

Mini-Racing **4**

Ärgång 1 Nr 4, maj. Pris 3.50

Hur man viftar ihop 20 SM poäng eller hur

Peter Wänseth of RRTU did it!

Nej, det blev ingen skramlig spårvagnsfärd i år så deras kvalitet för närvarande ska jag inte uttala mig om. Vis av erfarenheten blev det bil den här vändan. Å så hade det kommit upp en skylt utanför dörren också, ser man på!

Banan var faktiskt färdig också och inte nog med det, den höll så bra under tävlingsdagen att jag inte ens kan komma ihåg hur många avbrott den orsakade, var det över huvudtaget några?

Sålunda var det dags för dust tre i årets SM-cirkus. (SM står alltså för Svenska Mästerskapen inte St. .M. . .) (det var väl ingen som trodde det heller!) Nästan alla som borde, hade infunnit sig och västkusten var överrepresenterad som vanligt, (kan det bero på tävlingsplatsen?) tjugosex vagnar kunde

räknas in när det blev dags för besiktning men innan dess hände det massor. Bl.a. var det lördag och vi fick vara med om karossmålarsniffning i hörnet där Christer Boström höll till, häftig Dremelkörning här och var och det vanliga dittlandet med bitarna annanstans. Inte alltför intressant träning faktiskt.

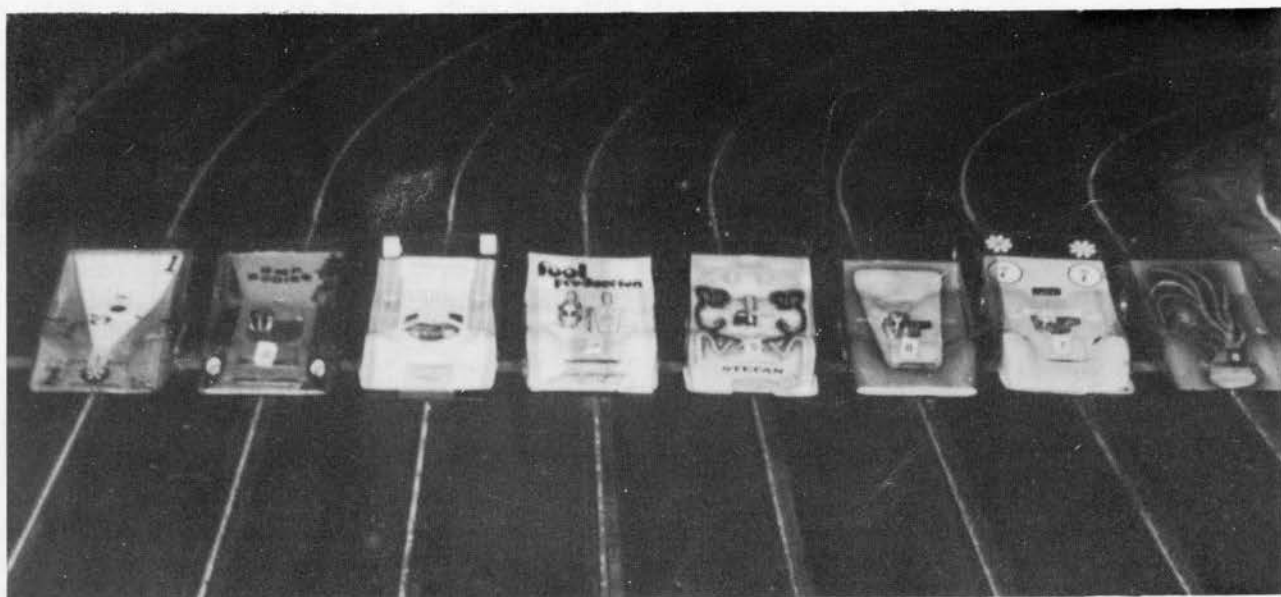
Intressantare var det att få stilla miniracingförarhungern hemma hos Bjarne och Hansa (eller omvänd ordning). Det var fullt tydligt att det hade läckt ut var Bäckeboleslyckan låg nästan (till dom som inte visste) och det blev fullt klart att det finns på tok för få tjejer som kör MR. Gästfriheten var det inget fel på, ännu har ingen kommit med klagomål på födan (ypperlig sådan) och alla vi som kvartade över sov

Skänkte priser gjorde:

- Minicars
- RMP Bodies
- Clockwork Racing
- VM Service
- Chockpaint
- PSS
- fool production
- WLO
- Christer Bostrom
- Zona

TACK!

Fr vänster (From left) Thomas Hansson, Kenneth Ingelsson, Per Gustavsson, Jan Forsgren, Stefan Mattsson, Peter Wänseth, Jan Ekman och Bjarne Lilliendahl.



gott ända tills någon tände lyset. Den skyldige vet själv vem!

Ska vi återgå till tävlingen? OK. Då är det lämpligt att börja med att konstatera att antingen har regeltolkningen blivit snällare i Göteborg eller så var Göran Fälthammar som stod bakom besiktningsbåset lite trött i ögonen. Eller var han bara overseende? Kanske blev han chockad av att någon kom med för LÅGA spoilers! (En stor miss vid tillklippningen, dom var givetvis menade tre mm för höga!) Det gick till och med att köra MACs Lola som täckt bil, det gjorde det inte förra gången. Trevlig besiktning.

I brist på tidtagaranläggning blev det minutkval där det var enkelt att se vem som hade hemmabana. Magneterna för kvalvinsten gick till Peter W. (men nog tyckte jag att Stefan VIFTADE mer på tungan). Övrig personell till final blev Per G., Stefan (just han ja) och hr ansvarig för utgivandet av det här, Bjarne.

Alla var långsammare än Peters 10.83.

Så blev det uppsamlingsheat, a-con-sy, semi och till allra sist, nej inte le grande finale, det är redan använt och kopierat (oavsiktligt?) utan RRTU-show. Igenom allt det uppräknade tog sig Janne F. (rrtu) (något måste ju göras för omväxlings skull) och gjorde finalen halv-RRTUisk eller var det URR-Tisk. Slut på skämten, för den här raden, till showen tog sig också Skåningarna Thomas Hansson och Kenneth Ingelsson + GO-69's egen Jan Ekman (ni vet han med figurerna).

Och vem vann då finalen (ni fuskar väl inte och tittar på rubriken?), jodå han igen. Kvalvinnaren Peter som körde med taktiken att ska jag vinna så varför inte ta allt på en gång. Mr Minicars var länge tvåa men tabbade sig på ytter-spåren och blev omåkt av Stefan och Bjarne. Alldeles för städad final och som Stefan framförde efteråt, 8x3 min. är alldeles för kort, "bilarna håller för

bra".

Vad hände mera då? Jo, Janne F. vann Concour d'elegance, den här gången valde dom som bedömde den näst snyggaste bilen, ah bättring. Deras motiv var också bättre, det VAR tjusiga färger, men. Ni har hört det där om smaken? Bra.

Vår "ägare och grundare" Hasse Nilsson jobbade som tävlingsledare och ska ha tack för det, samma sak ska alla som skänkte priser.

Och så ser alla till att komma med bussen till Umeå för sista tävlingen 9 september, eller hur?

Sen var det bara skära elefanter och polisen som inte kom kvar????!!!!

Er nu ngt trötte (det är sent) plitare TOM (det kommer ett nytt uttryck till hösten, nå't fänigare).

Ställningen i SM i MRS 1973 efter tre tävlingar av fyra	Förare	Klubb	SM-poäng			Tot
			1	2	3	
	1. Stefan Matsson	RRT Uddevalla	10	20	15	45
	2. Peter Wänseth	RRT Uddevalla	6	10	20	36
	3. Kenneth Ingelsson	Sirocco Malmö	20	6	3	29
	4. Bjarne Lilliendahl	RRT Uddevalla	0	15	12	27
	5. Per Gustafsson	Uppsala BKC	8	8	10	26
	6. Jan Forsgren	RRT Uddevalla	15	0	8	23
	7. Anders Käberg	LISA Linköping	12	0	0	12
	Conny Johansson	Uppsala BKC	0	12	0	12
	9. Jan Ekman	GO-69	2	3	4	9
	10. L-G Börjesson	RRT Uddevalla	0	4	2	6
	Thomas Hansson	Landskrona MK	0	0	6	6
	12. Håkan Börjesson	RRT Uddevalla	4	1	0	5
	13. Mats Johansson	LISA Linköping	3	0	0	3
	14. Morgan Carlsson	RRT Uddevalla	0	2	0	2
	15. Ola Gustafsson	Uppsala BKC	1	0	0	1
	Lennart Aronsson	GO-69	0	0	1	1



Peter W som slog till ordentligt med en gång och vann både kval och final! Long time ago, but this time Peter W won both the qualifying and Final!

TECH CHART GÖTET 6/5

	Klubb	Kaross/målare	Motorbyggare	Ankare	Chassie	Däck bak	Drev	Resistor
1 Peter	RRTU	MAC 612 Chock	Boyington	Steube 25	Wänseth ISO	PSS 13/16"	8/42	Knacke 1/2
2 Stefan	RRTU	MAC 612 Boström	Pooch	Pooch 24	Jukka Diam.	PSS 13/16"	8/42	Knacke 1/2
3 Bjarne	RRTU	MAC Lola Chock	Boyington	Pooch 25	Bjarne Diam.	FFC 7/8"	8/44	Knacke 7/10
4 Pelle	UBKC	Miniars Porsche Boström	Pooch	Pooch 25	Lars Jansson ISO	Minicars 7/8"	9/47	Parma 6/10
5 Janne	RRTU	MAC Lola Boström	Scott	Steube 25	Forsgren ISO	FFC 13/16"	8/42	Knacke 7/10
6 Thomas	LKMRK	RMP Porsche Roy	Boyington	Pooch 24	Ingelsson ISO	La Bree 13/16"	8/40	Parma 8/10
7 Janne E	GO-69	MAC 612 Chock	Boyington	Rocket 25	Forsgren ISO	Aronsson 13/16"	8/42	Parma 8/10
8 Kenneth	Sirocco	RMP Porsche Roy	La Bree	Vulkan 27/28	Ingelsson ISO	La Bree 13/16"	8/40	Parma 10/10

Innan vi trycker till

Ni kanske tycker att tidningen skriver allt för mycket bla-ha istället för att tala om vad ni ska använda för drevning på en Grupp 20 på Katrineholmsbanan? Skämt åsido, så har det blivit lite väl mycket diskussioner om regler osv men faktum är att det just nu händer väldigt mycket inom MR som kommer ha betydelse för framtiden. Som ni kommer att se längre fram i detta nummer så håller det på att planeras en Europa-serie. Det kommer att bli sex deltävlingar i olika länder i Europa (även Sverige, givetvis) och här gäller det att hänga med om vi ska göra vår stämman hörd. De regler som kommer att användas genomgående är på en del punkter lite olika de svenska, men det ska nog inte bereda några problem (eller hur, Fängis, Källstrand, Olofsson och Spader?).

Eftersom Europaserien är någonting

som rör MR-folk i hela Europa så är alla diskussioner ang. regler, tävlingsform osv avhandlat på engelska. Vi har dock gjort en del kommentarer på svenska, speciellt på viktiga punkter och där reglerna avviker från våra. Vi hoppas också att när allt är spikat och klart så ska vi dra hela historien på svenska, så att alla får veta vad som hänt. Att det blir en Europa-serie är helt klart, frågan är bara hur allt ska organiseras och när tävlingar ska gå. Och givetvis hoppas vi att så många som möjligt ställer upp och inte bara kör den svenska deltävlingen. Faktum är att det är inte längre mellan Gbg-Hamburg än vad det är mellan Gbg-Sthlm. . . .

I nästa nummer som utkommer den 15/9 ska vi ge utförlig information om hela evenemanget, så kommer att bli den största MR-händelse i Europa. Vi ber att få återkomma. . . .

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
Hising-Backa, tel. 031/52 82 25 efter kl. 18.00.

Insändaren

Kors i taket!

Det har kommit några insändare! Det är något som vi på Mini-Racing har väntat på länge nu. Hoppas att alla ni andra också skriver vad ni tycker om regler om internationella regler för hela Europa, vad ni tycker om Europa-serien osv osv. SKRIV! vad ni har på hjärtat, alla synpunkter beaktas och ingen som helst censur förekommer även om vi givetvis kommenterar insändaren.

Motorbyte? Njet!

Luleå – Boden den 12–13/5 -73.
Natten.

Ja, Bjarne angående det här med motorbyte och varvtidskval.

Vi (Kjell o. Östen) anser inte att motorbyte skall tillåtas, men det beror ju förstås på hur man ser på det. Här med MR. Man kan se saken ur två synvinklar tror vi.

1. Tävlrar man i MR för att köra så fort som möjligt med möjlighet att då använda sig av hur hotta grejor som helst.
2. Tävlrar man i MR för att bevisa sin skicklighet att meka el. sätta upp bilar samt köra fort.

Vi menar alltså att man skall vara "tvingad" att sätta ihop bilar som är byggda för att köras både kval och turnering med. Vi ansluter oss med våra åsikter till "vad han nu hette" i MAR som anser att vi skall försöka utveckla bilarna till att gå fortare i stället för att tänja på reglementet.

En bra uppsatt 26 singel håller bra länge och den klarar sig nog ganska bra i konkurrens med en 24:a trots allt. Om man nu nödvändigtvis vill använda en

24 singel så anser vi att man måste försöka komma på något som minskar kolslitaget påtagligt. Varför inte utveckla någon ny större storlek på kolen? Vad hade vi haft för chanser idag om vi fortfarande skulle använt 16D kol i våra motorer? Bilarna och motorerna måste utvecklas, reglerna måste stagnera i sin utveckling mot utopi. Att ha nära nog likadana regler varje år måste ju, anser vi, bidra till minskning med kostnaderna inom MR. Idag är det ganska svårt för en som har ett år gamla grejor som han vill sälja, han får stora svårigheter att avyttra, t.o.m. när han vill sälja dem till en nybörjare. Även om grejorna är fullt konkurrensdugliga så är de ju inte helt moderna.

