slotracing Fe'de'ration de L'Europe. Vi hoppas att fler länder ansluter sig. Syftet är att standardisera reglerna och att planera en internationell tävlingskalender.

Nästa månad kommer race reports från Enschede och Uden. Här följer aktuella tävlingsreportage.

Southern Holland Series -73 Sport 24

Den 28 januari kördes den andra deltävlingen i Uden. Deltagarna kom från Väst-Tyskland, Luxemburg och Holland. MRTU-förarna hade en lyckad dag och belade de sju första platserna.

I finalen, som kördes 8x3 minuter, körde E. Menge, H. Sauren, Mrs Scheffer, H. Jongman, H. Scheffer, de Jong, R. Bergink, och v. Dongen. H. Scheffer tog tidigt täten men passerades snart av E. Menge och av sin fru, Mrs Scheffer. De två ledde också efter fyra heat följda av Jongman, Scheffer, Sauren, Bergink, v. Dongen och de Jong. I början på det sista heatet passerades Jongman och Scheffer av Sauren. Under tiden tog Mrs Scheffer ledningen men föll till andra plats under loppets sista minut. Endast 15-årige E. Menge vann sin första stortävling. J. Sendler från Väst-Tyskland blev 13:e och R. Kalmes från Luxemburg blev 20:e förare.



Det segrande damlaget, Mrs Heymenberg och Mrs Scheffer.

Holländska mästerskapen -73

Den andra deltävlingen i holländska mästerskapen kördes i Valkenburg. V Beek, Rouvroye, Silverentand gick direkt till final. Till semi gick Gullikers, Ros, Moelands. Gullikers och Moelands gick vidare till final tillsammans med Bleyenbergs. Finalen blev en spännande uppgörelse där Rouvroye så småningom segrade.

Grupp 20: Finalen blev en uppgörelse mellan Wulfink, Legierse, Visser, Mol, Beute och Mrs Heymenberg. Täten togs av Visse och Legierse som låg sida vid sida i mer än 15 minuter. Legierse vann så småningom med ett varv före Visser. Mrs Heymenberg blev 3:a, vilket betyder att hon ligger på en andra plats efter två deltävlingar, endast två poäng efter ledaren.



H. Jongman.

Förare	Kaross	Chassi	Ankare	Drev
1. Rouvroye	Ferrari 512	Eget	Mura 27/28	Cobra 7:34
2. Moelands	Autocoast	Eget	Mura 25	Cox 7:35
3. Silverent.	Ferrari 612	Eget	Vulcan 26	Faas 8:43
4. Gullikers	Autocoast	Eget	Pooch 26	Faas 8:38
5. V Beek	Ferrari 612	Pro-TSA	Thorp 27-28	Cobra 7:34
6. Bleyenbergs	Lola	Pro-TSA	Pooch 26	Cobra 7:34

Sex-timmars tävling för team i Uden.

Söndagen den 18 februari kördes den årliga 6-timmars tävlingen i Uden. Åtta team tilläts starta, och de var följande: team Talamo-Rotterdam, team PRO-Amsterdam, team Techno Broekhuizen-Uden, team Talamo 2-Rotterdam, MG-Products-Hamburg, team Fiat v.d. Dungen-Uden, team Selection-Köln, och damteamet Vrije Teugel-Uden.

De sistnämnda, team Vrije Teugel, med Mrs Heymenberg och Mrs Scheffer tog ledningen i andra heatet och ingen kunde sedan hota dem. Team Fiat v.d. Dungen höll länge andraplatsen, men fick ge sig för Selection. Det såg ett tag lovande ut för MG-Products, som har vunnit allt som går att vinna i Väst-Tyskland, men de stannade på en fjärdeplats.

Techo Broekhuizen låg också bra till då plötsligt en av deras förare drabbades av en hjärtattack. Daanen tålde inte spänningen utan föll ihop. Sauren tog över och lyckades klara en sjätte plats. Enligt läkaren skulle Daanen vara kurant efter ett par dagar.

Souther Holland Series For Teams -73 Mästare - 1973 i Fiat vld Dungen Mrs Heymenberg vann sista deltävlingen

Den sjätte och sista deltävlingen kördes på Udens bana den 22 februari. Mrs Heymenberg slog till igen och vann tävlingen. Tävlingen är för team, men varje förare plockar poäng åt sitt team genom sin placering.

Fiat v.d. Dongen med H Jongman och H Scheffer klarade en femteplats, men det räckte för totalseger.

Den väst-tyska klubben S.R.C. Aachen arrangerade sin första tävling på sin nya bana den 11 februari. Inte mindre än 40 förare från Holland, Luxemburg och Väst-Tyskland ställde upp. Som väntat dominerade hemmaförarna. J Mattar lyckades vinna knappt över tyske mästaren J Mülller. Bäste holländare tog 10:e plats, bäste luxemburgare kom på 21:a plats. Banan är svårkörd med flera skarpa kurvor och är helt utan doseringar. Den är dock mycket välbyggd och Aachen-klubbens arrangemang i övrigt var perfekta.



Förarna i Holland använder olika fabrikat av ankare tex Long John, Green, Gilbert, Steube, Vulcan, Thorp, Pooch, Mura och Wittenauer.

De flesta chassin är angle-winders och full side-winders. Alla typer av c-kanna med blue dots, black power och Mura 2 magneter används. Handtagen är övervägande Parma, med och utan micro's. MAC dominerar karossidan.

So Long, Folks

Test av svenskbyggd motor

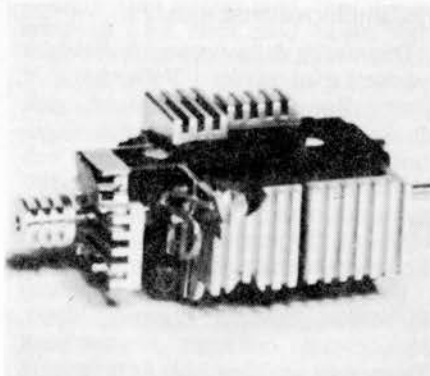
RHR'S motor i test

Som jag nämnde i förra numret av Mini-Racing så finns det en svenskbyggd motor att tillgå. Alla har väl sett det proffsiga utseendet, men hur fungerar den egentligen? Det och lite annat ska jag berätta om i denna artikel. Lagom till SM-tävlingen i Norberg erhöll jag en Black Jack (motorn alltså) och provade den där i ett av mina ISO-chassin.

Men först lite om utförandet. Det man först lägger märke till är de väl tilltagna kylflänsarna. Det kanske kan tyckas att sådana mest är en utseendefråga, men åtminstone min motor gick kallt och det beror med all säkerhet till stor del på kylflänsarna. Och kylflänsar till kullagren tror jag definitivt på, för även om kullagren inte sprängs så blir de ganska dåliga av den värme som de flesta motorer presterar.

Resten av motorn utom ankaret är Mura-prylar, Ronny anser att det är de bästa motorbitarna för närvarande.

Motorn levereras med antingen Thorp eller Pooch ankare. Det var från början meningen att den endast skulle finnas med Thorp ankare då de är billigare och minst lika bra som Pooch enligt Ronny Hedman. Men för att tillmötesgå allmänhetens krav levererar han även sina motorer med Pooch ankare.



