

Mini-Racing ③

Ärgång 1 Nr 3, april (tyvärr försenat) Pris 3.50.

LE GRAND FINALE CanAm/Tasman

Can-Am/Tasman Göteborg 8/4
Textare: Jan Ekman
Plåtare: Roland Flood

Aaah. Det är laddat för en spännande final. Ta Can-Am t.ex., Forsgren leder med 43p. över Stefan med 41. Deras inbördes placering i loppet blir direkt avgörande för hela serien. Likaså i Tasman, Peter Wänseth på 21p. före mig på 19.

T.o.m. Councours-serien väntar på ett avgörande då Stefan och Ulf Svensson vardera har 6p. Och ett avgörande blir det. Men det sitter långt inne. Båda har super-jobb och det är först efter handuppräknings som segraren koras: Ulf Svensson. (Hade denna metod använts i den övriga tävlingen hade resultatlistan sett annorlunda ut, GO-69arna var nämligen i majoritet med 14 startande av 26.)

Vi får en ny kvalsegrare, chassiebyggaren och tung-ekvilibristen Peter Wänseth tycker att 10,76 varv är alldeles lagom att köra på 1 min. (Stefan är Can-Am seriens tungviktare. Peter dess tungviftare. . .) Jag själv nöjer mig med 10,61 och fortsätter vi nedåt på skalan möter vi först Lennart Aronsson med 10,25 och därefter Jan Forsgren med 9,91.

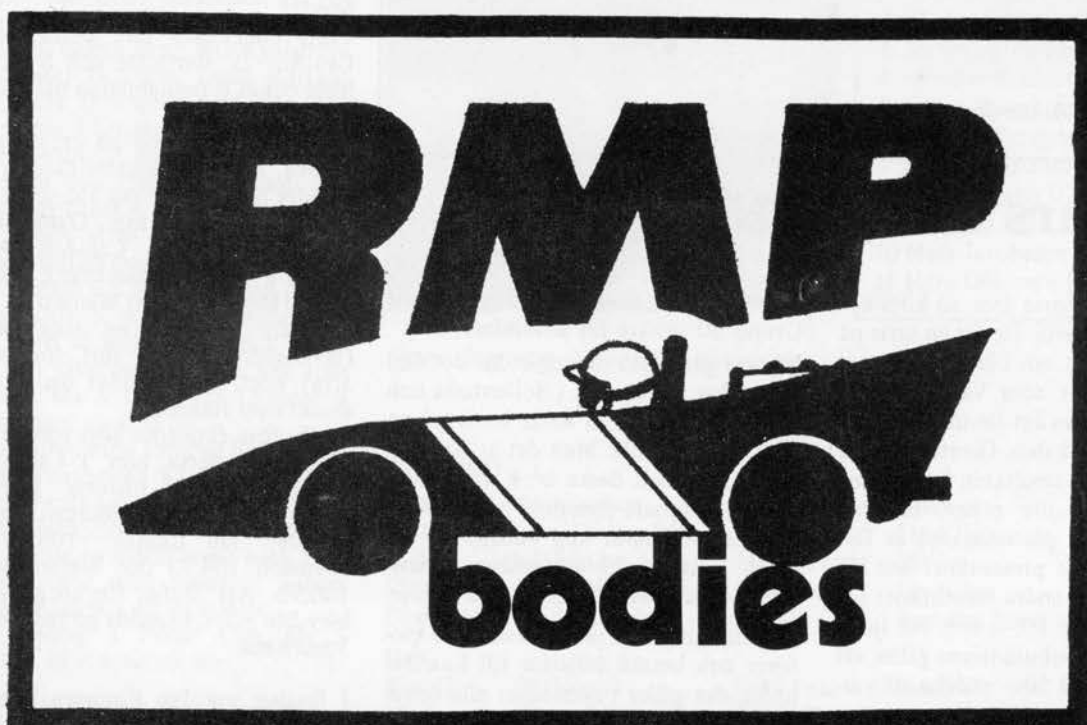
Tasman kval blir det inga denna gång. Förarna räcker inte ens till för att fylla ut alla 8 spår. Men Tasman final blir det. Det är mellan Peter och mig och avgörandet kommer först efter 28,5 min. av den 30 min. långa finalen. Det är nämligen nu som Peters bil tillfälligt går i depå och täten växlar. Jag vinner med Peter 4 varv efter och Anders Fälthammar som trea.

Can-Am finalen blir lite lojare, men

även här blir sista heatet avgörande. Efter 7 heat befinner sig plötsligt till allas förvåning rapportör i ledningen, 2 varv före Stefan. Detta rättar nu Stefan raskt till, genom att köra fina 48 varv på 2ans spår. Han får därmed ihop till 261,29, nytt banrekord.

Avd. för MR-skvaller: Stefan körde ett hemlindat ankare, faktiskt. Detta var dessutom hans 3:e raka och fortfarande har Jukka-chassin vunnit 100% av sporttävlingarna här. Chockpaint karosserna dominerade återigen både själva tävlingen och Concoursen. Ett nytt däcksmärke, P.S.S., har dykt upp och både Stefan, Peter och Knacke använde det.

Då återstår bara att säga: "Slut för i år – Tack för i år", Välkomna till Can-Am 74 (Tasman slopas fr.o.m. i år) Och. See You!



Slutresultat

Can-Am 73

1. Stefan Mattsson	55p.
2. Jan Forsgren	47p.
3. Jan Ekman	40p.
4. Peter Wänseth	25p.
5. Morgan Carlsson	20p.
Concours: Ulf Svensson	

Tasman 73

1. Jan Ekman	24p.
2. Peter Wänseth	24p.
3. Anders Fälthammar	12p.
4. Frank Höög	11p.
5. Anders Myrberg	8p.
Concours: Jan Ekman	

Debutant-Serien

1. Dan Martinsson	38p.
2. Bengt Elgh	36p.
3. Torbjörn Nyström	26p.
4. Mikael Karlson	26p.
5. Robert Lundberg	23p.

Tech charts Göteborg

Namn	Kaross/målare	Ankare	Set-up	Chassie	Resistor
Stefan Mattsson	MAC 612 Chockpaint+SM	Mattsson 25	Pooch	Jukka Diamond	Knacke 0,5
Jan Ekman	MAC 612 Chockpaint	Rocket 25	Boyington	Forsgren ISO	Parma 0,8
Jan Forsgren	Minicars 917 Chockpaint	Pooch 24	Scott	Forsgren ISO	Knacke 0,5
Peter Wänseth	MAC 612 Chockpaint	Rocket 25	Boyington	Wänseth ISO	Knacke 0,7
L-G Börjesson	Minicars 917 Chockpaint	Pooch 25	Pooch	Wänseth ISO	Knacke 0,5
Lennart Aronsson	MAC 512 Chockpaint	Rocket 25	Clockwork	Aronsson ISO	Parma 0,8
Anders Myrberg	AF 512 Egen	Pooch 25	Pooch	Forsgren Rail	Knacke 0,7
Robert Lundberg	MAC 280 Egen	Ass. G 20	Egen/Green	Lundberg ISO	Lundberg 1,1

Historien upp-repar sig

Can-Am/Tasman i Trollhättan 18/3 -73

Text: Jan Ekman Foto: Göran Fälthammar

Förra året hette segrarna i Trollhättans deltävling Peter Wänseth och Morgan Carlsson, och då kan ni alltså med hjälp av titel räkna ut vad årets segrare heter. Nja, inte riktigt förstås, för i år var det Morgan som knep Can-Am, och Peter som växlade över till Tasman.

Banan är liten, smal (85 mm, mellan spåren) och guppig, men har en helt bedårande layout, med bara 4 kurvor. (de du Tom!) Och beträffande lokalen: Förare över 1.80 gör sig icke besvär!

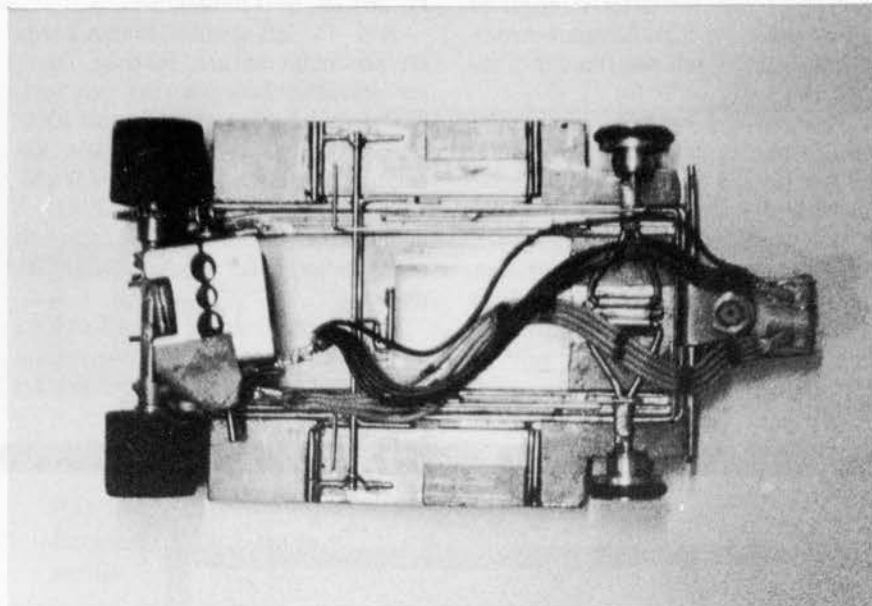
Trots eller tack vare detta samlade Can-Am 29 startande och 8 av dessa hade också formulabilarna med sig.

Kvalificeringen bjöd på ett nytt banrekord, närmare bestämt skedde detta i andra heatet, när Jan Forsgren noterade 11,86 varv/1 min. Övriga direkt-finalister blev: i Can-Am Anders Myrberg och i Tasman Frank "Frankie Boy" Höög och Peter Wänseth.

För att nu göra en lång historia (tävlingen var inte slut förrän halv åtta) kort, så kastar vi oss handlost direkt över finalerna.

Dock, före finalerna körs som brukligt semi, och detta blev i Can-Am en synnerligen hård historia. Eller vad sägs om resultaten: Morgan Carlsson 106,04, Jan Ekman 105,18, Ulf Svensson 104,73 och Stefan Mattsson 100,96. Att Stefan för en gång skull blev lite efter, berodde på trubbel med 3:ans bana.

I finalen tog Jan Forsgren ledningen med en gång, tätt följd av Morgan Carlsson. Myrberg stannade då och då



Stefans segrande Jukka-diamond chassi.

Minicars Grupp 20 serie

I år, precis som förra året, så körs det Minicars Gr 20 serie. Det är en serie på sex tävlingar runt om i landet. En stor pokal är uppsatt som Vandringspris, som vanligt behövs det tre inteckningar för att erövra pokalen. Givetvis räknas det sammanlagda resultaten från de sex tävlingarna plus lite priser. Priserna för de slutgiltiga placeringarna är följande: Första pris presentkort hos Minicars för 200:-, andra presentkort för 100:-, tredje för 50:-, och för fjärde plats 25:-. För debutanterna gäller att ett presentkort på 50:- utdelas till varje delsegrare.

Regler: Svenska Bilsportförbundets reg-

lemente med följande tillägg: endast Grupp 20 ankare får användas.

Nå, var går dessa tävlingar då? Jo, den första har redan gått i Sollentuna och att vi inte talat om detta beror på en miss från vår sida. Men det är fem tävlingar kvar och dessa är: Katrineholm 20 maj, Uppsala (om dom hinner skaffa lokal och sätta upp banan) 26 augusti, Västerås 23 september, Linköping 14 oktober och i Sala 4 december.

Så sätt igång och preppa era Gr20 motorer och beställ biljetter till Katrineholm, det gäller i synnerhet alla debutanter som behöver ut och röra på sig och skaffa erfarenhet!

för att dra åt drevskruven och jag utförde en hållfasthets-test mellan sargen och min bil. (sargen vann) Janne ledde finalen ända till sista heatet, då Morgan vände på steken, med en fantom-körning med 58 varv på 5 min.

I en del finaler håller nästan alla bilar rakt igenom. I en del finaler verkar nästan alla bilar gå sönder. I Tasman finalen verkade nästan alla bilar gå sönder.

