

Mini-1 Racing

Ärgång 1 Nr 1. 15 februari 1973 | Pris 3.50

Conny Johansson tog hem Keydons Potta!

De flesta tävlingsreferat (obs inte alla) blir lätt ganska stereotypa med en fast uppläggning som bara stuvas om lite från gång till gång. Så ska inte det här bli, istället blir det ett hopkok av alla de minnen, reaktioner, händelser och situationer som kommer fram när de fått skakas om lite grann i övervåningen.

Äntligen (flåt alla berörda) fick vi en ny vinnare. Inte för att de som vunnit mycket tidigare inte skulle vara värde det, men det känns ju alltid skönt med förnyelse, annars kan det lätt verka som om konkurrensen inte var så hård som den verkligen är. Conny Johansson som vann gjorde det i alla fall i stor stil, ledde hela vägen igenom och ganska stort i början. Conny tillhör dom som har absolut bäst ordning på sina prylar och som verk-

ligen går in för det hela.

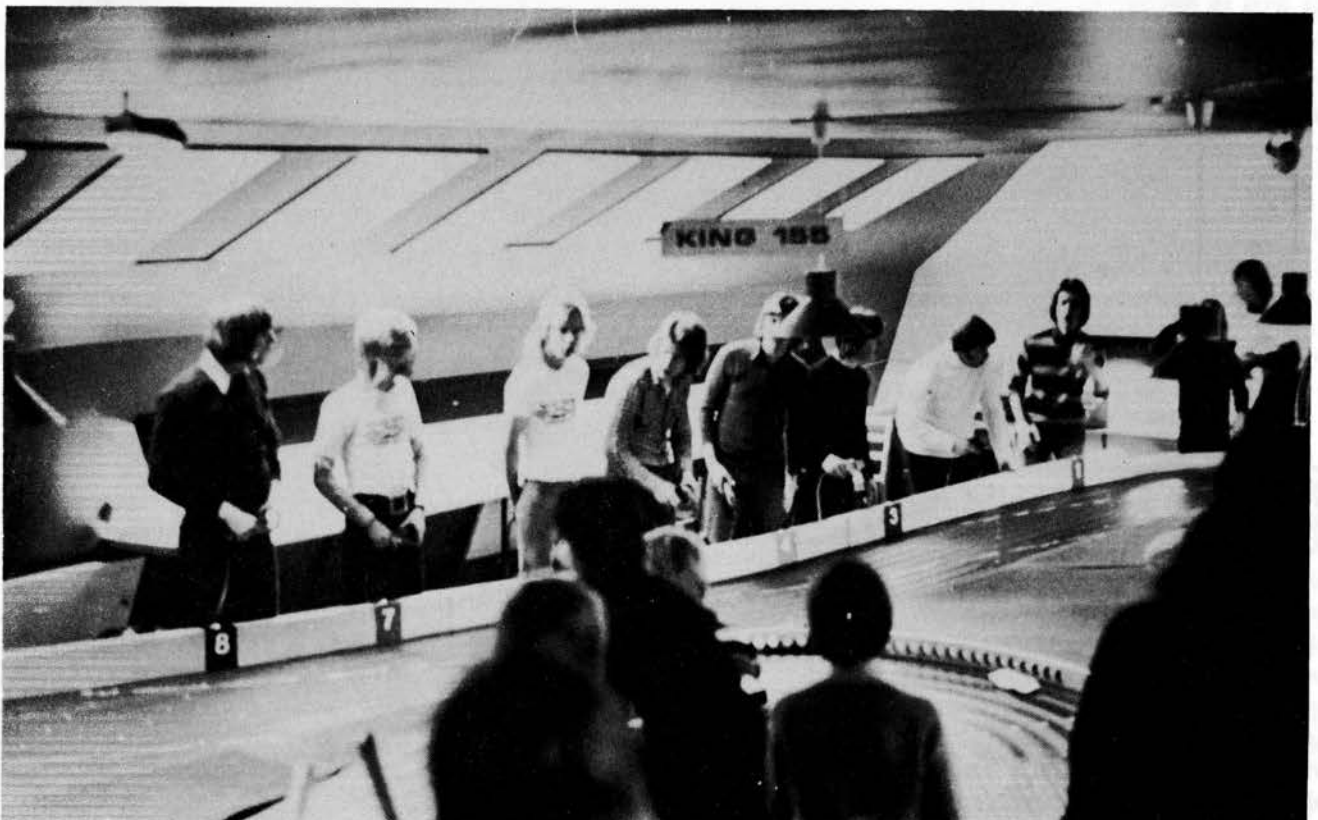
Det här var den första tävlingen som ISO-chassina dök upp i stora mängder på. Dom var faktiskt i klar majoritet och kördes av alla i finalen. Om det betyder att dom går betydligt bättre eller om det är så att de snabbaste killarna också är snabbast när det gäller att ta upp nya idéer är väl frågan. Svaret är: både ock. Hur ett ISO fungerar bör framgå av bilderna.