Ex. På många banor fungerar ett vanligt rail-chassi lika bra som ett iso, men försök sälja ett vanligt chassi om någon annan bjuder ut ett iso.

Och så var det det här med varvtidskval, också här finns det väl minst två synvinklar.

1. Är man värdig en 8:e placering (8-spårsbana) bara för att man är kapabel att dra fem (5) "dödssnabba" repor i kvalet och sedan inte hålla sig på banan så värst bra i turneringen?

2. Är man värdig en 8:e placering för att man lyckas köra relativt fort under

ex. 4x1 min. och därtill hålla sig på banan.

Vi måste nog säga att vi ansluter oss till alt. 2. Man kan vara en bra förare och kunna både hålla sig på och därtill dra några snabba varv. Man kan vara en bra förare även om man inte är så speciellt bra på att köra snabba varv. MEN man kan vara en mindre bra förare enl. vår mening, men ändå lyckas åka några snabba varv tack vare en j-ligt (Östens uttryck) snabb och superhot bil och en hel del soppa förstås.

Nåja, det finns säkert massor av argument mot våra. Vår övertygelse för närvarande ser ni ju, det skulle vara skoj om ni kunde övertyga oss om något annat.

Östen Bergström Kjell Sands
Luleå Boden

Svar: Ert resonemang är ganska förnuftigt, men uppvisar trots det en del brister, tyvärr. Det hjälper nog inte att ha likadana regler år till år, dina prylar kan nog bli ganska omoderna i alla fall. Försök och sälj en motor med 16D kol. . . .

Du vill också värna om de fattigare i MR och det är ju tacknämligt, men hur många av dagens nybörjare tror du kan sätta ihop en motor som dels ska klara uppklassningsheaten, dels kvartsfinaler semi och final? Och i synnerhet nu när strömmen blir allt bättre och kraftigare. Ska den lille mannen klara sig blir han med all säkerhet tvungen att köpa sig en färdig proffsmotor och vad kostar en sådan? Det är skillnad med dig, Östen, du kan sätta ihop en motor som håller (eller?) och för det mesta behöver du inte ens hålla på och harva nere i uppklassningsheaten. . . .

Jukkas regler-bra!

JV:s regelförslag föll väl de flesta aktiva miniracingförare i smaken. I stort sett vill vi instämma, men tycker att de bör kompletteras på ett par punkter, för att bli fullständiga.

För det första lämnar han en blotta vad det gäller Damspoilers. Enl. hans förslag får ju "Damsen" i princip vara utformade som en rektangulär skiva med en höjd av 50 mm, och en längd av karosslängden + 10 mm fram och bak. För att undvika dylika monster (man har ju sett åtskilliga skräckexempel på hur regler har utnyttjats till bristningsgränsen) bör storleken på damspoilers maximeras i stil med SBF:s regler, med undantag för max.höjden (lämpligen 50 mm).

För det andra bör förarinsatsen vara målad. Det är sorgligt att se en snyggt målad kaross med en svart trist förarinsats, som förstör hela "tavlan". Varför inte anordna Concour D'elegance-

tävlingar i samband med åtminstone stora "race"? Det skulle säkert höja standarden på karosserna ganska väsentligt.

I övrigt tycker vi att JV:s förslag är mycket bra. Speciellt "vettigt" är det kvalsystem han föreslår, där varje förare ENSAM kör mot klockan. Detta eliminerar risken att bli avkörd av sin kvalmotståndare (vad tycker du, Jan F.). Visserligen blir tävlingen något längre med detta system, men den blir rättvis! Detta är något för et tävlingsarrangörers att tänka på!

Ronny Hedman Bo Hedman

Svar: Har bara att instämma, men tycker nog inte att målad insats ska vara ett regelkrav, men det kan som sagt ändå avhjälpas med ex.vis Concour d'elegance och då gärna i våra SM-tävlingar åxå. Bilarna ser ju faktiskt anskrämliga

ut nuförtiden (även mina, man tjänar ju inte på att ha en snygg bil).

Sorry...

Angående Jukkas förslag till regler: där finns en som lyder "front wheels must not touch test block", dvs framhjulen får ej vidröra testplattan, en lite underlig regel tycker jag.

Antar att ni menar "front wheels don't have to touch test block" eller nåt liknande?

Ulf Svensson
Hjortmossegatan 107
461 00 Trollhättan

Svar: Nog så riktigt, Ulf. Jukka brukar i vanliga fall kunna skriva engelska men här har han tydligen gjort en liten miss. Förhoppningsvis framgick det ändå vad han menar, detta med framhjulen är ju tämligen omstritt kapitel.

Helsingfors Open Championship

Slibbb. . . sa det under sulorna när vi klev ur bilen. Fullt tydligt hade det regnat under natten och den grovkrossade sten och lerblandningen bekräftade alla misstankar. Men neråt skulle vi. Källarlokaler är ju inga sällsyntheter inom (svensk) MR men det här började likna höjden eller snarare botten.

Så vi tog vårt pick och pack och travade in i berget, rena urberget alltså, vem kunde anat nåt sådant. Fast det var snyggt betongsprutade valv förstås. Ingen liten grotta var det heller och inte lika tom och ödlig som det verkade utifrån. Där fanns folk som mekade bilar (1/1), motorcyklar och båtar?. När den mesta förvåningen lagt sig så visade sig då så småningom nåt MR-lik. En bana alltså, Gyllene Klotets gamla utmaning.

Den konstiga inledningen förklarar

sig av att vi befann oss i ett s.k. atombombsäkert skyddsrum i Helsingfors utkanter. Eller som Jukka uttryckte det: det här blir den enda banan som finns kvar efter W.W. III.

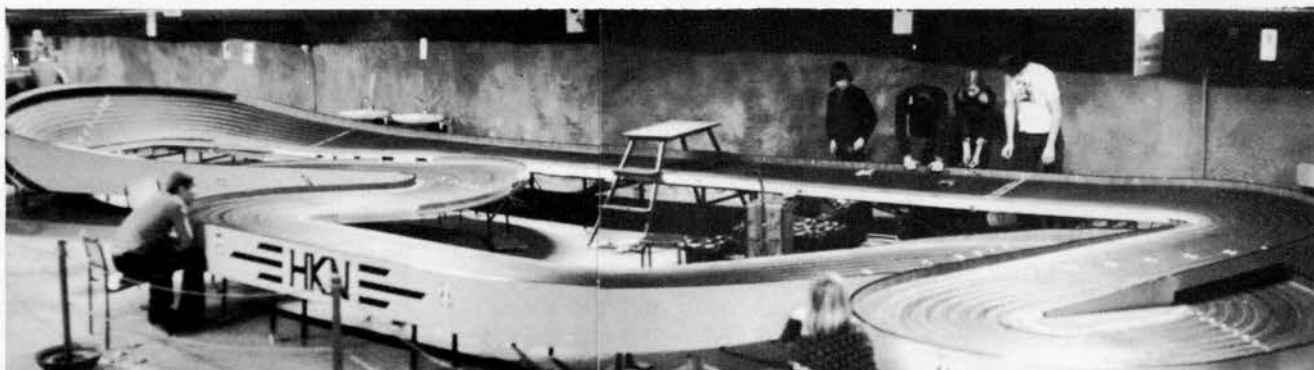
Den svenska representationen till Helsingfors Open Championship var, tja, av det reducerade slaget, tre man. Det var två bröder Gustafsson plus Er plitare.

Eftersom vi var tidigt ute (relativt) efter nattbåt utan hytt (=ingen sömn) så hann vi både träna och bränna av ett Grupp 20 lopp på lördagen. Ingen av oss var ju beredd på det eller hade grejor med sig så ev. kommentarer kan anses överflödiga, (fin omskrivning för "vi vann inte"). Som i sin tur är en förskönande framställning av "vi förlorade".

Lördagkvällen utmynnade inte i någon kartläggning av Helsingfors nattliv utan snarare i en snabb rusch hem till Jukka och närmaste sovsäck.

Söndagens övningar startade humant nog inte förrän förmiddagen var framskriden till ett trevligare stadium. Där vidtog "besiktningen". Hjälpmedlen bestod av ett väl tilltaget ögonmått och stora portioner overseende. Därmed inte alls sagt att det inte fanns regler eller att dom inte hölls, det var bara en helt annan sorts besiktning än den man är van vid i Svea rike.

Sedan dags för startprov = kvalificering som pga tidsbrist, det gällde ju att hinna med båten hem, överstökades på 2x30 sek för var och en. För en gångs skull lyckades det Jukka att få allting att stämma och han blev ende



Helsingforsbanan i hela sin längd, bra bana som är Gyllene Klotets gamla (stod i Stockholm). A real "underground-track" placed in a . As Jukka said, "the only track left after World War III"!

man över sex varv. Ende svensk direkt till finalen var Per G., helt otippad?? trea i kvalen. Tvåa var Finlands mest vinnare Errki Mannio. Ola och jag vi hamnade i A.

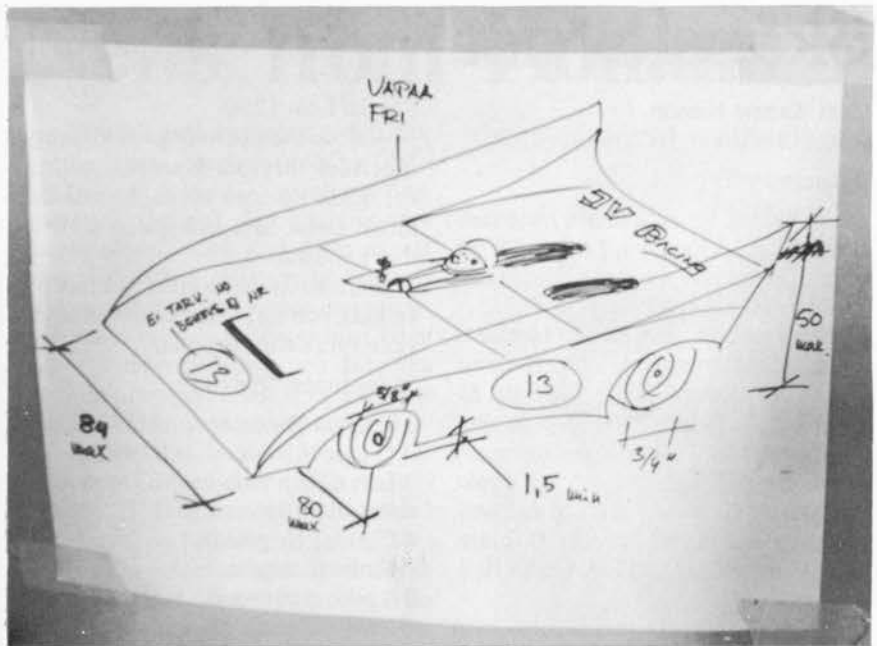
Innan finalen återstår så frågan om varför vi (läs Ola och jag) inte kom till finalen. Enklast och smärtfriast förklaras det väl som kommunikationssvårigheter. Kurvvakternas arbete har man ju alltid något att säga om men det går ju definitivt lättare om dom förstår vad man säger när bilen ligger under bron.

I finalen gick det strålande för Per, hela första heatet åtminstone, ända tills motorn gav upp ett par sekunder före heatets slut. Då var det roliga slut. Visserligen gjordes ett snabbt motorswitch men kärran gick olyckligtvis åt fel håll när den väl kom på. Vann till slut gjorde Finlands "som vanligt man" Errki Mannio.

Ganska otrevlig blev alltså tävlingens utgång (för de Svenske) men säkert är iallafall att det inte berodde på banan, inte mycket i så fall. Visst såg det lite konstigt ut när finnarna inte kopplade in bromsen, men så mycket gjorde det nog inte, lite mer flyt bara.

Banan var faktiskt i utmärkt skick och högen batterier som fanns på plats kunde fått också den värste krämslukare att sucka belåtet.

Det organisatoriska ska jag inte ta upp, men vi ska nog vara glada för vad



De finska reglerna i all sin enkelhet.

This is the Finish rules, and you won't find simpler. Maybe the rules are too simple, but as basic rules they are very good.

vi har. Både på det planet och det tekniska står det nog ganska gott till här i Sverige.

Till slut får jag inte glömma att tacka alla som hjälpte oss och då speciellt Jukka för husrum, mat och allt.

Och så hoppas jag till slut att det

nästa gång blir MÅNGA fler som åker över, då kanske vi kan ha svenskar i böjarna när svenskar kör, (men då kommer kanske frågan om partiska kurvakter upp).

Som vanligt, Er plitare **TOM**

Polar Cup

Den 28/4 kördes sista deltävlingen i 1973 års upplaga av Polar Cup. Sammandrabbningen ägde rum på Kramfors Msk's nya MR-bana i Väja Folkets Hus. Banan som idémässigt och till stora delar arbetsmässigt, är ett verk av traktens primus motor i miniracing, Christer Nordeman, har blivit verkligt lyckad. Den är 43 meter lång, fyrspårig, har kopparfläta, finström och epoxybeläggning. Banans sträckning ger en jämn körstil tack vare stora och svagt doserade kurvor.

Till tävlingen kom förare från Luleå, Umeå, Vännäs och Sundsbruk, förutom hemmasönerna från Kramfors.

Först hölls en debutanttävling, där max Gr 20 motorer fick användas. Den var inte av nämnvärt sämre kvalitet än "de storas tävling". Finalen här togs hem av KMSK's Ove Sandin som pilsnabbt och säkert svischade runt banan varv efter varv. Finalen här var lika lång som A o. B förarnas och om man tittar på slutresultaten skulle faktiskt Sandin kommit på andra plats i förarnas uppgörelse. Lägg därtill att han hade bästa kvalresultat, både i enkelt kvalheat och sammanlagt, i hela tävlingen! Vad mån- de framtida tävlingar bära i sitt sköte

för snusbussige Sandin. På andra plats kom här ynglingen Lars Fagre som kör ettrigt och inte så oävet. Därefter tog dagens tråkigaste tävling vid, formelklassen med 4 deltagare. Här propsades det, från vissa håll, att kval ändå skulle köras, vilket också blev fallet. Dess funktion kunde emellertid diskuteras då några förare inte ens körde för halv maskin för att slippa nöta på bilarna till finalen.

