

Mini-78 Racing

Årgång 1 Nr 7-8 december 1973. Pris 5:-



Växjö 1000,
referat på sid 3

1974 års MR regler

European News

Profilen

News previews

Vårda din RCmotor

Julen närmar sig med stormsteg (kanske till och med dragit förbi när ni fått detta nummer) och just nu håller ni i årets sista nummer av Mini-Racing. Men givetvis kommer tidningen ut 1974 ändå, fattas bara annat!

I det här sammanhanget vill jag påminna om prenumeration för -74. SKICKA INGA PENGAR, inbetalningskort kommer. Tyvärr har vi måst höja prenumerationen till 25:- då vi från och med 1974 måste betala moms. Moms tillkommer givetvis även på annonskostnader, men då merparten av våra annonsörer är firmor, är ju momsen avdragsgill och således ingen belastning. Så vi hoppas att ni som varit annonsörer under -73 även ska fortsätta vara det. Vi får också hoppas att alla som prenumererat på tidningen också gör det under 1974. Många prenumeranter och stadiga annonsörer är det enda sätt vi kan överleva på om vi inte ska övergå till att bli ett stencilerat klubbblad... I det här sammanhanget vill vi be er alla som har tidningen, att sprida den bland vänner och likasinnade. Vi behöver bli större, för att kunna bli ännu bättre. Och en bättre tidning har väl inget något emot?

NYTT INFÖR 1974.

Bilagor: fr.o.m nr 1 kan man istället för att föra in en annons skicka med en bilaga. Priset är detsamma som för en helsides annons för en tvåsidig bilaga och 350:- för en 4-sidig dito. På detta sätt får man ju två sidor till en annons till priset av en (+ att ni givetvis får trycka upp 500 ex av det ni vill ha medskickat, men även det kan vi ombesörja till låga priser), dessutom kan ni kosta på er 4-färg och andra lyxigheter om ni så önskar.

För KLUBBAR ger vi en superrabatt på ovanstående, tävlingsinbjudan i format A4, 2 sidor (1 blad med andra ord) får medskickas till det facila priset av 25:-! Ett utmärkt tillfälle för klubbar som enkelt och billigt vill nå huvuddelen av de aktiva samt dessutom gräddan (eliten,

Redaktionen har ordet

kalla det vad ni vill) i Finland, Danmark Tyskland, Holland och i viss mån England. Vi ombesörjer dessutom tryck av bilagor - jättebilligt! - om ni så önskar. Kontakta Bjarne på tel 52 82 25 (031) på kvällstid så får ni veta mera.

ANNONSER

Fr o m 1974 kommer differentierade annonspriser att införas. I de flesta fall betyder det dock inte höjda priser, i en del fall t o m lägre priser. Så här ser -74 års annonspriser ut:

Första sid: 1:-/mm och spalt. Högsta höjd 100mm.
I text: 0,35/mm och spalt
Sista sid: 0,50/mm och spalt

Om ni begär en speciell placering av annonsen (högersida, vänstersida, upp-till, nedtill på sidan etc) blir det 10% tillägg.

Men om ni bokar in bokar in samma utrymme i fyra efter varandra kommande nummer erhåller ni 10% rabatt på priset, vid 8 utrymmen i följd 15% rabatt. Ex.vis en första sida format 3spxl00 kostar 300:-. Om ni bokar in första sidan i fyra nummer i rad blir priset endast 270:- per gång. Så vet ni med er att ni tänker annonsera i de flesta nummer så är detta verkligen något att tänka på. OBS att en bokning är bindande! Bjarne på 031/52 82 25 står för upplysningar och står gärna till tjänst.....

FRÅGESPALT

Startar officiellt i detta nummer även om den i praktiken funnits sedan nummer 1. Det är bara det att det inte funnits några frågor att besvara....

EUROPEAN NEWS

Vi kommer att utöka de europeiska spalterna, det kommer kanske inte bli så mycket mer text, men ifrån fler länder. Tjuvstart i förra numret med den nya rubriken (felstavad, f låt.) Kanske vi också utökar med en amerikansk spalt då jenarna visat intresse för europa, bl.a MAR har funderat lite smått på att sponsa några tävlingar här. Varför vi skriver så mycket om Europa när det är en svensk tidning? Jo, därför att ökade kontakter och information inom europa betyder så enormt mycket för MR:en. Det kan tyckas att det bara berör ett fåtal personer som har möjlighet att kуска runt, men i själva verket är det till nytta för alla aktiva. Hurdana banor och hurdana bilar tror ni att vi skulle ha om vi inte fått information utifrån? Vi skulle inte haft någon MR alls kan jag tala om! Genom ett ökat samarbete kan vi få upp MR:en från fönsterlös källarnivå och sprida den bland folk och få. Sporten blir större och det tjänar vi alla på. Det är också därför som vi slösar utrymme på min dåliga engelska.

Mycket nytt och vi hoppas att tidningen med hjälp av dessa kommer att bli bättre. 1974 kommer vi att lägga över hela prenumerantregistret på data och Postens Adress Register kommer att ha hand om utskickningen så vi hoppas att det blir lite bättre ordning på alla papper i fortsättningen. Just nu har alla pappershögar växt oss över huvudet (bokstavligen!).

Slutligen ber vi att få önska samtliga läsare en riktigt GOD JUL och GOTT NYTT ÅR! Skål.

Redaktionen.

Ny adress:

Vi har begåvats med ny adress och nytt postgiro, detta i vår ansträngning att skapa lite ordning. ALL POST till tidningen ska härnäst efter skickas till denna adress:

Mini-Racing
Box 186
423 01 Torslanda

Postgirot är som jag nämnde nytt, detta är 72 65 86-1.



Morgongymnastik a la Mr Minicars. Det är bra att gymnastisera bort några hekton så här i Jule-tider.

Växjö 1000 stor succé med folk från Finland, Tyskland och Sverige. Team Parma's J. Forsgren tog 'et

STOR SUCCÉ FÖR VÄXJÖ MOTOR-SÄLLSKAP som ordnade Växjö 1000 den 8-9 december!

Tävlingen som från början skulle gått i Göteborg blev flyttad till Växjö på grund av banbrist. Nå ingen var ledsen för det tvärtom, och tävlingen drog hela 48 startande! Mest svenskar, förstås, men även två tyskar och två finländare var representerade. Från Tyskland kom den inte helt okända Bernd Möbus och hans teamkamrat Michael Grasse, båda kör för Selection Hamburg. Från Finland kom den likaledes icke helt okända Jukka Vatanen (Mr Bleah Products) och Pekka Sippola.

Några tappra anlande redan under fredagen, bland andra Möbus/Grasse som dock inte hittade banan, Hansson och Helgesson från Skåneland och Bergqvist med flera stockholmare.

Resten av folket kom under lördagen och av resultatlistan att döma var det ingen större nackdel. Vilka som kom? Jo, faktiskt från alla håll och kanter i vårt avlånga land, se resultatlistan.

Träningen på lördagen gav en fingervisning om att det skulle bli hårt om platserna och så blev det mycket riktigt också. De flesta hade mycket konkurrenskraftiga prylar med sig och det gick ganska fort på sina håll.

Banan ja, den var helt underbar att köra på, slät snabb, skön sträckning och lagom med ström (ca 700Ah). Banan var visserligen lite rå under lördagen

(som alla helt nya banor) och bilarna uppförde sig lite mystiskt här och var. Men det försvann under lördagkväll och på söndagen fungerade banan perfekt. Det bästa med banan var att det gick att åka lika fort på ytterspåret som på de övriga. Halkan som alltid finns på nya banor kurerades med "mindre" mängder dücksoppa, som vanligt. Epoxybeläggning precis som i Umeå, men nog tyckte jag att denna var lite hårdare.

Lördag kväll utmynnade i en kartläggning av det ungdomliga nöjeslivet i Växjö. Jag ska inte bli långrandig, ska bara nämna att Wild Angels inte alls var bra, misstankar om det hade infunnit sig tidigare för all del. Dom spelade alldeles för högt (t.o.m. för mig!) och sången gick inte fram. Tummen ner. Dessutom åkte vi ifrån Petr Wänseth och Jan Forsgren så dom fick en timmas uppfrysande promenad hem till hotellet i nattkylan!

Söndag morgon inleddes med det i miniracing traditionellt tidiga uppvaknandet, dock inte för alla. Christer Boström, han med karosserna ni vet, dök upp med sin bil efter både besiktning och förarsammanträde...

Nya för dagen var tävlingsledaren Hasse Nilsson och Janne Casell från Nässjö som var besiktningschef.

Gräddan av sveriges alla miniracingförare var alltså på plats och det blev riktigt spännande att se kampen om de

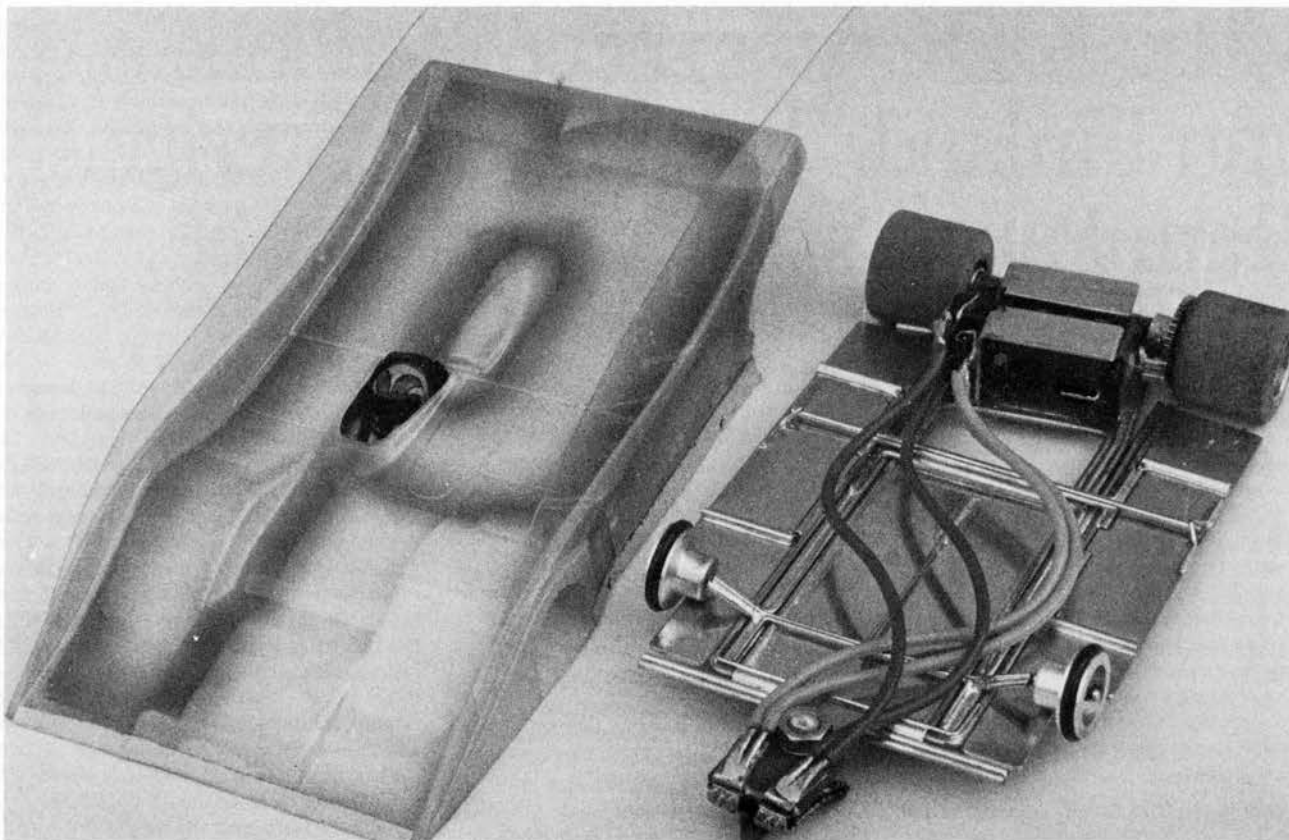
1000 kronorna. Jag kommer här bara att skriva om AoB förarnas uppgörelse (debutanterna körde för sig) detta för att jag inte inte var närvarande när deb. körde och jag har tyvärr inte kunnat få tag på någon som kan lämna ett referat. Det enda jag vet är att Micke Thörn från Vimmerby råkade lite illa ut pga varvräknarkrangel. Tråkigt att nämna det, men även dessa varvräknare visade sig lite opålitliga även om det i de flesta fall blev ett eller flera varv för mycket, vilket väl hör till ovanligheterna. Det misstänktes av flera att bl.a. Forsgren och Möbus fick ett varv för mycket i kvalen, men då det inte spelade någon roll för var de hamnade så rev ingen upp himmel och jord för det.

Kvalen kom igång till slut och direkt till final gick i nämnd ordning: Bernd Möbus Selection Hamburg/MG products, Jan Forsgren RRTU/Team Parma, Bjarne Lilliendahl RRTU/Team Parma (övertäckning nr 1!) och Peter Bergqvist UBKC (övertäckning nr 2!). Därefter hamnade proffsen på varierande grader i hierkin ända ner i uppsamlingsheaten där vi hittar Jukka V. från Finland. Dagens övertäckning nr 3 var att Jukka lyckades ta sig upp från botten-skiktet ända upp till final. Jukka har verkligen lugnat ner sig och kör numera lugnt och sansat och ibland riktigt fort. Enligt honom själv beror det på att han börjat köra RC och där kan man inte göra några misstag, då försvinner man ut i periferin. I miniracing kan man alltid hoppas på att bilen är kvar i spåret även om man får en sladd eller något. Så det blev ingen show där Jukka stampade sönder sin bil och kastade den i väggen! Finalgossarna blev till slut och vid en något försenad timme: Forsgren, Möbus Lilliendahl, Bergqvist, Mattsson, Vatanen, Wänseth och Hedman d.y. Jag tänker inte gå in på enskilda heat och tala om vad som hände på det och det varvet, utan nöjer mig med en liten sammanfattning.

Mest otursförföljd var utan tvivel Bosse Hedman som först knäckte en bakaxel + ett dito kullager, därefter kraschade i velodromen så motorn hoppade ur (jag vet precis hur du känner det Bosse). Men efter en hård kamp lyckades han dock lägga beslag på 8:e platsen.... Stefan kom väl näst i tur med oturen, han lyckades bränna ett ankare (lila rök) och belade helt följdriktigt 7:e plats. 6:a kom Jukka Vatanen efter att ha varit ute och snurrat lite varstans (bokstavHögligt). 5:a blev ("vart" säger norrlänningar!) Peter Wänseth och på denna nivå behövde man egentligen inte göra någonting för att hamna på femte plats, det

Myrbergs concourvinnare, det börjar snart bli rutin för den gossen. Faktiskt en av de mest påkostade karosser på Växjö 1000, Anders hade t.o.m hår på gubben! Synd att han inte kör lika övertygande som han målar.....





Jan Forsgrens vinnarbil: ERC Iso/diamond chassie, hjulbas 96mm, lead guide 23mm, Parma 040 sving, Minicars vingar, ERC Prod set-up (prototyp) med Steube S25 ankare och Blue Dots magneter. Växling 8-42 Faas drev, Limpach bakhjul, Minicars fram. Kullager i både kanna, endbell och bakaxel. Kaross Mac Mirage med en AM inredning.

var nämligen stenhårt om placeringarna och om prispengarna. På 4:e plats kom dagens stora överraskning Peter Bergqvist, som visserligen brukar ha rätt snabba prylar men som alltid kraschar. Den här gången körde han övertygande och snabbt och om han skärper sig så kommer vi att få se mer av honom i resultatlistorna. Lite tur hade han också denna gång, hans bil gick nämligen långsammare och långsammare ett tag i femte eller sjätte heat, men efter att ha hamnat i fel spår och smällt ordentligt i "dead man" so lossnade tydligen kolen och bilen gick bra igen!

3:a kom Lilliendahl, dvs jag, dvs under-tecknad. Hur hårt det var i finalen förstår man när jag och Bernd Möbus i de två sista minuterna av finalen låg jäm-sides (jag kanske till och med var någon sektion före) men blev hindrad två gånger och kom efter. Så 2:a platsen tog Bernd Möbus, regerande europa-mästare, hand om. 1:a plats slutligen gick till Jan Forsgren som faktiskt ledde i stort sett hela tiden.

Technical notes.

Vad folket körde med? Läs tech charten låt mig bara göra några kommentarer. Bernd Möbus var den enda som körde ett hemmalindat ankare under namnet MG products. Såvitt jag vet är han den enda utanför amerika som lindar och säljer ankare. Denna gång körde han dessutom med ett eget chassi, vanligtvis brukar han köra med team-kompiser Michael Grasse's chassin.

ERC chassin fanns det gott om i finalen, närmare bestämt 4 st på platserna 1, 3, 4 och 7. Wänseth körde givetvis med ett eget chassi, Jukka likaså och Bosse Hedman körde med ett "Blomman

chassi", byggt av stockholmaren Lars Blomqvist.

Motorer: Jukka körde givetvis med sin egen motor, Stefan körde en likadan så Jukka fick två motorer i finalen. Janne körde en ERC prototyp med Steube ankare, Möbus körde med en egen som jag nämde tidigare och jag och Peter körde Boyingtons, jag med Rocket 25 Peter med Pooch dito. Bosse Hedman körde naturligtvis med en Black Jack innehållande ett Steube ankare.

SPONSORS

Sponsors fanns det gott om som ni kan se på sponsorlistan på annan plats.

Glädjande att se att leksaksbranschen har blandat sig i leken. Pinoccio i affärsvaruhuset Kompassen i Göteborg hade sponsat med en plastbyggsats och det är bara att tacka och ta emot. Det finns plats för fler initiativ av den här sorten.

"PS-Urk Nebel" står för Mattsson och Wänseth, som skänkte varsitt chassi till siste man bland debutanterna. Dom tyckte väl att han behövde dom....

Slutligen skulle jag vilja gratulera Växjö MS för att helt föredömligt arrangerat den största MR-tävlingen i år. Hela arrangemanget flöt perfekt, enda krånglet var varvräknarna, men även det lös-

En vy från Växjö-banan. Närmast bilden "dead man" till skillnad mot en riktig King helt flat. I bakgrunden skimtar lite av karusellen.



tes genom insats av 8 gubbar från klubben med papper och penna. Detta var Växjö's första arrangemang vid en större MR-tävling, men det märktes faktiskt inte. GRATTIS!!!

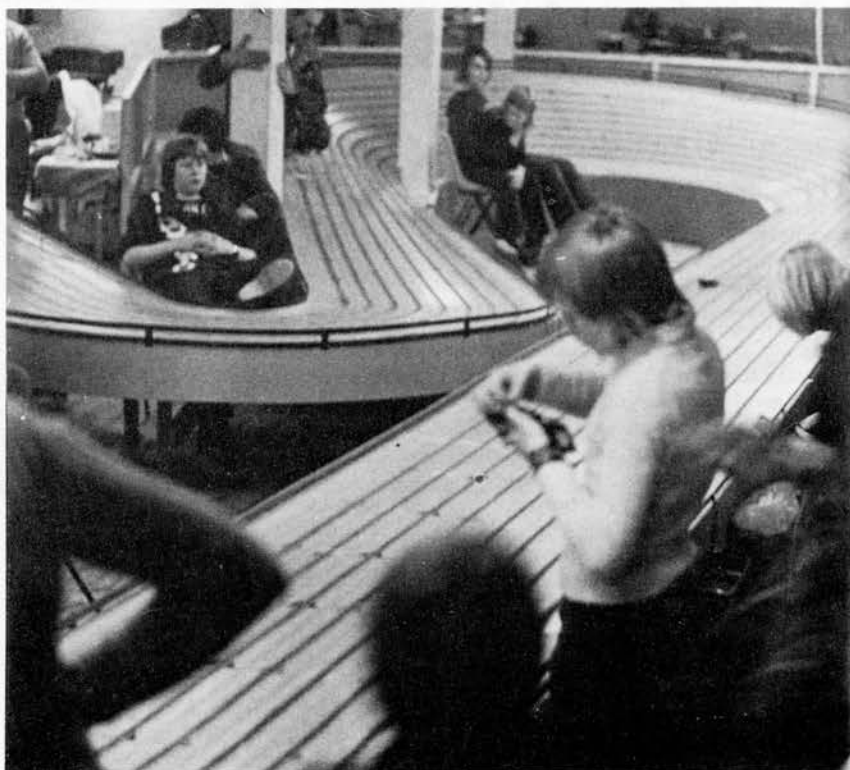
Resultat:

Deb.