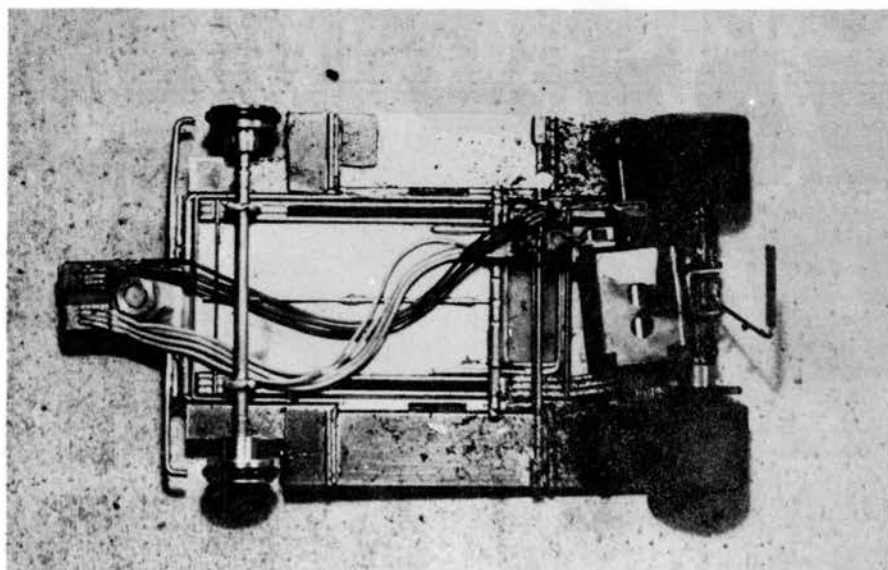
Motorerna var av högre kvalitet än tidigare, fränsett det ankare som satt i Ola Gustafssons bil som brann. Det var gott om Pooches, Bjarne-levererade Boyingtons fanns det sexsju stycken och RHR's Black Jack fanns i flera ex. Resten av bilarna måste också ha varit bättre hopsatta än vanligt för alla bilar klarade sig faktiskt genomfinalen trots ett flertal verkligt avan-



cerade krascher. På den avdelningen måste Bjarne få priset för sin uppvisning i dosen där han lyckades med konststycket att få motorn att lossna helt ur chassit!

Inga som helst klagomål på strömmen förekom såvitt jag vet. Inte så konstigt heller. När det börjar bli problem med kolen redan efter kvalet då klagas man i allmänhet inte på för lite ström. Önske-





En del slingriga Iso'n har förvisso sett dagens ljus, men det beror nog inte på chassitypen utan på byggaren. . . Dock, ett Iso uppför sig lite annorlunda och går lite mjukare än standardchassin.

Vi får väl se vart utvecklingen går, kanhända att det blir dags att gå tillbaka till de "gamla" chassina igen nu när det börjar gå mot mildare lindningar och mindre däcksocka. Utvecklingen i starterna pekar nämligen åt det hållet och vi lär nog följa efter. Fortfarande så plankar vi proffsen i starterna ganska friskt, men den skillnaden att vi numera vet varför vi gör så och så. Och man börjar märka en antydning till att vi vill klara oss själva, se bara på alla inhemska producenter som dyker upp.

mål om ganska omfattande omskrivningar av reglerna var inte sällsynta hos dem som blev stående utan kol.