I finalen lyckades Östen Engström knipa en diskutabel seger före Christer Nordeman. Det som orsakade diskussion var ett förmodat varvräknarfel. Trea kom Clas Andersson, Umeå och sista finalenplatsen lade Ulf Marklund beslag på.

Sedan var det dags för sportvagnar. Högt ställda förväntningar på sig hade Kramfors' Kent Edlund och Christer N. Kent körde med ett nyinköpt Marklund diamond och 27-28 ankare. Christer ville visa att man inte nödvändigtvis behöver "supergrejor" och körde med ett standard railchassi och Gr 20 ankare. Gunnar Jansson och Lars Andersson från Sundsbruk är också säkra kort, de körde som vanligt med sina sidewinders. Förarna från Luleå, Umeå och Vännäs var lite svårare att placera in, men Kjell Sandström, Luleå och Clas Andersson, Umeå såg ut att bli farliga. Christer N. vann kvalet och gick

till final tillsammans med Kent E. I consyna gjorde Lars A. och Kjell S. fina uppkörningar, C-consy - semi resp. B-consy till final. Sedemera Polar Cup vinnaren Östen Engström fastnade på sjunde plats. I semin kravlade sig Gunnar Jansson och Kjell S. upp till final. Finalen på 4x5 min blev en ganska "rak" uppgörelse där Christer N. segrade med drygt 9 varv tillgodo på tvåan Kent Edlund.

Hälsningar **Mikael Book**



Polar Cup Winner Östen Engström,

Skånska slot

Text: Crister Nilsson

Foto: Lars Göran Hallgren

Skånecupen IV

19 av Skånes mr-entusiaster hade samlats till Landskrona den 14 april för att göra upp om placeringarna i fjärde deltävlingen av skånecupen.

Kvalsnabbast var Kenneth Ingelsson följt av undertecknad, och på tredje plats kom minsann Frans Lugmair, Siroccos glade D-förare, som inte är speciellt bortskämd med höga placeringar. Dessa tre gick i vanlig ordning direkt till finalen. Till semi kvalade Mats Lundgren, en annan av Siroccos D-förare, samt Leif Wellman och Lars Göran Hallgren in.

Tävlingen började med D-consy men vi nöjer oss med att titta på semi och finalen. Semi innehöll förutom de tre ovan nämnda även Tycho Andersson, som kom trea i A-consyn. Per Andersson och Birger Elfström hade följts åt från B-consyn och skulle nu mäta sina krafter med de övriga i semi. Hallgren, Elfström och Per Andersson placerade sig 1-2-3 och gick alltså vidare till finalen. Tycho Andersson kom fyra och blev därmed sju totalt, han blev också bäste B-förare. Leif Wellman slutade åtta och Mats Lundgren kom nia totalt och tvåa bland D-förarna.

Special Lola T290.

Vid den avslutande prisutdelningen utdelades, förutom de sedvanliga priserna, också karosser till de främsta D-förarna. Dessa hade skänkts av RMP bodies Landskrona.

Därmed har halva årets Skånecup avverkats, och till hösten köres de återstående fyra deltävlingarna.

Skånecupen "Halvtid"

1 Thomas Hansson	LMK	52
2 Crister Nilsson	ÖMRK	37
3 Lars Göran Hallgren	Sirocco	35
4 Birger Elfström	"	32
4 Christer Helgesson	"	32
6 Kenneth Ingelsson	"	27
7 Tycho Andersson	ÖMRK	23
8 Evert Nilsson	"	15
9 Per Andersson	"	13
10 Frans Lugmair	Sirocco	10

Concour

1 Lars G Hallgren	Sirocco	10
2 Tycho Andersson	ÖMRK	8

Beträffande vagnsmaterialet kan nämnas att Tomas J körde med ett hemmalindat ankare i motorn, och att Per Å hade ett snyggt iso-chassi av egen tillverkning.

Tycho Andersson F:a Minimodeller sponsade med grejor till de främsta i sportvagnsklassen.

24-timmars i Landskrona

I påskhelgen kördes ett 24-timmarslopp i Landskrona med deltagare från Stockholm, Uddevalla, Malmö och Önnep. Något långt referat från tävlingen tänker jag inte tråka ut er med, utan jag nöjer mig med att presentera resultatlistan. Jag vill dock passa på tillfället att gratulera de skickliga förarna i Sirocco till segern.

Resultat

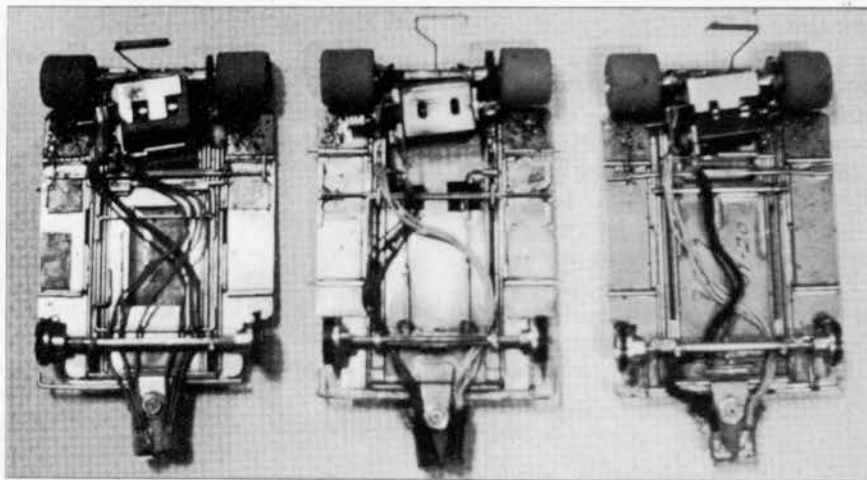
1 Sirocco I (Birger Elfström, Olle Lundström, Lars Göran Hallgren)	15461
2 RRTU (Stefan Mattsson, Jan Forsgren, Lars Gunnar Börjesson, Bjarne Lilliendahl)	14836
3 ÖMRK (Evert Nilsson, Tycho Andersson, Crister Nilsson, Lars B Persson)	14366
4 Sirocco II (Bill Lundström, Kenneth Ingelsson)	13965
5 Team RHR (Ronny Hedman, Jöran Andersson, William Hellström)	12043

Gold Cup i Önnep

Den 1 maj har alltid ÖMRK haft som tävlingsdag. I år kördes den första tävlingen om Gold Cup, ett nyinstiftat vandringspris för formel 24. Eftersom formel inte är över sig populärt kördes också stock 24 och sport 24 för D- och B-förare.

Om vi börjar med Gold Cup så drog den fem startande. Segrade i både kval och final gjorde hemmaföraren Per Andersson, han fick därmed den första in-teckningen i vandringspriset. Tvåa blev Olle Lundström och trea kom jag själv. Leif Wellman körde in på fjärde plats.

Formelvagnschassin kan se ut på många olika sätt, Per Å hade ett ganska tungt ISO-chassi med rörliga "bat-pans". Olle hade sågat ut en hel bottenplatta i fosforsbrons och sedan lött fast fram-



Från vänster (from left) Ingelssons Iso, Ch. Nilssons rail och L-G Hallgrens Iso.

I finalen kunde ingen stoppa Kenneth Ingelssons framfart, han var den ende som körde sgl 25, medan vi andra hade nöjt oss med gr 20 ankaren. Hans segermarginal blev ca 15 varv. På min andra plats hade jag ungefär 6 varv tillgodo på trean L G Hallgren. Birger Elfström kom fyra, och tävlingens överraskning, "Frasse" Lugmair, blev femma. Per Anderssons bil hade blivit ganska trött så han fick hålla tillgodo med sjätte platsen, slagen med 2 1/2 varv av "Frasse".

L G Hallgren segrade i concour med sin cigarettepacketsliknande John Silver

Lars Göran Hallgrens
verkligt snygga bil.
Tänk om standarden
var så hög på alla bilar!



hjulsupphängningen ovanpå denna så att det hela fungerade som ett ISO.

Thomas Hansson tog kvalen i stock men i finalen fick han nöja sig med tredje placeringen. Fyra kom Evert Nilsson och andra platsen tog formel-segraren Per A hand om. Segrade gjorde Olle L, som därmed tog revansch från formel finalen. Stock hade lockat 8 deltagare, och en titt på materialet visar att även här experimenteras det med olika modeller på chassin.

Sportvagnsklassen hade naturligtvis flest deltagare (17) trots att den var begränsad för B- och D-förare. Finalen blev en uppgörelse mellan Per Larsson, Tomas Johansson och Per Åkesson. Tomas och Per Å, som båda är B-förare, blev etta resp. tvåa. Segermarginalen var gott och väl 2 varv, medan marginalen mellan tvåan och trean, Per Larsson, rörde sig om ca 1 varv. Jan Ritzwall distanserades med 16 varv. Bäste icke ÖMRK förare blev Frasse Lugmair från Sirocco med en åttonde placering.

Resultat

Formel-24 Gold Cup

1 Per Andersson	ÖMRK
2 Olle Lundström	Sirocco
3 Crister Nilsson	ÖMRK
4 Leif Wellman	Sirocco
5 Jan Ritzwall	ÖMRK

Stock-24

1 Olle Lundström	Sirocco
2 Per Andersson	ÖMRK
3 Tomas Hansson	LMK
4 Evert Nilsson	ÖMRK
5 Per Åkesson	"
6 Crister Nilsson	"
7 Jan Ritzwall	"
8 Kenneth Wellman	Sirocco

Sport-24 D- och B-förare

1 Tomas Johansson	ÖMRK
2 Per Åkesson	"
3 Per Larsson	"
4 Jan Ritzwall	"
5 Mikael Karlsson	"
6 Torbjörn Rosen	"
7 Lars Bertil Persson	"
8 Frans Lugmair	Sirocco
9 Sven Månsson	LMK
10 Kenneth Wellman	Sirocco

Boden MRC debutantlopp

Debutantävling i Boden 15 april

1. Hans Olofsson BMRC
2. Åke Eriksson "
3. Peter Lindström "
4. Roger Lindström "
5. Bengt Johansson Luleå MS
6. Mats Eriksson BMRC
7. Bengt Grahn Luleå MS
8. Mikael Larsson BMRC
9. Jan Söderholm Luleå MS

News from Holland

Den 28 april, under träningen till Uden International, samlades förare från Tyskland, Frankrike, Luxemburg, England och Holland för att diskutera Europa-serien. Med god hjälp av ett brev från Jukka Vatanen lyckades vi enas om ett reglemente som, hoppas vi, skall passa oss alla. Nästa månad kommer tävlingsreglemente och tekniska specifikationer att tryckas och skickas ut till alla intresserade. Vi hoppas verkligen att det skall lyckas.

Under diskussionen valdes under-tecknad, H. Jongman, till ordförande i Slot Racing de L'Europe.

Ett nytt team har bildats i Holland, Team Smits/de Koter, som består av H. Scheffer och H. Jongman. De har lämnat team Fiat v/d Dungen, till förmån för A. de Jong och Meyerdröes. Bar Barouge har beslutat att sponsa Udenföraren J. Lovink. Debuten för de här ny- och utbildade teamen sker vid Luxemburg International den 6 maj.

Holländska mästerskapen 1973

Söndagen den 1 april var ett viktigt datum för de 35 förare som ställde upp i deltävling 4 på Chamrock Race-Way i Maastricht.

Det var den första tävlingen på denna nya bana, men allt gick fint och tävlingen genomfördes programenligt. Varvräknarna, som förut hade krånglat, var nu flyttade och fungerade perfekt.

Plac.	Förare	Team	Resul.
1	H. Scheffer	Smith/de Koter	303
2	R. Heymenberg	Molen B	302
3	J. Silverentand	SIBOCO	300
4	T. Gullikers	Shamrock	297
5	A. Rouvroye	SIBOCO	292
6	J. de Hoog	Vatanen	292
7	R. Bergink	Molen B	291
8	J. Raaimakers	Techno B.	275

Totalt efter fyra deltävlingar

1. H. Scheffer	41 poäng
2. A. Rouvroye	40 "
3. J. de Hoog	27 "

Sponsor Championship Series 1973

Den här serien består av tre tre-timmars-tävlingar för team, och man måste använda grupp 20 ankare. Den 4 maj kördes den första deltävlingen och resultatet blev:

1. Smits/de Koter
H. Jongman—H. Scheffer 14 poäng
2. TECHNO BR.H.
H. Savren—K. Baardewijk
3. VATANEN
J. de Hoog—Veldwiesch



Resultat	Varv
1 B. v/d Heyden (Holland)	355,9
2 H. Scheffer (Holland)	346,91
3 J. de Hoog (Holland)	345,5
4 H. Sauren (Holland)	343,5
5 R. Bergink (Holland)	337,50
6 W. Heymenberg (Holland)	325,5
7 H. Jongman (Holland)	323,5
8 M. Harvey (England)	305
9 A. Gay (England)	222,9
10 B. Dombrowski (Västtyskl.)	210,88

Uden International

Den 29 april arrangerade M.R.T.U. Uden en stor internationell tävling. Mer än 50 förare från Väst-Tyskland, England, Frankrike, Luxemburg och Holland ställde upp. Tävlingen var utannonserad i flera Holländska tidningar liksom i den Holländska radiostationen Hilversum. Udens borgmästare deltog tillsammans med några idrottsledare i öppningsceremonin, och hundratals åskådare kantade banan under de dagarna som träning och tävling pågick. Holländska nyhetsbyrån A.N.P. var också där, fotograferade och skrev artiklar. Speciellt intresserade var de av Europa-serien. Allt detta material sändes till inte mindre än 59 tidningar i Holland, så publiciteten var över förväntan. Tävlingen lyckades också, arrangörsmässigt, troligtvis den bästa sedan EM 1972.