1	Jörgen Persson	Önneköp MRK
2	Mikael Karlsson	GO-69 Göteborg
3	Micke Thörn	Vimmerby MS
4	Bengt Johansson	Nässjö MK
5	Sören Johansson	GO-69 Göteborg
6	Rune Svensson	Fagersta MK
7	Micke Ståhl	Vimmerby MK
8	Per Arne Pehrzon	Önneköp MRK
9	Håkan Mattsson	Önneköp MRK
10	Kjell Ohlsson	Nässjö MK
11	Alf Renhag	Nässjö MK
12	Mats Karlsson	Nässjö MK
13	Kjell Ohlsson	Nässjö MK

AoB förare.

1	Jan Forsgren	RRTU/Parma
2	Bernd Möbus	Selection Hamb.
3	Bjarne Lilliendahl	RRTU/Parma
4	Peter Bergqvist	UBKC
5	Peter Wänseth	RRTU
6	Jukka Vatanen	Finn. Slotr. Un.
7	Stefan Mattsson	RRTU
8	Bo Hedman	Sundbyberg MRK
9	Per Gustafsson	UBKC
10	Tom Lindström	Sala SRQ
11	Thomas Hansson	Landskrona MK
12	Göran Bergman	Sollentuna MRC
13	Ola Gustafsson	UBKC
14	Jan Ekman	GO-69
15	Michael Grasse	Selection Hamb.
16	Christer Nilsson	Önneköp MRK
17	William Hellström	UBKC
18	Anders Fälthammar	GO-69
19	Christer Blixt	GO-69
20	Christer Helgesson	Landskrona MK
21	Anders Myrberg	GO-69
22	Lars Blomqvist	TRHR
23	Pekka Sippola	Finn. Slotr. Un.
24	Göran Fälthammar	GO-69
25	Torbjörn Rosén	Önneköp MRK
26	Ken Johansson	Katrineh. MRC
27	Mikael Karlsson	Önneköp MRK
28	Ronny Hedman	Sundbyberg MRK
29	Conny Johansson	UBKC
30	Ulf Marklund	GO-69
31	Lars Bertil Persson	Önneköp MRK
32	Per Larsson	Önneköp MRK
33	Christer Boström	Luleå MS
34	Olle Broström	Sollentuna MRC
35	Lloyd Hjärth	GO-69



Ytterligare vy på banan, denna gång ser vi velodromen som ser väldigt flat ut, men skenet bedrar, det är en fullfarts dito och den fungerar perfekt. Åkte man av där, vilket hände mycket sällan att någon gjorde, så var det bilen det var fel på, inte banan.



Från vänster kvaltrea Bjarne L. och Fast Qualifier Bernd Möbus, Selection Hamburg. Finalplats 3:a resp 2:a.

SKÄNKTE PRISER GJORDE:

CHOCKPAINT
ELECTRIC RACE CAR PRODUCTS
VÄNNÄS MINIRACING SERVICE
MG-PRODUCTS
KNACKES RESISTOR SERVICE
FÄLTHAMMAR PRO BODIES
MINICARS
PINOCCHIO I KOMPASSEN
PS-URK NEBEL

VI TACKAR OCH BUGAR!!!

Förare	Kaross	Ankare	Chassi- byggare	Set-up	Kaross- målare	Drev	Bak- hjul/dia	Klubb/ Team
Jan Forsgren	Mac Mirage	Steube s25	ERC prod Iso/Diam.	ERC prod prototyp	Boström	Faas 8/42	Limpach 13/16	RRTU/ Parma
Bernd Möbus	Minicars Mirage	MG prod s25	MG prod Iso	MG prod Mura	Boström	Faas 8/42	Minicars 13/16	Selection MG prod
Bjarne Lilliendahl	Mac Mirage	Rocket s25	ERC prod Iso spec.	Boyington Champion	Boström	Faas 8/44	Associated 7/8	RRTU/ Parma
Peter Bergqvist	Ass. Lola	Pooch s25	ERC prod Iso	Boyington Champion	Boström	Faas 8/43	Limpach 13/16	UBKC
Peter Wänseth	Lancer Porsche	Pooch s25	Wänseth Diamond	Boyington Champion	Boström	Faas 8/42	Minicars 13/16	RRTU
Jukka Vatanen	Lancer Porsche	Rocket s24	Bleah Fun- kis Frame	Bleah prod Champion	Bleah prod	Faas 9/48	Limpach 7/8	Finnish Sl. Union
Stefan Mattsson	Mac Lola	Pooch s25	ERC prod Iso/Diam.	Bleah prod Champion	Bleah prod	Faas 8/42	Aronsson 13/16	RRTU
Bo Hedman	Ass Lola	Steube s26	Blomman Iso	Black Jack Mura	Boström	Faas 9/46	Associated 7/8	Sundby- berg MRK

Norrland har ordet Kjelle, Östen och Peo

RACING "DEEP" NORTH

I denna stora...lilla spalt har vi tänkt oss ta upp allt, ja i alla fall nästan allt som händer och fötter här uppe, alltså nu i huvudsak här i Boden och Luleå, en aning Umeå kanske slinker med i-bland när tid och energi saknas.

Den 10 oktober började jagandet efter RM-poäng för ÖNR på Bodens bana. Tyvär och av någon outgrundlig anledning fanns bara 7 AoB förare på plats, men det räcker ju för att det hela ska få räknas som RM-deltävling. Det fanns des to mer debutanter, hela 12 stycken. Nå, till själva tävlingen som började med kval i debutantklassen. Där var Mats Eriksson snabbast och den 12-årige Peter Lindström second fastest qualifier, båda två hemmahörande i Boden. De båda gick då också direkt till final och efter en stunds "turnerande" lyckades även Lennart Fransson (Vännäs) och Mats Larsson (Boden) slita åt sig finalrättigheter, s.a.s. Som så många gånger förut visade sig hemmadebutanten bäst, segern gick till lille Peter. Kombinationen av lugn och snabbhet skördade åter en seger..... bra är han, bättre blir han, och farligt snabb....

Mats Larsson, tävlingspremiär för dagen, gjorde en lugn och säker körning då han körde in på tredje plats. Tvåa blev Mats Eriksson som inte riktigt har lyckats tidigare, men nu stämde det någorlunda. Lennart Fransson från Vännäs hade lite otur i första omgången men körde upp sig, dock inte tillräckligt utan kom fyra. Så till de "stora pojkarna". Stora ja, Östen E. är ju rätt stor, nu skulle vi se om han var lika stor på att köra. Jomenvisst, Fast Qualifier blev han med Thomas Berggren på andra plats. Seda kom i nämnd ordning, Leif Nilsson, Claes Andersson, Peo Kjell-

ström, Christer Boström och Lars Westergren.

Upp till final körde sig sedan Peo och Leif. Finalen då, ja då var det inge snack om saken, det var bara Östen, Östen och så Östen. I första omgången stack Thomas upp lite, men pinionproblemet puttade ner honom till 4:e plats. Tvåa blev Leif, distansierad med hela 18 varv och ytterligare 18 varv efter kom Peo.

Priser var skänkta av EE och VMS.

Och i Luleå då RM-et den 21/10 vad hände då? Ja vad hände egentligen? Det kan man fråga sig. Nåja, man kanske skulle formulera det så här: Kjelle (egentligen Kjell Sandström) överraskade...men inte genom att vinna utan snarare att förlora...i alla fall så blev han tvåa i en tävling som egentligen var hans...och Thomas, fast qualifier. Nåja, Luleås bana ville inte låta Team EE få en dubbel (anm. Bjarne) seger idag. Det blidde inte ens en enkel, för segern den knep Bengt Björlefors inte ens ett varv före Kjelle. Thomas tyckte det räckte med att köra inte fullt en omgång för då passade han på att provsmälta fronten...ankaret gav alltså upp. Leif Nilsson körde så småningom in på 3:e plats. Bland debutanterna visade sig Jan Söderholm (mer känd som Knutas..... kanske) på alerten. Vann gjorde han före Per Boström, som dagen till ära hade lånat store...-brorsan Christer grejor.

Kjell tog alltså de för honom så viktiga 9 poängen i RM-et och Leif satte naglarna i 6 p. Bengt är som bekant Stockholmare så han kör ju inte om RM ÖNR Debutanter ja, såna finns det ju, även om det börjar tryta här uppe. Vi har kört en hel del tävlingar för enbart debutanter så de flesta är nu uppklas-

sade. Men som tur är kommer det ett och annat tillskott, och den 18 november var det 7 st sådana som jagade uppklassningspoäng. I och med denna tävling försvann alla debutanter från Luleå så när som på en. Tävlingen kördes mycket riktigt också på Luleås bana. Mest krut var det i Krut... f 1åt Knutas som tog finalplats direkt tillsammans med Bengt Grahn. Till final körde sig sedan Mats Hägglund och Boström Junior. Finalen vanns av Knutas med en mycket snygg körning, tvåa blev Bengt Grahn endast ett varv efter. Tre blev Per B. och fyra Mats Hägglund.

Resultat från alla tävlingarna och tech chart från RM tävlingarna kommer strax härunder.

Om och ikring miniracing är ju det som händer i och bland folket och grejorna i depån. RAKT PÅ SAK. När man står vid pumpen är man helt upptagen med att köra, som alla vet har man inte tid eller möjlighet att hålla ett öga på sina prylar i depån. Vi tycker inte att man skall behöva sätta hänglås på lådan, men det verkar vara nödvändigt på en del ställen. Insexnycklar, rodstuppar och andra småprylar kan man lätt slarva bort. MEN, när man upptäcker att en 50-lapp, ett Pooch-ankare eller liknande har försvunnit, då är det så man börjar fundera på var man har hänglåset. KLEPTOMANI (se ordlexikon) hör inte på något sätt ihop med MR:en och inte heller gagnar det sporten på något sätt. Så nu får vi hoppas på en skärpning "polare". Alltså, de som känner sig träffade ta åt er och vi andra fortsätter att leva som riktiga POLARE utan citationstecken.

Med pennor
Kjelle och Östen

Ständige vinnaren Östen Engström



Tech chart Boden RM-73

Namn	Klubb	Chassi	Set-up	Ankare	Kaross/målare	Utväxl.
Östen Engström	LMS	ERC prod	EE	Pooch gr20	Lancer Porsche/Sandström	9/42
Leif Nilsson	Vännäs	Nilsson	Nilsson	Green 26	Ferrari 512/Swanström	8/38
Peo Kjellström	UAK	Lindgren	Kjellström	Mura gr20	Ferrari 612/Fälthammar	7/32
Thomas Berggren	LMS	ERC prod	EE	Pooch gr20	Mac Lola 290/Sandström	9/43

Tech chart Luleå RM ÖNR

Bengt Björlefors	MHF	Björlefors	Egen Iso	Pooch gr20	Ferrari 612	10/48
Kjell Sandström	BMRC	ERC prod	EE Iso	Pooch 26	Lancer Porsche/Sandström	9/42
Leif Nilsson	Vännäs	Nilsson	Nilsson Diamond	Pooch gr20	Lancer Porsche/Boström	9/40
Thomas Berggren	LMS	ERC prod	EE Iso	Thorp 26	Lola 290/Sandström	9/43

FINAL ÖNR/DM PÅ KINGEN I UMEÅ

Den 2/12 kördes alltså finalen i ÖNR/DM:et på Umeå banan. Det blev (eller "vart" som Peo skriver, dessa norr-länningar...) en ganska tråkig tillställning, det gick dåligt för många, men många klarade sig felfritt. Dagen började med debutanternas kval som vanns av Lennart Fransson UMS före K-A Lindgren UAK. A-B förarnas kval vanns av Östen Engström (suck, detta blirtjatigt, Östen) före Kjell S., Jan Lindgren och Kent Edlund. Dessa gick direkt till final. Efter lunch började vi med debutanterna. Och nu började också problemen, främst för Jörgen Ragnarsson, en 10-åring från UAK. Hans pinion lossnade ideligen och

trots ihärdiga lödningar av äldre kamrater ville den inte sitta. Hans ljuva stämma ljöd "pinionen är lös" allt som oftast men det var lögn i h-e att få fast den.

Vanngjorde nu Lennart Fransson, som nu har 17 uppklassningspoäng (jag tycker det är fegt att hålla på att köra i deb. klassen när man har tagit sina 6 poäng, tänk på alla andra som vill ha sina poäng). Tvåa kom Hans Hjortek (?) efter en inspirerad körning. Trea blev Klas Andersson (nej, inte Claes A.) från Boden, detta var hans första tävling. A-B final.

Nu börjar vi med semi och där åkte Peo och Göran A ut. Semin var jättehård och att det var just dessa två som åkte ut berodde på maskinproblem, kol, drev

mm. Finalen "vart" en matt historia med Team EE i ledningen hela tiden trots att Östen gjorde en av de längre flygturerna på denna bana. Kramforsborna Edlund o Jansson hann inte med ett helt heat ens, lite mer hann R Lindström Boden och mest av dom som hann minst (puh!) gjorde J Lindgren från hemmaklubben. Östen Enström vann alltså före Kjell Sandström och Klas Gunnerfeldt, alla tre tillhörande Team EE (Engström Enterprises) och fyra blev Lars Westergren från Vännäs. Östen vann RM:et totalt före Kjell S och L Nilsson.

Från PEO

Team EE skänkte priser.

HATTKAMPEN

En aning sent kanske, men ni är ju liksom vana med att saker och ting kommer sent.....

Nåja, en helt enormt, fruktansvärd sammandrabbning ägde rum i Boden alldeles i slutet av säsongen. Boden ja, ni vet den där välkända staden där solen aldrig ler, i alla fall aldrig på de myckna värmplyktiga, och det är vi ju alla till mans. Denna dag var tydligen alldeles helt förträfflig att för att raca.

Sammanlagt hade 23 man sniglat sig till BMRC's racing station för att göra upp om detta vansinniga spektakel. Spektakel ja, vad skall man annars kalla det när man gör upp f låt kör om en hatt som första pris.

Spänningen var det heller inget fel på, för det fanns en chans för alla att bli bäst, även en debutant kunde vinna totalt,

AoB förarna körde sin egen final och debutanterna sin, men finalerna var lika långa, så chansen för en bra hemma-

debutant fanns ju uppenbarligen, nu när bara NCC-20 ankare var tillåtna. Bodensaren Åke Eriksson hade tydligen sin helg denna helg, lördag 1:a bland debutanterna i en OT, MOKO-pokalen och söndagen blidde han först bland deb. i miniracing. MEN, det fanns också en annan ganska så enorm pumpskötare som ville vara med i leken om HATTEN. KLASA alltså den inte alltför ö-kände Claes Andersson UAK. Han vann denna enorma fight med 8 varv tillgodo på deb Åke. Klasa var alltså ganska nöjd för dagen när han for hem till Umeå med ca 150:- på fickan, i prylar alltså. Skänkta av: Jan Forsgren numera ERC Products, Minicars, Fa Rolf Lundberg, Entreprenad AB Lennart Holm Luleå (pokal), Marklunds Ur och Optik Vännäs (pokal), tack för det! Och hatten då? Ja den stod givetvis tearn EE för.

I tävlingsledningen

Östen och Kjelle

Han som fick Hatten, Claes Andersson från Umeå AK.



Skånska Slot

Text: Christer Nilsson

Skånecupen, final i Malmö

Ja så har då årets upplaga av Skånecupen avslutats med finaltävling i Malmö den 17 november. Trots att tävlingen var ganska betydelselös för slutställningen i serien drog den 21 startande. (Inom parantes kan också sägas att 15 startande kom från Önnepöps MRK, som har stor bredd men tycks sakna någon riktigt toppförare).

När kvalificeringen var avslutad hade Thomas Hansson kört snabbast, följt av Christer Nilsson och på tredje plats kom T Hanssons klubbkompis i Landskrona MK, Per Olsson, som därmed var en av tävlingens överraskningar.

Långsammast i kvalet, efter ett motorhaveri, var Per Månsson LMK. Men han fick igång bilen till tävlingen och körde upp sig till semi där han visserligen kom sist, men slutplacering nio är inte dåligt. Lars Bertil Persson ÖMRK, blev femma i semi och åtta totalt. Görgen Persson ÖMRK, som körde sin första stortävling, började i B-consy och

slutade fyra i semi slagen med ca 1/2 varv av trean. Därmed fick Görgen nöja sig med en sjunde placering, vilket inte är någon dålig debut. Till finalen fortsatte Sven Månsson LMK, Evert Nilsson och Mikael Karlsson båda ÖMRK

Finalen blev en uppgörelse mellan Thomas Hansson och Sven Månsson, men Thomas visade att han är Skånecupmästare 73 och avgjorde kampen till sin fördel. Sven Månsson blev tvåa och bäste debutant. (Sven Månsson, Per Månsson m.fl. som i år tävlat för LMK, kommer nästa år att tävla för SUMS i Svalöv, där de snart inviger en ny bana.) Trea blev Per Olsson som är "riktig" LMK-förare. Fyra blev Evert Nilsson ÖMRK, femma Christer Nilsson dito och sexa Mikael Karlsson också han ÖMRK. I concour tävlingen segrade Per Anderssons Gulf Porsche följt av Per Månsson som gjorde reklam för en amerikansk motsvarighet till Mini-Racing nämligen MAR. Trea blev Torbjörn Rosén som tydligen gillar 91:an, han stod nämligen

i givakt på bilens bakdel. Efter tävlingen följde prisutdelning där bl.a. de första 11 totalt i serien fick pris.

Skånecupen 1973 totalt

Individuellt:

- 1 Thomas Hansson
- 2 Lars Göran Hallgren
- 3 Christer Helgesson
- 4 Christer Nilsson
- 5 Kenneth Ingelsson
- 6 Birger Elfström
- 7 Tycho Andersson
- 8 Evert Nilsson
- 9 Rune Alsheim
- 10 Per Andersson
- 11 Leif Wellman

Lag:

- 1 Sirocco Racing Malmö
- 2 Önnepöps MRK
- 3 Landskrona MRK

Concour:

- 1 Lars Göran Hallgren
- 2 Tycho Andersson
- 3 Per Andersson

LANDSKRONA MÄSTERSKAP 1973

Årets sista tävling i skåne kördes i Landskrona den 1 december. Då inbjöd nämligen LMK till Landskronamästerskapen. Ett ståtligt vandringspris finns uppsatt i tävlingen, som i år kördes för fjärde gången. Tidigare inteckningar i vandringspriset har erövrats av John Knutsson 1970 och Kenneth Ingelsson 71 och 72.

Vem skulle vinna 73? 16 förare tog chansen och ställde upp, bland dem fanns hemmaföraren Thomas Hansson och SM-tvåan Kenneth Ingelsson. Skulle Thomas ta sin första inteckning eller skulle Kenneth ta sin tredje var frågan som ställdes före start.

Kvalificeringen fick med hänsyn till förhandstipsen ett oväntat resultat. Christer Helgesson var nämligen snabbast med en bil lånad av Lars Göran H. Hallgren deltog också i tävlingen, inte som tävlande utan som tävlingsledare och besiktningsman, uppgifter som han skötte utmärkt. Tvåa i kvalen kom Christer Nilsson och först på tredje plats kom Kenneth Ingelsson. Thomas Hansson fick börja i semi tillsammans med Sven Månsson LMK (SUMS) och Torbjörn Rosén ÖMRK.

Efter att ha bytt ut sitt sgl 25 ankare mot en 26:a kunde emellertid Thomas vinna semi före Thorbjörn och Per Arne

Pehrzon, Sirocco, som också hade lånat bil av Hallgren. Sven Månsson, Lars Bertil Persson ÖMRK och Per Månsson blev utslagna i semi.

Före finalen hade även Kenneth utnyttjat tillägsreglerna och bytt från 25 till 26 sgl ankare (inom parentes vill jag dock påpeka att detta direkt strider mot de regler som finns i Bilsportskalendern!) (Jasså minsann!, reds anmärkning). Per Arne Pehrzon körde sin andra tävling för året och blev nu liksom förra gången bäst bland debutanterna, slutresultat sexa i finalen. Femma blev Torbjörn, han var dessutom bäste B-föraren. Kenneth I och Christer N slogs loppet igenom om tredjeplatsen. Men i de sista heaten när jag fått upp ångan fick Kenneth ge sig. Christer Helgesson tappade för mycket i slutet av loppet för att ha en rejäl segerchans. Segern gick istället till Thomas Hansson, som tog en efterlängtat inteckning i mästerskaps trofén.

Resultat:

- 1 Thomas Hansson
- 2 Christer Helgesson
- 3 Christer Nilsson
- 4 Kenneth Ingelsson
- 5 Torbjörn Rosén
- 6 Per Arne Pehrzon



Detta var den sista tävlingen på skånsk mark 1973, men än tänker inte förarna slå sig till ro och fira jul. En del åker nämligen till Växjö 1000 den 9/12 och tre skånska lag tävlar i ett 6-timmarslopp i Köpenhamn den 16/12. Mer om detta och mycket annat i Mini-Racing nr 1 1974. Ni glömmer väl inte att prenumera!!!