Hela motorn är mycket prydligt hopsatt och det märks att det är en gammal erfaren motorbyggare som Ronny Hedman som ligger bakom bygget. Vid prov fungerade motorn utmärkt och på den halvtimma jag körde med motorn så märktes det ingen skillnad på prestanda och inget kolslitage fanns heller. Gediget arbete och kvalitetsprylar rätt igenom är det som kännetecknar denna svenskbyggda motor. Den kan utan reservationer rekommenderas till alla som vill ha något extra i motorväg och den är dessutom mycket lämplig som långloppsmotor. Pris med Thorp ankare 225:- och med Pooch 236:-. Jag kan också nämna att RHR ämnar utkomma med en billigare version av denna motor under namnet Orange Blossom.

Den har fortfarande kullager men med enklare kylflänsar och med Thorp-ankare. Priset beräknas till omkr 170:-. Men motorer är inte det enda på RHR's program. En egen däcksoffa finns också att tillgå till det facila priset av 6.50/ per flaska. Det finns två typer av däcksoffa, dels "Lime traction" vilken är avsedd att preppa in en bana före tävlingen, dels en "Red traction" som är avsedd att användas under tävling den är med andra ord mindre klabbig. Dessutom så säljer RHR det mesta som behövs för MR-folk inklusive tidningen Mini-Racing!

Slutligen så får jag önska denna framåtsträvande firma all lycka, det är alltför sällsynt med svensktillverkade produkter.

Kommer också att presentera andra tillverkare av MR-prylar, det finns några som tillverkar karosser, löder chassin, målar karosser och inredningar osv osv. Mer om det i nästa nummer!

För den som vill ha någon av ovanstående produkter kontakta: RHR produkter, Hedam & Hedman, Malmövägen 8, 121 51 Johanneshov.

Reglerna i blåsväder igen

Det går inte en tävling utan att det klagas på värt tävlingsreglemente. Är det verkligen så dåligt eller är vi förare bara en samling virrhjärnor som inte vet vad vi vill? Om sanningen ska fram så är det nog lite inkonsekvens på båda håll, kommunikationerna är väl inte alldeles störningsfria, tyvärr. Men nog skulle väl höjdarna kunna lyssna på oss gräsrötter någongång, va? Ofta blir det

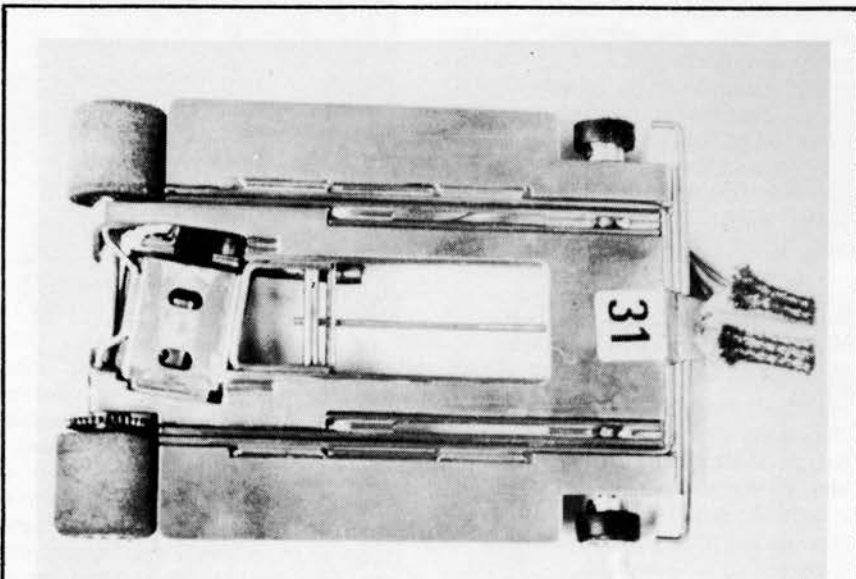
så att när några förare klagar på någon liten detalj, så vips ändras hela reglementet med kommentaren "det var ju så ni ville ha det". I Uppsala på Keydons Potta blossade frågan upp huruvida man skulle få byta motor eller icke. På grund av den kraftiga strömmen var det många som klagade över slitna kol, fastän det dock inte var så många som fick några egentliga

problem. Däremot råkade en av bröderna Gustavsson ut för ett bränt ankare som han inte fick byta på grund av de (i detta fallet) restriktiva reglerna. Och det är bara att konstatera att det måste vara något fel på reglerna när man inte ens får byta ut en trasig motordel!

Anledningen till att inte motorbyten skulle få ske är enligt de styrande att de mindre bemedlade inte har råd att hålla sig med en hel uppsättning motorer, och på så sätt skulle de penninstinna få ett övertag. Uppsåtet är helt säkert gott men kunnandet brister på ett par punkter, tyvärr. Jag ska inte ge mig in på någon längre diskussion om saken, men kan upplysa höga herrar att det är billigare att hålla sig med flera motorer än med en. Det hänger på om man vill slänga ett nedslitet ankare för 96:- eller runda om ett mindre slitet för 10:-.

Skulle vilja föreslå följande ändring till 74 års reglemente: "Tävlande ska fritt få byta motor inklusive sladdar och pinjong: Detta under förutsättning att han på intet sätt uppehåller tävlingen."

I Norberg, andra deltävlingen i SM, kom åter reglementet i skottgluggen men denna gång gällde det tävlingsreglerna. Det var kvalificeringen som inte gillades. Enligt 73 års regler ska kval i SM köras 2x1 min och längsta körsträcka räknas. Detta alltså oavsett om tidtagaranordning för varvtidskval finns eller icke! Det märkliga är

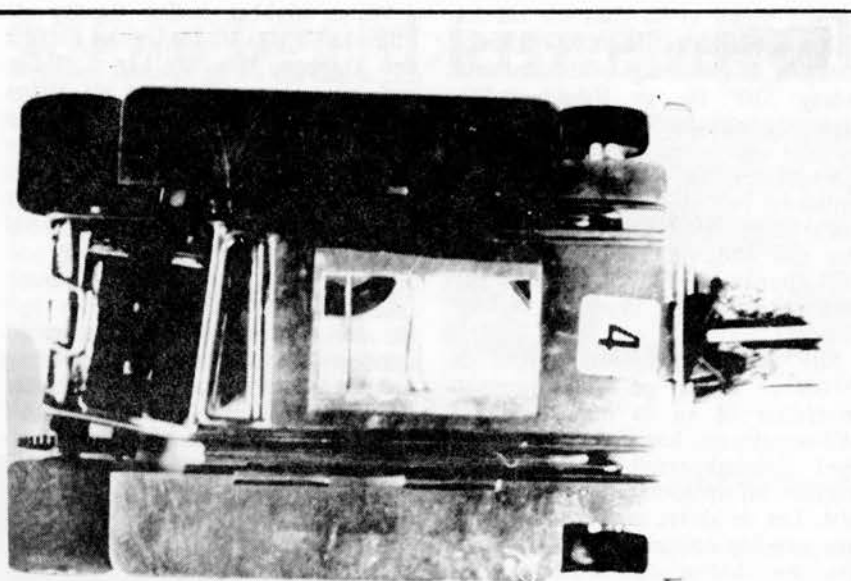


Typiskt jobbig style på ett chassi a la Ulf Marklund, Vännäs.

att förra året så kördes det varvtidskval där så var möjligt och på andra banor avgjordes det med körsträckan. Alla var nöjda och det fungerade utmärkt! Men tror ni inte att det skulle ändras till i år i alla fall och man frågar sig av vilken anledning?