Att det faktiskt gick fort och var jämnt vittnat varvkvälet om. Det officiella varvrekordet sänktes till 4.70 och det kändes lite lustigt att bli tia på 4.85.

Apropå tider så lyckades tävlingsledaren och sponsorn Key Lundegård faktiskt hålla tidsschemat riktigt hyggligt, knappt en kvart efter utsatt tid var det klart, det som var vår hittills penningstarkaste tävling. 500 kalla till förste man lockar, den här gången kände sig 39 själar lockade.

Som s.k. avslutning kan plitas att det var en bra tävling, sådana vill vi ha flera av och det var trevligt att se lite gamla ansikten dyka upp igen. Både gamla och nya är som det ryktas välkomna tillbaka till Uppsala igen så fort det vankas tävling och det gör det ofta där.

Er plitare TOM

Resultat Keydons Potta, Uppsala 3-4 februari 1973.

Namn	Klubb	Varv
1. Conny Johansson	UBKC	402
2. Stefan Mattsson	RRTU	394
3. Per Gustavsson	UBKC	362
4. Jan Forsgren	RRTU	343
5. Kennet Aronsson	GO-69	302
6. Jan Casell	NMK	286
7. Bjarne Lillendahl	RRTU	260
8. Lennart Aronsson	GO-69	244

ISO?

Det talas mycket om ISO'n och för att visa hur ett sådant ser ut har vi tagit med två bilder på Stefan Mattsons bil, som kom tvåa i Keydons Potta. Ett chassis vägegenskaper bestäms i princip av de tre punkter som håller kvar bilen på banan, dvs bakhjulen och pick-upen. Framhjulen behövs bara för att stötta upp bilen i kurvorna, egentligen. Principen för ett Iso är

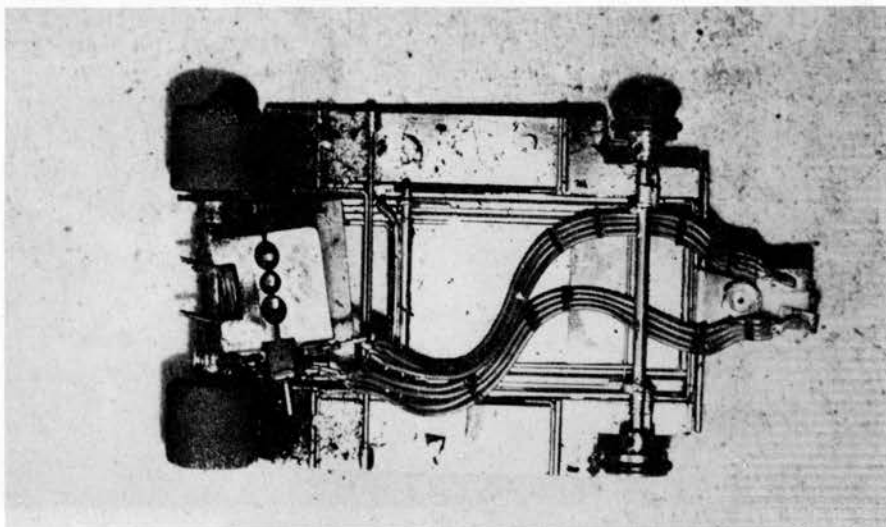
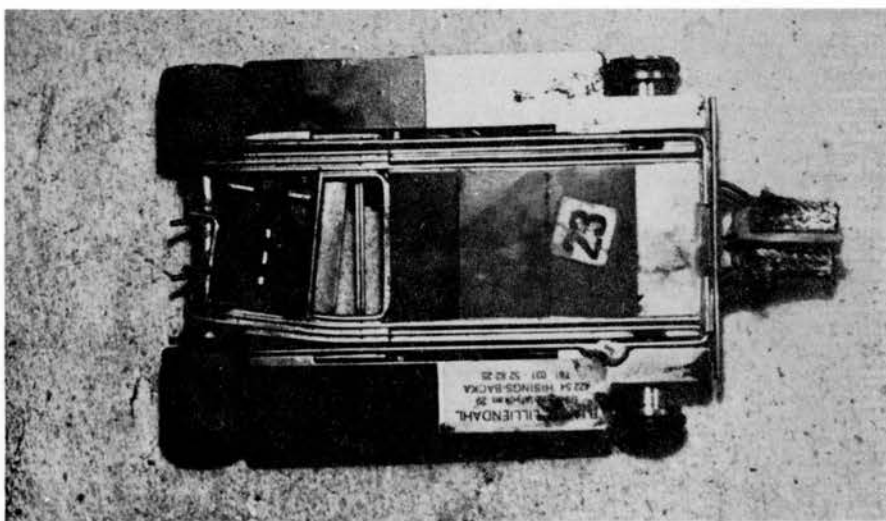
att de tre punkterna ska bilda en fast del av chassit, utan några leder eller flexibilitet emellan. Kort sagt man löder ihop swing och bakvagn och hänger därefter upp framhjulen där swingleden sitter på vanliga chassin. Som krona på verket en vanliga plumber och vingar.