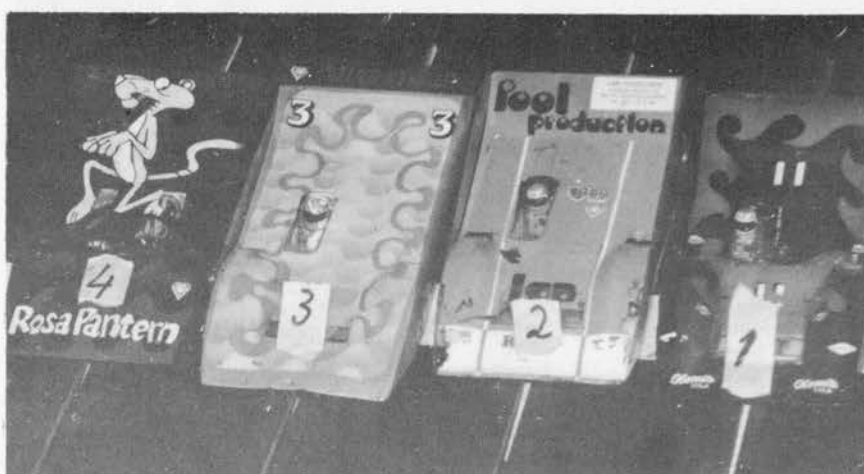
Heat 1: Peter tar ledningen, inget speciellt händer.

Heat 2: Bengt Elgh bryter, (kolen) lägger undan sin bil och tittar på.

Heat 3: Jag bryter (kolen) i början på heatet, lägger undan min bil och tittar på. Strax efter upp-repar "Frankie Boy" samma procedur.

Plötsligt kommer alla på att: "det kanske lönar sig att laga bilen" och en vild klappjakt efter värma lödkolvar utbryter. Jag hinner först tillbaka och kan säkra en andraplats.

1:a alltså Peter Wänseth, 2:a jag, 3:a Frank Höög och 4:a Bengt Elgh.



Finalbilarna. Från vänster: Myrberg, Ekman, Forsgren, Carlsson.

Namn	Kaross/målare	Ankare	Set-up	Chassi	Resistor
Morgan	MAC 290	Rocket	Boyington	SPW ISO	Knacke
Carlsson	Chockpaint	25			0,5
Jan	MAC 290	Steube	Scott	Forsgren	Forsgren
Forsgren	Chockpaint	26		ISO	0,5
Anders	Minicars 917	Cooper	Forsgren	Forsgren	Knacke
Myrberg	Chockpaint+am	25		standard rail	0,7
Jan	MAC 290	Rocket	Boyington	Forsgren	Parma
Ekman	Chockpaint	26		ISO	0,8

Polar Cup

Här en rapport från polar trakterna, igen. Det handlar som ni kanske förstår om Polar Cupen, vars tredje deltävling gick av stapeln den 18 mars på Bodens MRC:s ganska knixiga bana. Redan efter kvalen såg man vart åt det lutade.

Engström Enterprises "Star drivers" Östen själv och Kjell Sandström tog sig till Final ganska övertygande, med Jan Lindgren och Claes Andersson ett per varv efter sig i semi. Där efter Mats Jacobsson, Göran Berg, P-O Kjellström och Christer Boström. Dessa startade sedan själva tävlingen, med sina 4x1 min, vilken Christer B vann. Mats J följde honom till semi. I semi började Christer få upp ångan. Han vann den lätt följd av Claes A 3 varv efter.

Sedan skulle vi se om kval resultatet var en tillfällighet. Men "icke sa Nicke" Team EE tog ledningen direkt genom Kjell S 1 (en) sektion före Östen, men så småningom gick Östen förbi, och vann ganska klart, sen kom Kjell S, Claes A trea, fyra Christer B med en något söndrig bil.

Även debutanterna hade en batalj. Den vann hemmaföraren Klas Gunnerfeldt mycket övertygande. Åke Eriksson en gammal bekant för oss Norrbottningar gjorde en snabb come back men hade lite otur med swingen, annars hade nog Klas fått sig en match.

Nästa tävling i Polar Cup går i Kramfors. Så vi syns väl där.

MR -liga hälsningar Kjell Sandström
Lovägen 11
961 00 BODEN



Östen Engström Foto: P-O Kjellström.

Total i POLAR CUP efter 3 delt.

1	Östen Engström LMS	19p
2	Claes Andersson UAK	10p
3	Per Forsgren BMRQ	9p
4	Christer Boström LMS	8p
5	Göran Berg LMS	6p
	Thomas Berggren LMS	6p
	Kjell Sandström BMRC	6p
8	Jan Lindgren UAK	4p
	Ulf Palm LMS	4p
10	Mats Jacobsson LMS	2p
11	Hans Olofsson BMRC	1p

Tech Chart.

Namn	Set up/ankare	Drev	Chassi	Däck F/B
Östen E	Scott/Thorp 26	9/42 Faas	Jan F/Iso	Rigg./Cobra
Kjell S	EE/Steube 26	10/42 Faas	EE/Iso	Rigg./EE
Claes A	Green/Mura Grp 20	9/40 Faas	Jan F/Iso	Aj's/Aquirre
Christer B	Black J./Vulcan	268/43 Faas	Boström Diamond	Egna/Aquirre

Deb.

Klas G	EE/Ncc20	9/43 Faas	Jan F	Ass./Steube
Ulf P	Göran B/NCC20	10/42 Faas	EE	Aquirre/Aj's
Åke E	EE/NCC20	11/43 Faas	Jan F	Aquirre/EE
Hans O	EE/NCC20	8/38 Faas	Bjarne	Ass/Aquirre

Skånska slot

Text: Crister Nilsson

Foto: Lars-Göran Hallgren

Skånecupen III

Tredje deltävlingen av Skånecupen, som kördes i Öneköp den 10 mars, blev en snabb affär med endast nio förare på startlinjen.

Snabbast i både kval och final var Landskronas Thomas Hansson, som därmed tog en rejäl ledning totalt i Skånecupen. Tvåa blev Lars-Göran Hallgren, som sin vana trogen höll sig väl framme. Trea och fyra kom Birger Elfström resp Christer Helgesson. På femte platsen hittar vi Per Arne Persson, Sirocco, som kom bäst bland de fem debutantförarna i tävlingen. Per Arne är annars i våra kretsar mera känd som tävlingsledare än som förare.

I concour segrade Hallgren före Elfström och T Hansson. Nästa deltävling körs i Landskrona den 14 april.



Kval och finalvinnaren Thomas Hansson beundrar sitt pris.

Skånecupen efter tre tävlingar.

1. Thomas Hansson, LMK	52
2. Christer Helgesson, Sirocco	30
3. Lars-Göran Hallgren, Sirocco	23
4. Birger Elfström, Sirocco	22
4. Crister Nilsson, ÖMRK	22
6. Tycho Andersson, ÖMRK	17
7. Evert Nilsson, ÖMRK	15
8. Jan Andersson, ÖMRK	10
9. Per Åkesson, ÖMRK	8
9. Per Arne Persson, Sirocco	8

Concour

1. Tycho Andersson, ÖMRK	8
2. Lars-Göran Hallgren, Sirocco	6
3. Evert Nilsson, ÖMRK	2
3. Birger Elfström, Sirocco	2
5. Per Andersson, ÖMRK	1
5. Mikael Karlsson, ÖMRK	1
5. Thomas Hansson, LMK	1

Regionsmästerskap i Trelleborg

Söndagen den 25 mars kördes första deltävlingen av södra regionens mästerskap på den fina 28-metersbanan i Trelleborg.

På lördagen kördes två "uppvärmningslopp" i formel 24 och stock 24. Formelloppet drog endast två deltagare, och Leif Wellman, Sirocco, segrade ganska komfortabelt över hemmaklubbens Kjell-Arne Linde.

Stock är tydligen intressantare, ty där startade sex förare. Lars-Göran Hallgren, Sirocco, segrade med fyra varv tillgodo på ÖMRK:s Tycho Andersson. På en hedrande tredjeplats hittar vi Per Åkesson en av ÖMRK:s unga förare. Kenneth Wellman, Sirocco, kom fyra och Jan Ritzwall, ÖMRK, blev femma. Hemmaklubben hade ingen lyckad dag utan Kjell-Arne Linde fick nöja sig med sjätte platsen.

I söndagens RM-tävling startade 21 förare (av någon anledning var alla skåningar).

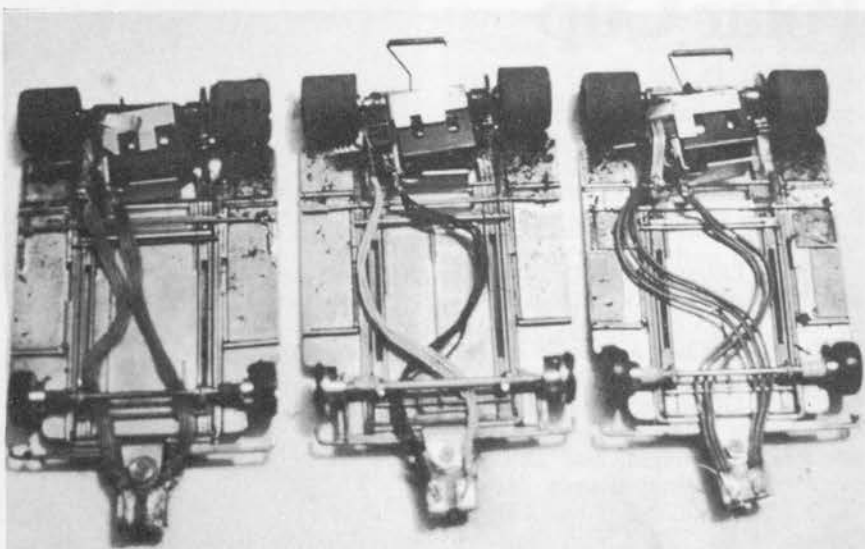
Kvalificeringen kördes 2x1 minut där bästa resultatet räknades. Vad är det

egentligen för fel på detta kvalsystemet? I Skåne är nästan alla förarna överens om att en-minuters kval är mera rättvisande och utslagsgivande än kval med tidtagning på varje varv. Och varför ödsla tid och pengar på dyrbara elektroniska anläggningar, det är väl i första hand själva banan vi skall satsa på?

Nog om detta. Thomas Hansson körde 14,18 varv (14 varv 18 meter) på en minut, Lars-Göran Hallgren 14,17 och Christer Helgesson 14,03, detta var de tre snabbaste i kvalificeringen, som också fick sit-out till finalen.

Tävlingen började med D-consyn, där "Frasse" Lugmair från Sirocco sin vana trogen lade beslag på jumbo-placeringen. Snabbast bland debutanterna körde en annan Sirocco-förare, Mats Lundgren, han kom på tionde plats totalt.

Nia och bäst av B-förarna kom Tycho Andersson, ÖMRK. I semi blev förutom Tycho också hans klubbkompisar Per Andersson och Evert Nilsson utslagna.



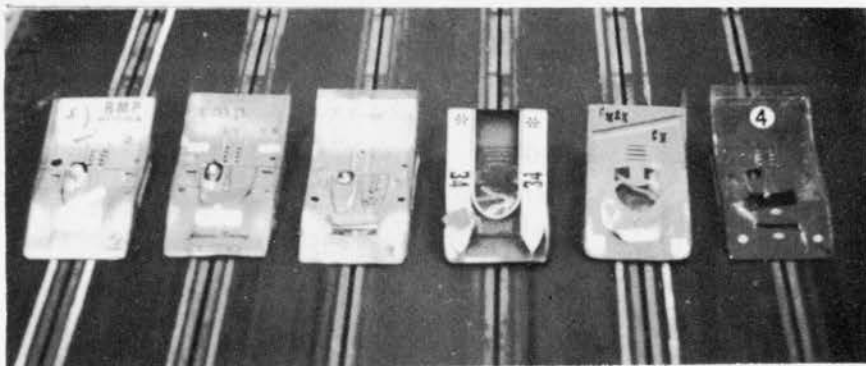
Fr.v.: Christer Helgessons vinnarbil, Lars-Göran Hallgren och Kenneth Ingelsson. Samtliga chassin av Iso-typ.

Tech-chart RM 730325

Namn	Klubb	Final	Kaross	Chassi	Kanna	Ankare
1 Christer Helgesson	Sirocco	33,13	RMP Mirage	K Ingelsson ISO	Labree-Champion	Mura II Gr 20
2 Lars-Göran Hallgren	Sirocco	328,13	RMP Mirage	L-G Hallgren ISO	Champion	Thorp Gr 20
3 Kenneth Ingelsson	Sirocco	314,24	RMP Mirage	K Ingelsson ISO	Labree-Champion	Mura II Gr 20
4 Crister Nilsson	ÖMRK	305,11	Ass Porsche	C Nilsson Rail	Champion	Mura II Gr 20
5 Birger Elfström	Sirocco	304,14	Ass Porsche	L-G Hallgren Rail	Green	Mura II Gr 20
6 Thomas Hansson	LMK	182,13	RMP Mirage	T Hansson ISO	Bullit-Champion	Camen Gr 20

Finalen blev en stor besvikelse för Thomas Hansson, som redan i första heatet fick bekymmer med motorn, därmed var sjätte platsen given för honom. Femma kom Birger Elfström och på fjärde halkade jag själv in. Tio varv före mig, och på tredje plats parkerade förra årets RM-segrare Kenneth Ingelsson. Ca 14 varv snabbare än trean var Lars-Göran Hallgren, han var den ende som kunde hota segrande Christer Helgesson.