Nackdelen med den typ av kval som föreskrivs i årets regler är uppenbara. Det är ju inte bara den egna prestationen som räknas (vilket det borde vara, annars kan man ju lika gärna lotta ut placeringarna!) utan även kval kamratens. Det var många som råkade illa ut därför att kvalkompisen låg ivägen efter en avkörning. Jan Forsgren var just i färd med att ta hem en plats i finalen när han blev avpetad, nu fick han nöja sig med att hamna i uppklassningsheaten och tyvärr kom han aldrig därifrån heller. Kanske man skulle hoppas på en liten ändring kanske...?

Däremot kan jag tala om för er alla miniracingnötter, att ni ska vara förbannat glada över dom regler ni har i alla fall (även om nu inte dom är så bra dom kan vara)! Läste just i vår amerikanske kollega MAR en artikel av Tony Przybylowicz där han efterlyser någon slags standard bland alla regler som just nu florerar i Staterna. Det finns inte två tävlingar där dom har använt sig av samma regler utan det har ändra sig hit och dit även när det gäller så vitala saker som frigång, spårvidd och däcksdiametrar. Dessutom ondgjorde han sig över att alla försökte ändra reglerna för att få snabbara bilar istället för att göra bilarna bättre. Kanns det igen, männstro?



Kenneth Ingelssons chassi, en variant på Iso-temat som fungerade utmärkt! Lagg märke till pianotrådarna som löper längs hela svingen. Det ger styrka!

Tony efterlyser också en viss stabilitet i reglerna, det skulle vara föreskrivet att reglerna inte fick ändras under en viss tidsperiod, detta för att en producers varor inte ska kunna bli omoderna över en natt. Jag kan ju tillägga att det officiella världsrekordet på King-tracken vilket lyder på 3.59 är satt med en bil som hade 7/8" bak, 3/4" fram 3" dvs 76,2 mm i spårvidd! Alltså samma regler som vi hade för tre år sedan!! När man läser detta före-

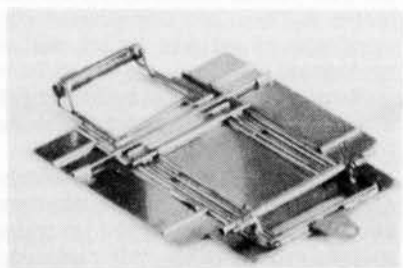
faller det lite löjligt att bråka om huruvida det ska vara 79 eller 80 mm i spårvidd osv i all oändlighet.

Alla ni som kör eller överhuvudtaget har några synpunkter på regler o dyl hör av er till Min-Racing! Ju fler som skriver och talar om hur ni vill ha det desto större chans att det blir gensvar. Utgår från årets regler och skriv om de ändringar som NI skulle vilja ha. Vi hör!

Månadens utlottning.

Gissa vem som vann Forsgren chassit? Jo, allas vår vän Hallgren! En skåning med andra ord, men det gör inget (ha!). Chassit kommer på posten vilken vecka som helst. Nu blev du väl glad, Lars Göran?

Nästa chassie som lottas ut är ett Lilliendahl Pro. Ett chassi som tex kom både etta tvåa i Norberg! Utlottningen sker alltså bland våra prenumeranter, så det finns all anledning till att prenumerera, eller hur? Sätt fart grabber å flicker, spring till posten med de 20:- tidningen kostar, postgirot är 72 44 83-3.



Beppes hörna

Kort presentation av mig själv

Bjarne döpte mig till Lill-Beppe, är 30 och bedriver drygt 8 timmar av dygnet på SAAB-Scania's Robbot och Elektroniksektion i Linköping. Pysslet på SAAB består av mätuppgifter på allt ifrån döda människor, till snabba bilar och båtar, via flyg och robot.

Jag har pysslat med MR i 17 år och övrig motorsport i 15 år. Katrineholms MRC var den första klubb jag var ordförande i och därefter drabbades LISA av min ordförandeklubba.

Östergötland har liksom Göteborg sitt eget lilla Bilsportförbund där jag sedan starten 1972 sitter som ordförande.

Vidare finns jag med i SBF's MR-utskott där spec. MRR (Radiostyrda bilar) faller på min lott.

SBF's Centralkommite för ungdom och Östra Regionens Ungdomsråd är jag också utsedd till.

Dessutom försöker jag alltid att hjälpa de som kallar på min uppmärksamhet. Välkommen med problem!

Hej alla MR-entusiaster

Det bästa som hänt svensk MR 1973 är utan tvekan denna tidning och mina lyckönskningar till Hasse och Bjarne

och övriga medarbetare saknar gränser. Alla verkliga entusiaster måste verkligen vara tacksamma och därför även i fortsättningen hjälpa redaktionen med material, för att "vår" tidning skall förbli vad den är avsedd att vara – en förbindelselänk mellan alla MR-entusiaster i vår del av världen.

Jag skall för min del hjälpa till med synpunkter från förbundshåll, synpunkter på regler och byråkratin blandat med rent personliga tankar. MINFO – varför lades denna föregångare till MINI-RACING ner?

Tidningen ansågs för dyr och fyllde inte någon större funktion i relation till kostnaderna. MINFO var enligt min uppfattning bra men "tappade stinget" något på slutet, då endast en skribent var engagerad.

En sak MINI-RACING bör ta lärdom av är att en tidning lätt kan bli ointressant om få medarbetare är engagerade. Alltså Du MR-fans skriv någon gång.

Jag har ofta hört synpunkter att Svenska Bilsportförbundets tal om en ökad satsning på ungdomssidan rimmar dåligt med det verkliga förhållandet. Jag delar den uppfattningen men vill ändå försvara SBF något och berätta lite om vad som görs.

Först måste vi ha klart för oss att SBF:s möjligheter begränsas ekonomiskt av de minst sagt oförsämrade små bidrag SBF får av Riksidrottsförbundet. (Anslagen från RF till SBF är faktiskt ett av de minsta till de 51 specialidrotterna i relation till medlemsantal och verksamhetens gedigna omfattning.) Dessutom är miniracing inte den enda ungdomsgrenen inom SBF. Grenar som FK och OT-Rally har faktiskt de största skarorna av ungdomar.

SBF satsar 1973 förmodligen ca 50.000:- direkt på MR. Summan innefattar då en ca halvtidsanställd MR-sekreterare, kostnader i samband med tävlingskontroll, kurser, landskamper, information och PR-grejer om MR. Det de aktiva märker av detta är när man blir uttagen till landskamper. Ett "litet" bidrag utgår då till rese- och logistikostnader. Dessutom har informationen medfört att MR:en ökar stadigt i Sverige.

Våra RF-ombudsmän i varje län samt Regionernas MR-kontaktmän gör ett väsentligt MR-informationsjobb ute i motorklubbarna. Vår MR-sekreterare i Stockholm gör f.n. en informationsfolder för att informera, myndigheter, kommunala och statliga skolor, tidningar, enskilda osv om vad MR är och hur man kommer i kontakt med den.

Många klubbar tycker kanske att SBF skall hjälpa till med banor för just den klubben. Men där har vi väldigt små eller inga möjligheter att hjälpa till. Hur skulle det se ut om SBF skulle fixa 400 banor i Sverige? Vad vi kan hjälpa till med är endast råd om hur du kan gå till väga om du skall skaffa eller bygga en bana. Mer om detta vid ett senare tillfälle.