Man kan tycka att en sådan bil lätt skulle resa på sig när man drar på ur böjarna, men i själva verket förhåller det sig precis tvärtom. Ett Iso ligger i mycket bättre med pick-upen än vad vanliga chassin gör och de är betydligt mer lättkörda.

Nästa nummer....

- Race reports
- Profilen, en stor man, i alla bemärkelser
- Hur ska en bana se ut?
- Svenska chassin
- Vem vann Forsgren-chassit?

Och mycket, mycket mera i känd stil.



Äntligen.

Det Ni nu håller i handen är det första (men inte sista!) numret av den enda miniracingtidningen i Sverige. Vi hoppas att Ni ska trivas med tidningen, finna den läsvärd samt att Ni kommer att bli en trogen läsare av Mini-Racing. För vad vi behöver så är det prenumeranter. I och för sig skulle det gå lika bra med lösnummerförsäljning, om inte om hade varit, så att säga. Dels så har vi ingen eller i alla fall mycket begränsade möjligheter till att upprätthålla lösnummerförsäljning i någon större skala, dels är det lättare att planera tidningen om man vet hur många som vill ha den. Så ifall ni känner er nöjd med detta alster – får vi kanske föreslå en prenumeration? Kostar 20:–/år och åtta nummer direkt i brevlådan. Prenumerationstalong finns på annan plats i tidningen. Kan ju nämna för den som inte vet att vi till varje nummer lottar ut ett profschassi av senaste modell bland våra prenumeranter! Dessutom, till den som ordnar fem stycken betalda prenumerationer åt oss, får sin egen gratis.

Vi kommer i Mini-Racing att ha både frågespalt och insändardito. Men för att det ska fungera måste vi ha frågor och brev (negativa som positiva) från läsekretsen. Vässa pennan och skriv, män och kvinnor, alltid finns det något som ni vill avreagera er på.

Hälsningar

Bjarne

Mini Racing

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

Redaktionellt material mottages gärna
Prenumerationspriset är 20:–/år och åtta nummer (febr., mars, april, maj, sept., okt., nov. och dec.).

Prenumeration löses enklast genom insättandet av 20:– på

postgironummer 72 44 83–3.

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

Tech chart Polar Cup Luleå 7/1–73

Namn	Chassi	Ankare	Motorbygg/fabr.	Magneter
1. Östen E	LMS Forsgren	NCC20	Kjell S/Green	Blue Dots
2. Thomas B	LMS Forsgren	NCC20	Egen/Green	Blue Dots
3. Ulf P	LMS Östen	NCC20	Östen/Green	DZ
4. Christer B	LMS Eget Iso	Thorp 26	RHR/Green	MII
5. Göran B	LMS Eget Iso	Pooch 26	Egen/Green	Blue Dots
6. Hans O	BMRC Lilliendahl	NCC20	/Green	H.F.S.

Resultat Önnköping lördag 10/2 1973.

Utförligt resultat kommer i nästa nummer.