Bästa kvaltid fick B. v/d Heyden, som i finalen så småningom fick följande medtävlare: H. Scheffer, J. de Hoog, H. Savren, R. Bergink, W. Heymenberg och H. Jongman, alla från Holland, samt H. Harvey, England. Kvalsabbe Heyden vann också finalen, med de andra i nämnd ordning.

I nästa nummer kommer rapport från Luxemburg International, Tre-timmars i Siboco-Valkenburg och Tretimmars i Uden. Trevlig sommar och på återseende till hösten!

So long folks!

MHFspalten RM i Partille

Partille Raceways 12-13/5 -73
nedtecknat av: Jan Ekman

Klockan var inte mer än halv åtta, när Lloyd pressade in F-88:an på parkeringsplatsen och vi sömndruckna släpade oss ner genom morgondimman till MR-lokalen.

Anledningen till denna tidiga timma var att vi skulle köra MHF:s riksmästerskap -73, och MHF sparade inte på klasserna. Sport 24, Formel 24, Stock 24 och Sport-grupp 20 stod på programmet.

En del klasser var nu dåligt representerade, trots att det fanns förare från när (Partille) och fjärran (Eskilstuna).

Stock 24 samlade 1 (!) startande och Formel 24 3. Då ett RM kräver minst 5 startande för att gälla, blev dessa klasser bara ett slags utfyllnadsklasser utan RM-värdighet.

Vi, det var Anders Myrberg, Krister

Blixt, Lloyd och övertecknad, samtliga från GO-69. Ingen av oss hade MHF-licens och vi kunde följaktligen inte tävla om RM:et. Det hela var istället tänkt som en liten kraftmätning mellan oss och MHF:s "top shoes". Anders körde Sport 24 och vi övriga Sport-grupp 20.

Håkan Andersson, local jet från Partille vann kvalen i både Sport 24 (10 startande) och Sport-grupp 20 (14 startande). Anders och jag kom 2:a i våra respektive kval, och ännu så länge "ledde" alltså MHF.

Denna ledning varade exakt, vad beträffar Grupp 20 klassen, fram till kl. 08.25 Söndag morgon då finalen började. Eder kvaltvåa tog nämligen starten och vann sedan alla heaten. Den enda riktiga fighten var mellan Håkan och Lloyd, som kört upp sig via A-consy och semi, och gällde 2:a platsen.

Duellen utföll sedemera till H. Anderssons fördel.

I Sport 24 var det Myrberg, förlåt, Myrberg som ökade sin omedelbart tagna ledning heat för heat. Även här blev Håkan 2:a, före en annan talang, Klemens Silén från Eskilstuna.

När man som jag kört en massa SBF

arrangerade tävlingar och nu får chansen att prova på en MHF dito, är det väl nästan ofrånkomligt att man gör en jämförelse. En sådan jämförelse måste i detta fallet utfalla till SBF:s fördel. Jag saknade "flytet" i tävlingen samt flexibilitet hos tävlingsledningen. Båda dessa saker är svåra att definiera exakt.

Men, t.ex. träningen var ytterst bristfällig. Man hade ingen tid på sig alls i kvalen för att prova bilen, handtaget och banan. Man fick köra på den föregående kvalarens grepp, och det var flera som vid "Klara, färdiga, kör!" såg sina segerdrömmar gå upp i rök tillsammans med parmahandtaget. Likaså i finalen där ingen tid gavs för vare sig soppning eller borstbyte!

I övrigt var standarden på vagnsmaterialet så låg att man skämdes. Jodå, visst fanns det en del förare med bra grejor och detta betalade helt logiskt igen sig genom bra placeringar för ägarerna.

Allt detta är nu inte menat som någon kritik, och är det någon som tar illa upp, hoppas jag att han skriver en ilsken insändare så får vi i alla fall igång lite debatt.

Grupp 20 race i Sollentuna

ett försenat reportage från "Blomman" i Sthlm.

Den 1/4 inleddes årets Minicars Gr20 serie på Sollentunas 53 meters bana i Stockholm. Per G. hade åtagit sig tävlingsledarjobbet för en gångs skull.

17 st A o. B förare och 12 debutanter kom för att göra upp om placeringarna.

Kvalen började i utsatt tid och det blev verkligen hårt om finalplatserna. Gunnar Dahlin var som vanligt inte anträffbar när han skulle kvala, denna gång var han och köpte en massa mat till sin så alltid tomma mage.

Ola Gustavsson lyckades även denna gång ha sönder ett motorkullager, han hann dock byta till själva tävlingen.

Kvalen vanns av Lars Blomqvist på 9,36 före "Jojje" Duneborn 9,35, Peter Bergqvist 9,34 och Bosse Hedman 9,31.

Av finalerna kördes debutantfinalen först och den slutade med att Ingemar Bergdahl vann före "Berrorna" Johansson och Lundén.

I A o. B finalen tog "Jojje" ledningen direkt och kunde hålla den ända in i mål. Han hade verkligen ånglatur som klarade alla smällar i S-kurvan.

Efter honom kom Peter Bergqvist, Bosse Hedman och Lasse "Blomman". För priser svarade Minicars och Fa Rolf Lundberg.

"Blomman"

A - B förare

Förare	Varv	Chassi	Set-up	Gr 20 ankare
1. Georg Duneborn	258,37	Limpach ISO	Walt La Bree	Pooch Gr 20
2. Peter Bergqvist	255,60	Lilliendahl ISO	Boyington	Thorp Gr 20
3. Bo Hedman	251,02	Hedman ISO	Black J.	Thorp Gr 20
4. Lars Blomqvist	250,59	Limpach rail	Blomman	Thorp Gr 20
5. William Hellström	245,73	Hellström ISO	Boyington	Ass Gr 20
6. Jöran Andersson	125,0	Andersson ISO	Black J.	Thorp Gr 20

Debutanter

1. Ingemar Bergdahl	MHF-T	4. Rolf Lunberg	"
2. Bertil Johansson	Sollentuna MRC	5. Göran Bergman	"
3. Bertil Lundén	"	6. Thomas Wöhrne	"

Sport 24

1. Anders Myrberg	GO-69
2. Håkan Andersson	Partille
3. Klemens Silén	Eskilstuna
4. Lennart Karlsson	Örebro
5. Kent Henriksson	Partille

Sport-grupp 20

1. Jan Ekman	GO-69
2. Håkan Andersson	Partille
3. Lloyd	GO-69
4. Ingemar Johansson	Partille
5. Sune Hell	Partille

Inbjudan till 12-timmars enduro i Kuopio 27-29/7

12 timmars enduro för två-mannalag + mekaniker. Klass 1/24 Open och GT.

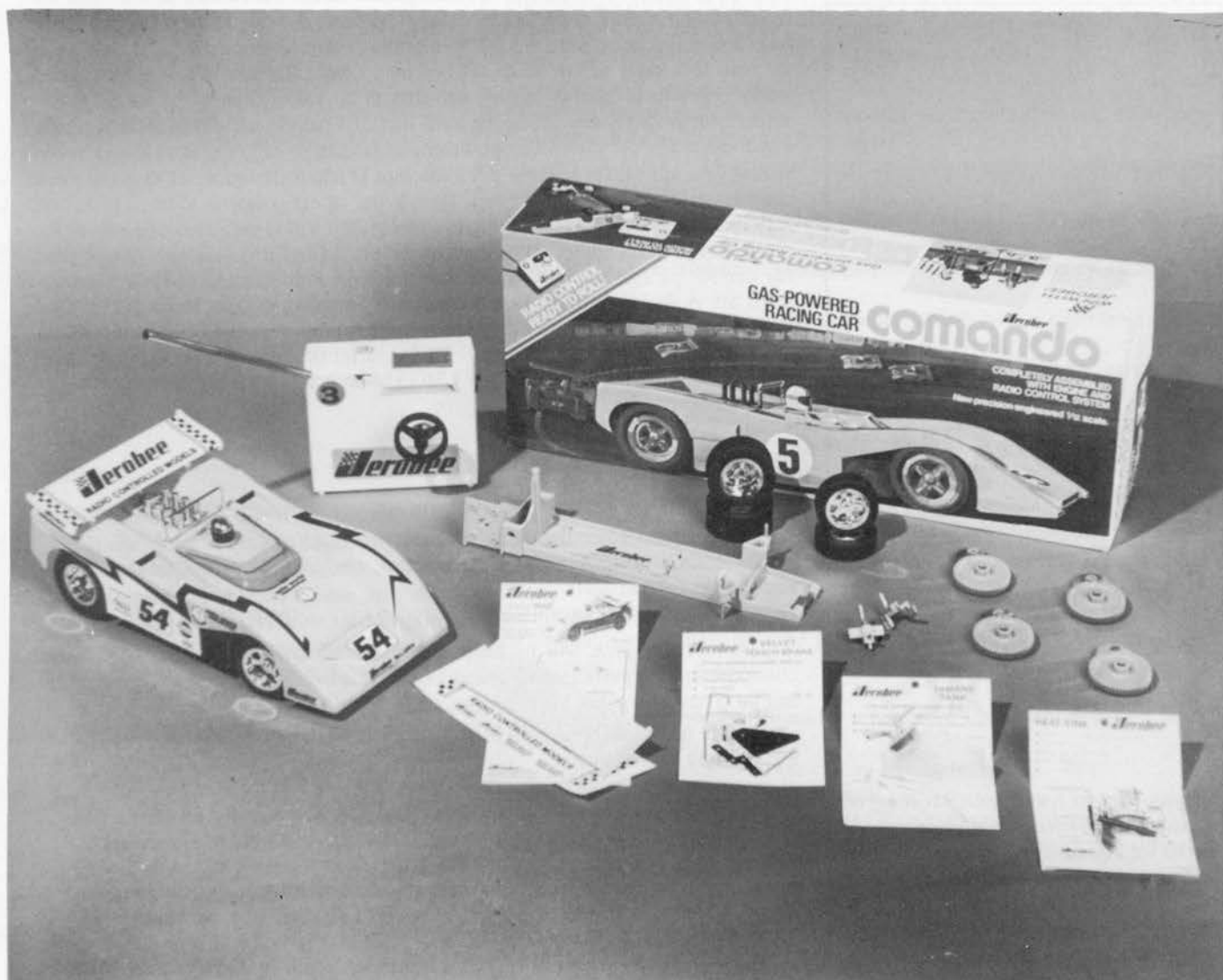
Anmälan senast den 15/7 till:

Heikki Seuri
Hatsalankatu 31
701 00 Kuopio 10
Finland

Närmare upplysningar om tävlingen och restider o.dyl. lämnas av Bjarne Lilliendahl, Bäckeboleslyckan 29, 422 54 Hisings Backa, tel. 031/52 82 25.

Ni kommer väl?

FÖR ER SOM ÄR INTRESSERADE AV RADIOSTYRDA BILAR



FÖR 235:— KRONOR KAN NI FÅ EN ROLIG OCH LÄTTKÖRD RC-BIL I SKALA 1:12. NI KAN MED LÄTTHET MONTERA IN FUTABA, MACGREGOR, MULTIPLEX, SANKYO, HINODE OCH ANDRA ANLÄGGNINGAR. FÖR ATT KLARA STYRNING, GAS OCH BROMS BEHÖVS 2 ST SERVON.

- 201 MCLAREN MK8B bil med Cox motor, centrifugalkoppling, startsnöre
- 202 PORSCHE COUPÉ bil, samma som ovan
- 203 CHALLENGER bil, samma som ovan, med broms och kylfläns monterad
- 204 FUNNY CAR bil, samma som ovan, utan broms
- 101 COMANDO MCLAREN MK8B bil, komplett med radio

pris ca 235:—
pris ca 235:—
pris ca 270:—
pris ca 243:—
pris ca 780:—

VÄND ER TILL ER HOBBY- & LEKSAKSAFFÄR: SKULLE DOM INTE FÖRA DESSA BILAR SKICKAR VI GÄRNA MOT POSTFÖRSKOTT

Sänd R/C-bil-katalogen mot 3:— i frimärken
Innehåller även 1/8 bilar och radioanläggningar

Namn

Adress

Postnummer Postadress

minicars

Bergsbrunnagatan 18

753 23 Uppsala

Tel 018/11 20 15 eller 13 21 15

Slotracing Fédération de L'Europe

A MESSAGE TO ALL FOREIGN VISITORS

If you plan to spend your vacation or holiday in Sweden this summer, or visit us for any other reason, here are the persons to contact if you want to drive on good Swedish slot-racing track. (Of course, there are many more tracks in Sweden, these are just the biggest.)