Nästa tävling i RM körs i Västervik den 20 maj, men dessförinnan skall Landskrona arrangera ett 24-timmarslopp under påskhelgen.



Fr.v. Ingelsson, Hallgren, Hansson, Elfström, Nilsson och Helgesson.

Marsloppet Västerås 25/3

Söndagen den 25 mars körde Bryggargårdens RC en tävling i Sport 24. 14 A&B-förare och 18 debutanter ställde upp, en god anslutning alltså.

Besiktningen förlöpte utan större missöden och kvalen kunde köra igång programenligt. Debutanterna började kvalen och Gunnar Dahlin (MHF-T-ö) tog sit-out med ett bästavarv på 5,75 sekunder. Lars Blomqvist från samma klubb och Tommy Fridlund gick också till final.

A&B-förarnas kval vanns av Ola Gustavsson (UBKC) med 5,74, två blev Lars Jansson (UBKC) med tiden 5,82 och sista finalplatsen tog Conny Johansson hand om på 5,84. Även han från Uppsala BKC.

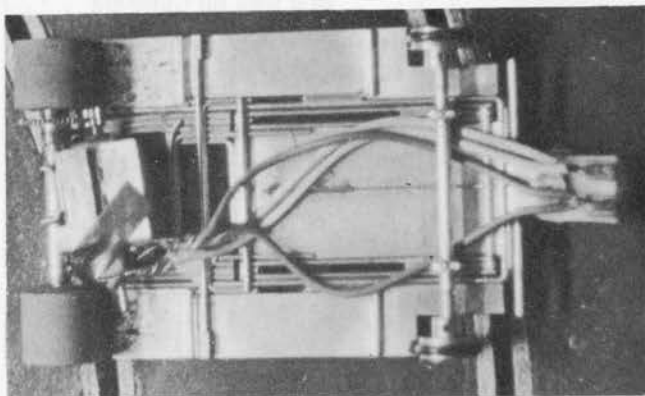
Efter lunchen körde turneringen igång, först med debutanterna. Till slut kunde debutantfinalen köra igång med tillskott av Ingemar Bergdahl (son till den icke helt okände Gunnar B), Leif Pettersson (SSRQ) och BRC's Kenneth Eriksson.

Ingemar B tog ledningen före Gunnar Dahlin i andra heatet och höll den finalen ut. Dahlin tog 2:a platsen och åtta varv efter honom hamnade väl kämpande Lars Blomqvist. Striden om fjärde och femte platsen var hård och den utföll till Kenneth Erikssons fördel. Tommy Fridlund kom femma och på sjätteplats kom Leif Pettersson då han kraschade sin bil redan i första heatet.

Finalen med A&B-förarna blev en hård tillställning med Ola Gustavsson, Peter Bergqvist (MHF-T-ö), Jöran Andersson (Sundbyberg), Conny Johansson, Håkan Karlsson (BRC) och Gunnar Bergdahl (MHF-T-ö). Alla, förutom Lars Jansson som hade trubbel med bilen, hade segerchans när det sista heatet gick av stapeln. Ola Gustavsson gick segrande ur fighten ett halvt varv före Conny. Conny var i sin tur fyra hundradelar före Håkan K. Fyra kom Jöran Andersson, femma Peter Bergqvist och sist Lars Jansson.

Per Gustavsson skänkte priser och hela arrangemanget var avklarat halv sju.

"021/18 69 79"



Ola Gustavssons vinnarbil.



Fr.v.: Håkan Karlsson, Conny Johansson, Jöran Andersson, Peter Bergqvist, Ola Gustavsson och Lars Jansson.

A-B-förare Teach Chart från Marsloppet 25/3-73 BRC Västerås

Namn	Klubb	Motor	Ankare	Chassie	Framhjul	Bakhjul	Drev	Kaross
Ola Gustavsson	UBKC	Eget muradelar	Thorp sgl 26	Lars Jansson ISO	Aquirre	Minicars 13/16	Faas 9-42	Minicars Porsche
Conny Johansson	UBKC	CoJo	Thorp Grupp 20	CoJo	Aquirre	Riggen 7/8	Faas 9-45	Minicars Porsche
Håkan Karlsson	BRC	Mura	Mura Grupp 20	Wästborn ISO	Ass 3/4	Aquirre	Faas 8-38	Dynamic LOLA

Debutanter

Ingemar Bergdahl	MHF-T	Mini-max	Thorp Grupp 20	Bergdahl	Aquirre	Egna	Faas 9-47	Ass Porsche
Gunnar Dahlin	MHF-T	Duckfeet mura	Thorp Grupp 20	Brancel Kaaren	Duneborn	Limpach	Faas 10-46	MAC 612
Lars Blomqvist	MHF-T	Champion Blomman	Thorp Grupp 20	Limpach 8,88	Aquirre	Minicars 718	Faas 10-47	MAC 612

News from Holland

Rapport från Väst-Tyskland

Följande tolv klubbar arrangerar de **Väst-Tyska mästerskapen 1973**. Moting Club Wuppertal, SRC Wuppertal, SRC Düsseldorf, SRC Detmold, SRC Wall-dorf, Rufus Hamburg, SRC München, MRC Hannover, MRT Köln, SRT Her-ten, SRC Neuwied, Selection Ham-burg och Luxemburg.

Open Meeting Sport 24 kördes den 17 mars i **Düsseldorf**. Resultat: 1. B. Mobus, 2. N. Amand, 3. Nicolaus, 4. Jockel, 5. Grasse.

Den 18 mars kördes en **sextimmars-tävling i Düsseldorf**. Fem team startade och resultatet blev:

1. Team Grasse-Mobus, Selection, Ham-burg.
2. Team Amand-Schneider, SRC Düs-seldorf.
3. Team Jockel-Spiker, SRC Wupper-tal.
4. Team Nicolaus-Engershaus, SRC Düsseldorf.
5. Team Jansen-Jansen, SRC Wupper-tal.

Väst-Tyska Mästerskapen 1973. Deltäv-ling nr 1 kördes den 24 mars i **Wupper-tal**. Resultat: 1. Mobus, 2. Dombrowski, 3. Müller (mästare 1972), 4. Amand, 5. Wacker.

Även i Väst-Tyskland finns det kvinn-liga mr-förare. Elma Sendler blev näm-ligen 7:a. Bra gjort!

H. Jongman

Det internationella samarbetet som al-la har väntat på har nu kommit igång på allvar. De som håller kontakt med varandra är B.E. Dombrowski från Väst-Tyskland, R. Kalmes från Luxemburg, H. Jongman från Holland, J. Vatanen från Finland och P. Gustafsson från Sverige. Meningen är att deras samar-bete skall resultera i ett förslag till reg-lemente som skall passa oss alla. Men mer om detta i en nära framtid.

Jukka Vatanen Racing har planer på att sponsa den holländske föraren J. de Hoog.

Ägaren av baren "Barouge" i Uden har också för avsikt att sponsa en M. R.T.U.-förare, liksom Smiths Insurance Company. Det är möjligt att de över-tar toppförarna H. Scheffer och H. Jongman från Fiat v/d Dungen. För-handlingar pågår. John Player, ett stort namn inom bilsport, har också visat sitt intresse. Den utvalde blir troligen J. Bruinsma.

Den 29 april 1973 körs den stora internationella MR-tävlingen **TOYOTA RACE** på Udenbanan. Sponsors är Her-mans, en Toyota-återförsäljare i Volkel. Kungliga Holländska Automobilklub-ben har också tävlingen under sitt "be-

skydd", och den som vinner blir inter-nationell Holländsk mästare 1973. In-tresset är stort och många förare har redan anmält sig. Här är några namn: Dave Harvey (Europamästare -72) från England, Mervyn Hunt och Adrian Gay från England, B.E. Dombrowski från Väst-Tyskland, R. Kalmes från Luxem-burg och J. Thibault och A. Poulain från Frankrike.

Holländska mästerskapen 1973

Den 11 mars kördes den tredje deltäv-lingen, denna gång var det Roeff Ra-cing Team i Enschede som arrangerade tävlingen på sin åttaspåriga bana. Tju-goåtta förare ställde upp. Rouvroye vann överlägset, ingen av de andra fö-rarna kunde hota honom. På andra plats kom Janssen med endast en sek-tion tillgodo på trean, Scheffer. R. Heymenberg låg i början av loppet på andra plats, men hans alltför lätta bil lyfte i dosen och flög iväg som en ra-ket. Efter den episoden körde han för-siktigare och slutade som åttonde man.

Resultat:

1. Rouvroye	220 varv
2. Janssen	208 "
3. Scheffer	208 "
4. de Hoog	206 "
5. Krikke	205 "
6. Gullikers	204 "
7. Crama	203 "
8. Heymenberg	194 "

Grupp 20 vanns lätt av Wulfink. Mol, Beute och mrs Heymensberg kämpade om andraplatsen, och halvvägs: ledde Mol före Beute och mrs Heymenberg. De placeringarna höll sig också loppet ut. En av förarna, Visser, visade att

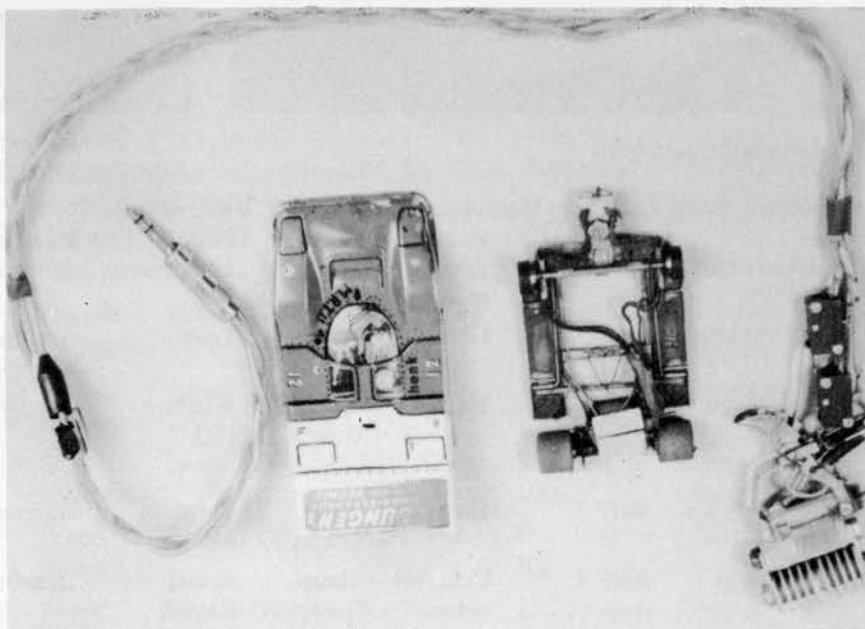


även holländare kan ha temperament. När hans motor rasade slängde han sin bil i väggen och skrek: Jag skall sluta med miniracing! Naturligtvis dyker han upp på nästa tävling, han håller säkert på att bygga en ny bil åt sig.

Scheffer blev Syd-Holländsk Mästare.

Den tredje och sista deltävlingen i den-na serie kördes den 18 mars. M.R.T.U. i Uden har arrangerat alla tre deltäv-

Nu är det vår!
Och när det är vår
åker man till Göteborg
för där går
tredje SM-tävlingen
den 6/5.
Du kommer väl?
GO-69



Den vinnande combinationen. Parma-handtag med dubbel-barrel resistor och egen kylfläns. Eget chassi med Mac-kaross.

lingarna.

Kvalificeringen bjöd på ett nytt rekord; 15,18 varv på en minut. R. Bergink heter den nye rekordinnehavaren. Belöningen blev bl.a. en plats i finalen. Så småningom fick han sällskap av E. Menge, Meyerdrres, L. Scheffer, R. Heymenberg, H. Jongman, W. Heymenberg och H. Scheffer. Den sistnämnde, H. Scheffer tog täten, men efter en avkörning passerades han av R. Bergink som höll den platsen loppet ut. L. Scheffer blev trea, men var nära att mista den placeringen när team-kamraten E. Menge knuffade av hennes bil. H. Jongman fick fel på sitt handtag och ramlade ner till femte plats.

Slutresultat efter tre deltävlingar.

1. H. Scheffer Fiat v/d Dungen (mästare 1973)
2. L. Scheffer Citroen v. Eldonk
3. E. Menge Citroen v. Eldonk
4. H. Jongman Fiat v/d Dungen
5. R. Bergink Molen Banden

Nästa månad kommer rapport från tre-timmars i Uden, Holländska mästerskapen i Maastricht och Uden International den 29 april.

SO LONG FOLKS

MHF-Spalten. Örebro 10-11/3.

Under veckohelgen har Örebro MHF-Ungdomsklubb arrangerat första deltävlingen i Cannon Cup i Mini-racing. Tävligen kördes på klubbens bana Fredsgatan 4 i Örebro vilken har 8 spår och mäter 40 meter. Tävligen inleddes redan kl 10 på lördagsförmiddagen och pågick på lördagen till kl. 22.00.