Formel 24:

1. Tycho Andersson ÖMRK
2. Leif Wellman Sirocco

Stock 24:

1. Thomas Hansson Landskrona
2. Per Andersson ÖMRK
3. Tycho Andersson ÖMRK
4. Birger Elfström Sirocco
5. Evert Nilsson ÖMRK
6. Kennet Wellman Sirocco

Deb. Sport 24:

1. Per Åkesson ÖMRK
2. Thomas Johansson ÖMRK
3. Lars-Bertil Persson ÖMRK
4. Tony Olofsson ÖMRK

Polar Cup

Luleås Tiger Track typisk hemmabana?

Redan den 7/1 samlades 18 tävlingssugna i Luleå för att köra den första av de fem deltävlingarna i årets Polar Cup.

Luleås MS gamla beprövade bana mäter 38 meter och har 4 spår, massor av ström tack vare braid och bra grepp.

Genom vacker körning vann Christer Boström kvalet tätt följd av Thomas Berggren.

Boström minior 8-åriga Per lade trots sin "ringa" ålder beslag på en 12:e plats i sitt livs första tävling.

Final

Christers nya Iso-chassi med mässingsram hade en sagolik väghållning, men det hjälpte inte, redan andra varvet var oturen framme, Först en påkörning bakifrån, sedan nästan ett varv efteråt fel spår i utgången av en raka och... Christer var därmed ute ur striden. Kvar var Thomas Berggren, Östen Engström och Ulf Palm. Den mest rutinerade, Östen E, vann till sist. Ulf P körde här sin andra tävling och visade verkligen ett lugn som man kan beundra och körde med sin verkligt slöa bil till sig en 3:e placering. Thomas kunde den här banan, körde säkert och hamnade på 2:a plats genom att vinna en omgång och komma tvåa i två av de tre andra omgångarna.

Till sist, väl mött på nästa Polar Cup-tävling som går av stapeln den 25/2 i Bu-reå.

Eran Östen

Lisa Trofén

Årets upplaga av LISA:s traditionella 6-timmarstävling blev en spännande tävling trots en överlägsen hemmaseger. Fem lag var anmälda men endast fyra lag kom till start. Förra årets sensationella vinnarteam Team EMS med Tommy Sterneling och Hans Johansson ställde naturligtvis upp. Stockholmsteamet RHR med Bo Hedman och Jöran Andersson segertippades framför allt beroende på eleganten Jöran, som faktiskt inte varit sämre än trea på LISA RING under 4 år.

Lundbergs miniracingfirma sponsade Lundbergs Racing Team med Greger Svanström och Ken Johansson som förare. Hemmaklubben ställde upp med Team LISA där säkre Anders Käberg och Mats Johansson naturligtvis fick bära favoritskapet. Upplagt för en spännande affär.

Starten gick kl. 10 prick och alla kastade sig iväg för att vinna första varvet. Team Lisa vann varvet då de övriga förivrade sig i kurvan under velodromen. Segern avgjordes faktiskt på första varvet då Team LISA vann detta och därefter behöll och ökade sin ledning under hela loppet. Man körde med en välpreparerad Grupp 20 som gick helt problemfritt. Bilens fungerade så perfekt att segern förmodligen var nytt ekonomirekord i långlopp. Materialåtgång: 2 par bakdäck, 4 par borstar.

Kol och motor var som nytt vid en ytlig inspektion.

Team EMS som friskade på med 27/28 och Grupp 20 som reserver fick omedelbart problem med motorn. En kvart efter första banbyte var det dax att byta första motorn. En kvart senare var man i depån igen och stuvade in den sista motorn samt snabbreparation av den första. Efter ytterligare en halv timme bytte man åter. Kl. 13 var det åter dax för samma operation. Nu gick det hela 45 minuter innan motorn kastade in "handsken". Sista bytet skedde efter ytterligare 30 minuter, men sedan gick den loppet ut. Otur eller dåligt preparerad? Materialåtgång: 3 st ankare, 1 par bakdäck, 6 par kol, 5 par borstar.