Varför inte motorbyte?

En del elitförare har på senare tid krävt att få byta motor under tävling och hävdat att alla utom MR-utskottet vill ha detta tillåtet.

Dessvärre är detta en missuppfattning. Långt in från alla elitförare vill detta och så vitt jag förstår vill detta fattiga MR-förare att reglerna skall följas till och... åtminstone på denna...

MR-utskottet kan och skall inte skriva regler enbart för "motorstarka" MR-förare och våldsamt "motordödande" banor, lika lite som FIA tillåter 10-litersmotorer i VM på banor som "behöver" såna monsternotorer. Detta skall inte kallas för konservatism utan som ett försök att hålla MR-en på en rimlig prisnivå.

Jag anser dessutom att en skicklig förare inte stuvlar in en vassare motor än att den stoppar hela loppet. Det blir också rättvisare mot bra förare som

inte har råd med en hel uppsättning utbytesmotorer. Jag vill därför framhålla att det är förbjudet att byta motor under ett sprintlopp. Eftersom jag vet att det ändå förekommer (allmänt förekommande) vill jag påpeka att även om besiktningsman och kontrollant missar Ditt byte och Du på så vis slipper ett välförtjänt straff kan Du vara övertygad om att dina medtävlande märker det. De kanske inte säger något men dom tycker Du är en dålig sportsman. Visserligen kanske Du kan vinna, men inte på de villkor det gäller.

Fortsätter detta oskick med motorbyte kan det bli aktuellt med strängare regler på denna punkt. Tex förbud mot kolbyte som för närvarande gör det så lätt att fuska.

Till arrangörer som undrar varför inte den och den föraren kommer till tävlingen. Det kan bero på att vissa förare anser att dom inte har någon chans när medtävlarna byter motor "hej vilt". Kontrollera mera. Nästa gång tänker jag skriva lite om nödvändigheten av lite byråkrati.

Till dess — Ziip Jan-Erik

Hur ser en svensk MR-bana ut, egentligen?

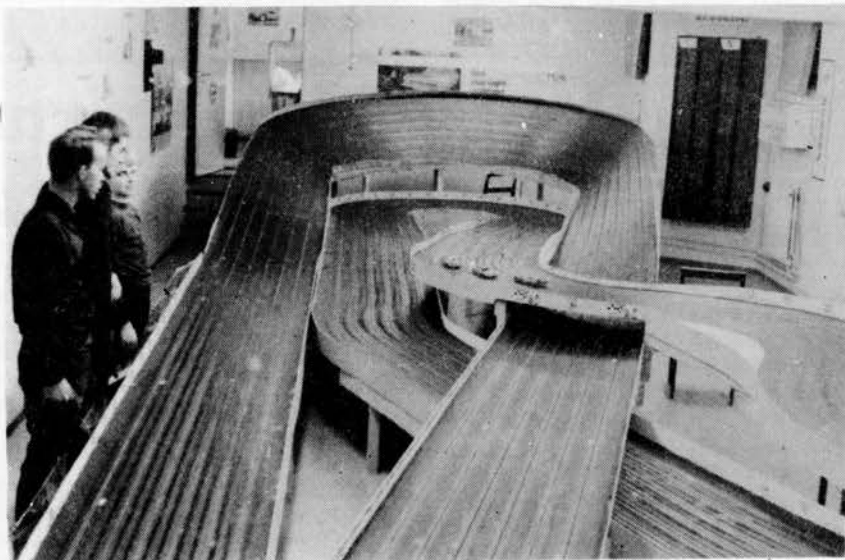
Jo, en knixig, fyrspårig bana med halvtaskig ström, med skymda ingångar till kurvorna, massor med gupp, klumpiga lödtennsskarvar på den reparerade tejen. Placerad i en trång, dåligt ventilerad fönsterlös källarlokal utslängd på vischan. Givetvis med utedass och inget näringsställe närmare än tio mil.

Grabbar, ni ska vara förbaskat glada över att jag överdriver lite grann! Inte ens så illa är det ställt i svedala. Men, tro nu inte att allt är som det borde vara för det. Merparten av våra banor skulle behöva en upprustning av det mer omfattande slaget.

Ett faktum är att tills helt nyligen så var banorna det mest eftersatta kapitlet inom svensk MR. Alltför ofta blev man tvungen att köra med högt utvecklade bilar på banor med så låg standard att man fick svindel när man tittade ner på den!

Trots allt finns det dock en del banor byggda av någon som har haft lite grann mellan öronen.

Nå, varför blev banorna som de blev? Tja, det finns många orsaker, men en av de grundläggande var nog att när miniracingen kom till Sverige sent omsider så bildades det massor av klubbar där folk framför allt ville köra. Knappast någon var intresserad av att bygga banor (bra sådana alltså) och att försöka värva folk. Det blev mao hastigt hopsnickrade banor och sedan köra för hela slanten. Ett undantag var förstås de kommersiella banorna som växte upp i början av MR-eran. Där



LISA's bana före ombyggnaden (velodromen). Krokig bana men förvånansvärt skön ändå!

fanns ofta bra banor och relativt fina utrymmen, men dessa hallar dog sedermera ut då ägarna ville att de skulle vara vinstgivande.

Genom att amerikanska tidningar hittade hit och visade vägen började bilarna bli allt bättre. Vassare och över huvudtaget bättre motorer såg dagens ljus och det dröjde inte så länge förrän banorna var otillräckliga trots att även chassina utvecklades. Men problemet var, och är fortfarande på sina håll, att de få personer som hade vilja och energi att satsa på banbyggen var allt

för dåligt insatta i hur en sådan fungerar. Och med dom bilar som finns för närvarande är det en skam att behöva trassla omkring på femtion meter korta rakor och diverse gupp uppbyggd på en yta av ett normalt vardagsrum.

Hur ska nu en bana se ut för att fylla alla krav? MR-reglementet föreskriver följande:

Banan ska ha minst 4 och högst 8 spår, vilkas längd och svårighetsgrad bör vara likvärdiga. Avståndet mellan spåren och mellan ytterspår och

bankant ska vara minst 100 mm. I kurvor ska avståndet mellan yttersta spår och bankant vara minst 150 mm på nybyggd bana. Spåret i banan ska vara 3-4 mm brett och minst 7 mm djupt.

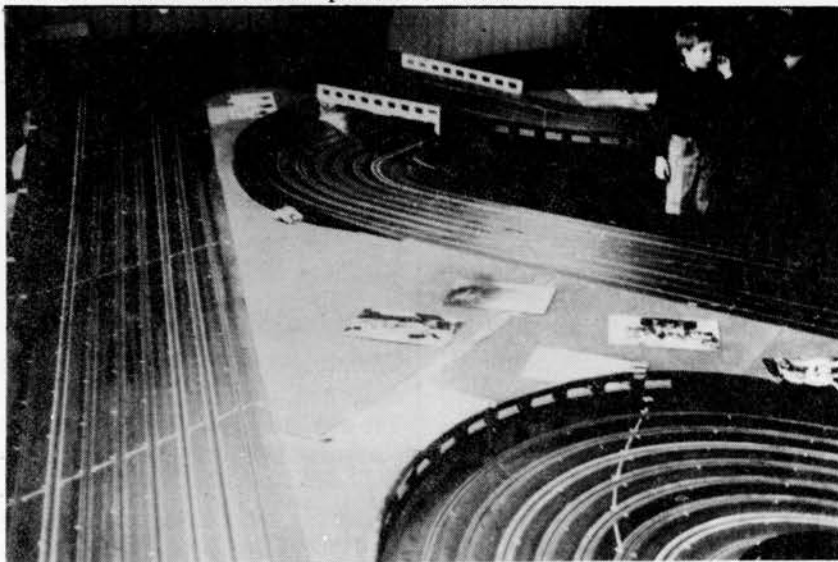
Varvets längd ska överstiga 30 meter.