På söndagen kördes finaler under förmiddagen. En mini-racing-tävling är nämligen en procedur som drar väldigt ut på tiden.

Tävlingen ingick som första deltävling i den nyuppsatta Cannon Cup som är en serie på 5 tävlingar för västra Sverige och Norge. Cannon Cup körs i klass 1 och dessutom tävlade deltagarna i en klass för grupp 20 bilar. Norge fick första segern i cupen genom Geier Söraa från Asker utanför Oslo. Roland Clifford från arrangörsklubben MHF-Ungdom i Örebro ledde säkert före sista omgången då hans bil körde på ett handtag som lagts på banan och sedan var den dagen förstörd. Som tävlingsledare fungerade Lars Oscarsson och tävlingen flöt mycket bra arrangörmässigt.

Resultat mini-racing-tävling MHF-Ungdom Örebro:

Klass 1: 1. Geier Söraa MA Asker Norge, 2. Wolfgang Schroeder MHF-Ungdom Örebro, 3. Roland Clifford

CANON CUP

Resultatlista:

Miniracing: MHFU serie Väst Vårgårda
24.3.73

Grupp 20:

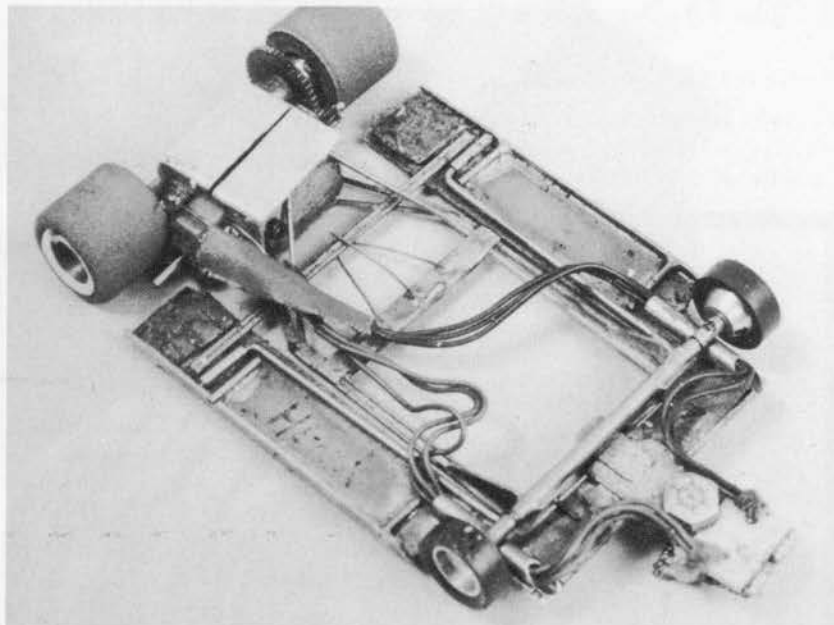
- | | |
|------------------------|-----------|
| 1 Wolfgang Schröder | Örebro |
| 2 Peter Müller | Örebro |
| 3 Sven-Olof Gustavsson | Karlsborg |
| 4 Ulf Ljungström | Karlsborg |
| 5 Kent Eliasson | Vårgårda |
| 6 Kent Larsson | Karlsborg |
| 7 Håkan Andersson | Partille |
| 8 Magnus Lönn | Vårgårda |

Klass 1.

- | | |
|---------------------|------------|
| 1 Wolfgang Schröder | Örebro |
| 2 Johan Sandegren | Lindesberg |
| 3 Lennart Karlsson | Örebro |
| 4 Håkan Andersson | Partille |
| 5 Björn Karlsson | Partille |
| 6 Sten Knudsen | Partille |
| 7 Kent Henriksson | Örebro |

MHF-Ungdom Örebro, 4. Öivin Söraa MA Asker Norge, 5. Kent Henriksson MHF-Ungdom Örebro, 6. Steinar Johansen MA Asker Norge, 7. Johan Sandegren MHF-Ungdom Lindesberg, 8. Peter Müller MHF-Ungdom Örebro,

Klass grupp 20: 1. Wolfgang Schroeder MHF-Ungdom Örebro, 2. Märten Johansen MA Asker Norge, 3. Christer Bergstrand MHF-Ungdom Örebro, 4. Peter Müller MHF-Ungdom Örebro, 5. Jan Philip Eikeland MA Asker Norge, 6. Mikael Lindqvist MHF-Ungdom Örebro, 7. Mats Eriksson MHF-Ungdom Örebro, 8. Ulf Ljungström MHF-Ungdom Karlsborg,



Sheffers bil i närbild. Denna shassi-typ är den som anses gå bäst och användes av det stora flertalet.

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 bil, 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!

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.



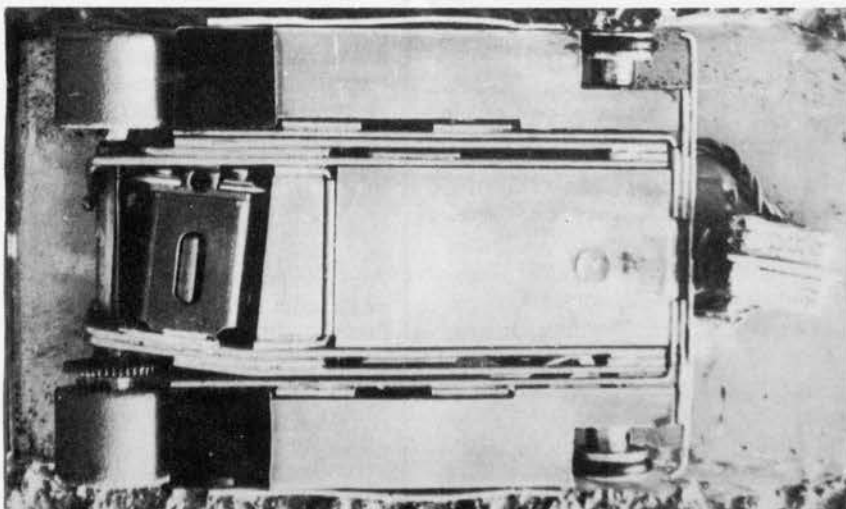
Jojje vann 1:a deltävlingen i Minicars Grupp 20 serie

Tyvärr har vi inte fått något reportage från denna tävling men några bilder har vi fått. Vi visar dom så länge, så kommer utförligare resultat i nästa nummer.

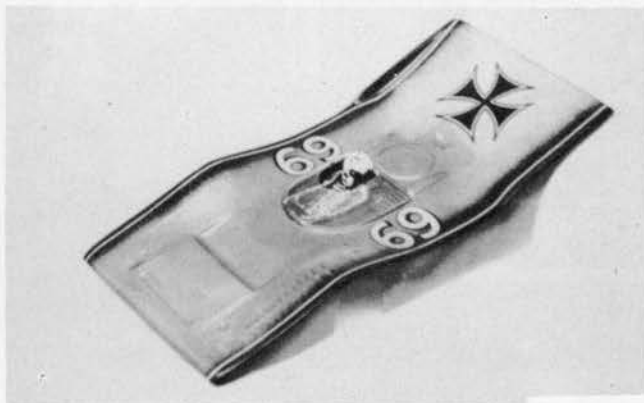
Bilden bredvid visar vinnaren Georg Duneborn, en gammal F:3 förare som slagit sig på miniracing istället. Det gjorde han tydligen rätt i. Men är han inte lite rufsie i håret?



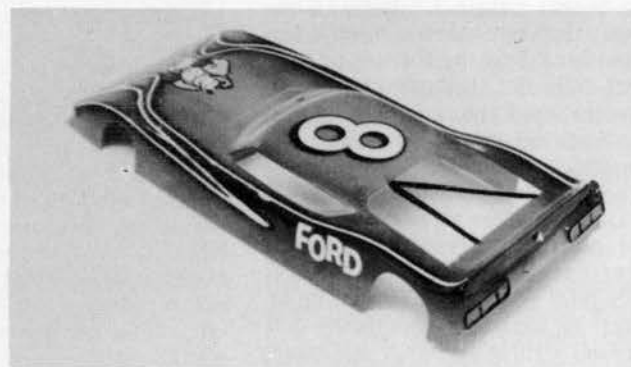
Sollentunas jämna och fina bana. Är i utmärkt skick med bra ström, bra braid osv. Rekommenderas för alla i Stockholmstrakten.



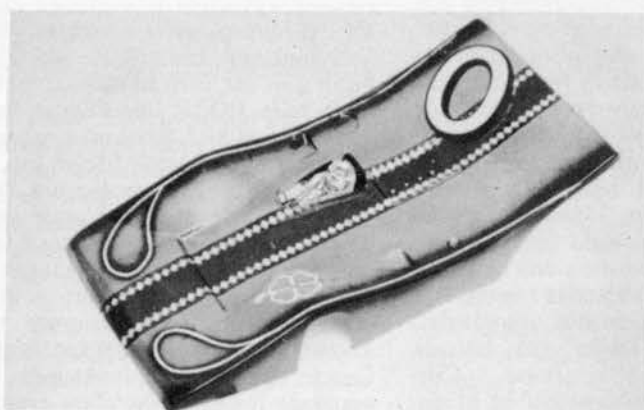
Eftersom vi inte har någon bild på Jojjes vinnarbil så visar vi istället vinnaren på debutantfinalen. Det var Inge-mar Bergdahl som även vann i Västerås. Han brås på far sin, det märks, ska han bli Europamästare också tro?



Porsche 917/10



Ford "Boss"



Gulf Mirage V8

Vi kommer att satsa på en storproduktion av svenska karosser och kan lova nyheter till samma låga priser med jämna mellanrum. Karosser tillverkade utav oss säljes redan ute i Europa och distribueras till återförsäljare av MINICARS UPPSALA

Br Perssons Hobby AB

Ödmanssonsgatan 16
261 34 Landskrona
Tel: 0418-187 70 18.00-20.00

RC eller MRR

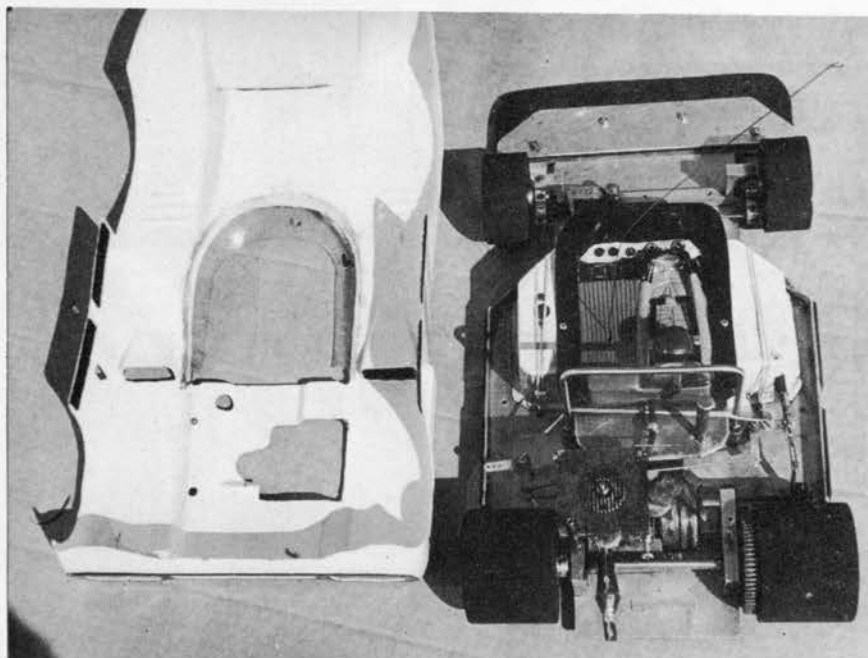
Rolf Stahre förklarar det mesta

Miniracings läsare vet säkert vad MR är för någonting, men MRR är kanske en nyhet. Från och med i år har Bilsporförbundet officiellt tagit upp radiostyrda modellbilar, i och med att reglerna för dem finns med i Bilsporkalendern. Den vanligaste benämningen på hobbyn är R/C-bilar (am. Radio Controlled), men inom SBF har de döpts till MRR (MiniRacingRadio). Hobbyn är ganska ny här i landet, första tävlingen kördes i maj 1971, men den har ändå vuxit till sig ganska snabbt, delvis beroende på att många MR-förare varit med, och delvis på grund av att Bilsporförbundet så snabbt började ägna sig åt att skriva regler. I början körde vi endast med översättningar av de amerikanska reglerna, men redan i början av förra året kunde vi använda en uppsättning som påminner mycket om den som finns spikad för i år.