Till sist God Jul och ett Gott Nytt miniracingår önskar

Christer Nilsson

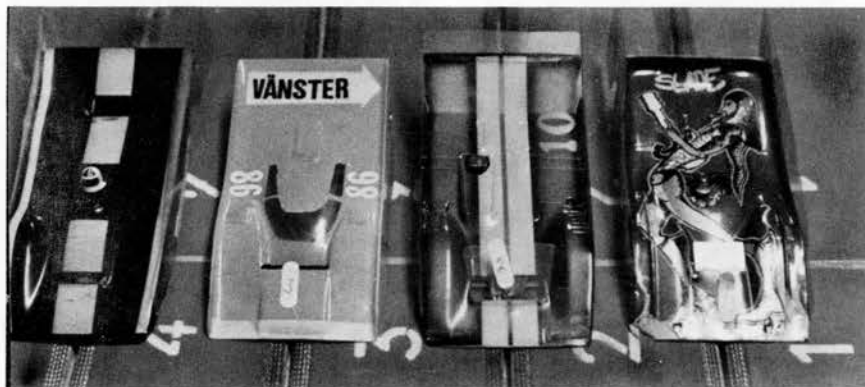
trestads final

En sammanfattning av sista deltävlingen i höstens trestadsrace som kördes den 17/11 PÅ Stenungsunds nya HN-bana, nerklottat av ...MIG.

En stilla morgon skulle man alltså spänsta upp till Stenungsund för att avancera i slutprotokollet (se nedan) av denna häringa serien, ni vet. Efter att ha inhandlat ett nytt ERC chassi och en ny motor skulle det vara färdigrapat för en ny dust med Mattsson och gänget. En kul grej var att vi hade fått besök av ett proffs från Tyskland, Jochen Müller, som denna gång kom någonstans i mitten. Nå, besiktningen gick utan missöden och när det var dags att rösta fram den snyggaste karossen satt någon och åt revbensspjäll men vann lätt ändå.

Dags för kval! Stefan svettades runt 12,83 varv på en minut och trodde han var bäst men se det var han inte. Frankie-Boy Höög från Trollhättan svettades ännu värre och lyckades prestera 12,85 varv (zucc). I semi hittar vi Göran Fälthammar och Anders "Myran" Myrberg.

Om vi skulle gå över till de intressanta tingen i turneringen så börjar vi i semin dit Peter Wänseth och Christer Blixt lyckats mygla sig upp. Vann semin gjorde Peter före My...f låt Anders. Snabba klackar och många stön! Väl uppe i final var det ingen som kunde hejda Stefan som lätt ryckte åt sig segern med hjälp av sitt nya Ingelsson



Från vänster: Peter Wänset RRTU, Frank Höög TMRK, Stefan Mattsson RRTU och Anders Myrberg GO-69.

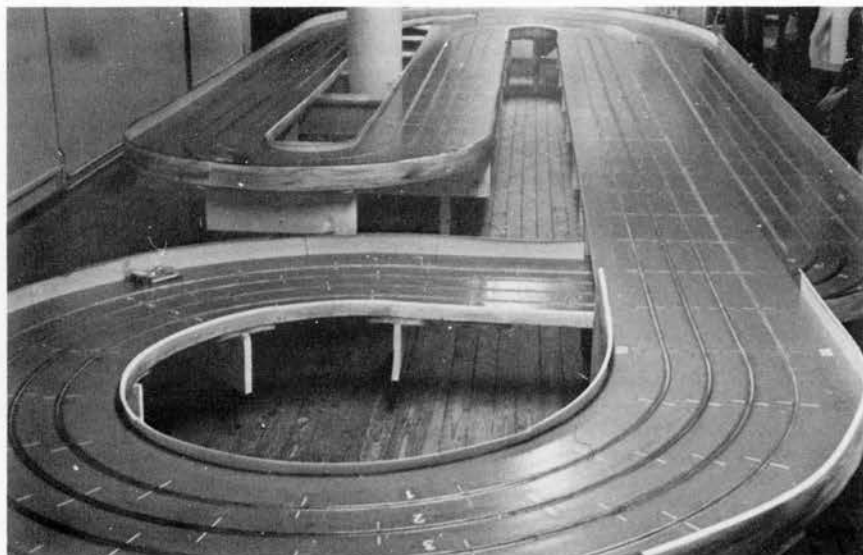
Anders, vår reporter, tar igen sig, istället för att sköta sitt jobb. Han ser verkligen ut att ha hamnat i rätt sällskap.



chassi(REKLAM). Kampen stod istället mellan Frank och Anders som fajtades om tredjeplatsen. Det blev till slut Frank som knep den, med Peter framför sig och My...f låt Anders bakom sig.

Bjarne var tävlingsledare sedan han lånat ut sin bil till tysken som var en kul typ med mycket stålar i plånboken som han hade i strumpan. Sponsors finns det inga att tacka, men man får väl gratulera Stefan som knep alla tre segrarna. Strongt gjort av en föredetting! Värt att notera var att Myrbergs Zucca Int' gubbar dominerade både concourse och själva tävlingen,

ZUKK!



Farsta Open Meeting

Farsta verkar vara tävlingsaktivaste stället i Stockholm just nu, ett lopp i månaden är ju också ganska lagom, nästa blir 30:e december. Trotsade halka mm gjorde tjugoen singlar, på menun stod Farsta Open. Så mycket Open blev det nu inte, det är inte speciellt mycket läge för det på Farstabanan, dom flesta åkte s26 eller s27. Alla vässade! Kommentarer sparas till Växjö 1000. Intressant kan dock vara att matpausen orsakade uppståndelse, en del hade redan gått medan andra inte alls ville gå utan gick för gott!!

Resultat i fulla:

Deb.

- 1 Torgny Nordgren
- 2 Johan Linder
- 3 Lars Samuelsson
- 4 Anders Lindholm
- 5 NilsJohan Lindskog
- 6 Björn Bengtsson
- 7 Franz "Frasse" Lugmair
- 8 Mats Greder
- 9 Jan Berg
- 10 Peter Schuback

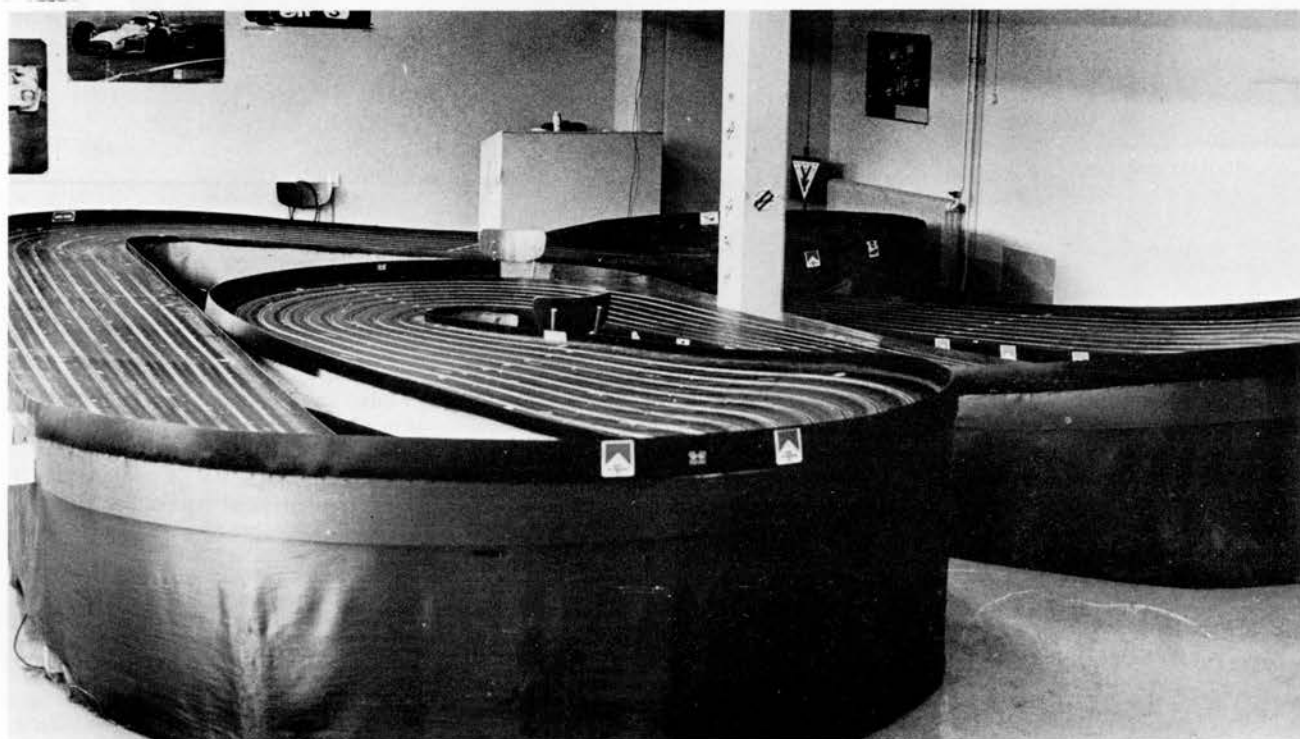
A+B

- 1 Göran Bergman
- 2 Lars "Blomman" Blomqvist
- 3 Gunnar Dahlin
- 4 Kent Olsson
- 5 Tom Lindström
- 6 Ronny Hedman
- 7 Bosse Hedman
- 8 Olle Broström
- 9 Peter Bergqvist
- 10 William Hellström
- 11 Av Gick

Det är lurigt att slå dom där hemmakisarna på Farstas bana, Tom innehar numera abonnemang på femteplatsen, bytt från förra årets tionde, vänta bara till nästa.

TOM-TOM

Farsta banan i sin prydno. Underbart snyggt jobb och banan är slät och fin - utom på långa rakan. Supersnabb sträckning men dåligt med ström. Banan är egentligen lite för snabb för sina dryga 30 meter. Åker någon av blir ofelbart de andra också inblandade då de hinner runt ett varv innan den andra bilen kommit på. Det brukar gå livligt till på tävlingar.....



Lödningens ädla konst

Som alla förstår är den vänstra bilden ett praktexempel på hur en lödning absolut inte skall se ut. Kalllödning, för mycket tenn osv. Den högra bildens lödning är relativt snygg, här dock utförd med överdrivet mycket lödtenn för att fogen ska synas.

Att åstadkomma en lödning som den vänstra är inte svårt. Tag en något underdimensionerad lödkolv, använd en spets som är riktigt ojämn och svart av oxid. Lägg sedan det som ska lödas på något som leder värme bra och tillför tre gånger så mycket lödtenn som behövs. Svårare än så är det inte. Extra finesser är att röra lite lätt på ett av lödstyckena innan tennet har stelnat och att påbörja lödningen strax innan kolven har blivit tillräckligt varm.

Nu vet du hur man INTE ska göra! Glöm alltså förra stycket och lägg i stället desto mer på minnet. Lämplig effekt på kolven för miniracing är 75-100W. Se till att spetsen verkligen är en spets, se bild, den bör dock ha en mycket liten plåt längst ut på spetsen. Studera ny spets (spetsigt det här). Varje gång en ny spets påbörjas måste den förtennas noggrant och sedan bibehållas så under hela sin livslängd. Förtenningen åstadkommes med lödpasta och lödtenn. Om den görs ordentligt så håller spetsen sedan flera gånger längre än den annars skulle ha gjort.

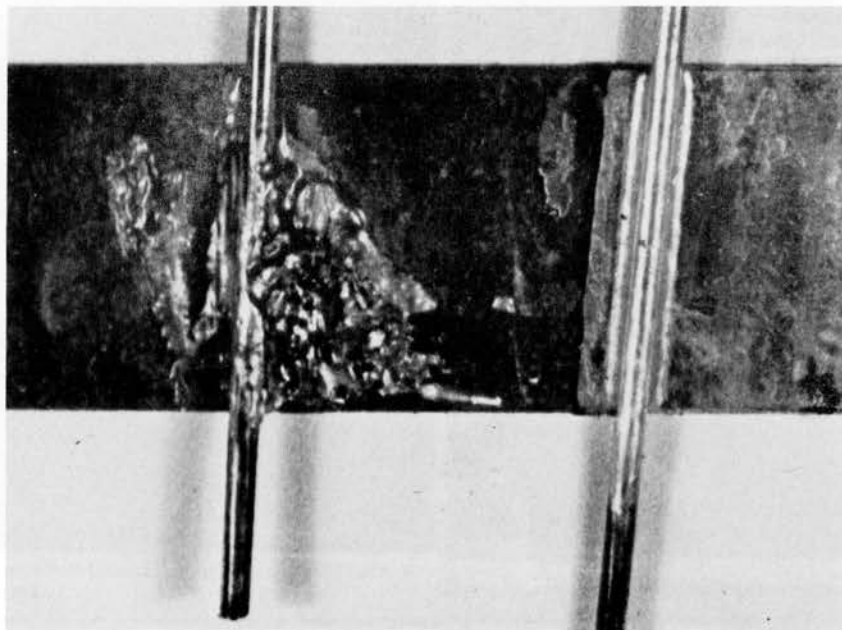
Grundregeln för att få bra lödningar är att alltid ha en väl förtennad spets i en het kolv. Varken oxid, eller koppar får synas på spetsen, bara en ren jämn tennyta.

För att lyckas med själva lödfogen måste lödningen ske på ett plant och icke metalliskt underlag som dessutom är värmeståligt. All värme kolven producerar ska tillföras lödstället, underlaget skall inte ha något.

För att bitarna ska komma på exakt rätt plats och lödfogen ska bli stark brukar det hjälpa om man varje gång försöker rigga fast bitarna så att de sitter kvar när man släpper dem, då blir båda händerna också fria för kolv respektive tenn.

Tennvalet slutligen beror helt på vad man ska löda. Till chassilödning är StayBrite med tillhörande fluss bäst, till brända resistorer och handtagskol ett högt temp tenn som Lenz. Lödsyror i olika former ska användas med mycket stor försiktighet, det finns inget som så effektivt fräter sönder en spets och oxiderar ihop ett chassie. Svårare än så är det alltså inte.

TOM-TOM turn around



Den vänstra lödningen är verkligen ett skräckexempel, men man ser det alltför ofta tyvärr. Köp gärna någon mässingbit i lämplig storlek + en knippe pianotråd och öva utav bara h-e! Det är övning som ger färdighet, inte att man skummat igenom en artikel i Mini-Racing.....

Den vänstra spetsen är den vanligast förekommande, åtminstone är det den typ av spets man stöter på när man är ute på tävlingar. Som den högra ska det se ut! Väl förtennat fungerar det bäst och håller längst.



Gör PR för miniracing

DET SKULLE VARA ETT STORT STEG FRAMÅT om alla tävlingsarrangörer samtidigt som de skickar in sina referat från sin tävling till Mini-Racing också sände en liten notis till sin lokal-tidning.

Det finns ju ingen anledning till att miniracing ska vara mindre synligt på sportsidorna än någon annan sport. Gör er god vän med sportredaktören, bjud ned honom (henne?) till banan och demonstrera. Gör allt för att få publicitet för sporten, det behövs.

När förberedelserna fungerar som de ska bör lokalpressen givetvis ha varskotts i förväg så att de kan skicka någon. Om det kommer någon från en tidning, och alltid annars också i tävlings-sammanhang, se till att en i klubben är avdelad för att ta hand om dem. Någon som ger dem korrekta uppgifter, alla vet vad journalisterna själva brukar lyckas koka ihop.

Vid större tävlingar typ SM bör givetvis rikstidningarna få sig notiser till-sända, likaså SR och TT.

Allt detta är vad som behövs för att bredda miniracingen. Det är dessutom absolut nödvändigt för att det någonsin ska gå att få firmor intresserade av att stödja sporten ekonomiskt, tex Team ASEA o.dyl.

Gör ett krafttag, sprid publicitet.

Europanytt European News

Nyheter från bl.a. Jukka Vatanen Finland, H Jongman Holland, Bernd Möbus Tyskland, Torgeir Bøe Norge, Dennis Stockholm Danmark, Michael Meyerowitz England.

I nummer 6 skrev Tom ett litet ytligt sammandrag över MR i Europa, här kommer ett svar från vår medarbetare i Norge, Torgeir Bøe.

Jeg leser i Mini-Racing nr 6-73 i artikkelen "Kontinentalt" om Norge: "Dom existerar det vet jag alldeles bestämt, 1/32 verkar stort". Vi existerer det er helt sikkert og 1/32 var stort her men i de nye reglene er 1/32 redusert. 1/24 vil bli den dominerende klassen her og den nye banen som snart står ferdig er fantastisk for 1/24 interesserte kjørere. Banen er på det tidspunktet detteskrives ikke ferdig, og arbeidene ser ut til å forsinkes noe i forhold til planen, men den skal åpnes i jan/feb -74. Den blir 60 m lang med 8 spor og lengste rettstrekke på 10m. Rundetellere og elektrisk opplegg er fra Sverige, 3 batterier skal gi ca 500Ah og strømmen skal ledes rundt i kobberbraids. Det er lagt ned en masse arbeid i banen, 12 mann har arbeidet i fritiden fra juni. På åpningsdagen skal det arrangeres et løp og senere kommer det flere i rask rekkefølge. Tør vi håpe på et Nordisk Mesterskap eller i hvert fall en landskamp Sverige/Norge. Banen skal foresten hete Asker Mini-Racing Center og klubben som bygger den heter Asker Mini-Racing Club. Jeg liker tanken om et Nordisk Mesterskap (se "Kontinentalt" i nr 6) og håper det kan gjennomføres. Men det er noen problemer som bør løses før man setter igang. Skal det avvikles med en serie á 4 løp (et i hvert land) eller med bare et løp, hvilke regler skal benyttes, når skal det avholdes og hvis man velger et løp hvor det skal avholdes. Jeg har gjort meg noen refleksjoner og mener at det bør avvikles med bare et løp fordi det er dyrt å reise, og man bør velge et sentralt sted (Uppsala er ideelt). Regler er en grei sak å ordne og tiden mener jeg bør være til høsten -74, da har man tid til å ordne det som skal ordnes.

Torgeir

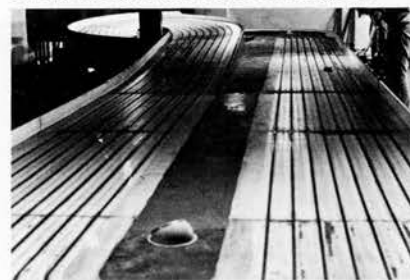
PLATS
FÖR
FÖRSTA
DELTÄVLINGEN
I
EUROPAMÄSTERSKAPET:

UDEN
HOLLAND

Plats för första deltävlingen i nästa års europeiska mästerskap är Uden i Holland. Uden är en ganska liten stad men har inte desto mindre Hollands mest aktiva miniracingklubb med ett fyrtio-tal medlemmar. Ledare för Udenklubben är H. Jungman, inte helt okänd för Mini-Racings läsare.

Klubben har något så sällsynt som ett eget hus att vara i, en f.d. lada, nu ordentligt renoverad med sovplatser för gästande förare på andra våningen. Klubbens bana är ganska unik så tillvida att däckoppa är helt bannlyst, utom på däckens givetvis. Anledningen sägs vara att banans koppartejp upphör ge godtagbar kontakt vid sopning. Sträckningen över drygt 30 meter framgår väl av bilderna, körriktningen är motsols i triangeln som faktiskt blir lite väl petig att ta sig igenom efter en stunds körning. Standarden på banan är annars ganska hög med jämn yta och omärkbara skarvar. Frågetecken kan som för de flesta banor på kontinenten sättas för strømmen, batterierna är inte speciellt kraftiga och transformatorer finns gömda i kontrollpanelerna, de sas dock användas till andra ändamål. Organisationens kapacitet för en stortävling i stil med EM är ganska hygglig. Det har tidigare gått flera stora lopp i Uden och det mesta verkar vara intrinsiskt. När det gäller tävlingar där, kom bara ihåg en sak, dom förstår inte vad du skriker åt dom, om du inte kan holländska förstås.

Nog för att de flesta banor i grunden bara är tillknycklade åttor, men nere på kontinenten finns det flera banor som inte är något annat än åttor. Exempel är Maastrich i Holland och Wuppertal och Kiel i Tyskland. Kielbanan är ett typiskt fall. Förutom åtta i sträckningen så är strømmen av typen "massor-av-amperetimmor-från-transingar-och-helt-ren-likström-genom-mastiga-kondensatorer" som på ett flertal andra kontinentbanor. Sen hör det till saken att singel 25:or går som bättre 28:or på sån ström. Märklinsladdar till banan från transingarna gör inte fallet bättre. Men dom var trevliga i Kiel, ölet var hyggligt också. Fortsättning följer. Så småningom.



Ovan: den tråkiga Kielbanan.

Nedan: Uden banan, den som 1:a deltävlingen i EM går på.