GO-69, c/o Hasse Nilsson, Fornborgsgatan 61, 423 00 Torslanda, Göteborg tel. 031/56 13 29

Katrineholms MRC, c/o B-Å Johansson, Floragatan 5 A, 641 00 Katrineholm, tel. 0150/172 27

Landskrona MK, c/o Tomas Hansson, Helsingborgsvägen 32 B, 261 41 Landskrona, tel. 0418/20831

Linköpings SRA, c/o Hans Johansson, Trastgatan 15, 582 33 Linköping tel. 013/14 00 07

Norbergs MC, c/o S-E Persson, Bergvägen 21, 778 01 Norberg tel. 0223/212 08

Umeå AK, c/o Ingemar Burström, Blåbärsvägen 11, 902 35 Umeå tel. 090/11 96 78

Uppsala BKC, c/o Per Gustavsson, Minicars, Bergsbrunnagatan 18, 753 23 Uppsala, tel. 018/11 20 15

Ja, nu kommer det en massa engelska igen. Det gäller även denna gång regler för European Championship 1974 och det är H. Jungman som ritat ner det som folket "där nere" kom överens om den 29 april i Uden. Som bekant gick det ett ganska stort race där då och förmodligen var det folk både från Tyskland, Schweiz, Luxemburg m.fl. så dessa regler är knappast något enmansverk. Tillåt mig ändå säga att de verkar ganska komplicerade (i synnerhet för oss svenska som är vana vid liberala regler) och stundtals lite virriga. Som ni märker så finns samma regel på olika ställen, men med helt olika betydelse, t.ex. den regeln om hur många bilar man får använda! Reglerna är också ganska hårda, det fordras bl.a. att **alla** karosser ska ha inredning där hjälm, dräkt, ratt o.s.v. **ska** vara målat! Var det -68 vi hade sådana reglerl männstro. . . ? Men eftersom även Sverige ska ha en deltävling får man förutsätta att vi får ha ett ord med i laget. Dels så bör ni ju kära läsare skriva och säga er hjärtas mening och dels så lär väl Förbundet ha en del att invända även om jag tycker att de har varit märkligt passiva när det gäller denna sak. I synnerhet när det gäller Europaförbundet (vi kan ju kalla det så så länge) borde vi nog vara aktiva, för så länge det ännu inte är något färdigformat så har vi stora chanser att göra vår stämma hörd. Men är det så att gossarna söderut bildar ett förbund och lyckas ro det i hamn då sitter vi där. Vill vi vara med och leka så får vi göra det på deras villkor. Därför gäller det att vi (läs SBF) verkligen hänger med när det rör på sig. När jag pratade med Jan-Erik häromsistens så hade han föreslagit att vi skulle bjuda in Dombrovski och Jungman och de andra till ett litet möte i Malmö eller Helsingborg och diskutera igenom reglerna och annat nödvändigt. Ett utmärkt förslag tycker jag! På det sättet skulle vi ha visat vår goda vilja! Men tids nog vaknar nog höjdarna i Stockholm och märker att det är något som håller på att hända!

SLOT RACING FEDERATION de L'EUROPE.

A competition for the CHAMPIONSHIP OF EUROPE will be organised by and in consultation and co-operation with the participating countries.

There shall be one meeting per country, per year. The meeting shall be announced as follow:

GRAND PRIX OF. 197. SPORTS/G-T 1/24

The meeting dates will be determined in consultation with the participating countries and the participating countries shall take care of it, that these dates will not be crossed by other big meetings.

TO BE AN EUROPEAN CHAMPION IS JUST GREAT AND WONDERFUL but of more importance is:

- a) general international rules.
 - b) publicity and international contact.
 - c) knowledge of slotracing equipment used in other countries.
 - d) a better understanding between the drivers from the different countries.
 - e) there will be more international contact between drivers, clubs, a.s.o.
- ALL THESE FACTS WILL LEAD TO A BETTER DEVELOPMENT OF OUR SPORT IN EVERY COUNTRY OF EUROPE!!!

The participating countries can determine, which club/association/raceway will organise the meeting and on which track the meeting will be run. They must organise the whole meeting by themselves and they are responsible for the meeting and its organisation. The organisers must send a full detailed report of the meeting to the participating countries and to the general co-ordinator, as soon as possible.

The CO-ORDINATOR shall bring up to date, the total result-list (after each meeting). He must send a full report and the latest point-list to every participating country and different slot racing magazines.

Note: Probably it will be impossible for quite a number of drivers to enter in all the meetings. But it is imaginable, that most drivers will be able to enter in the meetings in their countries nearby.

Therefor the following awarding system shall be used to determine, who will become the EUROPEAN CHAMPION.

THE COMPETITION SHALL BE HELD IN THE SPORTS/G-T CLASS 1/24 ONLY!!!

POINTS are awarded after every meeting as follows:

pos. 1) . . . 14 points	pos. 5) . . . 8 points	pos. 9) . . . 4 points
pos. 2) . . . 12 points	pos. 6) . . . 7 points	pos. 10) . . . 3 points
pos. 3) . . . 10 points	pos. 7) . . . 6 points	pos. 11) . . . 2 points
pos. 4) . . . 9 points	pos. 8) . . . 5 points	pos. 12) . . . 1 point.

THE RESULTS OF THE THREE MOST SUCCESSFUL MEETINGS OF EACH DRIVER, SHALL DETERMINE THE FINAL AND TOTAL RESULT/. When two or more drivers have the same total (points), the results of other meetings shall determine their final positions.

Folket "där nere" har en liten annorlunda terminologi på saker och ting och sålunda har dom både final och main-final vilket för oss kanske är lite tårta på tårta.

Ganska långa kvalificeringsheat, hela 16 min. Det blir ganska mastig tävling ifall att 70 startande skulle komma. . .

En lite lustig "regel", i så fall kan man ju också skriva "öppna dörren och gå in i lokalen". Frågan är om inte allt utom Car specifikation är att betrakta som rekommendationer, men det står faktiskt att det ska vara regler. TVÅ bilar tillåtna – här, men titta på Race Regulations p 1!

Det är lite oklart vad som menas med "Race time", om det är den tiden man kör så är reglerna lite onödigt hårda, är det hela tävlingstiden är regeln ganska onödig.

Sätt på bilen lugnt och snyggt! För förraren får ändå inte skrika åt dig . . .

Dessa datum är tidningens (Hase Nils-sons) förslag till tävlingsdatum för Europa-serien. Vad tycker ni kära läsare?

Race Regulations.

1. Each entrant will be allowed to run one car.
2. Each entrant will be allowed a one minute qualifying run.
3. The 2 fastest qualifiers will go directly to the MAIN-FINAL.
4. The 3d to 4th fastest qualifiers will go directly to the FINAL.
5. The 5th to 6th fastest qualifiers will go directly to the SEMI-FINAL.
6. The 7th to 70th fastest drivers will contest in eight qualifying heats.
7. The eight fastest drivers from the qualifying heats move to the QUARTER-F.
8. The 6 fastest drivers from the QUARTER-FINAL move to the SEMI-FINAL.
9. The 6 fastest drivers from the SEMI-FINAL move to the FINAL.
10. The 6 fastest drivers from the FINAL move to the MAIN-FINAL.
- A. Qualifying will be run on one lane.
- B. Qualifying heats, each heat of 16 minutes duration will be run. Each competitor will run on eight lanes (8x2 minutes).
- C. QUARTER-FINAL, 16 minutes duration. Each competitor will run on eight lanes (8x2 minutes).
- D. SEMI-FINAL, 16 minutes duration. Each competitor will run on all eight lanes (8x2 minutes).
- E. FINAL, 24 minutes duration. Each competitor will run on eight lanes (8x3 minutes).
- F. MAIN-FINAL, 24 minutes duration. Each competitor will run on eight lanes (8x3 minutes).
- G. There will be a gap (intermission) of 5 minutes, after four segments in the QUARTER-, SEMI-, FINAL and MAIN-FINAL.

General rules and regulations.

1. On arrival pay entry fee and feel in race card.
2. Every car must meet the official car specification and comply with the rules.
3. No contestant may register more than two cars. Qualifying with two cars is permitted. No contestant may drive more than one car during the race event (after qualifying). There must be paid entry fee for the second car as well.
4. Marshalling, is the responsibility of the drivers entered the meetings at all times.
5. Laps counted incorrectly caused by a failure of the counting system shall be adjusted by the race controller.
6. Race will only be stopped and re-run by a track failure.
7. Cars may be repaired during race time.
8. Cars which are not active in racing must stay in the parc ferme.
9. The race controller may check the cars after repair or during a lane change.
10. The race controller may have any car removed from the track, that is creating a hazard to the track or to other cars (cars grounding by chassis or gears).
11. Driver must obey the code of conduct and decisions of the race controller.
12. Disqualification can be imposed on by the race controller:
 - a) for serious and continual disobeying of the rules.
 - b) shouting at other drivers, marshalls and race controller.
 - c) cars which do not suit the rules and technical specifications.
13. Deslotted cars or repaired cars must be carefully replaced on the track without troubling the other cars which are still in the race.
14. Cars may only be run into the race direction.
15. Race starts will not be delayed.
16. no re-run if car fails to start.
17. All external power breaking systems are prohibited.
18. Drivers name must be painted on car.
19. Racing number 1 – 10 are prohibited.

Jungman!

For the European Championship we suggest following race days:

1. Luxemburg	3rd	February
2. England	7th	April
3. Finland	2nd	June
4. Germany	18th	August
5. Sweden	6th	October
6. Holland	1st	December

1/24 Model car racing-grand touring/sports class car specification.

1. Bodies must be near exact replicas of the actual cars in the real automotive field.
 2. All bodies must be fully painted and detailed.
 3. All bodies must have a suitably positioned driver with helmet, shoulder harness, arms and steering wheel properly painted.
 4. Bodies must have transparent windows, windshields or windscreen.
 5. Bodies must display at least two seats of racing numbers, 11 and up.
 6. Motor may not be seen through the cockpit area.
 7. Body must be securely mounted on its chassis.
 8. Decals, hardware and rollbar are applicable.
 9. Body must entirely conceal the chassis, wheels and guide.
 10. Only one spoiler is permitted, max length 17mm.
 11. Only one diplane is permitted, max length 13mm.
 12. Side fences (dams) are not allowed to be taller than 13mm from the original body moulding.
 13. No spoiler or diplane may extend beyond the widest point of the body.
1. Chassis must clear the track by a minimum of 1,5mm.
 2. Main gear must clear by a minimum of 1mm. Note: It's advisable to build new cars with metal gears to adjust the gears to be aligned with the chassis.
 3. All four tires must touch track and roll on the track.
 4. All wheels must be centered in the wheel-cases.
 5. Maximum side play of front wheels: 4mm.
 6. Maximum car width including body: 83mm.
 7. Maximum to outside wedges of wheels: 80mm.
 8. Total heights: maximum 55mm.

REPAIR TO CARS

1. Body and chassis change will not be allowed.
 2. After examination, all cars will be impounded and stay in the PARC FERMEZ/.
 3. Runners in quarter-, semi-, final and main-final will be allowed 5 minutes before the commencement of the race to service and repair cars. And servicing and repairing will be allowed during the 5 minute gap.
 4. No other servicing and repairing will be allowed!!!
- NOTE! The use of tire-dressing will be determined by the RACE-CONTROLLER.

Dessa regler är väl de som är de viktigaste (och som fått minst plats) och strängt taget kan man undra över det mesta, i synnerhet när det gäller karossens utseende. Vi svenskar är ju vana vid ganska liberala regler på den punkten men fordras det bl.a. att den obligatoriska inredningen (även på täckta bilar) SKA vara målad och det specificeras också vad som ska målas – minst! Sedan finns det några onödiga regler som t.ex. punkt 7 och 8. Damsen får sedan inte heller vara högre än 13 mm högre än karossen. Lite lågt kanske. . . ?

Å andra sidan gör dessa regler att bilarna ser ut som bilar och kaross-standarderna lär bli mycket högre än hos oss. Men detta borde kunnat ordnas på frivillig väg genom en Concour-tävling fina priser.

Hurra! Man får byta motor! (fast man har tydligen inte mer än 5 minuter på sig. . .)

Hur Tom Lindström bygger ett Isochassi!

Äntligen, tycker kanske en del, kommer det nåt annat än tävlingsstories och blador om diverse ditt och datt inom MR-ens inre kretsar. Ja, vi hade faktiskt tänkt berätta lite också om saker på enklare stadier och ha en del små berättelser om hur man snickrar ihop diverse prylar som behövs för att man framgångsrikt ska kunna ta sig runt banan. Chassin, motorer och sånt alltså. Alla har ju inte plånbok så att det räcker till färdiga chassin och motorer även om det numera finns riktigt skapliga chassin i 60:- klassen, tex Limpachs 8.88. Men också det är på tok för mycket för dom flesta och då passar det ju betydligt bättre för kassan med de ca 20:- som ordentliga bitar till ett chassi kostar lösa.

För att inga som helst missförstånd ska uppkomma ska jag redan här påpeka att det chassi som syns i den här artikeln inte alls säkert är det bästa sättet att snickra ihop ett ISO på.

När det sen gäller frågan om det är enklast att bygga ett ISO eller ett vanligt ramchassi och vilket som är bäst så är svaret som så många gånger förr helt beroende på hur avancerad man är och hur ambitionerna är.

Helt klart är väl att det är inne med ISO just nu, alla toppförare kör dem och dom flesta jag talat med tycker att dom går bättre än vanliga, framför allt lite mjukare men om det är så speciellt stor skillnad är väl frågan om. Lika klart är väl att det inte blir några plötsliga kanontider bara för att man kör ett ISO. Att alla ? kör ISO just nu beror nog på lite allmän härma-jenkarna-anda som fortfarande finns kvar trots att den börjat släppa på senare tid. Sen har ju det vanliga ramchassit sett ganska lika ut rätt länge och då är det givetvis intressant att prova nya vägar.

Hur man nu bär sig åt för att bocka trådarna i dom sökta formerna och kapa dom på lämpligt ställe ska jag inte

göra nån längre utläggning om dock en del tips. Chassibygge underlättas högst betydligt om man har tillgång till ett motordrivet kapverktyg i stil med en DREMEL men det är absolut ingen nödvändighet. Det är däremot följande: skruvstäd, nåja det GÅR utan men, kraftig pianotrådsavbitare, de som är lämpade brukar vara märkta så, kraftig metallfil, flattång, liten rundfil och halvrund fil plus givetvis lödkolv, tenn och lödpasta.

Löddningen brukar vara den stora stöttesten för de flesta som ska pula ihop ett chassi. Rätt lödteknik är ett måste för att det ska gå att få ihop chassit och för att få det att hållas ihop. Använd en lödkolv på minst 75 watt. 100 brukar vara lagom och räcker till för alla situationer som uppkommer bara den behandlas rätt. Spetsen ska vara lång och spetsig dvs ca 30 grader och inte kring 100. Viktigt, mycket viktigt är att den är ren och ordentligt förtent. Man ska aldrig behöva värma bitarna en lång stund för att tennet ska flyta ut, det ska ske genast.

Börja med att skaffa fram bitarna som behövs. Rör med y.d. 7/32", bakaxeln, 1/8", fram, 3/32", svinglad och 1/16", vingleder. När det gäller tråd så

är väl .063" aktuellast, dom allra flesta ISOchassin byggs i det. Inte artikelbilen förstås, den är i .055 eftersom jag inte hade nån .063. Lite .032 behövs också och en .055.