Lundberg Racing Team var först i depån efter en kvart med lös motor. Efter ytterligare 1½ timme började motorn att misstända varför det var dax för byte. En timme senare straffade sig en dålig lödning då motorn lossnade. 45 minuter tog den nya motorn på sig att slita ut drevet varför motor och växellåda måste bytas. Bytet gick för fort och man var i depån efter endast 30 minuter för samma reparation.

Materialåtgång: 2 par däck, 4 par kol, 6 par borst 1 st drev.

Team RHR hade tidigt problem med väghållningen varför man efter första banbytet bestämde sig för att laborera dit en spoiler. Efter den operationen blev väghållningen bättre och man kunde öka tempot. Efter andra banbytet bytte man motor. Växellådan slutade fungera efter exakt 30 minuter då man var inne för att skruva på drevet igen. En timme före slutet gick man i depå samtidigt med Lundberg RT för motorbyte.

Materialåtgång: 1 st ankare, 1 st drev, 4 par borst, 4 par bakdäck.

Team LISA tog ledningen från början tätt följt av Team RHR, Team EMS och efter ytterligare en kvart var man om även Team RHR. Team RHR återtog dock

rakst andraplatsen när man fått ordning på de aerodynamiska detaljerna. Efter halva loppet låg Team RHR endast 7 varv före LRT men efter endast en kvart var LRT åter före med ett betryggande avstånd på 96 varv. När en timme återstod låg LRT fortfarande 37 varv före Team RHR som i sin tur låg 140 varv före Team EMS. Bosse Hedman satte in en formidabel klappjakt på Greger Svanström som för tillfället dragit blankt vapen. Även Team EMS ryktes med i den våldsamma klappjakten och både 3:an och 4:an knappade in avståndet till 2:an. LRT-basen Greger var i gungning vilket han avslöjade endast genom ett lätt darr på rösten. Både EMS och RHR närmade sig oroväckan-

de och lagkompisen Ken hetsade på.

Först i mål var helt ohotad Team LISA 384,60 varv före Lundberg RT endast 11,04 varv före Team RHR som i sin tur var 129,29 varv före Team EMS.

Resultat

1. Team LISA Anders Käberg, Mats Johansson, 2728,97 varv = 14 mil 15 km.
2. Lundberg RT Greger Svanström, Ken Johansson, 2,344,37 varv.
3. Team RHR Bo Hedman, Jöran Andersson, 2,333,33 varv.
4. Team EMS Hans Johansson, Tommy Sterneling, 2,204,62 varv.

E-son Cup

Här nedan följer resultaten från E-son Cup, Umeå 4/2 -73. Detta var den andra deltävlingen, den första gick den 11 december förra året. Förra tävlingen kom Claes etta och undertecknad fyra, nu blev förhållandet omvänt så det blev lottning om om totalsegern. Det blev Claes. Nedan endast resultat från andra deltävlingen.

1. P-O Kjellström UAK
2. Jan Lindgren UAK
3. Lars Westergren Vännäs
4. Claes Andersson UAK
5. Kalle Lindgren UAK
6. Ulf Marklund Vännäs
7. Anders Eriksson Vännäs
8. Roger Sponton UAK
9. Bosse Berggren UAK
10. Lennart Fransson UAK
11. Lars Jonsson UAK

Hejdå, P-O Kjellström

Bilden nedan: Totalsegrare Claes Andersson UAK. Foto: P-O Kjellström



Skånecupen I

Text: Crister Nilsson

Årets Skånecup, den fjärde i ordningen, omfattar åtta deltävlingar. Den första av dessa avverkades den 13 januari i Trelleborg.

Tävlingen drog 19 startande, varav 10 debutanter (tidigare C-förare), vilket bådär gott för återväxten inom skånsk miniracing. Bäst av debutanterna lyckades Kenneth Wellman från malmöklubben Sirocco med en tionde placering. Tomas Johansson, Önnköps MRK, kom 11:a i sin allra första stora tävling, och efter dessa följde sedan resten av debutanterna ner till 19:e och sista placeringen.