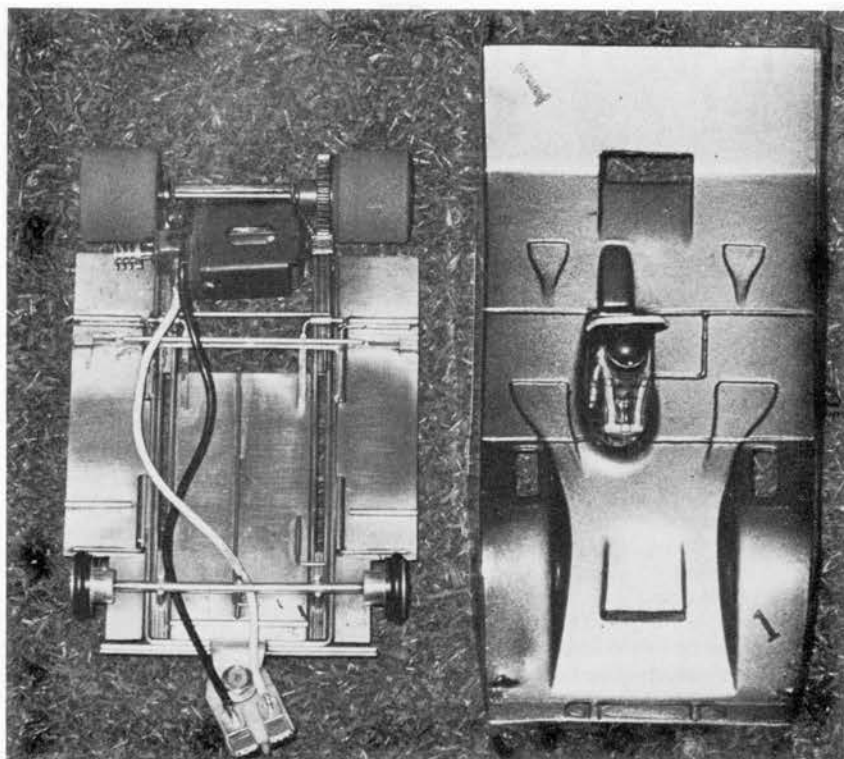
Inte mindre än 10 holländska förare, dä-
rav två kvinnliga ställde upp och gav
Wonderland Open den 7 oktober en inter-
nationell atmosfär. Resten av deltagar-
na utgjordes av lokala förmågor samt
åtskilliga ex Tottenham förare.
Tävlingen kördes enligt Tottenham 1/24
Open Rules. Många förare önskade dock
en ändring av finalen till 40 min. dvs
8x5. Efter omröstning beslutades att
detta skulle gälla från och med nästa
Open Meeting den 6 januari 1974.
Vi kommer i framtiden att kunna göra
jämförelser mellan våra tävlingar och
de som körs i USA. Det är därför vik-
tigt att, om möjligt, använda deras reg-
lemente. Ron Granlee på Speed and
Sport har vänligt nog sänt mig NCC-reg-
lementet som används vid alla större
tävlingar i USA. Tillsammans med Mr
Flynn och Sid Hurden från Wonderland
Raceway och Ron Cox som har stor er-
farenhet från många Tottenham Open
Meetings har jag gått igenom detta och
gjort vissa modifieringar för att det
skall passa våra förhållande. Vi har ju
till exempel ännu ingen tidtagningsut-
rustning för varvtidskvalificering.
NCC har tre alternativ varav två är
varvtidskval. Det tredje är 1 minuts
träning följt av 1 minuts kval, varefter
man räknar antalet varv och hundrade-
lar i vanlig ordning. Vi har behållit
vårt 2-minuterskval men accepterat 1
minuts warm-up dvs träning före. Un-
der den minuten har ju föraren möjlig-
het att kontrollera att allt fungerar som
det skall.

Nu till själva tävlingen. Lokalen öppna-
des klockan 10 och det dröjde inte länge
förrän den var fylld av aktivitet. Åtskil-
liga bilar sågs köra runt banan tills det
var tid för besiktning. Besiktningsschef
var Terry Blackmore som dessutom
var enväldig domare i concourse och
han tyckte att Mick Harvey hade den
 snyggaste bilen. Näst snyggaste bilen
hade H Jungman.

KVALIFICERING

Som i Tottenham fick man ställa upp i
kvalificeringen med två bilar, men ba-
ra fortsätta i tävlingen med en av dem.
Tech chart Wonderland Open Meeting

Namn	Chassie	Ankare	Kanna/Endbell	Drev	Bak- hjul	Fram- hjul	Kaross
Ronnie Spencer Jr.	Magee Rail	Vulcan s24	Mura/Mura	Cox 7/36	Limpach 7/8"	Aquirre	GT Ferrari
Barry Magee	Magee Flipper	Vulcan s24	Champion/ Champion	Faas 8/40	AJ's 13/16"	Magee	GT Ferrari
Louis Meyerowitz	Michael M Iso	Steube s25	Mura/Mura	Faas 8/42	AJ's 13/16	Minicars	Mac 512 Ferrari
Steve Hall	Cox Iso	Pennoek s24	Mura/Mura	Cox 6/32	Ass. 27/32"	Aquirre	GT Lola
Terry Blackmore	Magee Rail	Pooch 26-27	Mura/Mura	Cox 7/32	7/8" Ass.	Aquirre	Mac 512 Ferrari
Ian Dolphin	Mack Diamond	Vulcan s25	Mura/Mura	Faas 8/40	Ass. 7/8"	Riggen	GT Ferrari
John Pennoek	- Iso	Pooch 25s	Mura/Mura	Cox 6/32	Ass. 27/32"	Pennoek	Mac Mirage
R. Bergink	Saurem Iso	Rocket 27-28	Mura/Mura	Faas 8/42	Riggen 13/16"	Parma	Ass. SS Ferrari



Vinnarbilen körd av Ronnie Spencer Jr. Chassit byggt av Barry Magee, hjulbas
3 13/16", guide lead 7/8", avstånd framaxel-svingupphängning 2 5/3", Parma .032
sving vingar i samma tjocklek. Vulcan s24 ankare, Blue Dots magneter, Mura end-
bell och kanna, Cox drev 7/36, Limpach 7/8" bakdäck, 5/8 Aquirre framhjul. Ka-
ross G.T. Ferrari Lexan.

Det kan ofta vara ett svårt val, det är
ju inte säkert att den bilen som gått till
semi är bättre än den som gått till 1/4-
final. Bäst i kvalet var kvartetten Ron-
nie Spencer Jr, John Pennoek, Barry
Magee och Louis Meyerowitz. Ronnie
hade fina 25-17 1/2 med bästa bilen.
Till semi gick Steve Hall, Adrian Gay,
Terry Blackmore och Ron Cox. Ron
hade fler varv men varvräknaren mis-
sade hans bil ibland (tydligt inte bara
vi svenskar som har problem med varv-
räknarna, reds anm.). Barry Magee
hade förresten ett svårt val, det skilde
nämligen bara 1/40 dels varv mellan
hans båda bilar. Skulle han välja sitt be-
prövade Iso eller skulle han chansa med
sitt kontroversiella "flipper" chassi?
Han valde det senare (se bilden). När

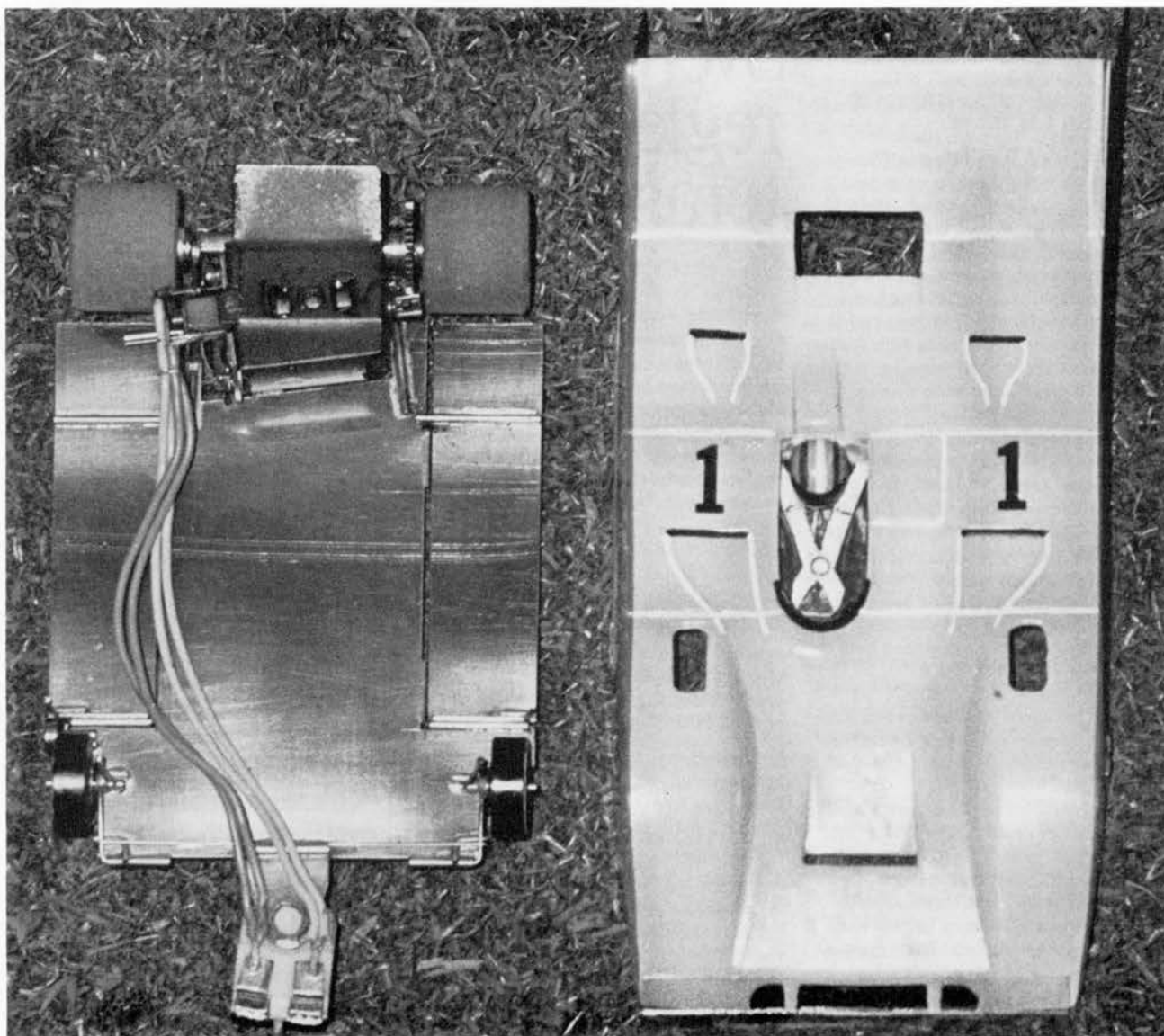
Barry sent omsider körde final hade
han följande motståndare: Ronnie Spen-
cer Jr, John Pennoek, Louis Meyer-
owitz, Steve Hall, R Bergink, Terry
Blackmore och Ian Dolphin. Kvalsegra-
ren Ronnie segrade också här, Barry
2:a endast 1 3/4 varv efter, 3:a Louis,
Bäste Holländare blev R Bergink med
en 8:e placering.

Vi är skyldiga ett stort tack för att Sid
Hurden och speciellt ägaren av Wonder-
land, Flynn, har gjort så mycket för att
vi skall trivas och deras ansträngningar
för att göra Wonderland Open Meetings
till en succé, Wonderland har alla möj-
ligheter att bli miniracingens Mekka
i europa.

Diverse:

Denna tech chart är nedbantad gans-
ka ordentligt. Från början innehöll
den "allt" från hjulbas, spårvidd bak
resp fram, lead guide, kort beskriv-
ning av chassitypen, vilken tjocklek
det var på railsen och plumben, typ
av fjädrar till framvagnen mm, mm!
Som ni kanske förstår kan det vara
lite svårt att redogöra för allt detta.

Liten summering: dom flesta körde
med Iso chassin, Mura set-ups ligger
i topp och Vulcan ankarna verkar po-
pulära. "Dots" är tydligen de mest an-
vända magneterna, endast Steve Hall
använde sig av MuraII magneterna.
Barry Magee är "top man" när det
gäller chassin, tre sådana hade han
i finalen.
Ska bli skoj att möta dom i EM -74!



Barry Magee's lite annorlunda bil. Barry har alltid kört med lite konstiga chassin, men undras om om inte det här tar priset! 3 3/4" hjulbas, 3" spårvidd både fram och bak, 7/8" lead guide, center section i .030 rostfritt stål, Vulcan s24 ankare, Blue Dot magneter, AJ's bakdäck, egna fram, kaross GT Ferrari i lexan.

TECHNICAL NOTES

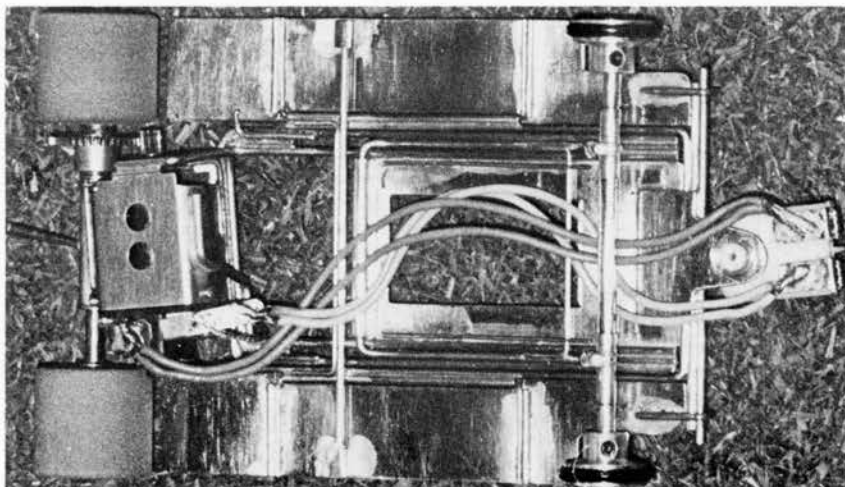
Trots att vinnaren körde ett vanligt rail chassie, får man nog säga att Iso-chassit har kommit för att stanna. Variationerna på Iso-temat är många, från original Iso till Diamond typen. På fotot av Barry Magees bil kan ni se hans lösning av problemet. Framhjulen sitter upphängda längst fram, på individuella korta armar. Hela chassit är som ni ser mycket enkelt uppbyggt, men för-

modligen är det inte lika lätt att få det att fungera så bra som Barry's. Ron Cox körde ett chassi byggt av Steve Hall, där han använde den långsgående pianotråden fram till framaxeln som fjädring istället för att först lagra upp framvagnen i ett rör och sedan sätta på fjädrar. Mycket genialt. John Pennock använde ett modifierat diamond chassi men där framhjulen lutar kraftigt inåt, camber. NCC-regler-

na säger att maximala lutningen får vara 30 grader, detta för att undvika att inre fälgen på framhjulen går i banan. Den stora fördelen med Iso chassit är att man har mycket bättre elektrisk kontakt vilket gör att man kan köra med lättare bilar. Själv använder jag utkapade svingar och tar den allt bly på bilen och det fungerar bättre än ett standard rail chassi.

I och med att vi får hårdare restriktioner när det gäller mektid, p g a att vi kör efter amerikanska regler, så kommer det att inverka på bilarnas utseende en hel del. Först så kommer chassin med integrerad kanna att försvinna. För det andra, vad ska man använda för ankare om man går direkt till final. Montaque of Pooch satte nytt rekord med 501 varv på 40 minuter med en s24

forts på sid 24.



Louis Meyerowitz bil som åtminstone liknar ett Iso. Integrerad kanna, dvs kannan är en bärande del i chassit. Samma dimensioner som Barry's bil men sving och vingar är utkapade i fosforbrons. Och så körde han med Minicars framhjul.....

REPORT FROM FIRST RUN FOR
GERMAN TEAM-CHAMPIONSHIP IN
HANNOVER 10-11-73.

Tävlingen gick på Model Racing Club
Hannovers 32 meters bana, en ganska
snabb sak med två velodromer. Hela 12
team hade anmält sig till tävlingen. Or-
ganisationen flöt väldigt bra trots att det
vara samma tävlingsledare som i Det-
mold (europamästerskapet). Reglerna
var stränga och förbjöd helt reparatio-
ner under spårbyte. Det enda som förar-
na var missnöjda var att man aldrig fick
byta "spårkamrat" utan hade samma
kille bredvid sig hela tiden.

När tävlingen startade såg det ut som
det hela skulle bli en affär mellan team
Müller/Jöckel från ERC products och
Amand/Euler som körde för team Rufus
Hamburg. Men när team Minicars med
Grasse/Möbus började lära sig banan
efter 2 timmars körning så visade dom
vem som bilen med stort "B" samt hur
man skulle köra. Dom slet det gamla
30 minuters rekordet i bitar med över
40 varv.

Efter detta så körde Möbus/Grasse raka
spåret mot en klar seger trots att deras
kaross sista timmen lyfte alldeles före
velodromen.

Slaget om andraplatsen vann Rufus med
Euler och Amand med 23 varv över ERC
prod (Müller/Jöckel).

Nästa tävling går på M&M raceways i
Stuttgart, en av de sista kommersiella
banorna i Tyskland. Banan har tio spår
och 3 velodromer!! En del har pratat
om att limma ihop två karosser...



Resultat efter första deltävlingen

- 1 Möbus/Grasse, Minicars/MG prod
- 2 Amand/Euler, Rufus
- 3 Müller/Jöckel, ERC Products
- 4 Ruppel/Sendler, SRC Wentorf/Hamb.
- 5 Esser/Kurtze, SRC Aachen
- 6 Götsche/Schröder, Selection Hamb.
- 7 Röhrbein/Monecke, MRC Hannover
- 8 Mrs Sendler/Mrs Jöckel, SRC Wup-
pertal
- 9 Wacker/Brautlacht, SRC Detmold
- 10 Berth/Gross, MRC Hannover
- 11 Behnisch Bros., Moting Club Wupper-
tal
- 12 Domino/Paetz, MRC Hannover

Svenska tekniska MR reglementet 1974 presen- teras här i sin helhet

Som första publikation i världen kan
vi redan nu presentera 1974 års reg-
ler! Eftersom det är de tekniska be-
stämmelserna som troligen är av
största intresse har vi valt att endast
presentera dessa. Plus också de
regler som har samband med de tekni-
ska bestämmelserna såsom "Utbyte
av delar" och "Mek-tid".

TEKNISKA BESTÄMMELSER FÖR MR-BILAR.

MR 16. Indelning i kategorier.

- a) MRS: Bilar, framdrivna av elekt-
risk motor, spårstyrda samt med ka-
rosser i ungefärlig skala 1:24 till en
verklig eller fingerad förebild.
- b) MRR: Bilar, framdrivna av för-
bränningsmotor, med radiokontrol-
lerad manövrering samt med kaross
i skala 1:8 till en verklig eller finge-
rad förebild.
- c) Övriga MR-bilar som är utförda i
andra skalor enligt speciella av täv-
lingsarrangören upprättade tilläggs-
regler.

Med fingerad förebild menas bil som
uppenbarligen skulle kunna byggas i
full skala och köras.

MR 17. Klassindelning

Klass Sport

- av öppen eller täckt typ
- försedd med hjulhus eller stänk-
skärmar
- 2-sitsig med öppen eller övertäckt
passagerarplats
- avsedd för sport eller tävlingsända-
mål

Klass Formel

- av öppen typ
- 1-sitsig
- utan hjulhus eller stänkskärmar
- uteslutande avsedd för tävlingsända-
mål

Klass Stock

- av täckt typ
- försedd med hjulhus eller stänk-
skärmar
- avsedd för transport av 4-6 perso-
ner med bagage
- konverterad för tävlingsbruk

Klass Standard

- av täckt typ
- försedd med hjulhus eller stänk-
skärmar
- avsedd för transport av 3-5 perso-
ner med bagage
- konverterad för tävlingsbruk

Benämningen för tex en skala 1:24
bil i klass sport enligt ovan skall vara
"Sport-24".

MR 18. Föraratrapp.

Bil av öppen typ skall vara försedd
med icke transparent föraratrapp
(huvud) ordentligt fastsatt i naturlig
position och i samma skala som bilen.

MR 19. Skyddsbåge.

Bil av öppen typ skall vara försedd m
skyddsbåge, fastsatt på ett sådant sätt
att den utan svårighet bär upp bilens
vikt utan att vika sig eller skadas.
Om inte föraratrapp och skyddsbåge
ingår som som fast del av insats eller
kaross, skall skyddsbågen hindra fö-
raratrappen att vidröra banan om
bilen hamnar upp och ner.
MRS: Skyddsbågen skall vara utförd
eller behandlad så, att den inte kan
vålla kortslutning i banan.