Börja med att kapa till fram och bakaxelrören. Har du inte tillgång till kapverktyg så kan det vara ide att försöka köpa åtminstone bokröret färdigt tillkopat och uppskuret. Speciellt uppkapningen för motorn i bokröret kan vara knepig att göra utan. Ska du göra det så försök med en figursåg med metallblad och lite tålmod.

Sätt i bronslager och en rak men icke-tävlingsaxel i bokröret och plocka på lämpliga jigghjul. Lämpliga för den hjulstorlek du tänker använda på chassit alltså. Jigg gäller det ju också att ha en att bygga på. I princip går det bra med vad som helst som tål att lödas på utan att kröka sig och som från början är ordentligt plant. Champions stengodssak är ju fin men också i en något (mycket) otrevlig prisklass. Artikelkärnan är hopplöskad på en Champion testplatta, billigare, täckt med rutigt papper. En riktig jigg med pinnar och sånt har ju bara en funktion så länge man inte tänker bygga långa serier av en typ av chassi. Det är att se till att bak och framaxel kommer exakt parallellt med varandra och samtidigt vinkelrät mot chassits centrumlinje.

Alltså dags att sätta igång å böja. Kolla in bilder på chassin i andra nr av MINIRACING så kan du få fler ideer om hur ditt chassi ska se ut. Jag kommer inte att göra någon detaljbeskrivning av det här aktuella chassit utan det blir spridda kommentarer i känd stil.

bild numero ett.

Här har huvuddelen av ramen kommit på plats. U-bågen närmast svingen gör att det här chassit får en ram som blir en tråd bredare än normalt. Vid pilen finns en liten bock som gör att motorn kommer precis parallellt med tråden för den planerade drevningen. Avståndet bakaxel-pickup ska tas till så att hjulbasen och guide leaden (avst. framaxel-pickup) blir lämpliga, tex 97 och 22 mm.

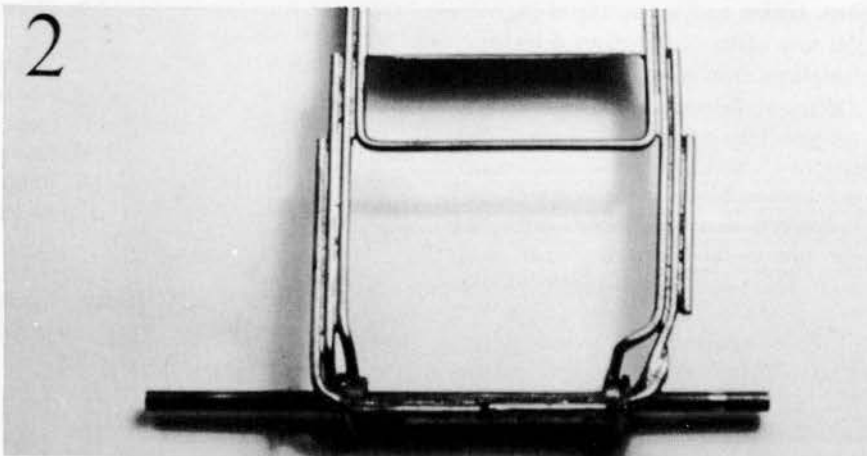


bild numero två.

Bakvagnen ska vara byggd så att den kan ta emot åtminstone en del smällar utan att lämna in och på ett ISO behövs dessutom styvhet just här för att allt ska fungera som det är tänkt. Den här bakdelen är verkligen stabil med en tråd framför, en under och en bakom röret. På drevsidan har den yttersta railen måst kapas pga den breda ramen.

SLOTRACING FOLKS

P.g.a. den stora efterfrågan på våra motorer så har vi tyvärr haft svårigheter att leverera i önskad omfattning, men nu kan vi återigen tillgodose er med vad många anser vara marknadens snabbaste motorer. Motorerna är utrustade med Son-set 36D kol (säljes även lösa för 6:-/pr).

BLACK JACK Mk I	med Pooch-ankare	236:—
	med Thorp-ankare	225:—
ORANGE BLOSSOM	med Thorp-ankare och bronslagrad	134:—
	kullagrad	169:—
SCHNELLZUG Gr20	bronslagrad	95:—
	kullagrad	130:—

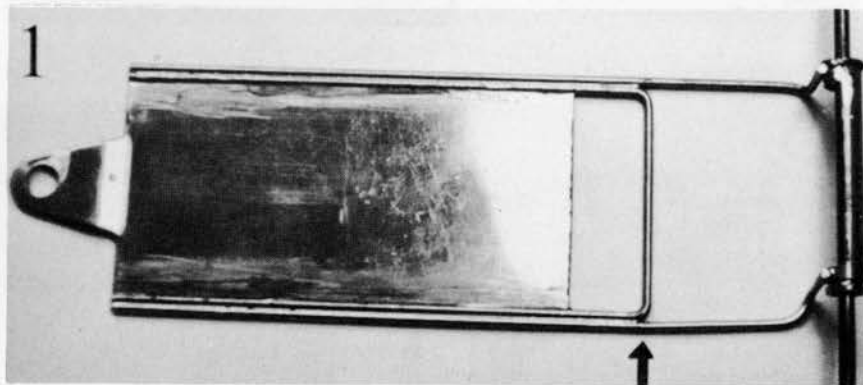
Sommarspecialen!

Associated 408-tråders borstar. Håller längre. 1:40/pr. och
RHR-däcksoppa 50cc 5:—.



Mot 1:— frimärken får du vår katalog där du hittar allt från proffs till standardgrejor.

Hedman & Hedman
Malmövägen 8
121 51 Johanneshov
Träffas säkrast mellan 17–19.



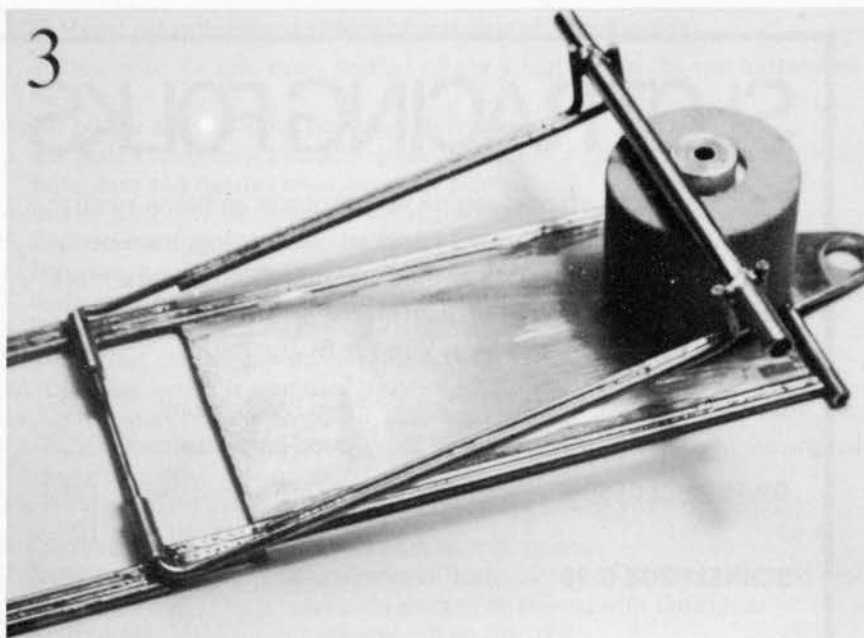


bild numero tre.

Det som tillkommit här är rören för plumberrailsen längst fram på svingen. ISO-leden för framaxeln finns det flera sätt att göra, här ligger den på tvärtråden i ramen och trådarna till framaxeln bildar fortsättning på halvrailsen från bakvagnen.

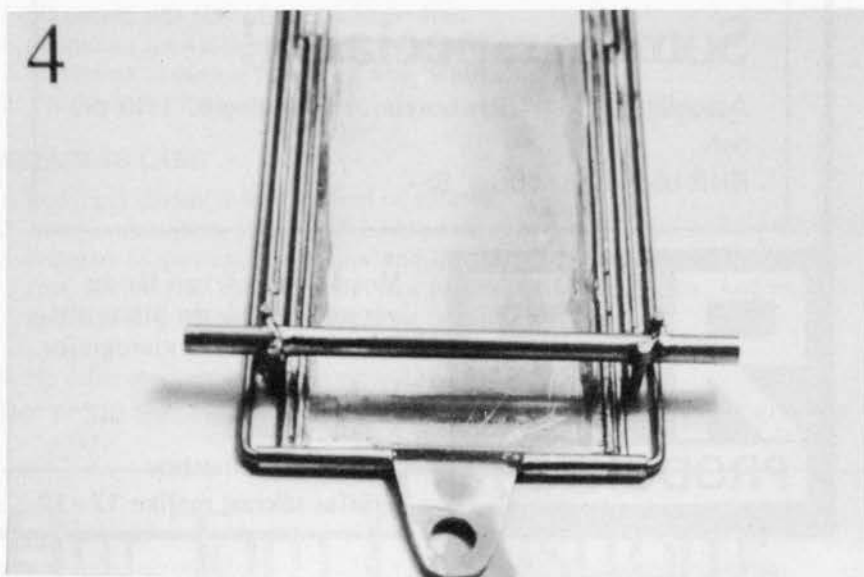


bild numero fyra.

Plumberrails är det enda nya här. Kom ihåg att böja ned dom så att dom ligger helt jämt med ramen. En sak som kan göras för att framaxeln ska stanna kvar efter en smäll är att surra den med tråd. Tag oisolerad koppar eller nåt annat av ganska klen dimension och vira systematiskt fram och tillbaka korsochtvärs runt lödningarna och löd sedan fast den. Samma sak kan med fördel göras i bakvagnen också.

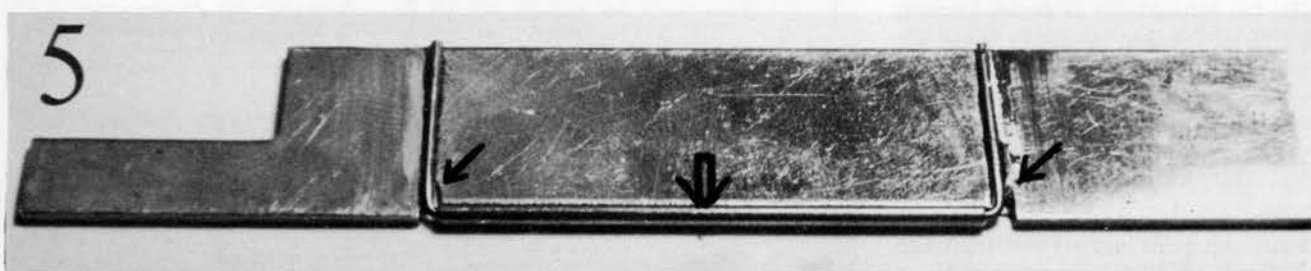


bild numero fem.

Dags att haka på vingarna. Kapa först längden så att dom passar mellan fram och bakhjulen. "Notcha" sen som pilarna visar så det blir lättare att få dit trådarna som håller i ledrören. Dimensioner, 1/16 resp. .032". Obs att rören ska ligga ner i samma plan som vingarnas undersida och inte lämna någon springa vid dubbelpilen. Det är förresten lättare att göra röret i två delar som det syns på dom följande bilderna.

bild numero sex.

Det färdiga verket från rätsidan. Småprylarna som fullbordat skapelsen är 1)främre crosspiecen (alltså tvärstag) som fungerar som nerstopp för fram-

axelgrunkan och samtidigt förstärker den. tänker man sig ha någon slags fjäder som håller ner grunkan så läggs den lämpligen över crosspiecen som inritat. 2)främre crosspiece för plumberarrangemanget. Den här biten är det betydligt lättare att sätta på plats innan vinarna det blir problems att komma åt med lödkolven annars. 3)bakre crosspiece för plumbern. 4)uppstopp för plumbern. Dom är lättast att sätta på plats om man kapar i den fria änden efter fastlödningen. Lämpligt plumberlyft ca 1mm. 5)nerstopp för vingarna. Samma sak gäller som för 4). Det blir faktiskt bättre att lägga nålrören intill vingupp-