Någon form av skyddsräcke ska finnas på utsidan av kurvor och på sådana delar av banan där bilarna kan komma över på annan del av banan eller där bilarna vid eventuell avkörning riskerar att falla mer än 200 mm.

Backkrön och svackor måste ha en radie på minst 1.500 mm. Broar och viadukter under vilka bilar passerar

till att det inte dyker upp en hårnål efter en decimetersraka. Det förekommer faktiskt på en del banor och det borde vara förbjudet i reglementet!

Det som är viktigast på en bana är att den är "harmonisk" dvs att körningen flyter relativt jämnt utan alltför plötsliga avbrott. Som förare vet man hur lätt man tappar rytmen om det finns ett ställe på banan som är omöjligt att ta sig förbi utan en massa pumpande och trixande. Dessutom blir det lätt en massa dumma och onödiga avkörningar på en sådan sektion på banan vilket bara skapar irritation och krascher.



Så här ser en bana ut som är nära idealet!

måste ha fri höjd av minst 120 mm.

Varje spår ska ha nummarmärkning utmed hela banan ("spårmarkering"). Siffrorna placeras så att de underlättar kurvaktornas arbete.

De båda yttre spårerna ska märkas upp individuellt i 100-delar av spårlängden (sektioner).

Detta är alltså minimikraven på en bana! Önskvärt vore att det dessutom fanns några rekommendationer utöver dessa minimikrav till ledning för de som vill bygga bana. Det bör tex poängteras att även om en bana ska vara minst 30 m, är inte det detsamma som att ju längre banan är desto bättre. Här gäller det givetvis att anpassa banans längd efter tillgänglig lokal, att proppa i så många meter som möjligt är bara slöseri med material. Hellre en 30 metersbana med "ren" sträckning än ett 50 meters ormbo!

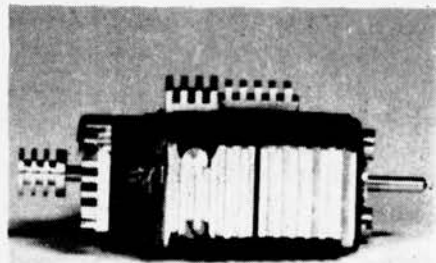
Likasa regeln om radien på backkrön och svackor. Ett faktum är att några sådana ska helt enkelt inte finnas! Men den farten som bilarna får upp numera lyfter de helt enkelt om det är en massa gupp och annat otyg på banan. Att en bana har nivåskillnader är en annan sak, men man ska utnyttja hela den tillgängliga raksträckan till att höja eller sänka banan.

En annan sak som det ofta syndas mot är att ha för tvära kurvor efter en kort raksträcka. Det kan sägas med en gång, att ska man absolut ha ett knixigare parti på banan så ska man se

Finns det några banor som uppfyller alla dessa "krav"? Jo då, det finns det faktiskt även om jag kanske låtit lite pessimistisk i början. Som jag sa tidigare har det faktiskt skett en uppräckning som alla inblandade ska ha heder av. Det börjar till och med finnas relativt gott om banor som håller hyggligt kvalitet. King tracken i Uppsala, en amerikansk åttaspårig bana och ca 47 meter lång är en av de bättre i Sverige. Eller rättare sagt var, den är numera nedplockad ett tag framåt då den lokal som banan var inhyst i ska rivas.

Men alla banor måste inte se ut som en King track för att vara sköna att köra på. Ett fint exempel på det är Katrineholmsbanan som det är en fröjd att köra på Trots att den är både tvär och knixig på sina håll. Dess rytm och harmoni beror helt och hållet på att den inte innehåller en massa korta rakor följda av hårnålar utan att det ligger lite tanke bakom (förhoppningsvis!) byggandet. Samma sak gäller för LISA RING som även den uppvisar en del krångel men ändå är en mycket omttyckt bana i synnerhet sedan velodromen byggdes om och blev "körbar". Tillsammans med Landskrona, Norberg och Bureå är de ovan uppräknade banorna de bästa i landet men det byggs fler och fler, i Partille ligger tex en mycket välbyggd bana. Den är mycket trevlig fastän kanske mer en Grupp 20 bana beroende på dess

RHR Black Jack



Vår motor finns nu också med Pooch-ankare!

För att tillmötesgå våra kunder levererar vi nu våra motorer även med Pooch-motorer. Lindning S24-25-26.

Pris 236.—

Finns fortfarande med Thorp-ankare och i lindningar S25, S26 och Db128.

Pris 225.—

Ny motor på väg!

Vi har tagit fram en ny motor under namnet "Orange Blossom". Det är i princip samma motor som Black Jack men med enklare kylflänsar och andra (fast lika bra) kullager. Levereras med Thorp-ankare.

Pris 169.—

Samma som ovan, men utan kullager.

Pris 134.—

Dessutom har vi satt igång att "preppa" ett antal Grupp 20 motorer, bl.a. satt in kullager i dom. Schnellzug är namnet och priset.

130.—

Däcksoppa är också någonting vi har slagit oss på i vår strävan att tillhandahålla svenska produkter.

RHR Red traction för sopning under tävling

Pris 6.50

RHR Lime traction för preparering av banan före tävling

Pris 6.50

Vill ni veta mer så skicka oss ett fränkerat kuvert med ditt namn och adress så kommer vår katalog som ett "brev på posten".

RHR Produkter
Hedman och Hedman
Malmövägen 8
121 51 Johanneshov
Tel. 08/49 53 45

sträckning. Något som inte alls berörs i banreglementet är ban-beläggningen, trots att den är nog så viktig! En i övrigt fin bana kan bli helt förstörd om en felaktig beläggning användes. I princip är det två krav den bör uppfylla nämligen

1) den får inte lösas upp av däcksoppa (viktigt!) 2) den måste vara



Ytterligare vy från Norbergs bana. Kan f.ö. gälla även Landskrona-banan, den är nämligen identisk.

absolut jämn. Önskvärt är dessutom att den inte är för ljus, den blir ganska snabbt skitig och det ser inte så trevligt ut. En vanlig lackfärg duger bra som banläggning. Det gör inget att den är hal, för däcksoppan flödar oavsett underlag och då kommer greppet. En lyxigare beläggning är epoxy, men den är betydligt svårare att få på plats och är lite dyrare.

När det gäller strömförsörjningen är det bara att konstatera att bästa är braid dvs kopparfläta. Tejp fungerar visserligen bra så länge den ligger kvar, vilket den i allmänhet inte gör så länge. Massiva kopparskenor experimenteras det friskt med och det verkar lovande. Det är dock ett litet helsike att få den på plats men när det väl är gjort är den helt underhållsfri (med undantag av lite rengöring emellanåt).