HISTORIK

För snart tio år sedan byggdes de första bilarna i skala 1:8 borta i Californien. Ganska ingående försök låg bakom dessa byggen, för det är inte lätt att välja rätt skala när man håller på med att uppfinna en ny hobbygren. Bakgrunden till att man fastnade just för åttondelsskalan var att man ville ha bilar som var rejäla att jobba med och som kunde uppföra sig någorlunda väl på de platser som fanns att köra på: parkeringsplatser och skolgårdar. Mindre bilar skuttar och far och de är mycket känsliga för ojämnheter och småhinder i form av stenar och cigarrättfimar. Om man bygger en bil som är större än 1:8 blir den ganska otymplig, och dessutom rätt farlig när den kommer upp i fart. Det gäller att hålla nere vikten, men man kan inte bygga hur lätt som helst, för då äventyras säkerheten och hållbarheten.

En annan väsentlig faktor vid valet av skala var vilken motorstorlek som var lämplig. Då, i början av sextiotalet, kunde man inte trottla (=reglera motorvarvet) motorer som hade mindre än 3,5 cm³ slagvolym med tillräcklig säkerhet. Eftersom man av erfarenhet visste att det var nödvändigt att reglera hastigheten på bilarna, hade man alltså gratis fått en undre gräns. Uppåt fanns det egentligen ingen gräns i teorin, men väl i praktiken. Till för några år sedan var effekten för våra mopeders begränsad till 0,8 hkr, och då inser man snabbt att det är helt orimligt att sätta så starka motorer i en liten modellbil. Förutsättningen för att intresset skulle kunna hållas vid liv var att föraren skulle få ett starkt fartintryck, men utan att gå så långt att man kom upp i farliga hastigheter. Allt detta resonemang verkar kanske en smula stökigt, men sätter Du Dig in i det finner Du snart att det var ganska



↑ Typisk "cookie-pan" under skalet. Motorn står vertikalt och i side-winder-position. Det här exemplaret har pinjongen lagrad i höger bakaxelkonsol, för att få en bättre fixering av centrumavstånden för växeln.

Tanken ligger i bilens tyngdpunkt, och den kombinerade störtbågen och handtaget skyddar allt på bilen.

Framvagnen är mycket stabilt uppbyggd, och servoräddaren skyddar servots drev för överkan.

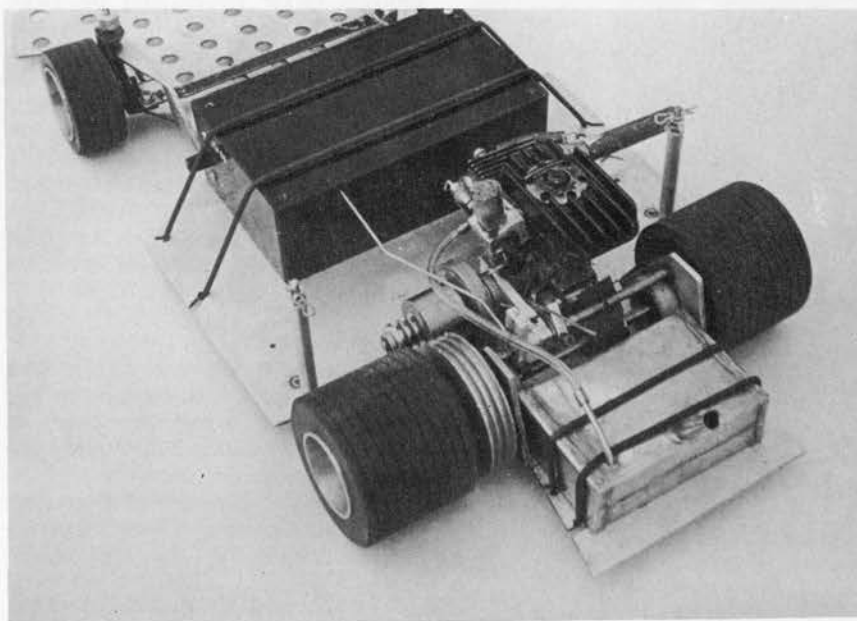
naturligt att välja en motor på 3,5 cm³ slagvolym. Den amerikanska Veco. 19 fyllde kraven, var relativt billig och ganska rivig, och den minsta tänkbara skalan tillsammans med den motorn var 1:8, för den gav en bil med de rätta egenskaperna.

Bland de första entusiasterna fanns ett par herrar vid namn Norb Meyer och George Siposs. De fann snart att det fanns en mycket stor marknad för de här bilarna, men att de flesta utövarna hade stora svårigheter att finna de rätta grejerna. Det saknades framför allt däck, hjul och kraftöverföringar tillsammans med hjulupphängningar, för på den tiden måste en bil ha individuellt upphängda hjul runtom, motorn i in-lineposition och en växelåda med minst två växlar framåt. NM och Gs handlade snabbt och resolut, bildade firman RaCar, och började sälja delar och bilar. Borta i Californien breddade hobbyn snabbt ut sig, och snart bildades också föreningen Radio Operated Automobile Racing Association, ROAR, vars president helt naturligt blev George Siposs. Denna förening skulle framför allt ta fram regler för radiobilarnas verksamhet, men också hjälpa till att samordna tävlingar och övriga aktiviteter. USA är mycket stort, och det blev givetvis svårt att kontrollera alltsammans på helt ideell basis. Under 1971 började det höras röster om att föreningsstyrelsen skulle väljas demokratiskt, för de gillade inte att George Siposs satt och

bestämde själv borta i väster. Resultatet blev tyvärr inte så lysande, för den nye ROAR-presidenten tröttnade snabbt när han märkte hur svårt det var att engagera folk. I början av förra året ståtade ROAR med ett par hundra medlemmar, och ett präktigt underskott i kassan. Sådant var läget när sverigebekantingen Roy Moody valdes till ny boss på eftersommaren 1972. Vad som kommer att ske nu är det ingen som vet, men en mer kompetent kraft hade ROAR inte kunnat finna, den saken är klar. Skall man enbart se till medlemmasantalet är början bra, för värvningen har gått mycket bra. Dessutom har hela styrelsen organiserats om, och verkligen också satts i verksamhet, och omkring tio gånger om året har Roy för avsikt att ge ut en medlemstidning. De nummer som kommit hittills verkar mycket lovande. George Siposs, som var med och grundade hobbyn, blev alltså avpolletterad, men vid ett ROAR-möte i Toledo februari förra året sades det att om Siposs inte hade gjort någonting annat för hobbyn så räckte det mer än väl med att det var han som "uppfann" motorstorleken 3,5 cm³, och det ansågs som mycket värdefullt att man kunnat enas om detta.

Detta var lite historia bakom R/C-bilarna i skala 1:8. Den uppmärksamme läsaren har säkert också sett att det på senare år kommit fram bilar i skala 1:12 (Jerobee, Rigger m fl). De bilarna har marknadsförts i USA som

leksaker, men har blivit mycket populära därför att de är körklara, med motor och radio monterade då de säljs. Vem som helst kan alltså köpa en sådan kartong, plus bränsle och batterier och sedan gå ut och köra. Bilarna är ganska lättskötta, och betydligt lättare att hantera än de större "åttonna". Bästa jämförelsen är väl en standard-Volvo bredvid en fullfjädrad USA-StockCar. Med alla tillbehör som finns har man mycket goda möjligheter att utrusta bilen så att den uppför sig så som man själv vill ha den, och dessutom har de här bilarna inte alls samma krav på utrymme som de större. Topphastigheterna ligger på närmare sextio kilometer per timma för de stora, och cirka trettio för de små. Där man bara kan finköra lite grann med en "åtta", går det alltså att anordna en tävling med Jerobee- och Riggen-bilar. I sommar kommer det förmodligen att bli tävlingar också med dessa små, även om det mest kan bli fråga om att köra med dem som utfyllnad till de större.



↑ En annan lösning på hur ett "cookie-pan-chassi" kan byggas. I stället för att använda aluminiumprofiler till konsoler och framvagn har byggaren sågat och bockat tre-millimeters aluminiumplåt till rätt utseende. Dessutom är framvagnen avfjädrad med spiralfjädrar. Kraftöverföringen sker med tre 0-ringar, och därför måste motorn vändas åt andra hållet jämfört med en rak kuggeväxel.

HUR SER BILARNA UT IDAG, OCH HUR ÄR DE UTRUSTADE?

Jag nämnde tidigare att de första bilarna hade fjädring runt om m.m. Under de senaste tre-fyra åren har det knappast kommit ut några in-linebilar alls, utan man har helt gått in för att bygga side-winders, eftersom de blir enklare, och inte är underlägsna in-linebilarna i väghållning. Det är väl framför allt på däckfronten som de största framstegen gjorts, så idag har storfräsarna en hel uppsättning däck med sig, för att kunna trimma in bilen exakt efter banans beskaffenhet och vädret. Det gäller alltså storfräsarna "over there", för här hemma har vi inte lärt oss alla finesser ännu. Visser-

ligen är det flera svenskar som har kontakter med förare på andra sidan Atlanten, men det är svårt att sitta och skriva ned alla frågor i brev, för en hel del saker kan vara svårt att beskriva. Det märktes mer än väl då Roy Moody besökte oss förra året. Kvällen före tävlingen i Linköping var han och jag ute och testade här hemma, och jag garanterar att den timman, tillsammans med tävlingsdagen var mycket lärorik! Han har varit med nästan från början i USA, och all den rutin han har är mycket nyttig när det handlar om att trimma in en bil till att gå riktigt! Vid tillfälle skall jag försöka dela med mig av vad han lärde ut.

MOTORN

Det är inte mycket mer att säga om motorn, annat än att nästan alla kör med glödstifts-motorer eftersom de är lättare att trottla än dieslarna. I USA är bränslet helt fritt, dvs de kan blanda i hur mycket nitrometan som helst. Följden blir att deras motorer ligger på effekter nästan dubbelt så höga som

motorn är trimmad eller inte, är det viktigt att inte köra den för magert! Det är frestande att skruva in bränslenålen ytterligare ett par hack, "för att den sjunger så fint då". Speciellt Vecon är lurig med det, för när den är kall accepterar den lite magrare blandning. Resultatet blir, i bästa fall, att efter några minuters körning dör motorn på grund av överhettning. I sämsta fall skär den. Justera alltså bränsleblandningen så att motorn vill börja fyrtakta i slutet på längsta rakan, precis som en Formel K.

RADION

Idag krävs det två kanaler för att manövrera en bil. En går åt till styrning, och den andra manövrerar både trottelt och broms. Man ställer in reglagen så att gaspådraget ökar då spaken förs framåt, och att bilen bromsas då spaken förs bakåt. En del använder de översta två tredjedelarna av spakrörelsen till trottelt, och den nedre till broms. Personligen föredrar jag att köra fifty-fifty med fjäderneutralisation på spaken. Då vet jag alltid var jag har tomgång och frirullande bil, och behöver inte tveka när jag börjar bromsa.

Det är väsentligt att servona är snabba och att upplösningen är god, dvs att när styrspaken rörs snabbt, skall servot snabbt komma in till det önskade läget, och när man rör den sakta skall det inte "hacka fram", utan smuga. I övrigt räcker det om Du ser till att Du kan få service på utrustningen inom bekvämt räckhåll, för idag skiljer det inte mycket på de olika fabrikaten.

DÄCKEN

Bakdäcken är idag nästan genomgående tillverkade av samma material som på MR-bilarna. Möjligen kan de vara "kappade", dvs ett lager av annat gummi har lagts utanpå "spongen". Speciellt vid regnväder är man tvungen att göra så, annars tjänstgör däckets enbart som en pump, och lägger en vattenfilm mellan hjul och vägbana, så att bilen aqua-planar hela tiden.