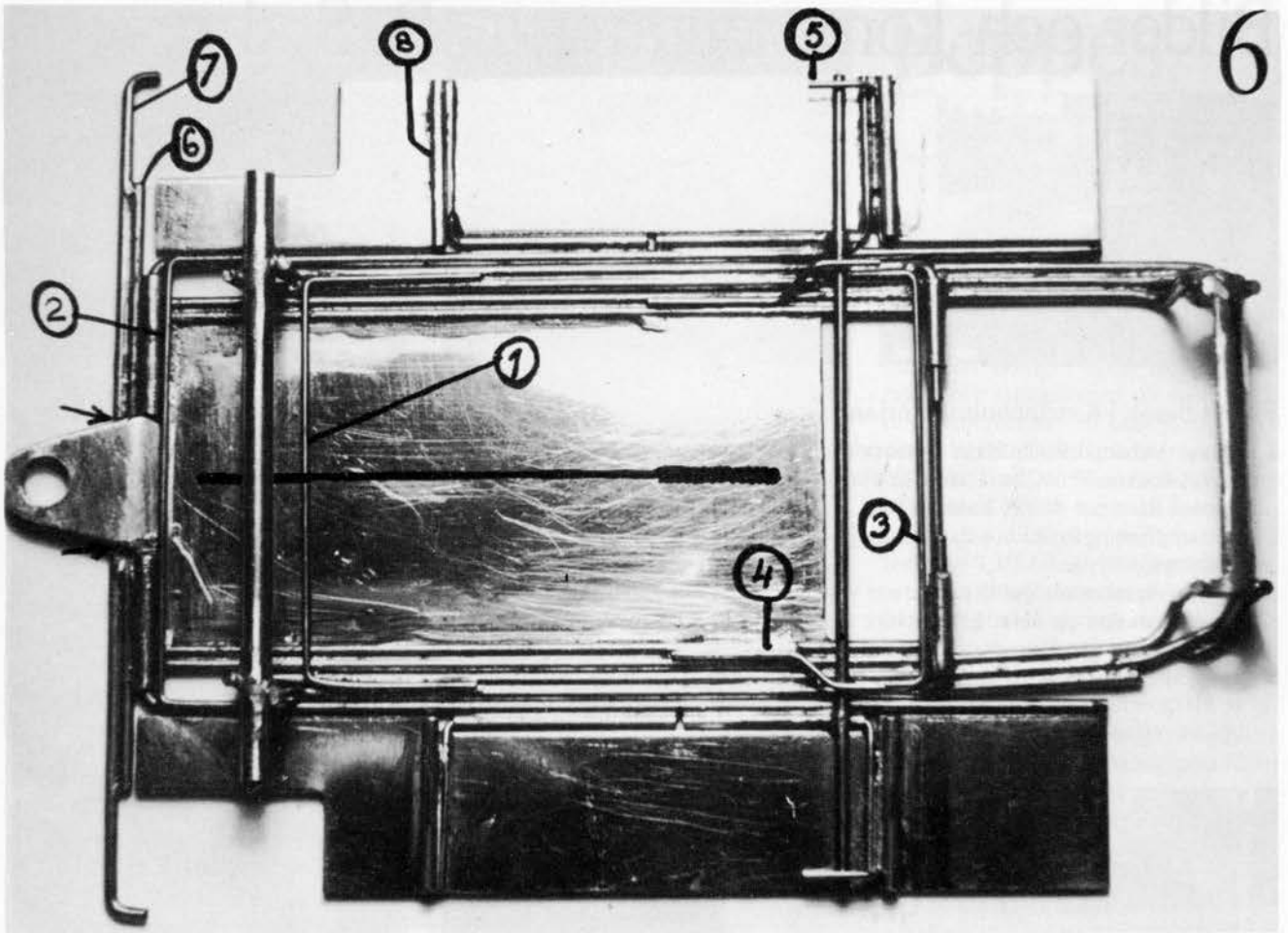
hängningen och nerstoppet ytterst i stället för tvärtom som här. Alla de här fem bitarna ska vara .032".

6)bumper. Den är i .055" för att passa under pickupfästet och går hela vägen under det i motsats till 7)pepebumpern som är i .063" och slutar inåt vid pilarna. 8)nålrören i 1/16" behöver inga fler kommentarer så vi är nu framme vid

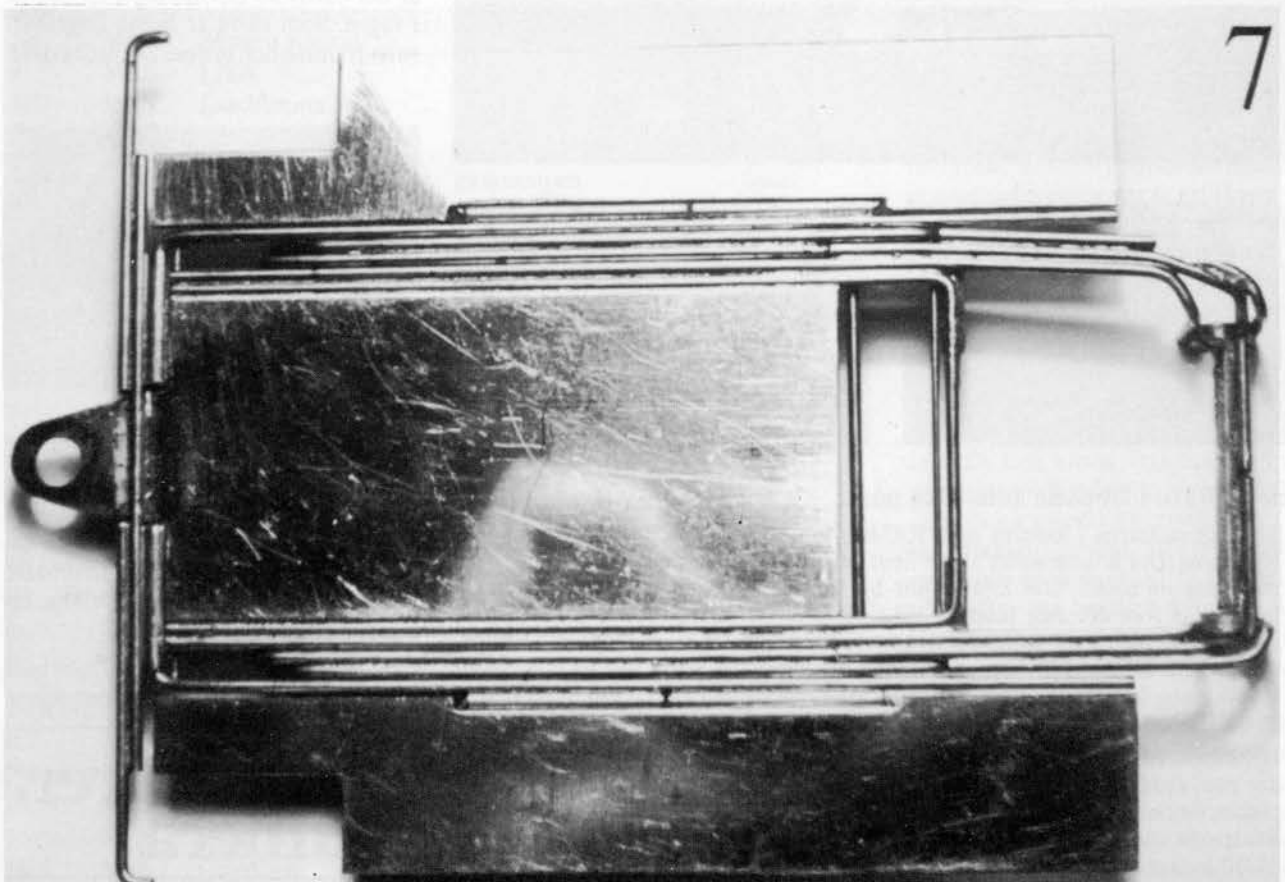
bild numero sju.

Som visar verket från avigsidan, en avig och en rät stod det i mönstret. Dags att plugga i kolven, och. . . viel glück!

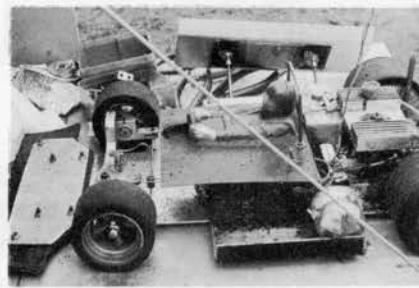
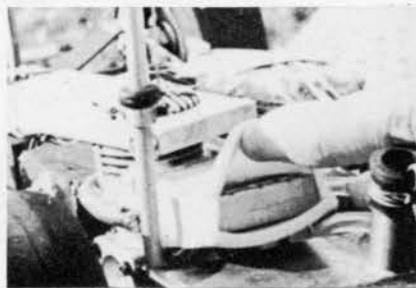
Tom



This is a very common type of Iso, and it work well on most Swedish tracks (but not all!). All piano wires ar 1/16 (or should be, but Tom did'nt have any when he built this chassis!) for best strength. Note all bracings at rear, important if you want the chassi to hold more than a heat. Wheel-base on the chassie is about 97 mm and lead guide 22. Pans and swing are both from Minicars and so is the rest of the material.

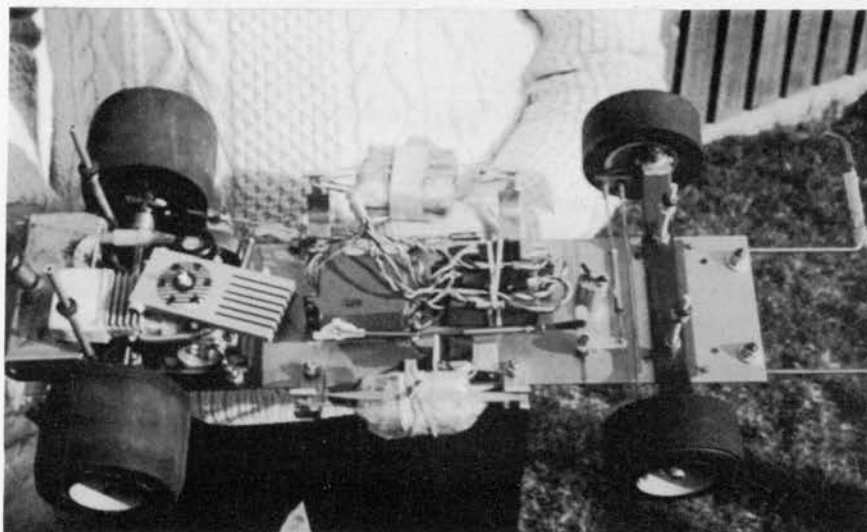


Bilder och kommentarer av R. Stahre



Finskt besök i Katrineholm i början av april.

1. Raimo Vähämäki och Hans Johansson diskuterar karossupphängning på Ramos Associated-Porsche. Raimo är Hasses motsvarighet i Finland, dvs suverän vinnare. Han har direkt kontakt med Gene Husting, och får allt sitt material, plus upplysningar om hur man får grejor att fungera, därifrån. En trevlig kille, med snyggt bygge.
2. Ramos Associated. Det skulle kunna vara en amerikansk bil, för den har alla finesser man sett på dem. Lägg märke till upphängningen av radio och acker! Det är så man får med att överleva!
3. Ljuddämparen av den nya typen med ett antal metallameller, som täcktes av ett gummimembran. Jag fick aldrig höra den, men han sade att den var mycket effektiv, plus att den inte ströp för mycket.



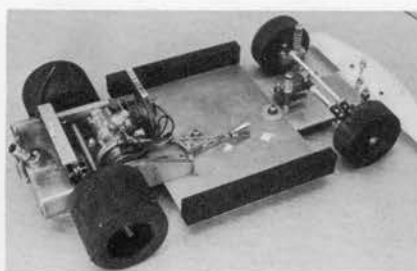
Wessels Race i Uppsala annandag påsk.

4. Svenska mästarna i löpning med R/C-bil, Jan Engelhart och Björn Olsson från Nyköping. Det är inte snällt att ge dem denna titel, men de har en sagolik otur med sina motorer! Det kvittar hur bra det gått mellan tävlingarna, och på träning: så fort det drar ihop sig till tävling får de krångel! Jag är inte säker, men tvivlar på att de under förra året fullbordade ett enda heat utan motorstopp. Så är de också snabba som vinden när det gäller att få fart på bilen igen. I Linköping kolliderade Björn med en åskådare då han var på väg ut på banan igen. När han skulle börja styra bilen upptäckta han att styrspeaken brutits av!
5. Uppsalabanans långa raksträcka, med efterföljande högfartsböj. I det usla väder som rådde kan man vara övertygad om att åskådarna uppskattade de fina platser de fick i bilarna. Banan var rolig, men de parkeringsrutor som Wessels envisas med att rita upp på sin parkeringsplats stör väldigt mycket när man kör.

Vinnar bilen i Uppsala, Kjell Kruhsbergs hembygge. Det syns att han tog intryck av Roy Moodys bil förra året. Den går mycket bra, och nu när Kjell fått grejorna att hålla bättre kommer han att placera sig fint i fortsättningen.



Den sågspånsfyllda korven fungerar fint som skydd för publiken, och även om bilarna ibland blir överfyllda med spån, är det bättre än om det legat en planka i vägen. Som alltid är Janne Engelhart först framme och hjälper en medtävlare.



LISA race i Linköping 13 maj.

De snabbaste bilarna i den tävlingen var av fabrikat Delta. Detta är min Delta, som är helt standard, sänar som på bromsen. Med den fick jag snabbaste heattiden, men lyckades inte vinna, eftersom motorn krånglade.

I stället tog Hans Johansson, som bara var någon sekund efter, hand om segern

**Prenumerera
Numera!**



med sin Delta. Tvåa kom Janne Fagerström, och trea Kjell Kruhsberg. Janne F kör en bil åt Kardeby Racing Team, Hasse kör för Team Delta Sweden och Kjell K, ja han kör för Kjell K! Jannes bil har en MAC-Porsche kaross på ett Taurus MkII chassi. Hasse och Kjell har faktiskt båda två en McLaren-kaross av svenskt fabrikat.

Beppes Corner

Hej.

Våren har börjat komma och intresset för inomhusMR svalnar något i takt med stegrade värkänslor. Debatten om våra MR-regler fortsätter dock även om missnöjet tydligen är av marginell karaktär och koncentrerat till ett fåtal förare, åtminstone om man jämför med den amerikanska motsvarigheten. I USA har man från förar- och fabrikant-håll t.o.m. krävt mera definitiva bestämmelser. Enligt uppgift har inte 2 tävlingar i USA haft lika förutsättningar under föregående år. Förarna rasar då man inte vet vad som är tillåtet från gång till gång. Fabrikanterna rasar då hela deras produktion blir omodern över en natt.

Vi ligger tydligen en hästlängd före USA i regelhänseende då reglerna håller sig minst under ett år.

BYRÅKRATI – Behövs den?

Jag lovade att ta upp nödvändigheten av lite byråkrati.

För att de aktiva skall få så mycket behållning som möjligt av sitt bilsport-intresse (läs miniracingintresse), dvs tävla och träna under vettiga förhållanden på vettiga banor, måste någon eller några på något sätt skapa dessa förhållanden. Detta kan naturligtvis i vissa fall ske lokalt om drivande intresserade krafter finns. Skall dessa förhållanden utvidgas att gälla regionalt, nationellt och internationellt krävs visst samarbete mellan drivande intresserade krafter. Man samarbetar under vissa former enligt vissa överenskomna regler (läs byråkratiskt mönster). Avsikten med dessa överenskomna regler är att skapa förutsättningar för smidigt samarbete samtidigt som en stabil organisation skapas.