MR 20. Karossens utförande

- a) Bil skall ha kaross väl utförd i
valfritt plastmaterial. Karossen skall
vara ogenomsynlig, men ha genomsyn-
liga fönster, placerade på för karos-
sen normala ställen. Kaross, med
tillhörande påbyggnader och modifi-
eringar, skall vara så utförd att den
saknar skarpa kanter som kan förör-
saka skador.
- b) Karossen skall vara försedd med
minst två uppsättningar tävlings-
nummer med valfri sifferkombina-
tion. Form och storlek skall vara ut-
förda med tanke på läsbarhet och ge
realistiskt intryck.
- c) Bilens kaross skall, då den är
monterad, vara så beskaffad att chas-
si, motor, motoraxel, drev och ann-
an utrustning inte syns på andra stäl-
len än

- under karossens nedre begräns-
ningslinje
- i hjulhus eller under stänkskärmar
- i luftintag resp utsläpp
- genom fönster (gäller bil av täckt
typ
- genom strålkastarglas

Om karossen är av Formel typ får
dock motoraxel och drev synas.

Hjulhus eller stänkskärmar skall full
ständigt täcka fälg och däck när bilen
ses rakt uppför. Axel och ev hjul-
mutter skall alltid täckas av fälg.
Om bilens kaross har hjulhus eller
stänkskärmar skall deras placering
överensstämma med chassiets hjul-
bas.

Hjulhusöppningarnas storlek skall
vara realistiska.

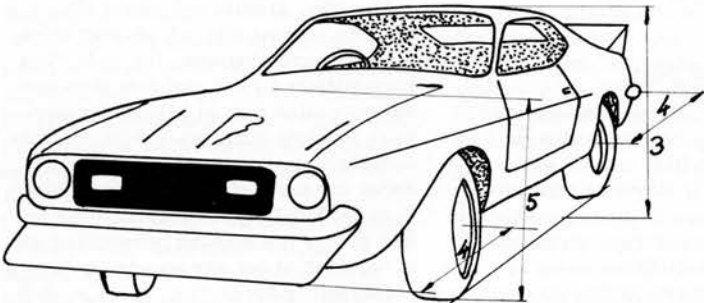
MRS: Ev. tävlingsnummer får ej
placeras på bilens framparti (risk
för sammanblandning med "spårnum-
mer").

Hjulhusöppning får vara täckt av tran-
sparant material.

Måttuppgifter för kaross (se figur Mått i mm)

Klass	1 Total längd		2 Min.höjd vindruta överkant	3 Min.höjd tak	4 Min.höjd främre motorhuv	5 Karossbredd bakom fram- axel
	max	min				
Formel-24	200	145	16	—	—	52
Sport-24	200	145	16	20	—	—
Stock-24	250	165	—	25	19	—
Standard-24	220	145	—	25	19	—
Formel-8	685	360	60	—	50	220
Sport-8	685	360	60	90	50	—
Stock-8	730	360	80	140	60	—
Standard-8	700	300	80	130	50	—

Stock-bilar får ej ha större överhäng fram än bak.



MRR: Plats för av arrangören tilldelat tävlingsnummer skall förutses på bilens front och sidor (mått: minst 6x6cm). Kaross får helt saknas bakom sittbrunn på formel-bil. Stötfångare får synas utanför kaross.

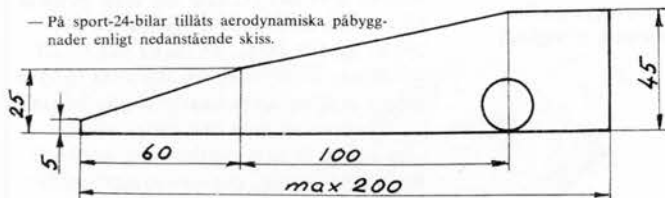
MR 22. Tillåtna urtag på kaross.

- Nödvändiga urtag för axlar, hjulöppningar och drev får göras i karosser av formel typ.
- Sidorutor får tas bort på bilar av typ stock och standard.
- Karossens nedre begränsningslinje får på stock och standardbilar inte befinna sig högre över banan på plan sektion än 10mm för MRS och 30mm för MRR. Undantag är hjulhusöppningarna.
- MRR: Ett ventilationshål (servicehål) på en yta av max 65cm² får tas upp i karossen.

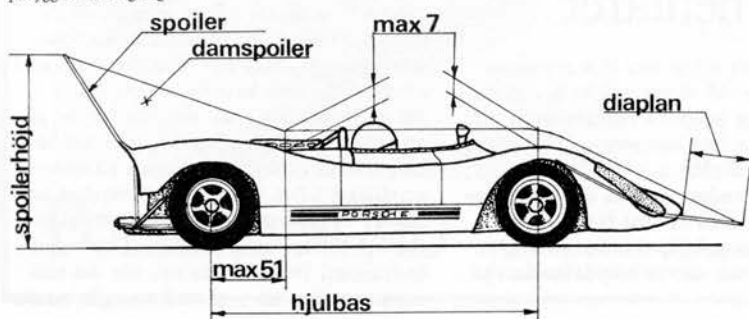
MR 24. Måttuppgifter för aerodynamiska hjälpmedel (se fig. 2 och 3. Mått i mm)

Klass	Spoiler		Diaplan		Vinge	
	Höjd	Längd	Längd	Bredd	Längd	Bredd
Formel-24	45	51	13	80	20	51
Stock/Standard-24	40	82	7	82	13	82
Formel-8	100	—	50	270	100	220
Sport-8	150	270	50	270	100	270
Stock/Standard-8	150	290	50	290	100	290

— På sport-24-bilar tillåts aerodynamiska påbyggnader enligt nedanstående skiss.



MRR: På bilar av sport-typ tillåts aerodynamiska påbyggnader enligt fig.



MR 25. Markfrigång.

a) På plan sektion av banan skall en del av bilens vikt bäras upp av framhjul. Bilen får endast framdrivas via hjulen.

b) MRS: Endast pick-up, däck, drev och karossens främre nederdel (framkant diaplan) får hindra bilen att passera ett 1,5mm högt föremål, som placerats på banan (bestämmelsen gäller vid förbesiktning, frigång måste dock alltid finnas).

c) MRR: Markfrigång är valfri.

MR 26. Extratyngder.

Eventuella extratyngder skall vara av metall och tillförlitligt fastsatta på chassit.

MR 27. Styrsko.

MRS: Bilen skall styras av styrsko av standardtyp. Endast styrflaggan får sticka ned i spåret på banan.

MR 28. Säkerhetsutrustning.

MRR: a) Chassiets framkant skall vara försedd med en energiabsorberande, trubbig gummikant för att förhindra skador vid kollision. Eventuell stötfångare får inte skjuta fram mer än 50 mm framför karossen. Rekommendation: Bilen bör förses med en deformationszon i frampartiet, bestående av gummiplatta på minst 15 mm (mått i bilens längdriktning) och en tjocklek på ca 5 mm tvärs över bilens bredd.

b) Bil skall vara försedd med en kopplingsanordning för urkoppling av drivkraften från drivhjulen.

c) Bil skall vara försedd med effektiv broms somkan hålla bilen stilla med motorn igång. Bil ska kunna parkeras på ett lutande plan med lutningen 4:1 (längd:Höjd)

MR 29. Måttuppgifter för chassi.

Se nästa sida

Tillägg till tabellen:

- Med chassiebredd menas i tabellen största bredd av chassie med monterad motor. Hjulupphängningar, motoraxel och drev tillåts överskrida det tillåtna måttet.
- Urfräsningar och mönstring i slitbanan är tillåtna på såväl fram som bakhjul.
- Hjul skall vara försedda med däck som inte skadar banan.

MR 30. Motor.

MRS: Bil skall drivas av elektrisk(-a) motor(-er). Utförandet är valfritt, om inte annat föreskrivs i tävlingsbestämmelser eller tilläggsregler.

MRR: Bil skall drivas av valfri förbränningsmotor med en maximal cylindervolym av 3,5 cc. Rotationskolv-motorer är dock inte tillåtna.

MR 31. Ljuddämpare.

MRR: Motorn skall vara försedd med ljuddämpande anordning. Där skall

Klass	Hjulbas		Chassibredd max	Spårvidd* max	Pick-up avstånd max	Max förskjutning i sidled framaxel
	min	max				
Formel-24	—	105	51	80	130	3
Sport-24	—	105	82	80	130	3
Stock-24	114	—	82	80	130	3
Standard-24	—	110	82	80	130	3

Formel-8	280	330	220	270		
Sport-8	280	330	270	270	*) Spårvidd mäts mellan hjulens ytteridor	
Stock-8	280	400	290	290		
Standard-8	210	350	270	270		

avgaserna expandera i ett expansionskäril med minst 20 cm³ innervolym och därefter strypas innan de släpps ut.

Utloppets avslutande del(-ar) skall ha en area av totalt max 50 mm² (p 8mm). Ingen del av avgaserna får tillåtas strömma rakt igenom expansionskärilet utan effektiv avlänkning.

Under 1974 tillåts dock sådana kompletta standardljuddämpare av expansionstyp, där avgaserna länkas av ca 90°.

MR 32. Vikt.

MRR: Minsta tillåtna torrvikt med all utrustning exklusive bränsle är 2,25 kg.

MRS: Inga viktgränser tillämpas.

MR 33. Bränsle och -mängd i MRR-bil.

Alla blandningar med metanol och valfri olja är tillåtna. Ingen form av effekthöjande tillsats är tillåten. Bränslesystemet får ej rymma mer än 150 cc.

MR 13. "Mekning" under tävling.

Tävlingsledaren har rätt att bevilja 2 minuters extra mek-tid under heat eller banbyte. Denna extra mek-tid skall beviljas endast en gång per förare och lopp. Under denna mek-tid får endast aktuell eller aktuella förare resp mekaniker meka. Vid uppsamlingsheat, semifinal och final får samtliga i heatet ingående förare resp mekaniker meka under sådan mek-tid.

ÖH!
Ny adress!!
Se sid 2
VA!?

Mekning är dessutom tillåten under speciellt upplåten mektid vid banbyte om detta angivits i tillägsreglerna eller bestämts senast under förarsammanträdet. Rekommenderad mek-tid är 15 sekunder per körd minut, dock minst 30 sekunder. Mekning får ej ske på banan eller innanför skyddsarg under heat (MRR). Brott mot o-tillåten mekning kan bestraffas.

MR 14. Utbyte av delar.

MRS: Bilens kaross, chassie och motor får repareras och bytas ut som enheter under tävling, träning och kvalificering. För utbyte av enheterna gäller att endast en av de tre enheterna får bytas per reparationstillfälle. Reparationstillfället anses avslutat när bilen tävlingskörts ett varv efter reparation eller utbyte av delar. Vid reparation eller utbyte av delar får de ursprungliga delarnas konstruktionsprincip inte frångås.

Reparationer och utbyte av delar får endast företas under förarens körpass.

Som körpass betraktas den tid föraren disponerar bilen för tävlingskörning.

MRR: Bilens kaross, motor och radioutrustning får bytas ut och repareras under hela tävlingen. Dock får endast två av dessa enheter bytas per reparationstillfälle. Reparationstillfället anses avslutat när bilen tävlingskörts ett varv efter reparation eller utbyte av delar.

Vid reparation eller utbyte av delar får de ursprungliga delarnas konstruktionsprincip inte frångås.

Vid varje reparation eller översyn av bilen under tävling eller träning skall föraren ovillkorligen inhämta besiktningsschefens tillstånd. Besiktningsschef eller besiktningsman skall övervaka reparationen eller åtgärden och godkänna den innan bilen får sättas på banan igen.

MR 15. Däcksoppa.

"Däcksoppa" får användas i den utsträckningen tillägsreglerna föreskriver, men får aldrig anbringas på banan under pågående körning (Omgång)

Kommentarer

Jag får hoppas att ni har läst reglerna ordentligt nu, så ni vet vad ni ska rätta er efter nästa år (1974 i händelse av att detta nummer inte kommer er tillhanda före -73 års utgång...)

Jag kommer nedan göra en del kommentarer till det som är nytt för året och också göra en del påpekanden på regler som kanske har större betydelse än vad man tror.

Första anhalten blir inte förrän vid MR 19, skyddsåge. Ni är väl medvetna om att om ni använder Mac's liggande gubbe så är ni tvungna att montera på en separat störbåge? Någon sådan finns nämligen inte på Mac's inredning. Är det en nitisk besiktningsman så sitter ni s.a.s. med skägget i brevlådan...

Över till MR 20, karossens utförande, §b) tävlingsnummer. Det enda rätta är det väldigt viktigt att de två uppsättnings-arna tävlingsnummer som erfordras är realistiska, läsbara och gu'vet allt.

Tänk om samma vikt och omsorg lades vid spårmarkeringarna. Det enda rätta vore faktiskt att helt förbjuda tävlingsnummer eller som en halvdan kompromiss förbjuda siffrorna 1-8 för att undvika förväxling med spårmarkering.

Sedan kommer det ideliga vettiga saker ända till MR 13 (paragraferna kommer inte riktigt rätt ordning beroende på att vi bara lyft ut det intressanta för förare "Mekning" under tävling. Hela stycket präglas av en virrighet som inte är av denna världen. Jag tror mig någon gång hört från högre makter att reglerna ska vara så korta, lättlästa och koncisa som möjligt! Fast det är ju bra med en långsiktig målsättning förstås...

Enklast ifråga om mektiden är väl att endast den aktuella föraren tillåts meka under tvåminutersperioden, annars blir lätt följden att någon tar ut en mektid för att hjälpa en teamkompis och det är väl inte riktigt meningen.

Tolv rader längre ner kommer så MR 14 Utbyte av delar. Hurra! man får byta motor blir första reaktionen efter en ytlig snabbgenomläsning. Men sedan börjar tvivlen inställa sig. Inte för att jag är emot motorbyte, tvärtom! men detta? Jag och många med mig har länge kämpat för att få byta motor, men chassie och kaross har såvitt jag vet aldrig blandats in i resonemanget. Och är det någon som har tänkt över konsekvenserna, egentligen? Dessutom har reparationsmöjligheterna i praktiken försämrats i och med att du inte längre får ta ut bilen ur depå och göra några justeringar, om det skulle behövas. Men däremot får du byta motor mellan två heat om du så önskar och hinner. När till och med en så extrem gosse som Stefan Mattsson, som tycker att miniracing, det är ett par bakhjul, pickup, motor och en kaross som ska trassla sig runt en bana på kortast möjliga tid, tycker att det börjar gå för långt. Ja då är det fel någonstans. Faktum är att ska man få byta motor mellan varje heat (det går faktiskt på två minuter med lite hjälp) så ska man också få byta mellan t.ex kval och final (eller semi, uppklassningsheat för den delen) om man så önskar.

Om man nödvändigtvis ska jämföra med "stora" racingen, vilket egentligen är helt förkastligt, så får man byta motor när man vill. Man har ni någonstans sett att man får byta kaross och chassie? En stilla undran, vad var det för fel på att använda -73 års regler, men att bara göra ett litet tillägg om att motorbyte är tillåtet? Det hade ju varit mycket enklare, dessutom hade det varit möjligt att överblicka konsekvenserna av regeländringen. Det går inte nu, för det kan vara hopplöst att veta vad som går snett.

Ett litet förslag till MR 14:

MRS: Bilens chassie och kaross ska vara desamma under hela loppet. Övriga delar får fritt bytas, står bilen i depå ska dock reparation eller utbyte av delar ske under överinseende av besiktningsman.

Thats all! Mer komplicerat behöver det inte vara. Kom inte och snacka om kostnader (höga sådana alltså) för att man får byta motor fritt, redan årets regler ger en teoretisk chans att gåra av med 16 motorer i semi och final!

Slutligen en liten notis om däcksoipan. Observera att reglerna inte tillåter öppning av banan under pågående heat. Se till att ni har "inbyggd" grepp i långlopps-kärran, att bara ha grepp de första fem minuterna av ett tvåtimmarsheat kan inte vara stimulerande... Bara som ett litet tips.

Vill förresten ge alla berörda (vilket är samtliga som läser denna tidning) en rejäl känga för att ni inte hörde av er när jag bad om synpunkter på reglerna. En del av tokigheterna hade kanske kunnat undvikas om ni bara hade luftat stämbanden lite...

För att jag inte ska verka som en gammal kverulant med klagomål på reglerna som enda livsuppgift, vill jag passa på att berömma dom regler vi har. Trots lite missar måste ändå reglerna vara de mest genomtänkta som finns på denna sida jordklotet. Åk ner till kontinenten så förstår ni vad jag menar. Och, det måste sägas, vi har en gedigen organisation

som fungerar i det mesta och ville bara gräsrötterna (ni ja!) höra av sig lite oftare så skulle allt vara bra.

Fråga oss...

Härmed förklaras frågespalten invigd! För vi har nämligen fått in några frågor för första gången. Och givetvis vill vi ha fler frågor, helt säkert är det saker som Ni undrar över. Enklaste sättet att få reda på saker och ting är att skriva till M-R. Vi lovar att svara på det så gott vi kan.

Hej på redaktionen.....

- 1 Vad är en ankarjigg?
- 2 På framsidan av nr 4 stod en del namn och förkortningar. Vad står bakom och vad står bakom följande: Clockwork Racing, VM-service, WLO och Zona?
- 3 Var får man tag på stora lexanark som man kan göra karosser av?
- 4 Varför har ni inga mer presentationer av förare som ni hade i början?
- 5 Kommer Mini-Racing ut 1974?
- 6 Blir det höjt pris på a) tidningen, b) annonser?

Svar:

1 En ankarjigg är ett verktyg som man ställer in magnetgapet med när man bygger set-upper. Ankarjiggen, eller slug som man vanligtvis säger, motsvarar alltså ankardiametern + luftgapet. Slugsen finns i olika tjocklekar då luftgapet kan variera beroende på lindning, ström osv.

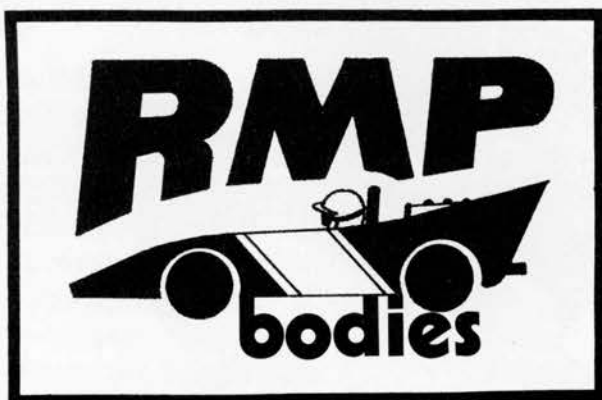
2 Clockwork Racing står för Lennart Aronsson från Landvetter utanför Göteborg, VM-service är Ulf Marklund från Vännäs, numera bosatt i Gbg för att studera. Bakom WLO döljer sig tre herrar från Källered och bakom Zona står Per Persson med kompis också han från Källered.

3 Den som det visste! Skämt åsido, lexanark i rätt storlek (rätt storlek för att göra karosser alltså) är ganska svårt, den som vet brukar inte lätta sitt hjärta i onödan... Men prova hos Roy Persson (Br Persson Hobby AB) i Landskrona, han kan kanske hjälpa Dig.

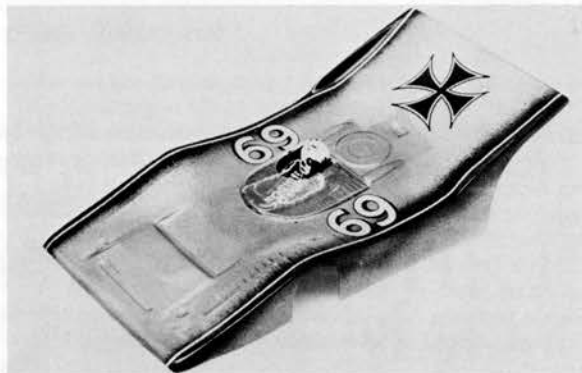
4 Det var meningen att det skulle fortsätta i nummer två och följande nummer men så blev det inte tyvärr. Anledning en är att det är relativt sällan man träffar på de lämpliga objekten och ganska ofta är man jäktad och hinner inte. Men vi ska försöka komma igång igen, se bl.a i detta nummer. Du är inte den enda som undrat...

5 Givetvis! Vad trodde Du?

6 Ja, se "Redaktionen har ordet".



Br PERSSONS HOBBY AB, Ödmanssons-gatan 16, 261 34 Landskrona. Tel 0418/187 70 mellan 18 - 20.



Porsche 917/10



Gulf Mirage V8

Nyheter kommer!

Vi kommer med flera nyheter nu i vinter, bl.a den helfestliga Zoom Zoom MiniBug.

Våra karosser är relativt välkända, men vad ni kanske inte känner till är att vi även säljer övriga MR-prylar.