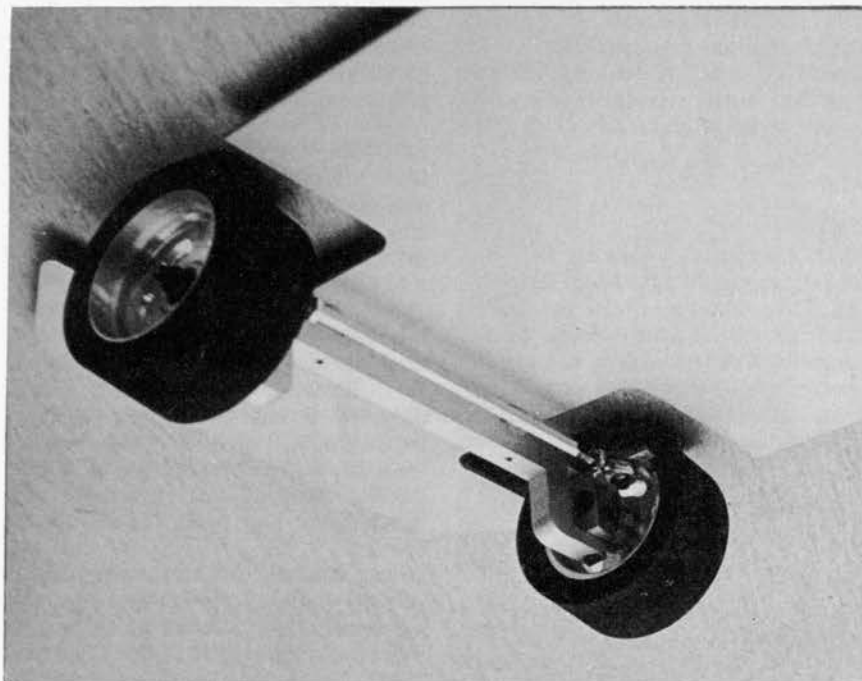
Fram är materialet antingen hård sponge, eller vanligt gummi. Anledningen till denna materialskillnad, plus att alla har stora skillnader i bredd fram och bak, är att man strävar efter att ha bilen understyrd (bilen vill följa en större kurva ju fortare man kör), för att den skall bli så stabil som möjligt. På så sätt kan man styra genom kurvorna genom att variera gaspådraget, och kommer man inte för fort, räcker det med att minska pådraget, och eventuellt bromsa, för att komma runt. Om bilen istället vore överstyrd, vilket den vanligen vill vara, bestraffas för hög fart med en sladd, förutom att det är mycket svårt att köra fort rakt fram med den. Det är önskvärt att man inte skall behöva korrigera kursen då man accelererar, för det räcker för det mesta med att försöka hålla reda på var konkurrenterna är. Det kan vara svårt nog. När man har lärt sig att trimma in bilen så att den blir lagom understyrd

(kan göras genom att byta däck, variera däckbredden, eller genom att ändra anfallsvinkeln på vingen bak), kan man börja laborera med caster-vinkeln på framhjulen. På så sätt finns det möjligheter att anpassa bilens kurv-villighet vid gaspådrag och då har man ytterligare en möjlighet att köra ifrån konkurrenterna. Eller att få sladd på bilen. . .

för det mesta går den också bra. Däremot krävs det en hel del aerodynamiska apparater för att göra bilen tävlingsduglig. Framför allt behöver man utrusta den med en rejäl vinge, annars blir den alldeles för överstyrd. I och för sig är detta en enkel metod att trimma bilen, men det är ju lätt gjort att kvadda vingen, utan att bilen i övrigt blir skadad, men då är man i alla

fall utslagen, för bilen uppför sig så illa på banan.

De populäraste fabrikaten kör med icke justerbar framvagn, tex Asso-clated, Taurus, Marker Machine. Delta använder en sk Morgan-framvagn, dvs spindlarna fjädrar vertikalt på en pinne, och det är därigenom lätt att både justera fjädringen och byta fjädrar om så önskas.



↑ Det här är framvagnen på den enligt min mening förnämligaste bilen som går att köpa, Marker Machine. Framhjulen är kullagrade på sina axlar, och spindelbultarna har speciella glidlager i gafflarna. Dessutom utgörs P-ändarna av kulleder a S4. – per styck. Däcken är av hårdgummi, och hela framvagnen kommer monterad och injusterad, klar för användning. Kvalitet in i minsta detalj (alla aluminiumdetaljerna är eloxerade!), men det kostar!

KRAFTÖVERFÖRINGEN

De flesta använder raka drev till kraftöverföringen, eftersom det är den särklassigt enklaste och har dessutom högsta verkningsgrad. Rätt installerad och skött anser de flesta att den är överlägsen allt annat. Speciellt engelsmännen är väldigt förtjusta i att använda kuggremsdrev i stället. Nackdelen med den är att man knappast kan göra den erforderliga nedväxlingen i ett steg, utan måste dela upp den på två. Därigenom förlorar man ytterligare kraft, men till exempel PB anser att de kompenserar det med att utrusta bilen med bakhjulsfjädring. "Fan tro't, sa Relingen", men Bosse Kardeby, som väl har längsta erfarenheten av den bilen, säger att den går bättre hemma på gräsmattan än på en asfaltbana. . . .

HJULUPPHÄNGNINGEN

De flesta använder sig idag av sk cookie-pans, dvs en aluminiumplåt står för all fjädring i bilen, och sedan är både fram- och bakhjul fast förbundna med denna chassiplatta. Därigenom påminner bilarna väldigt mycket om FK-bilar, och uppför sig också lika dem. Fördelen med denna typ av bil är att den är lätt att bygga och serva, och

Prenumerera Numera!

Kjell Kruhsbergs depå. De flesta har liknande utrustning, även om hans "dörrhängda" skåp är unikt, och ger bekväm arbetshöjd. Bilen till höger är inte tjudrad vid Amazonen, utan står på en startapparat, som tar sin ström från familjebilen.



KOPPLINGEN

Kopplingen är av centrifugaltyp, dvs vid låga varvtal på motorn är den frikopplad, men då varvet stiger griper kopplingen automatiskt in. Detta är mycket praktiskt, för man behöver aldrig bry sig om den, och dessutom går det att justera in den så att den slirar mer eller mindre. Man kan ställa in den så att den griper in lätt vid cirka 6000 rpm, men sedan slirar ända uppåt 11–12000 rpm. På så sätt kan man få en mycket smidig och flexibel koppling, som aldrig orsakar ryck i kraftöverföringen. Vid start kan man då dra på fullt, under förutsättning att greppet på bakhjulen är tillräckligt, för motorn varvar genast upp till cirka 12000 rpm (där de flesta har sitt momentmax) och håller sig sedan där tills bilens hastighet kommit upp till det värde som svarar mot motorvarvet. Då går kopplingen in i fullt grepp, och man kan fortsätta accelerera. Exakt så skall en start med max acceleration gå till, och man kan lugnt överlåta allt arbete till kopplingen. Själv kan man ägna sig helt och hållet åt att styra bilen.

BROMSEN

Praktiskt taget alla har hittills kört med broms, och i fortsättningen blir den obligatorisk. I reglerna står det att bromsen skall kunna hålla bilen stilla på ett plan med lutningen 1:4. Vanligen utgörs bromsen av något slags belägg som pressas mot kopplingstrumman. Antingen kan man använda en

bromssko som formas efter trumman, och som på insidan har en korkskiva fastlimmad, eller också kan man låta ett band ligga runt trumman. I båda fallen kan man utforma anordningen så att den får viss servoverkan, och hjälper servot med det tunga bromsjobbet. Självverkan får inte bli för stor, för då kan bromsen nypa, och det är obetydligt bättre än att inte ha någon broms alls. Det svåraste är att få ett bromssystem som verkligen fungerar, och fungerar bättre än den välkända "pinne-i-hjulet"-metoden.

TÄVLINGAR

Tävlingarna körs vanligen på asfaltplan, och det är undantagslöst "Bankörning". En mer eller mindre krånglig bana snitslas, och sedan gäller det för bilarna att fortast möjligt avverka ett antal varv, eller att köra så många varv som möjligt på viss tid.

De frekvenser som är tillåtna gör att det skulle kunna gå att köra upp till nio bilar samtidigt, men det är vi inte mogna för ännu. Vanligen startas inte mer än fyra, högst fem, samtidigt. Banans längd varierar mellan 100 och 300 meter, och bredden skall vara min



↑ Närmast kameran Hasse Johansson från Linköping, Sveriges framgångsrikaste förare, i hård fight med Roy Moody från Chicago. Förarna brukar placeras på lämpliga pallar, en bit upp ifrån marken. Nyttan med det är dubbel: Dels får föraren bättre sikt, och större möjlighet att se bilen och bedöma läget, dels är han skyddad för amoklöpande konkurrentbilar.



↑ Jerobee Comando under skalet. Som synes en helt annan uppbyggnad, med klenare dimensioner och mycket plast i konstruktionen. Det går ju bra med en 0,8 cm³ motor som maximerar hastigheten till cirka 30 kmh. Stryktålig och bra bil!

tre meter.

Säsongen 1973 kommer av allt att döma att bli den hetsigaste hittills. Än så länge är nio tävlingar inbokade, och det är möjligt att det blir ytterligare ett par. I början av april ser alltså tävlingskalendern ut så här:

23 april Uppsala
13 maj Linköping
27 maj Katrineholm
2-3 juni Landskrona
29 juli Bollnäs
5 augusti Linköping, "Frille Cup" (Roy Moody vann den förra året)
12 augusti Södertälje
8-9 september Landskrona (stora prispengar!)
16 september Bollnäs.

Till detta kommer tävlingar i Åbo 20 maj och Helsingfors den 10 juni, för den som är åksugen. Tidigare år har man gått och längtat efter tävlingar, och det har inte varit några problem med att få tiden att räcka till mellan tävlingarna. I år tycks det mera bli en fråga om att kunna välja ut de viktigaste. Vilka väljer Du? Vi ses nog!

F'låt oss...

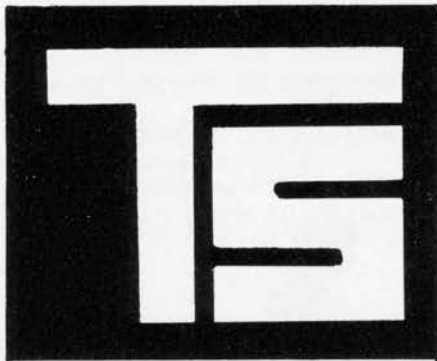
Vi börjar känna oss skamsna för dessa förseningar som drabbat Mini-racing. Anledningen är att tryckeriet har blivit överbelastat efter ett par maskinhaverier och det är saker som man näppeligen kan ha någon kontroll över. Det är bara att beklaga och hoppas att ni har överseende. Vi får i alla fall hoppas att vi inte börjar hamna i AoH's utgivnings-trall. . . . Nästa nummer kommer ock-

så att bli en dryg vecka försenat, men sedan har vi hela sommaren på oss till nummer 5 och det vore då katten om vi inte kunde hålla den utgivningsdagen. . . .

Till nummer 5 hoppas vi dessutom att vi har hunnit ifatt det administrativa så att vi kan börja ägna oss att göra en ännu bättre tidning! Just nu har vi haft problem med att överhuvudtaget få ut tidningen.

Men allt kan inte vara bäst med en gång, även om vi vidhåller att Mini-racing är den bästa miniracing-tidningen

i Sverige! Så fortsatt med att skicka in edra prenumerations-taloner, dom behövs. Och gör gärna lite PR för tidningen, försök att få edra vänner och bekanta att nappa på kroken. Fortfarande gäller att den som fixar fem prenumerationer åt oss får sin egen gratis! Och varför är det inga flickor som prenumererar? Vi har bara tre flickor som prenumeranter och nog borde det finnas fler som åtminstone är lite intresserade av MR? Kanske rentav några mammor som vill veta vad deras söner (döttor?) egentligen sysslar med!



Som ni väl redan känner till är vi ett av de nu ganska många företag som säljer miniracingdelar.

Vi säljer liksom de andra ett standard-sortiment från Associated, Mura II, Parma, Riggen, Ajs, K&S, MAC, Champion, Pooch, Cobra, Cox m.fl.

Dessutom för vi ett sortiment som vi är så gott som ensamma om. Dessa produkter kallar vi TS respektive TS pro.

Vi presenterar här några av dessa delar och även några prisexempel på det övriga sortimentet.

TS-bakhjul, orange, finns för 1/8" och 3/32" axel. 7/8" Diameter. Par 7:-
TS-däcksmaterial. Sögs av våra kunder att det är mjukt och bra. Par 2:25
TS-fälgar för 1/8" och 3/32" axel. Par 3:-
TS-drillblank axel. 3/32" 3:25
TS-banankontakter. Något utöver det vanliga. Sats om 3 st. 3:75
TS-honokontakter. Sats om 3 st. 4:50
TS-Mura II. Group 12 motor. 35:-
TS-Mura II. Group 20 motor. 50:-
TS-pro microswitchar 40 amp. Med 30 mm arm. 12:- Utan arm 9:-
Strömtåligheten är vida överlägsen Parmas switchar. Våra micros kan även fås shuntade. 5:-
MAC karosser 1/24.10 olika modeller. 10:-
Parma ekonomihandtag. Byggsats. 35:-
Färdigbyggt 40:-
Group 12 bilbyggsats med metallchassie och TS-Mura II group 12 motor. 105:-
Group 20 bilbyggsats med metallchassie och TS-Mura II group 20 motor. 120:-

K&S material till tunga vingar. .063" tjocklek. 3/4" brett.1 fot längd 7:25
Ajs winnslicks bakhjul. Alla dim. 10:50
Ajs winnslicks framhjul. Alla dim. 10:50
Ajs winnslicks framhjul. Alla dim. 9:-
Cobra drev. 32-36 tänder. 4:25
TS-pro kolfjädrrar (förvillande lika Boyingtons) 3:-
TS-katalog våren -73. 1 kr frimärken.

Ibland är det svårt att nå oss per telefon. Det går dock bra att ringa även kvällstid och morgnar. Tel: 08-31 37 34
Vi som svarar heter Crister Magnusson och Dan Wallgren.
Speciella rabatter till klubbar och föreningar.
Återförsäljare antages.