Vårt samarbetsorgan är Svenska Bilsportförbundet där alla bilintresserade samarbetar i en ytterst stabil organisation. Denna stabilitet krävs av statliga och kommunala myndigheter för att ekonomiskt stöd skall utgå till den centrala och lokala verksamheten och på så sätt möjliggöra vår verksamhet.

Föraren märker av stabiliteten i organisationen genom att tävlingsverksamheten är samordnad – tävlingarna körs efter ett bestämt mönster. Kort sagt: En förare vet när han åker till en tävling att tävlingen kommer att genomföras på ett visst sätt.

Bilen han tänker tävla med uppfyller arrangörens krav och tävlingen genomförs på lika villkor för alla förare.

För att detta skall fungera måste alla försöka uppfylla de krav vi gemensamt ställer på arrangörer och enskilda funktionärer och förare. Arrangörerna måste

TÄVLINGSKALENDER

Juni					
2-3	MRR	Sirocco Racing			
3	MRS	LISA	RM		Stock, Formel
3	MRS	Landskrona MK			
Augusti					
4-5	MRS	Önnköps MRK	Skånecupen		Sport
25-26	MRS	Uppsala BKC	Augustiloppet, 6-tim.		Stock
26	MRS	Kramfors MSK	North Sweden Open Cup		Sport
26	MRS	Luleå MS	Deb.lopp		Sport
September					
2	MRS	Arvidsjaur MS			Sport, Stock
8-9	MRR	Sirocco Racing			
9	MRS	Umeå AK	SM		Sport
15	MRS	Trelleborgs MK	Skånecupen		Sport
16	MRS	Bodens MRC	Deb.lopp		Sport
16	MRS	Sunds MRC	North Sweden Open Cup		Sport
23	MRS	Bryggaregårdens RC	Minicars Grupp-20		Sport
23	MRS	Västerviks MRC	24-tim.		Sport
23	MRS	Umeå AK			Sport, Stock
30	MRS	Nässjö MK	Solves Cup, DM		Sport
30	MRS	Bodens MRC	RM		Sport
Oktober					
6-7	MRS	Uppsala BKC	The Blue King Race		Sport
7	MRS	Kramfors MSK	North Sweden Open Cup		Sport
13	MRS	Landskrona MK	Skånecupen		Sport
14	MRS	LISA	Minicars Grupp-20		Sport
14	MRS	Umeå AK	DM		Sport
21	MRS	Luleå MS	RM		Sport

TESTORS TCL färger

En större sändning väntas hem i juli. Beställ redan nu så är du säker på att de färger du vill ha inte är slut.

Pris 4:50 per burk

No 72	Cobra Blue	No 81	Jade Metal Flake
73	LeMans Yellow	82	Sapphire Metal Flake
74	Racing Green	83	Livne Metal Flake
75	G.T. White	84	Hot Rod Red
76	Chrome Silver	85	Tangerine
77	Vetter Block	86	Fire Orange
78	Competition Orange	87	Mean Green
80	Ruby Metal Flake	88	Lighting Yellow

Charley Scott

Set up med handbyggd kanna Champion White dots, endbell med kylflänsar 130:—
Iso Chassie för 5/8 framhjul och 7/8 bakhjul 60:—

Bullit Motors

Kullagrad set up 138:—
Kullagrad motor 210:—
Endbell kylflänsar 7:—
Buss Bars 6:50
Fjäder isolering 1:25

Svanström Painting

För de snyggaste karosserna
1/24 20:— 1/32 19:50
Många målade i lager

Camen ankare

Pooch Grupp 20 42:—
Pooch Standard 72:—
Pooch Limited Edition 90:—

SOMMARERBJUDANDE Juni o Juli

för de som tröttnat på sin slöa nybörjarbil.

Charley Scott set up + Pooch sgl. 26 ankare + Charley Scott Iso Chassie + en Svanström målade kaross, för endast 222:—

För de som vill ha Grupp 20 ankare istället för Pooch sgl 26 ankare blir priset 195:—

REA

Porsche SS 8:—
Mura buss bars 6:—
Champion C-can 6:—

REA

Vi säljer även "Vanliga" MR-Tillbehör. Det trodde du kanske inte. Lagerhållningen har varit ganska dålig på "vanliga" delar under våren, men till hösten ska det bli bättre. Till hösten kommer det även en del egna produkter
RL set-up bronslager 79:—

RL set-up kullager 114:—
RL motor bronslager 160:—
RL motor kullager 195:—
RL 620 motor bronsl. 130:—
RL 620 motor kullager 165:—

Pooch ankare är det i alla motorer. I övrigt är det Bullit buss bars och kylflänsar, Mura och Championdelar

Fa Rolf Lundberg

Box 34025
100 26 Stockholm
Tel. 08/53 17 44

uppfylla de krav SBF och därmed de tävlande ställer på tävlingens genomförande från bokning till tävlingsdag, ansökning av tävlingstillstånd, funktionslicenser, besiktning till insändandet av resultatlistor.

Föraren måste likaväl uppfylla de krav SBF och därmed den arrangerande klubben ställer från skriftlig anmälan i tid till tävling till sportsligt uppträdande på tävlingsbanan.

SBF måste uppfylla de krav de arrangerande klubbarna och förarna ställer med avseende på service med tävlingskontroll, tävlingskalender, licenser, fungerande reglementen osv.

Många gånger kan byråkratin vara krånglig och onödig men var säker på att ingen vill ha krånglig byråkrati. Kan någon komma med förslag som underlättar för alla parter mottages detta med tacksamhet. Byråkratin kring en tävling ter sig ganska enkel om man spaltar upp det på följande sätt:

1. Planera nästkommande års egna tävlingsarrangemang under augusti månad. Sänd in tävlingsdagarna när blanketter kommer i sept.
2. Ändra och flytta för att undvika onödiga kollisioner med andra arr. när preliminärkalendern kommer.
3. Kolla att banlicens finns senast 2 månader före tävlingsdag.
4. Utse chefsfunktionärer, gör tilläggsregler och skicka in tävlingsansökan och tillståndsavgift senast en månad före tävlingsdag.
5. Skriv inbjudan och sänd ut den när du fått tävlingstillstånd.
6. Gör i ordning banan och fixa sponsorer och priser.
7. Avsluta tävlingen genom att sända prislistor till deltagarna och SBF.

Svårare är det inte.

Om du har synpunkter på regler eller andra förslag till SBF?

Kan du ändra på det?

Ja visst. Om dina synpunkter är värdefulla har du väldigt stora chanser att få en ändring till stånd.

Börja med att tala eller skriv till dem som bestämmer i ärendet.

Gäller saken MR-reglementet skall du tala med någon eller alla i MR-utskottet. Lyckas du få med MR-utskottet på ditt förslag kan du räkna med en ändring.

Lyckas du inte kan du tala med någon eller alla i SBF:s styrelse.

Går inte det kan du motionera på din regions årsmöte och på SBF:s årsmöte. Det gäller här att få med klubbrepresentanterna resp. rådsmötesdelegaterna på noterna och övertyga dessa om att förslaget är bra. Tycker dessa att förslaget är bra får du igenom det på årsmötena.

Om du är missnöjd med någon person i ansvarig ställning eller har förslag på bättre folk skall du vända dig till SBF:s valberedning som om ditt förslag

är bra tar upp och föreslår den person du föreslår.

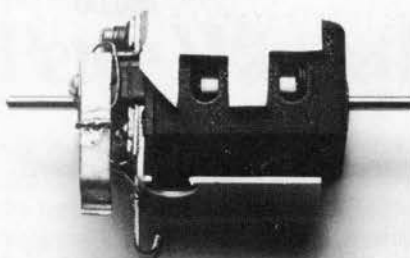
Som du ser är det ganska lätt att vara med och styra utvecklingen dit du vill, men du skall veta att det krävs att du jobbar hårt och att du vet vad du vill. Det finns nämligen många viljor i Svensk Bilspport.

Vill du veta mer om SBF:s organisation och "byråkrati" skall du deltaga på någon funktionärskurs.

Lycka till/ Jan-Erik

News previews

Tom Lindström



Känns den igen? Det HÄR är en Walt Labree motor, inte en Pooch som den var stand in för i förra numret. Den har till utförandet väldigt många likheter med Boyingtons motorer. Det är i stort sett samma bitar hopbyggda av en annan kille.

Alltså en fullfjädrad racemotor med kullager i båda ändar, tjusig endbell med verkligt fina buss bars i koppar och allt övrigt jobb man väntar sig för 210 intulängresilverkronor.

Var den finns? Kolla Lundberganonser.



Nån som försökt få tag i kullager till motorn? Såna som sitter i dom där motorerna ni vet! Vem om inte Jukka V. himself har sådana. I övrigt: no comments. Pris: tippa två tior.



Det kom ett brev...

Apropå "skitsnack från Linköping"

Bjarnes vänliga påpekanden i förra numret att jag skulle ha fel i motorbytesfrågan måste jag kommentera.

"Allright" Bjarne, jag använde ett starkt uttryck som att "det bytes hej vilt" ute i bygderna.

Det kan vara fel. Jag har dock tyvärr upptäckt en del försök till byte på ett begränsat antal tävlingar, d.v.s. där jag varit närvarande. Jag har också den bestämda känslan av att vederbörande inte försökt byta av den anledningen att jag varit närvarande. Därför drar jag den slutsatsen att vissa förare försöker byta motor även när jag inte är med.

Jag hoppas verkligen att du Bjarne har rätt och jag har fel men min miss-tänksamhet säger mig däremot att jag inte har alldeles fel.

Det gläder mig dock att vi är överens om att reglerna ska följas så gott det nu går.

Inom utskottet diskuteras om och funderas över regeländringar till nästa år.

Tongångarna om att SM-serien bör-

jar bli färglös växer och förslag till en ny SM-serie av lagtyp i Speedway-form har lagts fram. Man har funderingar på en allsvenska i MRS med olika grupper och divisioner. Inget är dock klart och det går bra att komma med synpunkter och förslag till någon utskottsmedlem eller till Göran Källstrand.

Efter ett besök i Umeå måste jag passa på att varna läsarna söder om Dalälven för norrlänningarna. Dom har en fin verksamhet och dessutom har man i Umeå med Hasse Nilssons hjälp lyckats bygga en toppenfin bana. Såvitt jag kan förstå en av Europas bästa "Kingar".

Årets riksmästerskap för Formel och Stock 24:or går i en tävling den 3 juni i Linköping. Ring mig 013/13 99 79 så får du en inbjudan.

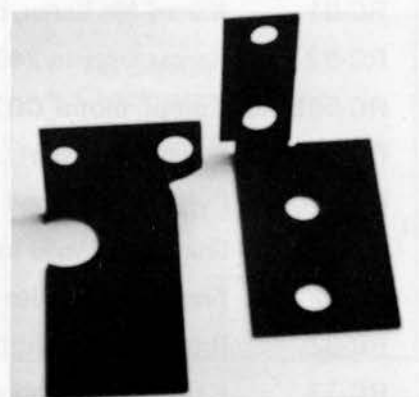
De läsare som står inför en nyss påbörjad MRR-säsong önskar jag lycka till med radiostörningarna medan MRS-förarna tillönskas en skön badsäsong till höstens race.

Till dess, HEJ Beppe

Pärlor som håller att sätta i sulornas fälgar i stället för dom mjukjärnsprylar som sitter i vissa. Kommer i sats med tre skruvar och en nyckel som verkligen passar för 4-5:-.

Läcker svartadoniserade kylflänsar till våra kraftpaket också dom från J.V.R. Rekommenderas!

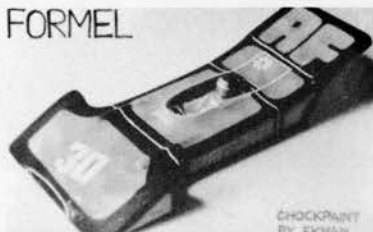
Dom sista fyra prylarna kommer från Jukka Vatanen Racing, Box 130 00 151 Helsingfors, Finland.



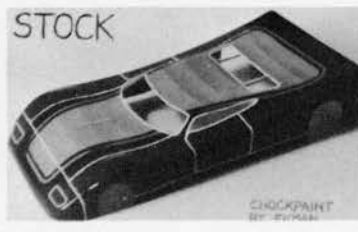
RM i Linköping, klass 2 och 3

VÄLJ RÄTT KAROSSER !

FORMEL



STOCK



Den i västkustens Tasmanserie så framgångsrika Surteesen.

Vår senaste kaross, en Plymouth Superbird.

Båda är i lexan och kostar endast 7.50 st.

PRÖVA DEM! DU KOMMER ATT BLI NÖJD.

Fälthammar Pro Bodies

Bergsjövägen 15, 430 50 Källared, tel. 031/75 08 00

R/Cnytt från

-HOBBY-IMPORT-

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

Riggen (Jerobee) körklara R/C bilar, skala 1/12, komplett med 2-kanals radio.

RC-3	Ferrari 312	760:00
RC-4	Camaro Trans Am	760:00
R-4	Camaro Trans Am, kompl. bil men <u>utan</u> radio	290:00

Tillbehör och reservdelar

RC-B1	Kaross Mc Laren, omålad	42:50
RC-B2	Kaross Datzun 240-Z, omålad	
RC-501/02	Kompl. motor COX 0.49 med startaggregat.	110:00
RC-1169	Startkabel (Wire)	12:00
RC-17	Cylindertopp med glödstift till COX 0.49	9:00
RC-11	Bakhjulsset med kromade fälgar	39:50
RC-22	Framhjulsset, dito	35:50
RC-32	Bränsletank, sidomontage	19:50
RC-33	Karossfäste, främre	3:50
RC-34	Karossfäste, bakre	3:50

Övrigt

215 146	Motor VECO 0.19 med cylindertopp speciellt för bilracing samt dubbelpipigt avgasrör	210:00
AW 09000	AUTO WORLDS stora dekalkarta för RC-bilar	12:50



Priserna gäller inkl. moms men exkl. porto.