Karosserna distribueras till hela Europa genom MINICARS i Uppsala.

Hur ska jag behandla min RC motor?

R. Stahre

RC Bilmotorn, livslängd och prestanda.

De flesta tilltänkta R/C bilförarna undrar ganska snart om det i alla fall inte är dyrt att köra. I allmänhet har de tidigare erfarenhet av miniracing och där har ju priserna stigit enormt på sistone (nåja, reds anm.). Då ligger det nära till hands att dra parallellen: större och snabbare (jasså, reds anm.) bilar -- mycket dyrare.

Märkligt nog är det inte så, för när man kan bygga stabilare doningar håller de också bättre, även om de utsätts för större påfrestningar.

Jag har tidigare talat om vilka beståndsdelar som finns i en R/C bil, och här hade jag tänkt att ge nybörjaren några tips som kan hjälpa honom (henne?) att hålla kostnaderna nere.

Av de komponenter som ingår i en bil är kanske motorn den som kan råka ut för det största slitaget, och då också bli dyrast, om man inte sköter den rätt. Här nedan skall jag räkna upp några detaljer som är viktiga att ta hänsyn till, och vi börjar med dem som i första hand är av vikt för livslängden.

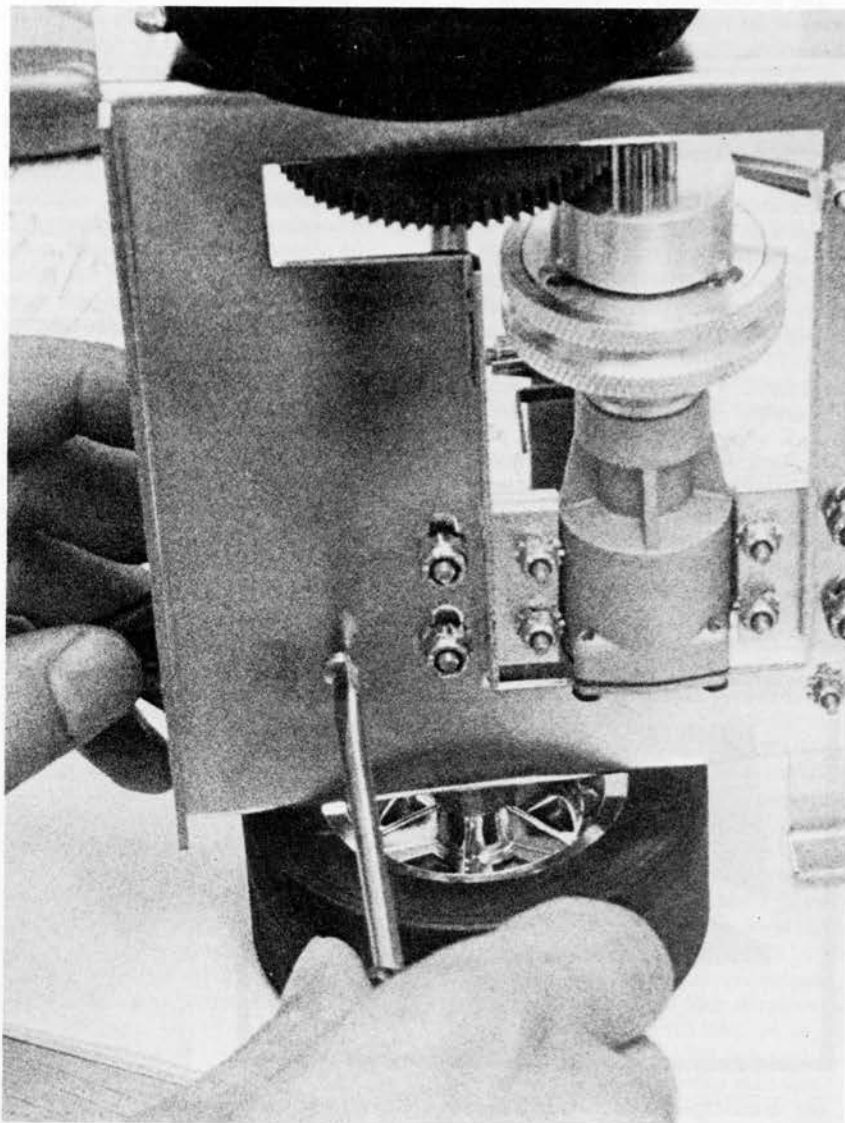
LIVSLÄNGDEN

När Du skall köpa din motor beror priset bland annat på om motorn har glid- eller kullagrad vevaxel. En glidlagrad är billigare i inköp, men om den inte monteras i "rätt bil" blir den dyr i underhåll. Anledningen är att den glidlagrade motorn inte tål samma påfrestningar i radialled (vinkelrätt mot vevaxeln) som den kullagrade, och därför är olämplig i bilar där kopplingen inte är lagrad i chassit. "Olämpliga" bilar är alltså t.ex. Spectre, Associated, Taurus, Marker Machine. En kullagrad motor däremot klarar mycket bra av att sitta i en sådan bil.

Innan Du börjar köra med bilen måste Du köra in motorn. Anledningen är att när den kommer från fabriken har man visserligen slipat in kolv och foder (fodret kan till och med vara honat dvs finslipat) till mycket snäva toleranser, men det är inte alls säkert att de passar till varandra. Då skall inkörningen göra den slutliga finputsningen, och därför är det viktigt att den görs riktigt. "Riktigt" betyder i det fallet att motorn endast belastas lätt, och hela tiden hålls vid låg temperatur. Kom ihåg att den skall belastas lätt, inte frilöpa. Allt detta klarar man lätt av genom att montera på en propeller med måtten 8"x4" eller 8"x6" (diameter 8 tum, stigning 4 eller 6 tum). Motorn startas så genom att snärta propellern runt med ett finger eller en "chicken-stick" (en lämplig träpinne).

Börja startproceduren med att hålla ett finger över förgasarehalsen och vrida runt propellern, utan att ansluta glöd-

strömmen, tills Du ser att bränsle sugits fram till förgasaren. Vrid sedan propellern så att kolven står i toppläge, och lägg ett par droppar bränsle på



Här syns tydligt vilken påfrestning det kan bli på vevaxellagren i en bil där kopplingen inte är lagrad i chassit. Li-

kolvsidan. Den snapsen räcker, och Du förhindrar då att motorn "surnar" dvs får för mycket vilket annars är lätt hänt.

Propellern har Du givetvis redan monterat så att när kolven närmar sig full kompression, dvs "det tar emot", står den lodrätt. Då får Du bästa snärten för att kunna starta snabbt genom att med fingret (handskar på!) eller fegispinnen dra snärtigt utifrån periferin på bladet, och inåt centrum på propellern med en nästan lodrätt rörelse.

Men vad har Du tankat för bränsle? Glöm bort den "nitade" racersoppan som kompisen med linbilarna lånade ut! För inkörning bör endast användas en

blandning av metanol och ricinolja (färg-handelsricinolja, Castrol M eller MSSR) och absolut inte mindre än 22% ricinolja de första timmarna! För övrigt är ju effekthöjande tillsatser förbjudna för R/C bilar, så dem kan det aldrig bli tal om i det här sammanhanget.

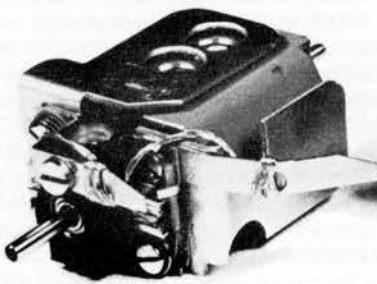
Nu har Du alltså monterat propellern rätt, sugit fram bränsle och snapsat motorn: då är det dags att ansluta glödströmmen. För att förlänga livet på glödstiftet skall Du undvika att koppla in det innan det blivit fuktat med

kaså är det uppenbart hur viktigt det är att motorfästena är tillräckligt stabila.

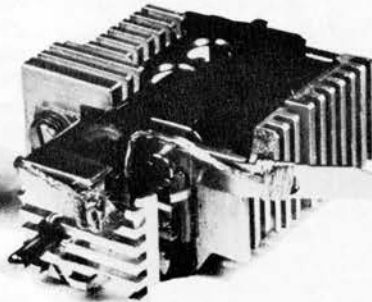
bränsle. I de flesta fall saknar det betydelse, men en del högeffektpluggar kräver denna omvårdnad och då kan det vara lämpligt att ha skaffat sig vanan. Glödspänningen ska normalt vara 1,5 volt, varken mer eller mindre. Kom ihåg, att det kan vara en väldig skillnad på 1,5 och 2 volt för en glödplugg! Om Du inte vet vilken spänning som är lämplig, skruva då ur pluggen och titta på spiralen färg när Du ansluter 1,5 volt. Mörkt körsbärsröd visar att den är avsedd för 2 volt, men ljus röd eller vit är OK.

Ställ upp trotteln på full öppning, och skruva upp förgasarnålen 2 till 3 varv från bottenläge. Slå ett par snärtiga

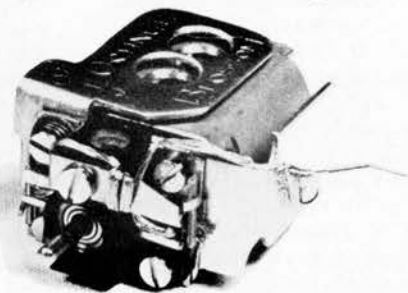
Europas ledande miniracingförare väljer:



"SCHNELLZUG" Gr20
130:-



"BLACK JACK" Mk2
236:-



"ORANGE BLOSSOM"
169:-

ALLA VÅRA MOTORER LEVERERAS MED TYSKA GRW KLASS 7 - P4 KULLAGER

VÅRA MOTORER HAR VUNNIT ETT FLERTAL TÄVLINGAR UNDER HÖSTSÄSONGEN. BL.A. ÄR DET REDAN KLART ATT RHR, EFTER FEM DELTÄVLINGAR AV SEX, VUNNIT MINICARS GRUPP 20 SERIE!

STÄLLNINGEN:

- | | |
|------------------------|----------|
| 1. Bo Hedman, RHR | 62 poäng |
| 2. Lars Blomqvist, RHR | 45 poäng |
| 3. Gunnar Dahlin | 38 poäng |

DESSUTOM BLEV CLAES ANDERSSON 2: A PÅ SM TÄVLINGEN I UMEÅ MED EN RHR BLACK JACK.

Nyheter:

RHR Kolhållarliner	4:50
RHR Oljespruta	9:50
RHR/GRW motorkullager, kl 7	35:-
RHR Kolfjäderisolering	1:50
RHR Endbellskruvar M2	2:50/4
RHR Skruvar för endbellmontering	1:50/6
RHR Framhjul, O-ring, 15mm	10:50
RHR O-ringar, 2st	2:25
RHR Silvertenn för chassin	6:50
RHR Iso chassie	95:-
RHR Diamond chassie med framhjul och pick-up	110:-

Våra chassin är byggda av Lars "Blomman" Blomqvist, Team RHR.

Övrigt:

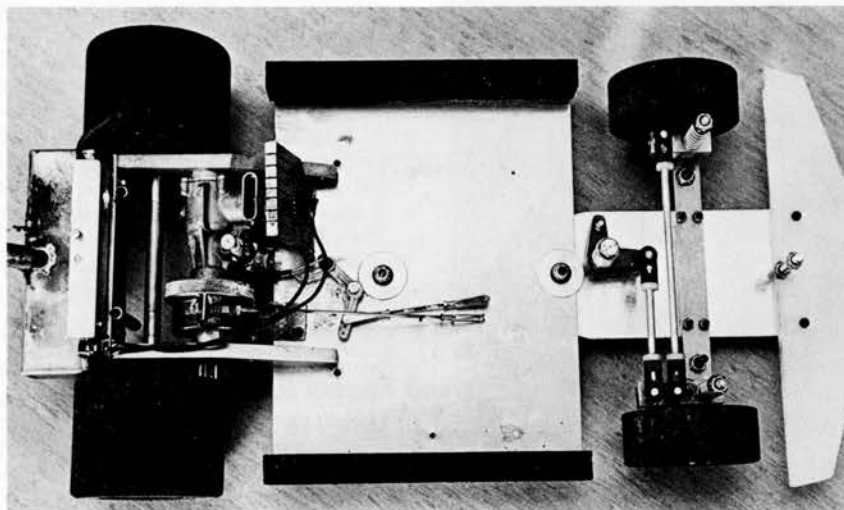
Associated Speed Secret karosser: Lola, Porsche, Ferrari och McLaren	10:75
Associated bakhjul 13/16	10:50
Associated bakhjul 7/8	10:50
SonSet 36D kol	5:-
"Knacke" trippelresistor, finns i 0.75 och 1.0 ohm	45:-
EN UTFÖRLIGARE PRESENTATION AV VÅRA NYA GREJOR HITTAR DU UNDER RUBRIKEN "NEWS PREVIEWS"!!	

VI SÄNDER DIG VÅR NYA 10-SIDIGA KATALOG MOT 1:- I FRIMÄRKEN. DÄR FINNER DU ALLT DU BEHÖVER + LITE TILL, ÄVEN RENA STANDARDGREJOR.



RHR PRODUKTER
MALMÖVÄGEN 8
S 121 51 JOHANNESHÖV

slag över propellern. Håll undan fingrarna! Normalt skall motorn starta på ett par slängar, men det kan hända att den körts tidigare på fabriken och nu har gammal stelnad olja lite här och där. Därför är det inte säkert att den är kass bara för att den inte startar genast. I de flesta fall beror startproblemet på att det inte finns tillräckligt med bränsle i förbränningsrummet. Efter några försök kan det vara idé att snapsa på nytt. Kolla i avgasporten. Kommer det ut en massa bränsle där, eller om det rinner ut när man vickar på motorn, då har den fått för mycket. Lossa på bränsleslangen, och håll ut överflödigt bränsle ur motorn. Anslut glödströmmen och slå motorn runt ett par varv. Det är möjligt att den då tändes och rusar upp ett slag. Anslut bränsleslangen och börja om från början. När motorn startat gäller det att hålla varvet nere med hjälp av bränslemängden. Den skall få så mycket att den fyraktar intensivt, och varvet bör ej gå över 8000 rpm den första kvarten. Kör bara cirka 30 sekunder åt gången



de första fem - tio gångerna, och låt toppen bli handljuden mellan varje pass. Öka sedan körtiden succesivt, så motorn efter en halvtimmes total körtid får gå fem - tio minuter åt gången. Hela tiden står trotteln vidöppen och varvet har nu reglerats upp till en bit över tiotusen. Var hela tiden mycket uppmärksam på om motorn börjar gå tungt. Om varvet går ned märkbart måste motorn omedelbart stoppas, för annars kan den "nypa" dvs någonting kärvar inuti. Är man på alerten räcker det med att den får svalna och sedan går det att köra igen. Andra halvtimmen kan man börja pröva med att under korta perioder göra blandningen magrare så motorvarvet stiger. Kolla noga så inte motorn visar tendenser att gå tungt. Då måste blandningen genast göras rikare och inkörningen fortsättas. Förläng perioderna med magrare blandning efterhand och efter ungefär en timmas körning skall det normalt gå att köra fem minuter i sträck med motorn på maxvarv. Men kom ihåg att när den slutat fyrakta är det absolut ingen idé att ytterligare skruva in nålen. Motorn går inte fortare av det, bara varmare! Hela den här inkörningsproceduren har skett i en speciell probänk som man

lämpligen gör av entumsbräda, där motorn dragits fast med maskinskruv. Träskruv är helt förkastligt. Tycker Du det verkar omständligt? Javisst kan jag hålla med om det, men kom ihåg att den här proceduren har Du gjort vad som går för att förbereda en långlivad motor. När så motorn förbereds för bilen kan det vara idé att lägga ned speciell omsorg på ett par saker. Det ena är att svänghjul och koppling monteras så att de inte kastar. Skruva ur glödpluggen och spänn upp motorn i ett skruvstycke i ena fästörat. Genom att snurra på svänghjulet är det enkelt att nu avgöra om det kastar. Åtgärda ev. kast, för i bilen resulterar obalans i vibrationer som reducerar toppvarvet och livslängden på motorn och kan orsaka problem med radion. Den andra omsorgen läggs på god rening av insugningsluften. Det finns ett antal filter i marknaden och de behövs verkligen. När Du kört en stund med bilen ser Du det dammlager som lagt sig överallt. Tänk på att sådant damm

skulle fungera som högklassigt slipmedel inuti motorn om det inte stoppades av filtret! Mässingnät är odugligt och kan Du inte få tag på något annat så går det att använda skumplast som är några millimeter tjock. Försäkra Dig slutligen om att motorn verkligen är fastdragen i chassit. Om inte kan det hända att vibrationerna knäcker motorfästet och sådana bräckor vill gärna också sträcka sig in i vevhuset.

EFFEKTEN

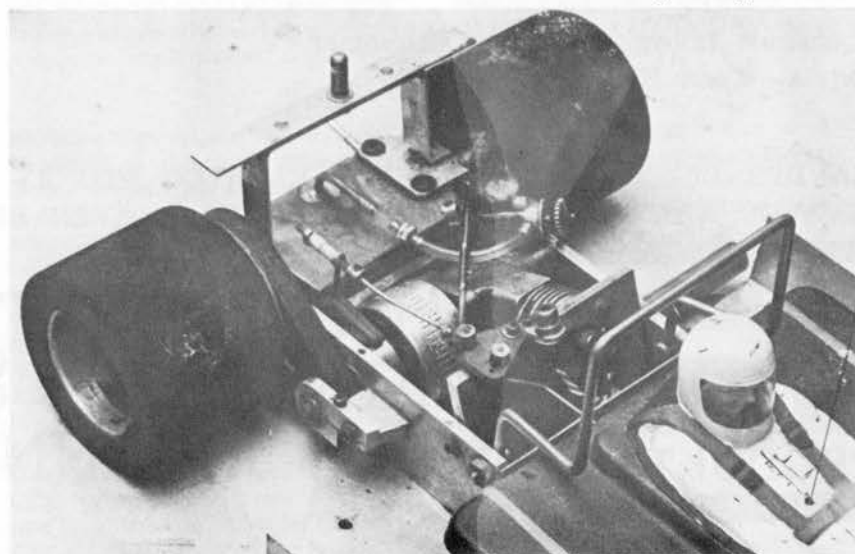
Det är givet att alla vill ha ut maximal effekt ur sin motor. Faktum är att den effekt som motorn lämnar i standardutförande räcker ett bra tag, och med tanke på att all trimning betyder att man reducerar livslängden är det god ekonomi att tävla med en bil där man lagt ned all tänkbar omsorg på att de ingående komponenterna fungerar bra. För att börja med motorn rekommenderar jag att Du tar entitt på bilden här intill och kollar att de sakerna är OK. I Staterna tävlar en kille som heter Chuck Hallum. Han tillhör den absoluta toppen och han skiljer sig från mängden genom att köra med standardmotorer och mild soppa (max 10% nitro). I stället lägger han ner ett enormt arbete på att allt annat fungerar perfekt. Och det betalar sig. 1972 fick han toppplacering i Amerikanska Mästerskapen. 1974 tror jag att vi kommer få se en hel del hotta motorer på banorna och många kommer förmodligen vara så hotta att de inte klarar av en hel tävling. Då kan det vara idé att ha en motor som kanske inte är snabbast på rakorna men som håller hela tävlingen. Gå igenom punkterna på bilden här intill och Du har kommit en bra bit på väg!

UNDERHÅLL I BILEN

När Du väl fått in motorn i bilen är det frestande att genast att köra på mager blandning och höra motorn vina. Tänk då på att ju magrare Du kör desto varmare går motorn och desto mer ökar slitaget! Därför kan det vara god regel att åtminstone i början och likaså när Du håller på att lära Dig en ny bana eller en bil finns det ingen anledning att köra med maxvarv. Genom att skruva ut nålen ett eller ett par knäpp från

Delta har en stabil bakvagn där kopplingen lagrats i chassit och motorns lager praktiskt taget är avlastade.

Så här hade Roy Moody löst lagringen av kopplingen på sin remdrivna bil som han tog hem 1972 års Frille Cup med. Genom att kopplingen lagrats på båda sidor om remmen var alla problem ur världen.