Order adresseras
F:a Slotcar
Hagagatan 16
113 48 STOCKHOLM
Pg 79 33 53 - 4

Skitsnack ifrån Linköping!

I förra numret fick vi en ny medarbetare i Jan-Erik Olofsson från Linköping. Och det är vi glada för, det är alltid bra med information direkt från källan och dessutom är "Beppe" en trevlig prick (näja, så där väldigt liten är han inte förstås). Allt frid och fröjd kan tyckas, men tyvärr fanns ett moln på himlen.

Tyvärr så nöjde sig inte Beppe att informera utan han tog dessutom tillfället i akt att sprida en massa lögnar om oss MR-förare. Om det hade funnits fog för hans påståenden hade jag (med flera) inte reagerat så hårt kanske, men det rör sig om saker helt gripna ur luften och jag ska därför gå i svaromål.

Vad är det nu som Beppe fantiserat ihop? Jo, ni läste kanske i Nr 2 i "Beppe's hörna" ang motorbyten, att "motorbyten är allmänt förekommande och om detta oskick fortsätter så kan det bli strängare regler när det gäller kolbyten mm som gör det så lätt att fuska". Han fortsätter med att "ni arrangörer som ordnar tävlingar och undrar var folk tagit vägen, det kan bero på att vissa förare inte anser sig ha någon chans när medtävlarna byter hej vilt".

Tankeväckande saker man hör från Linköping, må jag säga! Eftersom jag själv är ute och reser land och rike runt för att delta i tävlingar så vet jag hur fel Beppe har. Jag har ännu aldrig sett en person byta en hel motor på någon tävling, med ett enda undantag! Det var en finländare som i Svensk-Finska landskampen försökte sig på att byta en hel bil. Däremot kan jag tala om att det är massor med människor som talat om hur lätt det är att byta motor, likaså talat om det löjliga i att motorbyten är förbjudet! Men ord och handling är helt skilda saker och det skulle vara mycket förnämligt om folk som slänger ut beskyllningar "hej vilt" visste vad dom pratade om, speciellt när man sitter i den stolen som Jan-Erik gör!

Nu vet jag att Beppe inte brukar göra sådana här tabbar utan vi får hoppas på att han formulerat sin artikel lite olyckligt, vi kan kalla det en "olyckshändelse i arbetet". Och hoppas givetvis att vi slipper sådant i fortsättningen.

Bjarne

Tala är guld....

Detta är alltså det tredje numret av den världsbästa tidningen - Mini-Racing! Vi har faktiskt varit lite snåla med informationen, all vår tid har gått åt till att överhuvudtaget få ut tidningen. Det har tyvärr blivit lite så och så med ordningen, det har väl mest märkts hos nya prenumeranter som har fått vänta några dagar extra för att få sin tidning.

RC

Som ni kanske redan har märkt så har vi utökat med RC, till en början lite blygsamt men mer efterhand som vi börjar få ordning på det. Det är Rolf Stahre i Katrineholm som har åtagit sig som skribent.

Prenumeration

Prenumeration kostar 20:-/år och vi utkommer med 8 nummer, 4 på våren och 4 på hösten. Prenumeration löses enklast genom insättande av de 20 kronorna på postgiro nummer 72 44 83-3. Ange alltid från vilket nummer prenumerationen önskas. Vi ser gärna att ni också skickar in en lapp under adress Mini-Racing, c/o Bjarne Lilliendahl, Bäckebolslyckan 29, 422 54 Hisings-Backa. Glöm ej att sätta ditt "c/o", står inte det är det risk att det kommer fel.

Annonser

Alla annonser är baserade på ett fast millimeterpris per spalt. Detta pris är 35 öre. Om en annons är 1 spalt bred och 100 mm hög kostar den alltså 35:-. Är den två spalter bred kostar den 70:- och tre spalter bred 105:-. Detta är ett mycket lågt annonspris jämfört med andra tidningar, 3-5:- per millimeter är inte ovanligt. Fast då har dessa tidningar förstas mycket större upplaga och når fler människor. . . . Vill ni veta mer om annonser så ring mig (Bjarne) på kvällstid, tel 031/52 82 25.

Insändare, frågespalt m m

Det har varit väldigt magert med insändare, vad nu detta kan bero på. Men alla är mycket välkomna med åsikter, frågor och givetvis med artiklar. Och får ni nys om något som ni tror kan vara av intresse för läsekretsen är vi mycket tacksamma för ett litet tips.

News previews

Importörer och tillverkare, hör av er till Mini-Racing så ska vi presentera era nyheter! Antingen i, som rubriker antyder, i news previews, eller i form av en presentation av hela firman såsom i nummer 2 (RHR-Produkter) eller i detta nummer TS Slotcar.

Redaktionen

SLOT CAR

Per Gustafsson
minicars

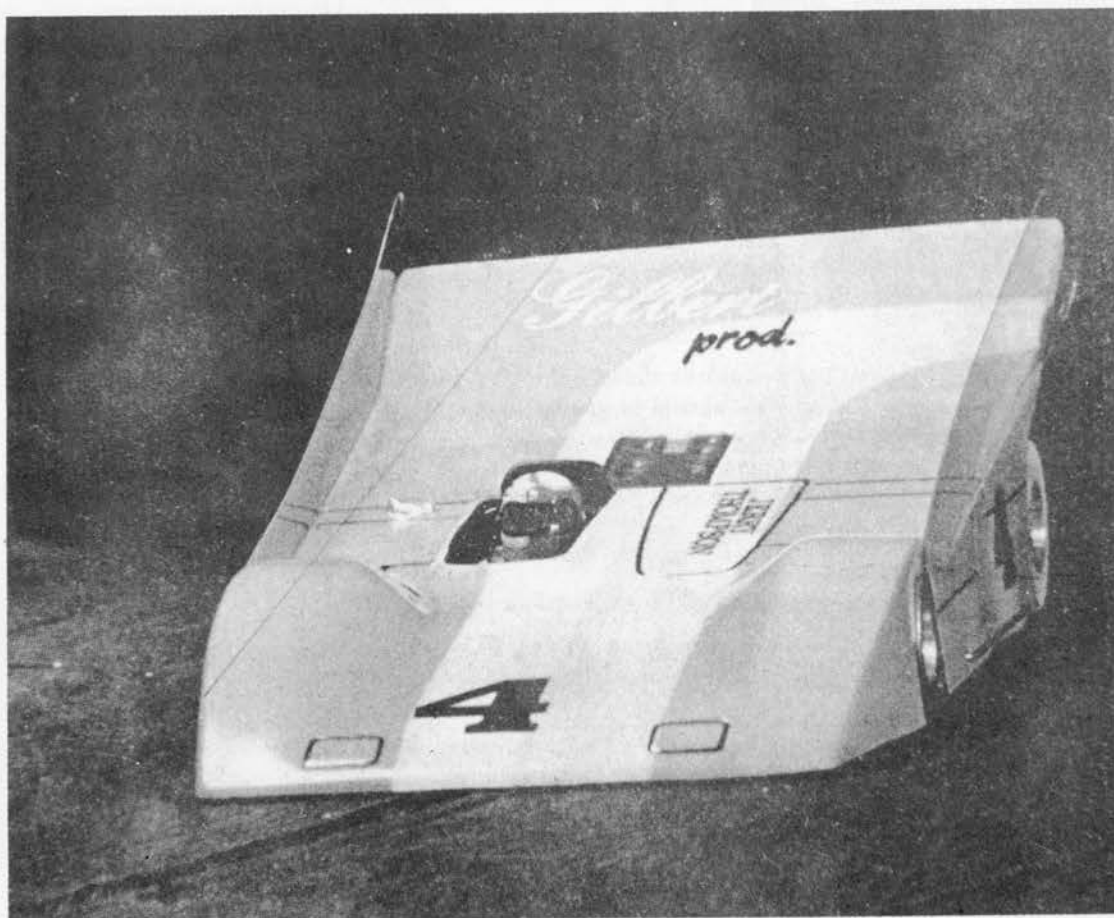
Bergsbrunnagatan 18

753 23 Uppsala

Tel. 018 - 11 20 15 - 13 21 15

Importör av: Associated, Aj's
Auto World, Aquirre, Boyington,
Champion, Faas, MAC, Mura
K&S, Parma, Rikken, Rocket
Titan, Thorp och Vatanen

Prenumerera på Miniature Auto
Racing. För Dig som vill veta det
senaste från USA. Tidningen
kommer snabbt till oss med flyg.



Sätt in 45:- på postgiro 717811-4
eller be oss skicka prenumera-
tionen mot postförskott.

Som ni kanske läste i förra numret av Mini-Racing i "Rapport från Holland" så har Jongman från Holland och Dombrowski från Väst-Tyskland bildat ett europeiskt miniracingförbund. Med syftet att standardisera reglementet och att planera en internationell tävlingskalender.

Jukka Vatanen, Helsingfors, har lämnat ett bidrag till vad han anser skulle kunna bli de gemensamma reglerna i Europa. Eftersom inlägget har en viss betydelse för våra vänner i Tyskland, Holland, England och så vidare, så återges Jukka's förslag till regler på engelska. Jag tror inte att det ska vara några problem för oss svensk-språkiga att förstå, miniracingspråket är ju tämligen internationellt:

— A suggestion from Jukka Vatanen for —

"OPEN CHAMPIONSHIP RULES for Slotracing Federation de L'europe"

Chassis width		Max	80 mm with wheels, bumpers etc.
Body width		Max	84 mm with aircontrol devices etc.
Height		Max	50 mm — from test block.
Lenght			Body mold + 10 mm in front & at rear for air control devices.
Ground clearance		Min	1,5 mm — with car on testblock, guide in slot
Gear clearance		Min	1,5 mm. Clearance for plastic gears 1 mm if specially mentioned in race invitation.
Front tire diametere		Min	15 mm (front wheels must not touch test block)
Rear tire diametre		Min	20 mm
Tire width			Any desirable, rims shall not touch track.

Body regulations:

Free air control devices-but must comply with the above mentioned max width, height and lenght.

Body must be painted and open sports cars must have a driver insert.

Front & rear wheels must be seen from the side of the car, even thru transparent plastic.

No numbers allowed on car to irritate lane markings.

Drivers name on body encouraged for easy identifidation.

Parts change:

Changing of all components exept body & chassis allowed, provided racer does not interfere or postpone race. Enough time should be granted before semi and Mani for adjusting and repairs.

(The race director should see that every lane change is about equally long and as quick as possible).

Qualifying

Timed lap system highly recommended.

One driver at a time qualifying method should be only used.

Duration of Main event:

In championships a main for 40 minutes should be used (8x5 min lane)

Som ni märker så ansluter sig Jukka till de krav som tidigare framförts här i Mini-Racing. T.ex. att fritt få byta motor och att det ska vara varvtidskval. Dessutom tycker han att det endast ska köra en förare åt gången i kvalet och i det kravet är det bara att instämma! Jag tror att dessa regler är ungefär vad de flesta av oss MR-förare vill ha och jag hoppas att Förbundet är välvilligt inställda till gemensamma regler för Europa och inte bara styvnackat håller på de regler som vi nu har. Förmodligen får vi jämka från alla håll och att påstå att "våra regler är ju bäst" är inget motiv till att just de svenska reglerna ska gälla för hela Europa. ALLA NI SOM LÄSER DENNA TIDNING!!! Ni tycker tydligen att våra regler är perfekta eller hur ska man annars tolka den dödens tystnad som råder när det gäller åsikter om regler? Några synpunkter måste ni väl ha, om inte annat så skriv att ni tycker att dagens regler är som ni vill ha dem! Att gå och gnälla går an men att tala om hur ni vill ha det, ack nej! Vässa pennan och skriv, tack!

Bjarne

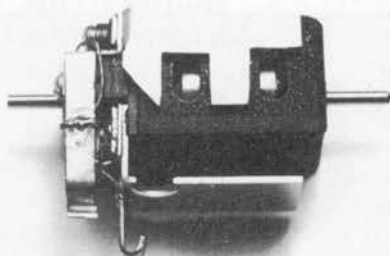
Slotracing Federation de L'europe

Förslag till in- ternationella regler av Jukka Vatanen i Finland

News previews

Tom Lindström

Nya bitar som är rena progrejor: Limited Editionstuff från Camen Enterprises alias Pooch. I "Limited Edition"



finns den vanliga POOCH motorn som då inte längre är vanlig. Kullager i karnan, Limited Edition ankare, som skiljer sig från det vanliga genom att ha bättre toleranser på bl.a. axelrakhet och annat antal varv lindat på kärnan som dessutom har nummer och antal ingraverat. Vidare är motorn utrustad med alla "speed secrets" kända av han som bygger dem, alltså Monty Montague, helt enligt Camen. Pris då? Tja, motor och ankare har faktiskt inte blivit dyrare i Sverige trots att det amerikanska bruttopriset har stigit. Alltså kostar motorn 225:- och ankaret 90:-. Det vanliga gamla hederliga icke "Limited Edition"-ankaret kostar numera 72:-.