Att det ska vara kraftiga kablar vid

inmatningarna ska jag väl inte behöva tala om, minst 10 kvadrat ska det vara. Och mångdubbelt tjockare givetvis från batteriet. Inga märklingsladdar!

Just när det gäller strömförsörjningen så anser jag att det mestadels fungerar, det är mycket sällsynt att man har anledning att klaga.

Hoppas nu att jag har lyckats bringa lite klarhet i hur en MR-bana bör vara beskaffad. Om det är någon som vill veta mera så är det bara att vända sig till Sveriges mesta banbyggare Hasse Nilsson så kan han stå till tjänst med allt ni vill eta. Kan tala om att han funderar på att starta en serieproduktion i liten skala av en liten men trevlig bana som kan utökas enligt önskemål. Om så blir fallet så kommer det att utannonseras i denna tidning.

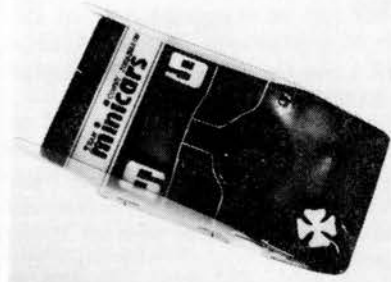
Bjarne



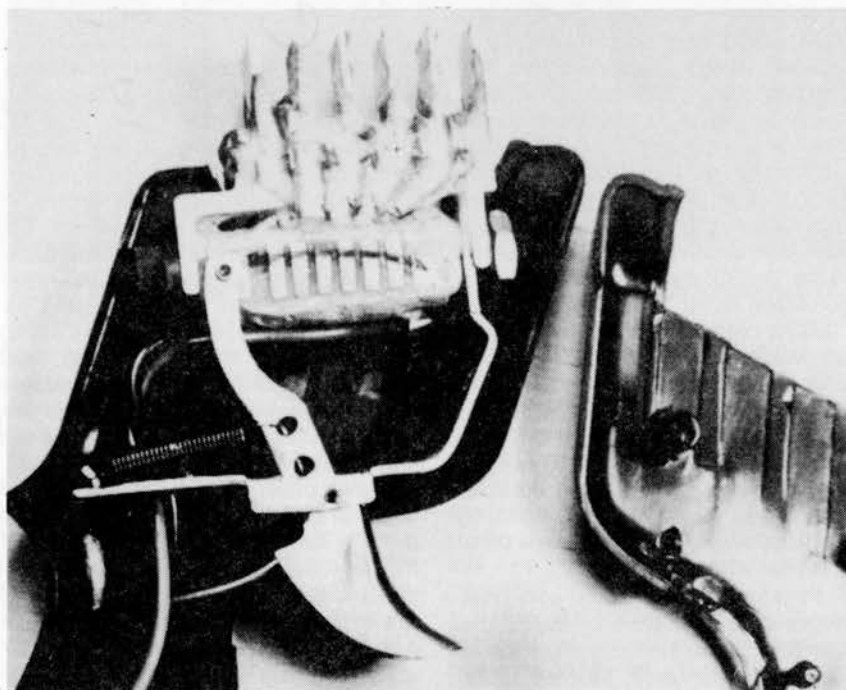
En variant av en miniracingförare, notera ränderna på klädedräkten! Ett utmärkt sätt att stärka självförtroendet med!

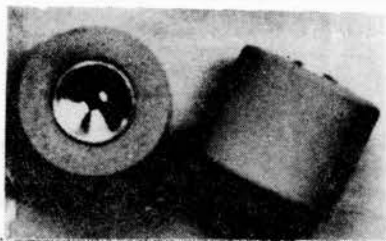
En verklig preview. Det här handtaget konstruerat av Key Lundegård har ingen vanlig resistor utan istället ett antal skilda kopparband som är anslutna till motstånd inbakade i resistor coating i springorna mellan kylflänsarna. Iden är långt ifrån ny men utförandet är betydligt smidigare än vad som gjorts tidigare. Konstruktionen är utmärkt för uthyrings- och nybörjarhandtag då det producerar mindre värme på de känsliga ställena än vanliga resistorer. Om handtaget kommer att säljas är inte klart, det är en ren experimentmodell.

News previews Tom Lindström



I förra numret visade vi den öppna versionen av Minicars Porsche. Nu har den täckta som kommer att säljas kommit. För design står Anders Fälthammar, för gjutning Roy Persson och alltså för försäljning Minicars. Priset är 9.75 inklusive plast, decaler och förare.





Minicars har nu egna bakhjul för 8.75. Dom finns i både 7/8" och 13/16 för 3/32. Presitionen är fin, dvs dom är jämna, runda och mjuka.



Målade förarinsatser finns hos Minicars. Håller i penseln gör Anders Myrberg, Go-69. Priset är sex kr och utförandet fullt hyggligt med tanke på det.

★ OLD ORIGINALS ★

36-D Brushes — 89¢ pr.

These brushes are original 36-D, they were removed from the good old 36-D that are no longer produced. Their brushes were the best then and are the best now.

A representative of the Mabuchi Co. in Japan stated that the original brushes can no longer be duplicated due to uncontrollable conditions; they can only come close to the original parameters.

Do not be concerned if you find scatches on one side. They were incurred during removal, -they **DO NOT** affect performance.

Old 36-D are recommended for competition racing motors.

New 36-D are recommended for Group 12, 15 and 20 motors.

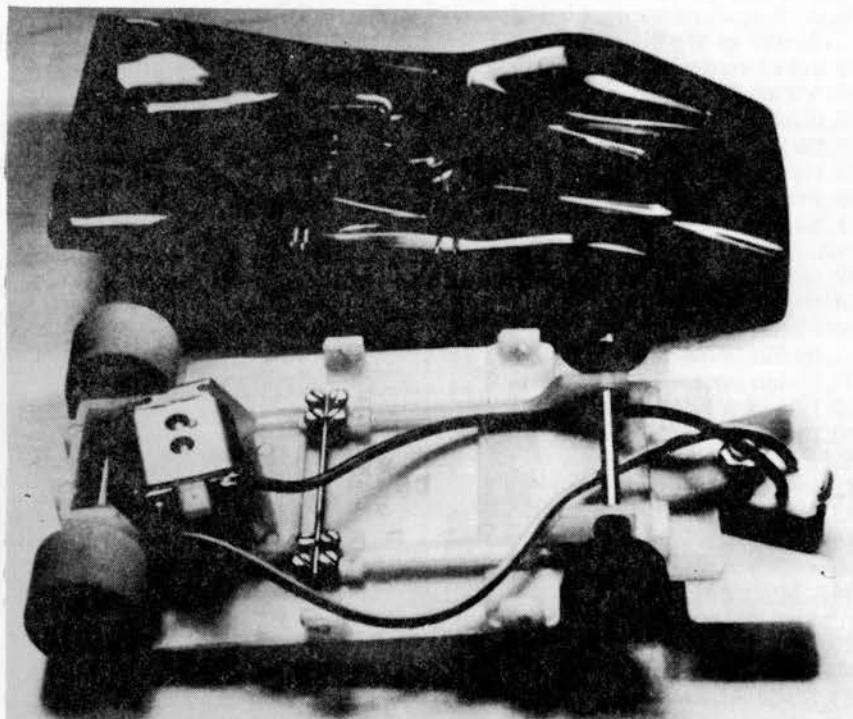
AGENT:

SonSet Co. — 2550 Walnut Street
Huntington Park, Ca. 90255 — U.S.A.