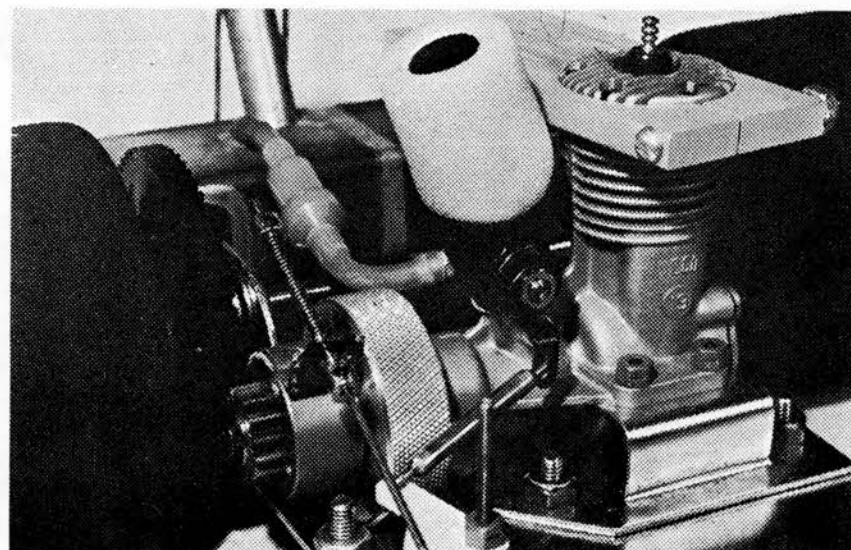
maxvarvsläget bluddrar motorn lite tidigare, men i gengäld kan Du få ut några timmar mera i livslängd. Men när Du lärt Dig banan och bilen och håller på med finslipningen inför en tävling är det självklart att Du skall köra med den inställning som ger maxvarv. Du måste ju veta hur bilen uppför sig och likaså om motorn verkligen klarar av att gå ett heat med den inställningen.

Det händer då och då att en bil som startar heatet med vackert sjungande motor liksom tröttnar efter ett tag. Ofta beror det på att den "hungrige" föraren skruvat in nålen ett hack extra i torn att det skall ge högre toppvarv. I stället resulterar det i högre temperatur och efter större delen av heatet i ledning måste föraren bryta med en motor som har nypit. Snopet. Undvik det!

När Dutycker att Du vill ha lite mer ur motorn och den är omsorgsfullt inkörd, kan det vara dags att minska inblandning en av olja i bränslet. Det är svårt att säga var undre gränsen går, men de flesta är överens om att vanlig ricinolja inte ska gå under 20% och med Castrol M eller MSSR kan Du gå ner till 18%. Lägre inblandningar ger givetvis högre effekt, men till priset av risken för haveri.

Lycka till!

- 1 Kolla att motorn verkligen är fastskruvad i chassit så onödiga vibrationer kan undvikas, likaså bräckor i vevhuset.
- 2 Är vevhuspackningen hel/tät? När Du tar isär motorn måste Du se till att inte repa locket eller bakplanet. Läckor här ger dålig effekt och opålitlig tomgång.
- 3 Kolla skruvarna till vevhuslocket. Lås dem med något gänglåsningssmedel, LocTite eller liknande. Eventuellt kan Du borra hål genom skruvskallarna och sedan dra en låstråd



En av Gene Hustings Associatedbilar med rejält tilltaget luftfilter. Notera också det rejäla bränslefiltret. Man besparar sig många problem med det men det skadar ändå inte att filtrera bränslet (foto Racing Circuits)

genom alla fyra så de inte kan vibrera loss.

- 4, 5 Givetvis är det viktigt att alla fogar i anslutning till toppen är täta. Motorer med separat cylinderhet (tex Taipan) kan få läcka vid "4" vilket kan medföra att tomgången blir opålitlig. Vevhuskompressionen läcker ut och det medför också reducerad effekt. En läcka vid "5" reducerar också effekten. Ett symptom är att det inte går att ställa in motorn, den kräver omjustering gång på gång.
- 6 Topplöcksskruvarna är svåra att låsa. Tex LocTite bryts ned vid ca 200° vilket gör att det inte kan användas här. Drag åt dom ordentligt och kolla med jämna mellanrum att de inte lossnat.

- 7 Glöm inte kopparpackningen vid glödstiftet. Den krävs för att få fullgod tätning. Likaså är det viktigt att rätt typ av glödstift används. Det finns "long reach" och "short reach". Se till att Du fått rätt längd.

- 8 Dålig luftrening är detsamma som en beställningsedel på en ny (renoverad) motor efter bara någon timmas körning. Var inte snål med filterelementen. Ett igensatt filter fungerar som en dåligt öppen trottel och reducerar effekten.

Kolla också att trotteln verkligen öppnar helt. Många gånger händer det att hålet i trotteln inte sammanfaller med hålet i förgasarhuset. Det hjälptes med en fil, när förgasaren är demonterad från motorn. Fila aldrig så att Du riskerar att få in filspån i motorn!

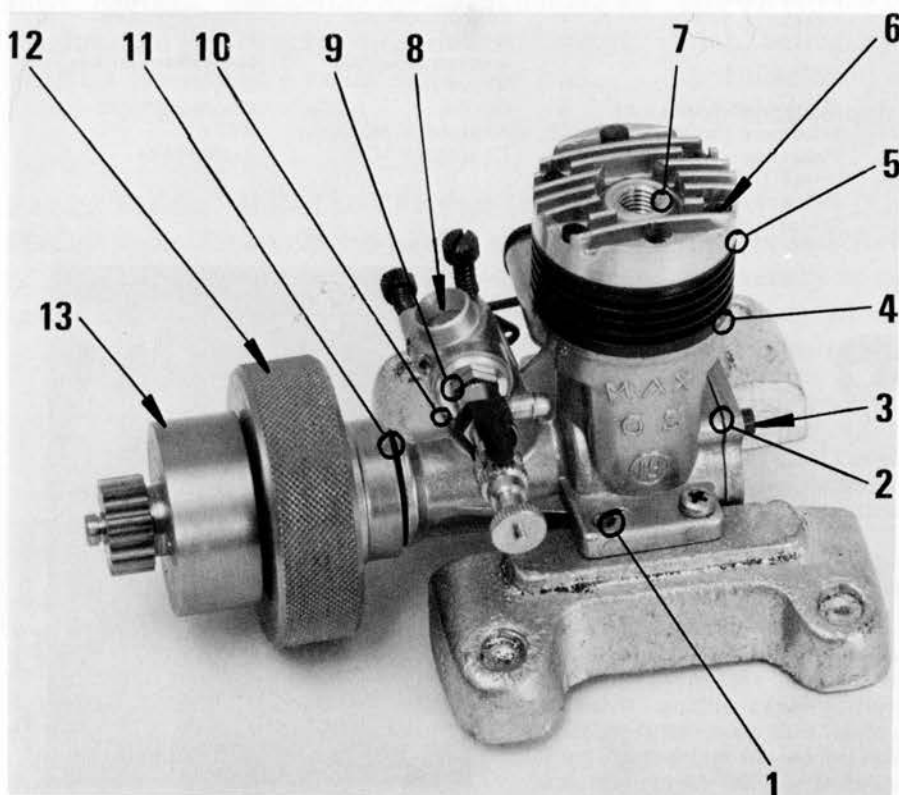
- 9 Dålig tomgång kan bero på att trotteln

- 10 inte tätar i förgasarhuset utan att det läcker in luft. Samma sak kan inträffa mellan gängen och bränsleskruven. Glapp trotteln måste bytas men luftläcka vid bränsleskruven kan kureras med en slangstump som krängs över alltsammans.

- 11 Det är tyvärr vanligt med läckande frontlager. Det ger sig tillkänna genom en bränslerand radiellt från lagret ut i bilen. Och kan bränsle läcka ut kan också vevhustricket. Byt lagret.

- 12 Svänghjulet ska sitta rakt, utan kast, se artikeln.

- 13 Se punkt 12!





JANUARI

6	Bodens MRC	Polarcup
6	Go-69	Vandringspriset
11	MHF Höör	Bergslagsrundan, DM
12	Landskrona MK	Skånecupen
19	MHF Bollebygd	Serie Väst
19	MHF Piteå	
20	Luleå MS	Debutanttävling
20	Umeå AK	Debutanttävling
20	Kramfors MSK	Debutanttävling
20	Go-69	CAN-AM Partille
20	MHF Västerås	Mälarcupen
25	MHF Svedala	
27	Sirocco RC	Formel 24, Stock 24

FEBRUARI

2	MHF Karlskoga	DM
2	MHF Jockmökk	
3	Go-69	Göteborg 300
3	Umeå AK	Polarcup, Essen Cup
3	MHF Hässleholm	
9	Sirocco RC	Skånecupen
10	MHF Falun	Mälarcupen
16	MHF Kalix	
16	MHF Karlstad	Serie Väst
16	Linköpings MS	Lisanatta 24-tim.
17	Bodens MRC	Debutanttävling
17	Umeå AK	Debutanttävling
17	Kramfors MSK	Debutanttävling
17	RRT Uddevalla	CAN-AM Uddevalla
22	MHF Vellinge	
23	Önneköps MRK	

MARS

3	Kramfors MSK	Polarcup
8	MHF Sösdala	
9	Svalövs U.Ö.	Skånecupen
10	Bryggargårdens RC	Knappen-Trofén
16	MHF Jörn	
17	Go-69	CAN-AM Kungälv
17	Umeå AK	Essen Cup
17	MHF Eskilstuna	
22	MHF Svedala	
23	Landskrona MK	LMK 6-timmars
23	MHF Partille	Serie Väst
31	Go-69	Göteborg 500

APRIL

6	Svalövs U.Ö.	Stock 24, Standard 24
7	Linköpings MS	Minicars Grupp 20
7	Luleå MS	Polarcup
15	Umeå AK	Umeå 1000
20	Önneköps MRK	Skånecupen
20	MHF Örebro	Mälarcupen
21	Go-69	CAN-AM Göteborg
28	Hallsbergs MK	

MAJ

1	Önneköps MRK	Gold Cup
5	Nässjö MK	Solves Cup
5	Luleå MS	RF-DM
19	Bryggargårdens RC	SM
26	Sirocco RC	Sport 24

JUNI

1	Go-69	Europaserien
2	Bodens MRC	Hattkampen

AUGUSTI

25	Umeå AK	12-timmars
----	---------	------------

SEPTEMBER

15	Go-69	Tre-stads Partille
15	Bodens MRC	RM
15	Bryggargårdens RC	Minicars Grupp 20
22	Uppsala BKC	
29	Umeå AK	Debutanttävling
29	Luleå	Debutanttävling
29	Kramfors MSK	Debutanttävling

OKTOBER

6	Önneköps MRK	
6	Linköpings MS	Lisa-Trofén 6-tim.
13	Hallsbergs MK	
13	Umeå AK	RM
19	Svalövs U.Ö.	Sport 24, Formel 24
20	Go-69	Tre-stads Göteborg
27	Kramfors MSK	NSOC
27	Bodens MRC	Debutanttävling

NOVEMBER

2	Bryggargårdens RC	6-timmars
3	Sirocco RC	Stock 24, 100-km
10	Luleå MS	RM
10	Go-69	Tre-stads Kungälv
24	Sunds MRC	NSOC
24	Bodens MRC	Debutanttävling

DECEMBER

1	Linköpings MS	Filbytercupen
1	Kramfors MSK	NSOC
7	Landskrona MK	Landskronamäst.
8	Umeå AK	RF, DM
8	Go-69	Göteborg 1000
15	Kramfors MSK	RM
25	Kramfors MSK	3-timmars

proprofilen

Det var länge sedan sist, men nu har vi fått tag i en "profil" igen. Utvald är Jan Forsgren, från RRTU. Att det även denna gång blev en RRTU:are (som ni kanske minns var det Stefan Mattsson förra gången) är mer en tillfällighet än något annat. Som ni kan läsa på annat ställe i detta nummer är Jan Forsgren aktuell genom sin seger i Växjö 1000, där han lyckades köra ifrån hela svenska eliten + Jet Set i Finland och Tyskland. Jan tillhör dom som avancerat till eliten på relativt kort tid. Han dök upp som

gubben i lådan i Katrineholm 1969 på 1:a deltävlingen i det årets SM och stälde till med en sensation.

F: Jan, när började Du köra miniracing och hur kom Du in i det?

S: Året var 1967 och det hela började med att min lillebror (dvs den inte helt okände Per F. reds anmärkning) fick en Scalextric bana i julklapp. Sedan började det att rulla genom att vi träffades några stycken och byggde ihop våra banor, på så sätt blev det lite mer att kö-



VINNAREN!

Facit för ERC Prod. i Växjö 1000:

1:a JAN FORSGREN

TEAM PARMA/ERC PRODUCTS

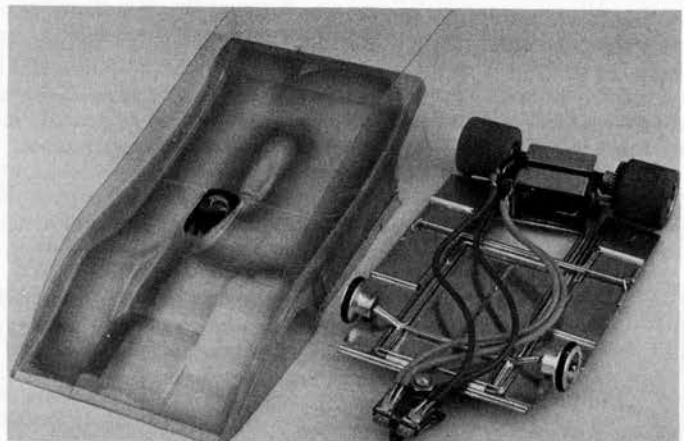
3:a BJARNE LILLIENDAHL

TEAM PARMA/ERC PRODUCTS

Dessutom chassin på 4:e, 7:e och 9:e plats bland AoB förarna!

De här grejorna använde Janne för att slå den finska, tyska och svenska eliten:

- ERC Iso/Diamond chassie
- Prototypen till ERC's nya motor
- Steube ankare s25
- Limpach bakdäck 13/16"
- Faas drev 8/42
- Mac Mirage kaross, Boström målad, med AM inredning.
- Nymagnetiserade Blue Dot magneter



ERC Nyheter -74!

ERC Pro motor. Snabbare än det mesta vilket torde bevisas. Innehåller det exklusivaste på marknaden: Steube ankare, kullager i kannan, kraftiga buss bars + annat smått och gott.

Pris: 256:-

Färdig kaross. Målad av Christer Boström, färdigklippt, förstärkt vid nålfästena och med påsatta spoilers och jättetjusstigt målad inredning.

Pris: 29:50

Komplett bil utan motor och kaross. Testad och viktad för bästa prestanda. Limpach bak-hjul, kullager, Faasdrev, Parma pick-up, drillblankaxel och framhjul. Sätt på motor och kaross och Du har en vinnarbil.

Pris: 185:-

Som enda MR-firma i landet zappar (ommag-netiserar) vi magneter. Har Du några trötta magneter så skicka dom till oss. Du får tillbaka dem i nyskick.

Pris per par 4:-, per 10 par 30:-

Electric Race Car Products

Box 18

425 02 Hisings Kärra

Telefon:

Bjarne Lilliendahl 031/52 82 25

Jan Forsgren 031/57 17 96

ra på. Efter ett år sålde vi alltihop och byggde eget och på den vägen blev det.

F: Hur har Du burit Dig åt att nå den absoluta eliten?

S: Noggranna förberedelser, ordning på grejorna och envishet har varit mitt recept.

F: Vad anser Du vara viktigast inför en tävling?

S: Att man har fräscha grejor, såsom omrundade ankare o dyl, och gärna en träningsbil med sig. Viktigast är att man har gott om tid att nöta in banan och att testa prylar. Jag själv brukar använda tävlingsbilen att träna med, viktat chassit, provar olika kombinationer karosser och spoilers, likaså drevning och däck och därefter när jag fått allt att fungera sätter jag in tävlingsmotorn. På det här sättet både lär jag mig banan ordentligt och provar ut bilen utan att nöta på tävlingsmotorn. Till tävlingsmotorn tar jag givetvis ett omrundat ankare som jag vet går bra.

F: Killen som just växt ut sin Grupp 12 med plastchassie, vad vill Du ge honom för råd?

S: Det han först och främst ska lära sig är att bygga chassin, och dessutom att lära sig plocka ihop och meka med sina grejor ordentligt. En Grupp 20 motor är en bra investering, den går relativt fort och den håller länge. Dessutom är den billig i inköp. Viktigt är också att ställa upp i så många tävlingar som möjligt för att få rutin och tävlingsnerver.

F: Du har som aktiv förare rest land och rike runt och provat det mesta i banväg. Vad anser Du om den svenska banstandarden?

S: Numera börjar den bli verkligt hög, det har vuxit upp många bra banor lite varstans. Själv är jag förtjust i dom snabba banorna typ Kingen i Umeå som jag anser vara en utmärkt bana. Nya banan i Växjö är ett annat exempel på en bana när den är som bäst.

F: Vad anser Du om svensk MR i sin helhet?

S: Det är bra att det finns en fast organisation, på det sättet slipper man allt käbbel som blir utan samordning. Standarden på förarna är bred och vagns materialet håller en hög kvalitet. Jämfört med övriga europa tror jag att vi ligger bra till.

F: Hur tror Du att det kommer att fungera i Europamästerskapet nästa år? Kommer Du själv att delta?

S: Jag hoppas att det kommer att fungera och att det verkligen ställer upp folk från de olika länderna, för då kommer detta att bli en av de stora händelserna inom europeisk miniracing. Själv kommer jag försöka att delta i alla deltävlingarna och hoppas att många svenskar följer med så vi får visa vad vi går för.

F: Du har fått tillfälle att tjuvläsa 1974 års svenska regler. Har Du några kommentarer att ge?

S: Motorbyte har tydligen blivit legalt, men hade det behövts krånglats till sådant som det är nu? Dessutom tycker jag det är helt fel att man får byta kaross och chassi, det är ju dessa delar som är bilen och som man bygger upp resten på. Om man jämför med "riktig" racing så får man ju byta motor, men knappast kaross och chassie. Och det är ju helt fel att man inte ska få ta bilen ur depå för översyn om det skulle behövas.

F: Vad är Din största framgång inom MR?

S: När jag 1970 reste ner till Katrineholm och som första norrlänning placerade mig i en SM tävling (fotnot: Jan avancerade från 23 plats, sista consyt, till 3:e plats i finalen). Plus att jag dessutom blev svensk mästare i klass 1 det året.

F: Ett sista råd till MR-folket.

S: Försök ta er ner till Uden i Holland den 3:e mars, till europamästerskapet!

forts European News sid 13.

som han körde både i kvalificeringen och final. Det visar att det är möjligt att använda en s24 fastin dom numera i Californien använder sig av 24 1/2 singel ankare. Kanske det är lite för chansartat med en 24:a när det inte finns någon tid mellan kval och final att byta motor.

Någonting som kan vara användbart i det här sammanhanget visade holländarna Bergink och Jongman upp. Det var en "quick-change-motor-setup" som bestod av diverse rör och pianotrådar, lite svårt att beskriva här, men som i praktiken fungerade riktigt bra. Det tillät snabba motorbyten, vilket kan vara problem med fastlödd motor.



Per Gustafsson minicars

Bergsbrunnagatan 18, 753 23 Uppsala
Tel. 018-11 20 15 eller 13 21 15.

Per Gustafsson
minicars

KATALOG SÄSONGEN 74



ÄNTLIGEN har Minicars 74 katalog kommit ut. I katalogen finner du:

- MINIRACING o bilbanor
- RADIOSTYRDA BILAR
- RADIOSTYRDA FLYGPLAN
- GLÖDSTIFT OCH DIESEL MOTORER
- LINKONTROLL OCH SEGELFLYGMODELLER
- FÄRGER
- HOBBYTIDNINGAR M M

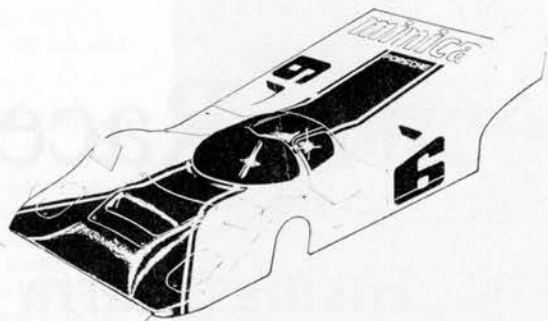
Jag vill att ni skickar er katalog mot 4 kr i frimärken till:

Namn
Gatuadress
Postadress

minicars

LEXANKAROSSER FINNS
I FÖLJANDE MODELLER
FÖR 9:75

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 44 PORSCHE 917 COUPE | 44E MCLAREN M20 |
| 44A MCLAREN M8 CANAM | 44F GULF MIRAGE |
| 44B PORSCHE 917/10 | 44G PORSCHE CANAM 73 |
| 44C GULF MIRAGE | 44H FERRARI 612 CANAM |
| 44D FORD BOSS STOCKCAR | 44I VOLKSWAGEN |



For those who cant speak swedish

A short sum of the paper is coming at below. We think that it is much better for YOU to have all the english text in one place instead of spread out in the paper. The english, if any, is always under the column "European News". We hope that you will be satisfied with this.