VI PRESENTERAR EN KOMPLETT SVENSKBYGGD MOTORSERIE

Black Jack Mk I

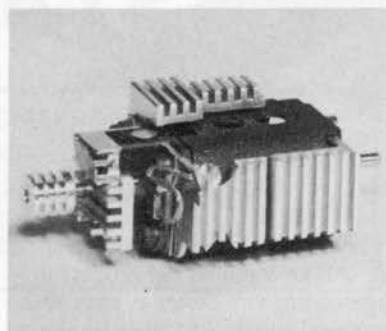
Vårt kullagrade "flaggskepp"

med Pooch-ankare

236:-

med Thorp-ankare

225:-



Orange Blossom

En förenklad version av Black Jack med Bullit kylflänsar. Lev. med Thorp ankare S25, 26 o Dbl28.

Kullagrad (klass 7)

169:-

Bronslagrad

134:-

Schnellzug

Vår superpreppade Grp20 motor.

I samma utförande som Orange.Blossom. Levereras med Mura eller Thorp-ankare.

Kullagrad (klass 7)

130:-

Bronslagrad

95:-

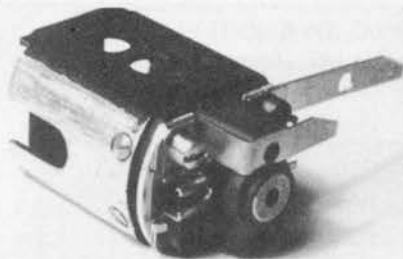
Månadens specialerbjudande! Mura MII "New Breed" Grp 20 ankare 32:-

Vi har det bästa av det mesta inom branschen. Skicka ett fränkerat kuvert till oss så får du vår katalog.

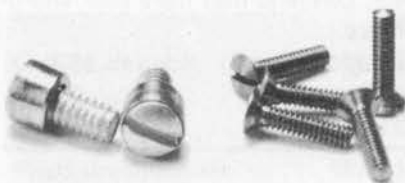
RHR Produkter
Hedman & Hedman
Malmövägen 8
121 51 Johanneshov
tel. 08/49 53 45



Ett MYCKET behändigt och tidsbesparande verktyg när man pysslar med MR är en DREMEL MOTOTOOL. Den har nu kommit i 220 volts version. Inget tjafs med transformatorer alltså. Att Dremeln är användbar kan vem som helst som har en intyga. Den kapar, borrar, slipar och vad man nu vill hitta på med den enorma mängd tillbehör som finns. Varvtalet är jämfört med en vanlig bormaskin, enorma 30 000 varv i minuten. Den avbildade satsen finns hos MINICARS och innehåller alltså synliga tillbehör och en kullagrad 220 volts DREMEL. Priset är väl inte precis futtigt men tänk på vad en bättre bormaskin kostar. Nu är ju inte Dremeln lika stark som en bormaskin, den är ju gjord för hobbyarbeten där det ofta behövs precision i arbetet i stället för styrka. Priset var alltså 260:-.



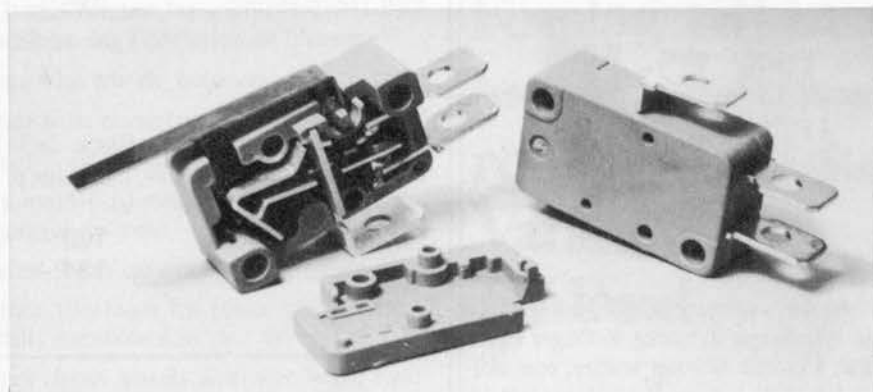
Vår man på andra sidan pölen åt öster, Jukka Vatanen har plockat ihop en egen setup som består av rena Mura-bitar hopplöskade med lite mer varsam hand än Mura. Inga magneter ingår i priset 69:-. Skruvarna som endbellen är fastsatt med finns också löst, i sats om fem för 2.75, likaså kolfjäderskruvarna som går på 2.25 för två.



Sune Mangs dementerar bestämt alla rykten om att han ska börja köra miniracing. Det var bara en engångsföreteelse säger vår talesman.

TS Slotcar — en av våra många MRfirmor presenteras.

Miniracing är på väg uppåt, var så säkra på det! Det märks åtminstone på antalet firmor som dyker upp överallt, det har väl aldrig funnits så många som det gör nu. En av dessa är Slotcar som förutom att vara återförsäljare åt Minicars dessutom har satsat på ett eget program. Det är inga dyra och superproffsiga saker, men det är prylar som är av mycket god kvalite och som dessutom är nödvändiga för alla som sysslar med miniracing. När såg ni t.ex. lösa fälgar för 3/32 axlar sist? Det har Slotcar och mycket mer därtill.

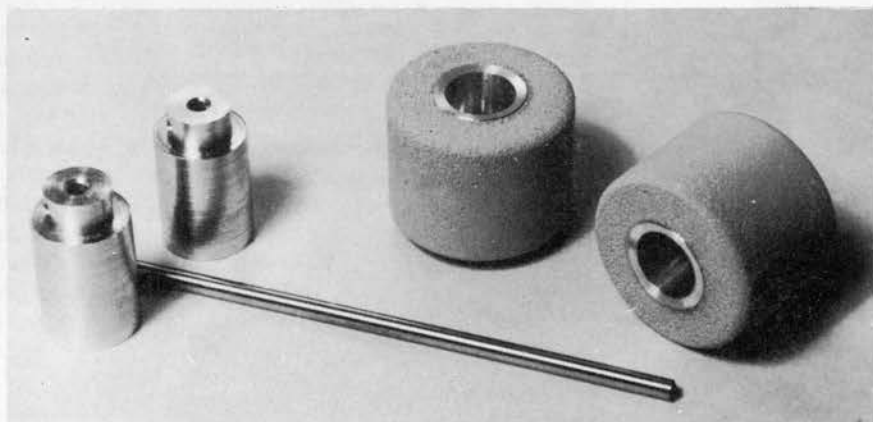


Grabbarna bakom Slotcar dvs Christer Magnusson och Dan Wallgren började med att sälja grejor vid MHF's bana i Tumba men har utökat efter hand och säljer nu över hela riket. Dom har inte som många andra mindre firmor specialiserat sig på proffsiga amerikanska superdyra motorer och chassin utan de säljer mer ett normalt sortiment för den "vanlige grabben bakom pumpen". Ett bra exempel på att bra grejor varken behöver vara dyra eller importerade från Amerika är Slotcars fullfarts micro. Den har samma format som t.ex. Parma's men tål betydligt kraftiga strömmar. Det sägs att en sådan micro har klarat av att anslutas direkt till ett 6volts bilbatteri utan några motstånd emellan och utan att bränna ihop! Jag själv har inte provat det, men har däremot haft en sådan micro i två och ett halvt år utan några problem, trots att jag klantat mig och kopplat fel ett par gånger. En sådan micro kostar 12.00 och den är värd vartenda öre.

En annan sak som Slotcar är ganska ensamma om för närvarande är, som jag nämnde tidigare, fälgar för 3/32 axel. Det är en klar fördel att köpa lösa fälgar och själv montera donutsen (lösa gummidäck) för då får man färsk däck och runda, vilket är nog så viktigt. För den som inte har möjlighet eller lust att sitta slipa däck tillhandahåller dock Slotcar färdigslipade däck av bra kvalite och till hyggligt pris (fast det är dom ju inte ensamma om förstås!).

För den som vill veta mer om firma Slotcar rekommenderas att slå en signal eller att skicka en lapp och be att få deras innehållsrika katalog. Adress och telefonnummer hittar ni i deras annons på annat ställe i tidningen.

Bjarne



Fa Rolf Lundberg

HIGH PERFORMANCE EQUIPMENT

WALTER LA BREE

Kullagrad motor 25 sgl.	220:—
Kullagrad set-up	138:—
Grupp 20 motor	149:—
Bakhjul 7/8 eller 13/16	13:—

BULLIT MOTORS

RUSS BOYINGTON

Kullagrad motor 25 el. 26	210:—
Kullagrad set-up	138:—
Endbell kylflänsar	7:—
Solid State buss bars	6:50

CHARLEY SCOTT

Iso Chassie	60:—
Set-up	115:—
Motor 25 el. 26 sgl.	198:—
Super Pro motor med Scott ankare och handbyggd kanna 25, 26	275:—
Pearcey can handbyggd	27:—

ROCKET

Ankare 25 el. 26 sgl.	90:—
----------------------------	------

SPECIALERBJUDANDEN

Gäller 15/4–15/5 –73
Vid köp över 225:— erhålles ett
Camen grupp 20 ankare GRATIS
10 st M.A.C 1/24 karosser 70:—

CAMEN

Pooch ankare 24, 25, 26, 27/28	72:—
Limited Edition Pooch ankare 24, 25, 26, 27/28	90:—
Camen Grupp 20 ankare	42:—
Limited Edition Pooch motor	225:—
Pooch motor	192:—
Stick-it däckssoppa	5:50

M.A.C.

Lexan karosser	
HO	3:50
1/32	9:50
1/24	10:—

Prislista mot 75 öre i frimärken

F:a ROLF LUNDBERG

Box 34025

100 26 Stockholm

tel 08/531744 Helst kl. 17–19

Återförsäljare antages

Månadens utlottning

Denna gång ett Lilliendahl-chassi vinnas av Bengt Skyllqvist, Säterbacken. Vi hoppas att du ska bli nöjd med din vinst, Bengt. Ring Bjarne L 031/52 82 25 eller skriv (Bäckebolslyckan 29, 422 54 Hisings-Backa) och tala om hur du vill ha ditt chassi.

Nästa vecka lottar vi ut ett chassi byggt av Jukka Vatanen i Helsingfors. En aktiv man som gör det mesta inom MR och RC. Chassit är ett "fifty-fifty" som är ett diamondchassi som Jukka har tagit fram. Har tyvärr ingen bild av det, men ni kan lita på att det är ett chassi som är snyggt och går bra.



Det är jobbigt att vara MR-förare ibland! Här är det Håkan Börjesson RRTU som har dragit ned kepsen och bilar sig i en soffa i Norberg.

Miniracing nytt från

-HOBBY-IMPORT-

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

MINICARS SVENSKTILLV. LEXAN KAROSSER:

Porsche 917
Mirage M6
Porsche Can-Am
Ford Boss 9:75

BULLIT, USA - SUPER PRO MOTORER

Blue Print motor med kullager, lindn.
Sgl 25 och 26. 210:--
Dito, men utan ankare 135:--

FAAS

Drev 38, 40, 42, 45, 47 o 48T 10:75
Pinioner 8, 9, 10, 11 5:90

KOPPARTAPE

Ny, tysk koppartape med limmad bak-
sida inkommen. Lgd 20 m/rulle.
Pris endast 24:50/rle



PARMA

Parma körklar Grupp 20 bil med Mura
motor 150:--
Parma Womp-Womp Volkswagen kör-
klar bil. Skala mellan 1/32-1/24 ... 64:--
Parma bilbyggsats grupp 20 med
Mura motor 125:--
Parma 1/24 karosser, målade och de-
kalade. Modeller som Ferrari 512, Ja-
velin, Mercury, TI 22 m.m. mycket
 snygga 18:--
Dito, men utan dekaler 15:--
Dito, målade för 1/32 15:--
Parma Double Barrel körhandtag.
Finnes med resist. 4/10, 8/10, 1, 1 1/4,
och 1 1/2 ohm 140:--
Parma Economy körhandtag i bygg-
sats. 2 resp. 7 ohm 39:--

RIGGEN Ready To Run

Grupp 12 bil (1/24) med Mura grupp 12 motor
801 Gulf Mirage
802 Abarth
803 Mc Laren M8D
804 L M Lola
805 Porsche Can-Am
806 Lola Coupé 92:50

NYHET - RIGGEN byggsats 1/24

med Johnson-motor 16D

Gulf Mirage
Abarth
L M Lola
Porsche Can-Am
Lola Coupé 57:50

RIGGEN 1/32 inline bil, körklar

265 Porsche 908
268 Abarth 3 liters
269 Volkswagen
278 Ford Pinto
282 Opel 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:--

Samtliga priser gäller exklusive frakt men inkl moms.