Äkta gamla Mabuchi 36d kol finns också det hos RHR. För 6:— paret blir de förstås lite dyrare än vanliga men så håller de längre också.



COJO's variant av Iso, även det ett välfungerande chassi. Notera stängningarna mellan sving och bakvagn, ett måste på ett Iso! Observera färgen bakom pickupsen, det är för att inte borstarna ska kunna orsaka kortslutning.



Ännu mera Minicars. Nu färdigbyggd Grupp 12:a för 107:—. Bitarna är ordentligt ihopsatta och är av hög kvalitet för priset. Motorn Muras senaste Grupp 12, plastchassie, Jet Flag, MAC kaross och Ajs bakhjul.



RHR Produkter har kommit ut med en ny katalog som innehåller allt möjligt småttogott. Bl a däcksocka i två utförande. Röd för vanlig sopning och grön för prepning av banan. Båda sorterna kostar 5.50 för 50 cc. Turbinolja för motorer finns också hos RHR. 7.50 för 20 cc. Den är verkligen tunn.

minicars

Per Gustafsson

Bergsbrunnagatan 18

753 23 Uppsala

Tel. 018 - 11 20 15 - 13 21 15

1. Grupp 20 bilbyggsats Mura motor	117:50
2. Grupp 15 bilbyggsats Mura motor	102:00
3. Grupp 12 bilbyggsats Mura motor	97:00
3A. Grupp 12 bil färdig Mura motor	107:00
4. Grupp 12 bilbyggsats/Mabuchi	75:—
4A. Grupp 12 bil färdig/Mabuchi	87:00
5. Grupp 20 motor "C" storlek	55:00
6. Grupp 15 motor "C" storlek	46:00
7. Grupp 12 motor "C" storlek	37:50
8. Grupp 20 ankare sgl 27	33:00
10. Plastchassi sidewinder	29:75
15. Bronslager 1/8 x 1/4"	1:60/pr
16. Bronslager 3/32 x 5/32	0:80/pr
20. Jet Flag styrpinne med borstar	3:00
21. Borstar av hög kvalitet	1:40/pr
22. Jukka mutter till styrpinne	0:45
25. 1/8 axel fjäderstål	1:50
26. 3/32 axel lätt härdad	2:60
28. 36 D kol Mabuchi	2:60/pr
29. Nya framhjul 5/8" för 3/32"	11:75/pr
30. Framhjul 3/4" för 3/32 el 1/8	8:25/pr
31. Bakhjul 7/8" för 3/32 el 1/8	8:75/pr
31A. Bakhjul 13/16" för 3/32	8:75/pr
32. Däcksmaterial (donuts) orang	2:35/pr
34. Bakaxeldrev 5 34t	3:90
36. Pinion (motordrev) 6t	1:40
37. Pinion (motordrev) 7t	1:40
38. Pinion (motordrev) 8t	1:40
39. Plåtskruv (självglänsande)	0:30
40. Insex skruv 4/40	0:40
41. Insex nyckel 4/40	1:00
42. Insex skruv självgängande	1:00
43. Insex nyckel till ovan	1:00
44. Porsche 917 cupe kaross i lexan med ett lexan ark	9:75
44A. McLaren M8 kaross i lexan med ett lexan ark	9:75
45. Förare 1/24	1:00
46. Lexan ark extra stort	1:85
47. Sladd extra mjuk 2 meter	3:00
50. Klass 7 kullager 3/32"	33:00
51. "C" kanna	16:00
52. "C" endbell komplett	17:00
53. Färdigböjda kolfjädrar	1:95
54. Bronslager till "C" kanna	1:95
60. Swingarm härdad mässing 1 mm	6:50
61. Vingar härdad mässing 1 mm	6:50
65. Minicars Pro Racing T-shirt	12:00
67. Bly sats för viktning	1:10
95. 1/24 karosser McLaren, Nissan	6:75
97. Moror rengöringsmedel för inkörning och rengörning	10:50

Nya Camen priser

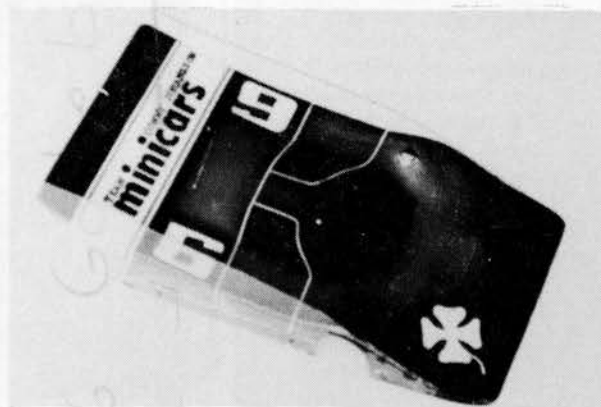
Pooch ankare sgl 24, 25	72:00
Pooch ankare Limited Edition sgl 25	90:00
Pooch motor utan ankare	116:00
Pooch motor Limited Edition med kullager sgl 25 tråd	225:00

Bullit motor

Blue Print motor med kullager sgl 25 el 25	210:00
Blue Print motor utan ankare	138:00
Kolfjädrar	3:50/pr

Minicars nya Porsche kaross i lexan

fanns med i 4 exemplar i SM-tävl med i finalen. Conny Johansson Team Minicars vann kvalet med Porsche karossen. Per Gustafsson Team Minicars kom på 3:e plats i kvalet med samma kaross.

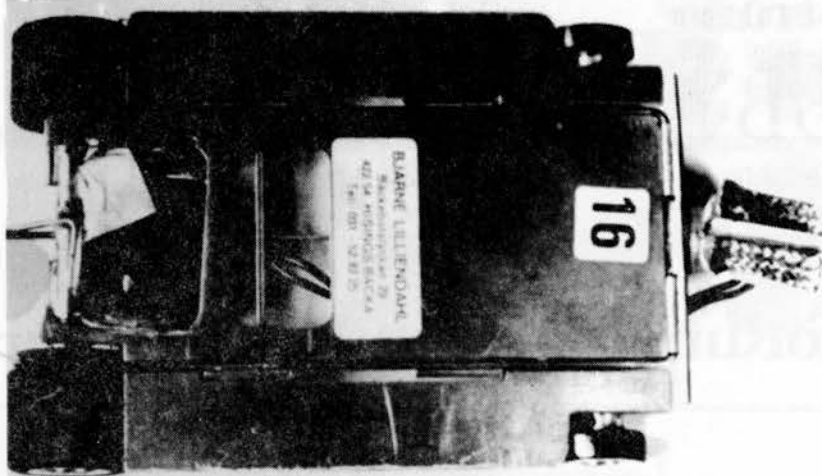


Specialerbjudande gäller 19/3–19/4 -73

Green Vulcan motorbyggsats sgl 24, 25 eller D27–28 säljes endast för 69:—. Ord. pris är 142:—.

Vår miniracingkatalog får du mot 3:— i frimärken som insändes till Minicars, Bergsbrunnagatan 18, 753 23 Uppsala.

Vi satsar på egna produkter för att kunna erbjuda alla förare bra produkter till låga priser. Fråga din hobby- och leksaksaffär eller postorderfirma, efter vårt sortiment som finns hos återförsäljare i hela landet. Om de inte har något kan du vända dig till oss direkt.