NEW PRICES on the paper from nr 1 1974. From then we have to pay tax and the prices are now for subscribers outside scandinavia 30 sw.crowns per year. This for our european customers, for YOU in the States, the price is now 15 dollars. Also the advertising prices is different, prices on request.

NEW ADRESS too, look at side two (2).

BIG RACE in Växjö, that draw a lot of entries. Well-known Jukka Vatanen, Pekka Sippola and Bernd Möbus with team-mate Michael Grasse was also there. But no-one of them took the first place though both Jukka and Möbus was in the final and M. was fast qualifier. Won did Jan Forsgren of Team Parma/ERC prod. Second came Bernd Möbus of Selection Hamburg/MG products and third came Bjarne Lilliendahl also from Team Parma/ERC prod.

The race was very close and it was only a few laps between. Look at the tech chart on side 5 to see what things was used in the final cars. A special not; Bernd Möbus was driving his own arm that he sells under the name MG-prod. Is he the only one in Europe that makes armature?

The track in Växjö is similar to a King,

but is slightly shorter. It is super flat, and well powered.

NEW SWEDISH RULES for 1974. There is some changes for the swedish rules for next year. Now its legal to change motor - but also chassie and body!!!! But we are only allowed to change one of these three parts at a time. Then we have to drive one lap before we can change one of the other. So there is no risk that someone is trying to change the hole car. The rules are probably discussed a lot, we'll see how it works..

AT LAST we want to wish you all a HAPPY NEW YEAR! See you next year, no 1 is coming in the mid of februari. For those who have subscribed on the paper from no 5 to no 4 -74 should not be angry at us when a bill at 15 sw crowns is coming, It is the money we want for the rest of the year, we are now only taking subscriptions from no 1-8. That will make it much simpler for us....

In-sändaren

Kors i all sin da'r, flera brev!
Det är MR-fantasten som har att säga en del.....

HÖR UPP ni som babblar om att det inte skall vara tillåtet att byta hela motorer, det tycker jag är helt fel. Tänk själv om ni kommer till finalen och kör slut på kolen, då tar det mycket längre tid att byta kol än hela motorn. Det där snacket om att inte alla har råd, så ska jag säga det att har man råd att fara på en tävling och betala alla dess kostnader så har man också råd att hålla sig med en motor till. Och så vill jag säga att jag tycker man skall införa Jukkas regler istället för att ha lite olika regler på dom flesta tävlingar.

MR-fantasten "Basse"

Kul att höra av dig. Det är alldeles riktigt det du nämner om kostnader. Ska man åka till en tävling "normalt" långt borta så kostar bara resa, hotell och mat närmare 200:- om man åker med tåg och bor på ett anständigt hotell. Kan också nämna att i Tyskland har dom väldigt diskussioner huruvida det ska kosta 5, 7 eller 10 mark i startavgift!

Red.

Mer insändare. Här egentligen ett P.S. i ett tävlingsreportage men vi återger det här ändå. Peo Kjellström, Umeå:

P.S. Jag vill inte att ni tar bort någonting av texten, som ni gjorde förra gången, för då tar bofinken er. D.S.

F'låt Peo, vi ska försöka att få med allt hädanefter. Men ibland kan vi vara tvungna att redigera och klippa lite, mest beroende på platsbrist.

Red.

feelin' good!



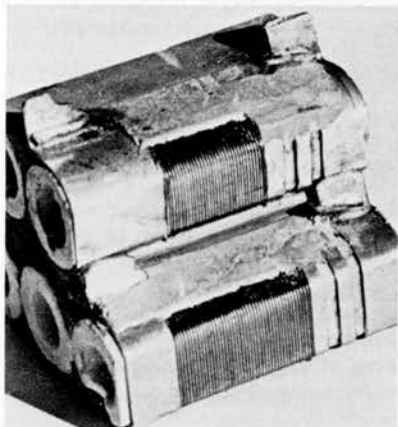
What is INCC?

What is 'official group 32'?

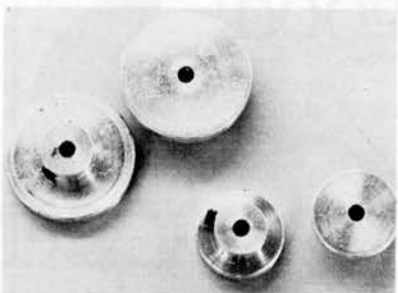
What is 'official group mini 24'?

YOU WILL KNOW SOON - FROM THIS MAGAZINE!

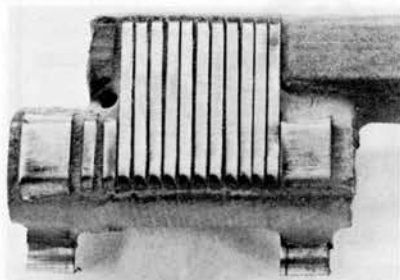
News TOM previews



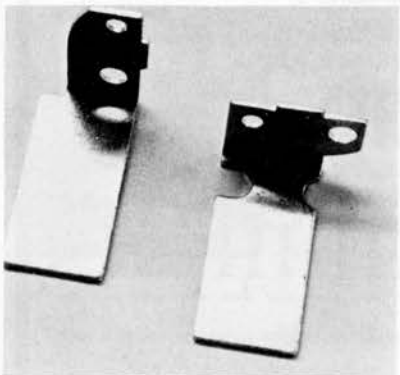
Knackes välkända resistorer. Kan vara lite svåra att få tag på, Knacke ligger i lumpen just nu. Överst ligger en special beställd hårig 0,3 ohm! Under ligger en lite mer normal 0,75 ohms resistor. Finns hos ERC Products, ibland. 45:-



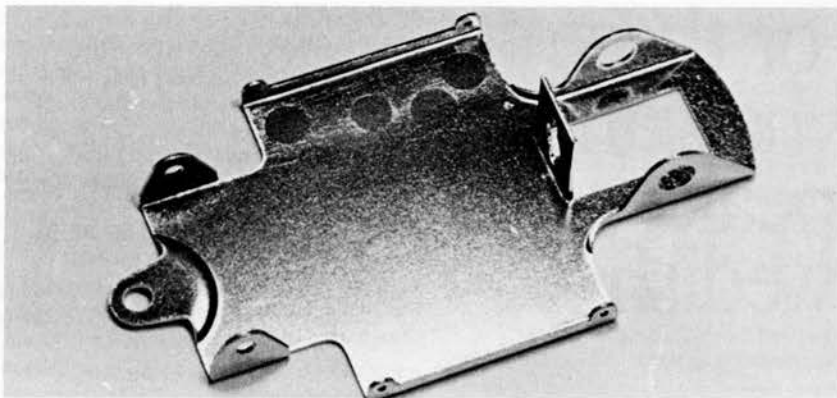
Jigghjul modell bättre, finns hos välsorterade miniracinfirmor. För er som bygger själva. 9:-



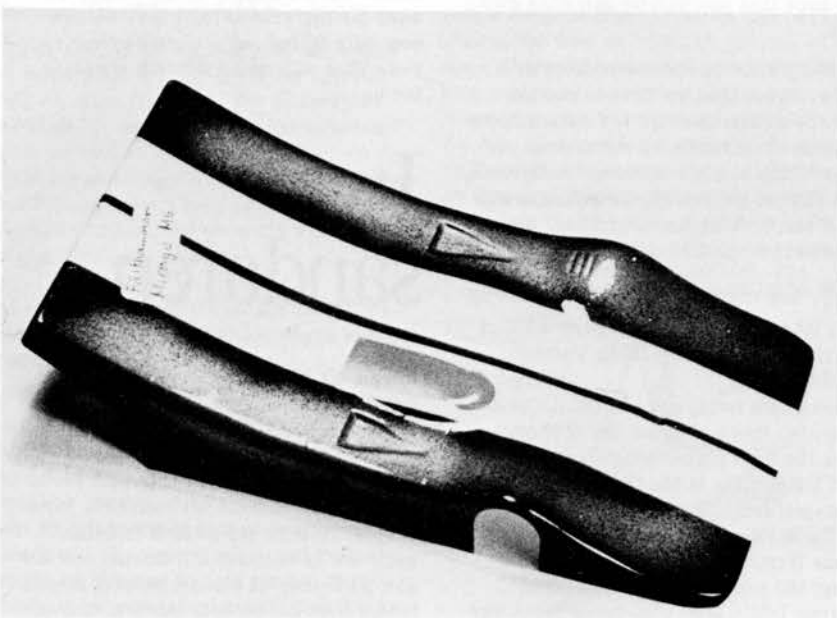
Parmas dubbelresistorer kommer numera med breda band istället för multiwire som bara gick sönder... 49:-



Parma kylflänsar i ny modell som synes ovan. Lite mer lika Boyingtons nu och kostar 8:50.

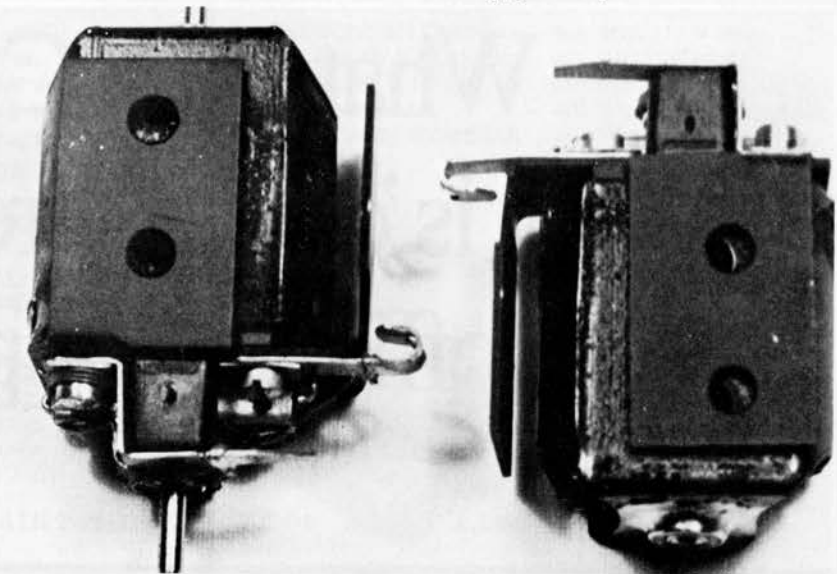


Enkelt och hållbart chassie i skala 1/32 för dom som gillar det, 11:-. Också Parma vilka som märks är mycket aktiva när det gäller att spotta fram grejor.



Svenska karosser börjar få riktigt bra gjutning. Ett exempel är den här Fälthammar Mirage M6:an. Lexan givetvis. Andra modeller som finns är: Ferrari 312 och 512, priset är 9,75 omålade och 17,50 målade. Adressen: Fälthammar Bodies, Bergsjövägen 15, 430 50 Källered.

Hur en motor ser ut vet ni väl! För att hålla minnet i liv visar vi här Mr Bleah Products senaste. Den är svart och är byggd på detta: Champion motordelar, Jukka heatsinks, ombalanserat (?) Poosh ankare och kol och fjädrar. Kan köpas för 254 slantar från Jukka Vatanen = Bleah Products, Box 130, 00151 Helsingfors, Finland. Set-up går löst på 120:-.





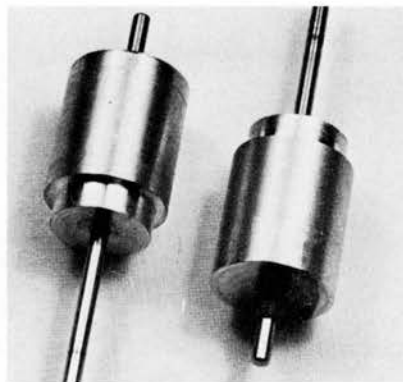
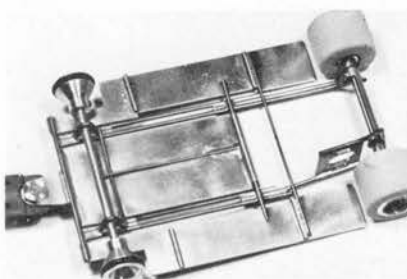
Månadens skämt: "Ugly Braid Brush" från Parma. 8:75 att spendera för den som inte har hittat någon gammal tandborste eller stålborste.



Från Parma: Framaxelhållare för 1:30 per par.

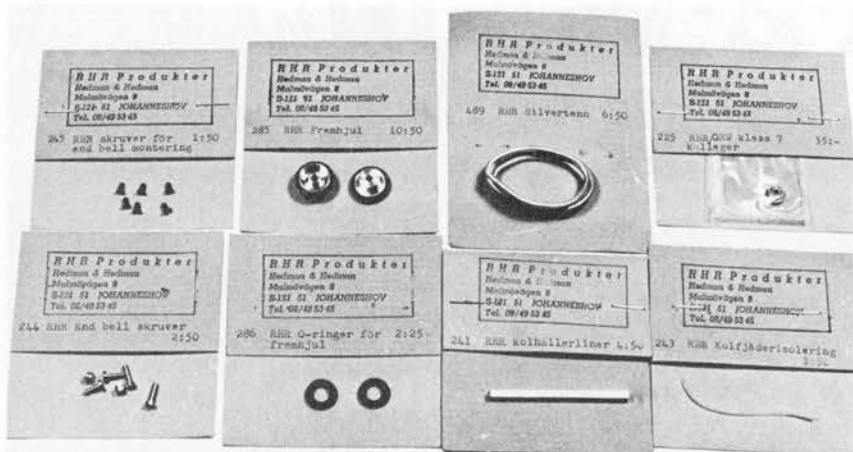


En halv bil för 79:-. Chassi med sving och plumber, monterad pick-up, fram och bakhjul och axlar. Halvbilen finns för både 3/32 och 1/8 axlar. Ett ganska bra köp från Pa... rätt gissat.



En mycket efterlängtat pryl har tagits fram av PARMA. Det är "armature slugs", dvs ett verktyg som fyller ankarens funktion när man bygger ihop

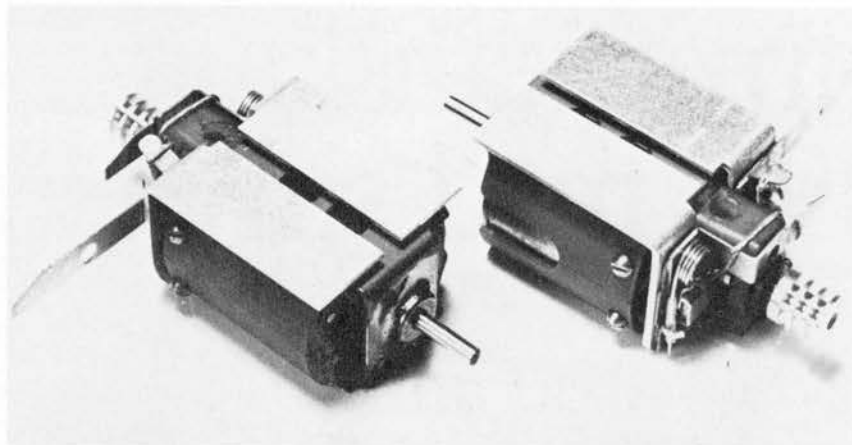
motorer, med den skillnaden att en slug har luftgapet till magneterna adderat till diametern. Det är alltså bara att plocka ihop motorn med slugen i och sedan shimma så mycket det går bakom magneterna. Luftgapet blir då det önskade, förutsatt att magneterna har rätt rundning på insidan. Parmas "armature slugs" finns för tre olika luftgap. Eftersom luftgapet alltid blir beroende av ankardiametern måste också den mätas för att man ska veta vilket man har. Parma har räknat ut sina relativt den vanligaste ankar diametern $.510 = 12,954\text{mm}$. Deras slug finns med diametrarna $.525$, $.530$ och $.540$ (13.335 , 13.446 , 13.716mm) vilket ger luftgapen $.0075$, $.010$, och $.015$ (0.1905 , 0.254 , 0.381mm) alla mått räknade med $1" = 25,4\text{ mm}$.



RHR har tagit sig en funderare och har kommit upp med dom här nyheterna: endbellskruvor M2 2:50, kolfjäderisolering i teflon 1:50, skruvar för endbellmontering M2 1:50, silvertenn 6:50, kolhållarliner 4:50, GRW klass 7 motorkullager 35:- och slutligen ett par i särklass nätta framhjul, inte ett gram mer än nödvändigt. Dom kostar 10:50 och lösa O-ringar kostar 2:25.

Prisbulletin från MG-products, prylarna som görs av numera europamästaren Bernd Möbus och säljes av er plitare.

Tillverkningsprogrammets priser är numera, inklusive porto och emballage Ankare 70:-, kullagermotor 199:-, dito set-up 125:-, bronslagermotor 165:-, dito set-up 85:-, shuntade kol 4:75 och motorkullager GRW 20:-.



mö products

Tom Lindström Forskarbacken 11-305 104 05 Stockholm tel. 08-15 46 21 alla tider

Eurpamästerskapet vanns av det enda Möbusankaret i finalen. Dom går bra och kostar bara 70:- inkl frakt.

Parma world wide mail order service

EVERYTHING FOR MODEL CAR RACING HO-1/32-1/24-RC 1/8-1/12
Send two postal international reply coupons or equivalent of 30 cent.

WE STOCK

MONTAGUE-STEUBE-FAAS

TCL-ASSOCIATED-PARMA

BOYINGTON-NEAT THINGS

LIMPACH-AGUIRRE-AJ

MURA-CHAMPION-DELTA

TONY P-RIGGEN-TAURUS

JEROBEE-AURORA-BANZAI

AND MANY OTHERS

PARMA MAIL ORDER, 4651 W. 130 ST., CLEVELAND, OHIO 44135, USA

NAME.....

ADDRESS.....

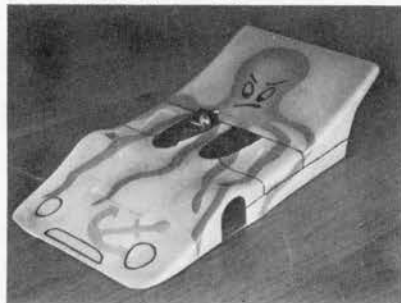
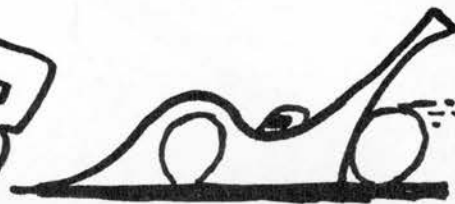
CITY.....

STATE.....ZIP.....



**GOTT
NYTT ÅR**

FÄLTHAMMAR PRO BODIES

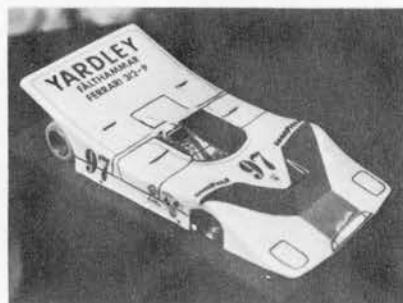


Mirage M6

Vi har också:

Surtees (formel

Superbird (stock)

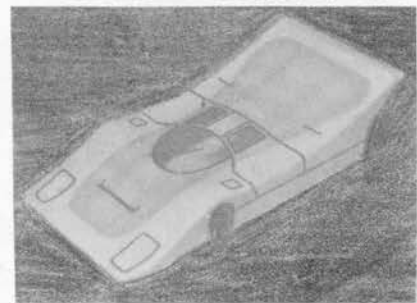


Ferrari 312

PRISER:

Omålade 9:75

Målade 17:50



Ferrari 512

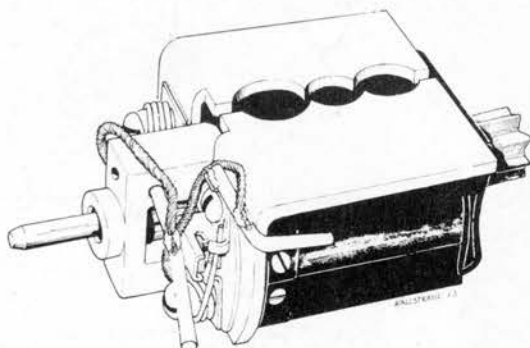
A&G Fälthammar

Bergsjövägen 15

430 50 Kålleröd

Tel 031/75 08 00

Joel Montague vann amerikanska mästerskapet 1973 med sin egen motor



Pooch ankare, sgl 24, 25, 26	72:-
Pooch Limited Edition ankare, sgl 24, 25, 26	90:-
Pooch set-up/bronslager, white dots	116:-
Pooch set-up/kullager i kannan, white dots	137:-
Pooch motor/bronslager sgl 24, 25, 26	199:-
Pooch motor/kullager i kannan sgl 24, 25, 24225:-	
Pooch Gr20 ankare	46:-
Diaplan i mylarplast	2:30
Stuck-It däcksoffa	6:50

DISTRIBUERAS AV **minicars** Per Gustafsson