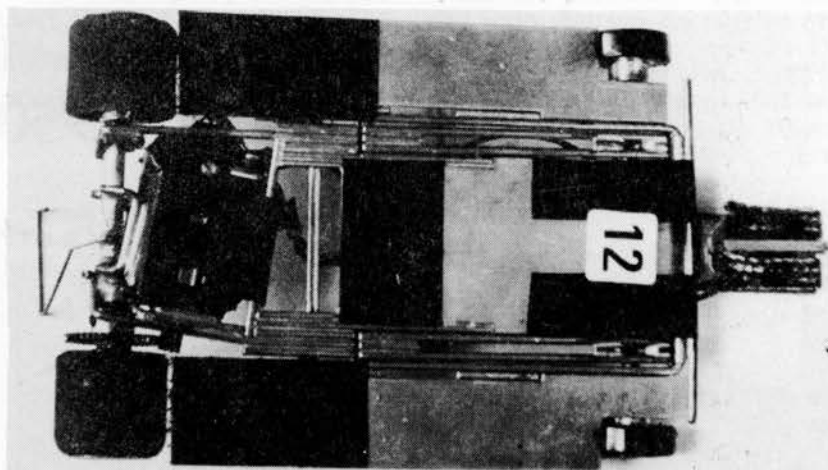


Lilliendahls experimentchassi som visade sig gå riktigt hyffsat. Mittsektionen gjord av kopparbronsplåt av fjäderkvalitet. Framhjulen direkt på mittsektionen nedhållna av svaga fjädrar. Minicars vingar.

JUKKA RACING STUFF

Motorer Iso & Kingchassis målade karosser och handtag. Tvivlar ni fråga Stefan M. om hur de fungerar han vet! Kontakta Per Gustavsson för närmare upplysningar eller direkt

Jukka Vatanen Racing
Box 130
00 151 Helsingfors
Finland



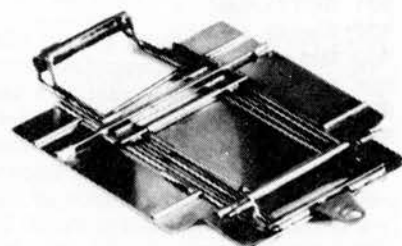
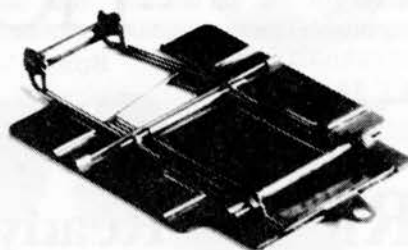
Peter Wänseth ISO. Även detta fungerade som det skulle, någongting som Peters bilar alltid gör förresten! Som ni ser så har han tejpat på vingarna och på mitten av chassit detta för att inte chassit ska kunna orsaka kortslutning ifall chassit skulle tryckas ner i en bankad kurva. Speciellt bra på Kingen!

Ny MR shop i Stockholm

Ja, alldeles ny är den kanske inte, men det var alldeles nyligen den kom till vår kännedom. Allas vår vän Lars Golbe har slagit till igen. Han dök ju som bekant upp som "gubben i lådan" för några år sedan med superlåga priser på miniracinggrejor. Tyvärr slog locket

igen och Herr Golbe försvann ett tag. Nu har han återigen dykt upp men denna gång med ett vidare sortiment än tidigare. I sin affär säljer han modellflyg, modellbåtar och modellbilar (1/24, 1/32 samt RC 1/12 och 1/8). Om vi dessutom känner Lars rätt så

PROMADE



Våra chassin kommer att sitta i många vinbilar, så varför inte också i din?

Tyvärr har vi nödgats höja våra priser på amerika-importen, det är bl.a. tullverket som ställt sig i vägen för våra tidigare mycket låga priser.

Priserna på våra importerade produkter kommer att bli följande:

Bullit Motors	210:—
Bullit Set-Up	135:—
Charley Scott motor	198:—
Charley Scott Set-Up	115:—

fool production

kan vi lova att han har rätt så kundvänliga priser. Varför inte pröva? Hans lilla butik ligger på Dalagatan 4B och telefonnumret är 08/20 96 20. Öppetider vard. 11-17, dock öppet till kl. 20 på onsdagar.

Lars Golbe är dock inte ensam om att ha miniracingaffär i vår huvudstad. Ute i Solna (det vet väl alla var det ligger, va?) finns det en Hobbyaffär under namnet Hambra Hobby AB, miniracing i alla skalor står på programmet. Affären ligger på Ryttagatan 5 som sagt i Solna. Telefon är 08/27 55 05 om ni vill ringa.

Båda dessa firmor står givetvis till tjänst med den bästa av alla miniracingtidningar nämligen MINI-RACING! Så slå två flugor i en smäll när ni besöker någon av dem!

Miniracing nytt från

-HOBBY-IMPORT-

Box 85 - 150 20 Järna Tfn. 0755-731 30 (eft. 18.00)

Riggen Ready To Run

Grupp 12 bil (1/24) med Mura motor

- 801 Gulf Mirage
- 802 Abarth
- 803 McLaren M8D
- 804 LM Lola
- 805 Porsche Can-Am
- 806 Lola Coupe

9250

1/24 bil med 36D motor

- 617 Porsche Spyder
- 621 Ferrari 512S
- 626 BRM Can-Am
- 629 McLaren Formula 5000
- 630 Camaro Trans-Am

62:-

1/32 inline bil

- 265 Porsche 908
- 268 Abarth 3 liter
- 269 Volkswagen
- 278 Ford Pinto
- 282 Opet GT
- 287 BRM Can-Am
- 298 Porsche 917 (Nyhet!)
- 299 German Command Car (Nyhet!)
- 300 German Touring Car (Nyhet!)
- 301 Mercedes 280 SE (Nyhet!)

45:-

Associated Bilbyggsatser

915 Nybörjarsats, skala 1/24 med 36D motor. Side-winder.

39:-

915 Samma som ovan men i skala 1/32

39:-

Samtliga priser gäller exklusive frakt men inkl moms.

Parma Ready To Run

442 Grupp 12 bil med Jonson motor

90:-

429 Grupp 20 bil med Mura motor

150:-

414 Womp-Womp Volkswagen, inline, skala mellan 1/32 - 1/24

64:-

Parma Bilbyggsatser

414 A Womp-Womp Volkswagen

56:-

440 Grupp 12 med ny, förbättrad motor samt modifierat nylonchassie.

7950

435 Grupp 20 (1/24)

125:-

Övrigt

Kaross-klips (special passande Riggins bilar.
Pris/pr 1:50

469 Parma Johnson-motor, kompl med 8t pinion, passande bl a till Parma:s Grupp 12 byggsats.
Pris 24:-

265 M Riggen 16 D motor, passande bl a till Parma enl ovan
Pris 17:50

Mabuchi 1973 160D motor med dubbla utgående axlar. Starka magneter och värmehärdig endbell. Mycket bra motor i denna prisklass.
Pris 26:-

233 Parma:s nya Rental Körhandtag, kompl med kylfläns och Lexanhandtag. Finns i 2 eller 4 ohm.
Pris 79:50

Amerikansk koppartejp av hög kvalite, längd 33 m/rulle, bredd 6,4 mm, starkt fästande edhesive.
Pris 60:-