I semifinalen hade de båda B-förarna Tycho Andersson, ÖMRK, och Leif Wellman, Sirocco, en hård kamp om åttonde placeringen. Tyckho besegrade slutligen Leif med åtta meter, och tog därmed hem den enda licensuppklassningspoängen, som utdelades bland B-förarna. Fyra i semi och sju totalt kom ÖMRK:s Per Andersson., han blev den ende av de sju A-förarna som hamnade utanför finalen.

Finalen bestod av följande sex förare: Undertecknad, jag tävlar för ÖMRK, och var snabbast i kvalificeringen. Sirocco-förarna Christer Helgesson och Kenneth Ingelsson kom tvåa resp trea i kvalen. Thomas Hansson och Landskrona MK segrade i semi, han var därmed lagom

uppvärmd inför finalen, som kördes 6x4 min. Lars Göran Hallgren och Birger Elfström från Sirocco, som kom tvåa och trea i semi, ville naturligtvis också blanda sig i slutstriden.

Fyra Sirocco-förare och en från vardera Landskrona och Önnköping, men Trelleborg då? Eftersom reglerna för Skånecupen säger att ingen får tävla på sin hemmabana, var i stället TMK-förarna sysselsatta inom tävlingsledningen, som genomförde tävlingen på ett utmärkt sätt. Finalen blev jämn och hård. Kenneth Ingelsson visade dålig dagsform och fick nöja sig med sjätte placeringen. Birger Elfström och Lars Göran Hallgren kom fyra resp. femma. Tomas Hansson spurtade i sista heatet upp sig från sjätte till tredje plats, medan jag själv blev nerknuffad från första till andra i samma heat. Segrade gjorde Christer Helgesson som körde en bil med ett av Ingelsson byggt iso-chassi, för övrigt det enda isot i tävlingen. Vidare kan också nämnas att samtliga körde med grupp 20 ankare och att de flesta använde Faas drev.

Nästa deltävling i Skånecupen körs i Malmö den 17/2, och den 10/3 är det Önnköps tur att stå för arrangemanget.

Resultat

1 Christer Helgesson	Sirocco	20
2 Crister Nilsson	ÖMRK	15
3 Tomas Hansson	LMK	12
4 Birger Elfström	Sirocco	10
5 Lars Göran Hallgren	"	8
6 Kenneth Ingelsson	"	7
7 Per Andersson	ÖMRK	6
8 Tycho Andersson	"	5
9 Leif Wellman	Sirocco	4
10 Kennet Wellman	"	3
11 Tomas Johansson	ÖMRK	2
12 Jan Ritzwall	"	1

Lag

- 1 Sirocco Racing, Malmö
- 2 Önnköps Miniracingklubb
- 3 Landskrona Motorklubb

Concour

- | | |
|-----------------------|---|
| 1 Tycho Andersson | 4 |
| 2 Lars Göran Hallgren | 2 |
| 3 Per Andersson | 1 |

Sirocco Sprint

Text och foto: Lars-Göran Hallgren.

Upptakten på det skånska miniracingåret 1973 blev verkligt mager. När Sirocco Racing i Malmö körde sin första tävling för året, den 6 januari, ställde endast 4 förare upp i varje klass.

Tävlingen kördes i klasserna 2 och 3 (formula 24 och stock 24), i klass 2 var 1973 års regler tillätna.

Klass 2 dominerades av Kenneth Ingelsson, Sirocco, som vann både kval och final. Ingelsson körde en egen 1973 års ISO-formula, driven av ett Camen grupp 20

ankare. 19 varv efter honom kom Leif Wellman, Sirocco, även han med en bil av 73 års modell byggd av Olle Lundström.

Klass 3 bjöd på en trevlig överraskning, Tychy Andersson från Önnököps miniracing klubb vann sin första tävling efter snart 10 års aktiv körning. Men det var lite dramatiskt i sista heatet då T.A:s bil plötsligt stannade p. g. a. att kolen var slut (26 s ???), men debutanten Kenneth Wellman, Sirocco, låg för långt efter för att kunna hota segern. Trea blev Christer Nilsson, ÖMRK, och fyra kom Thomas Hansson från Landskrona, efter att ha vunnit kvalet men motorn höll inte hela finalen.

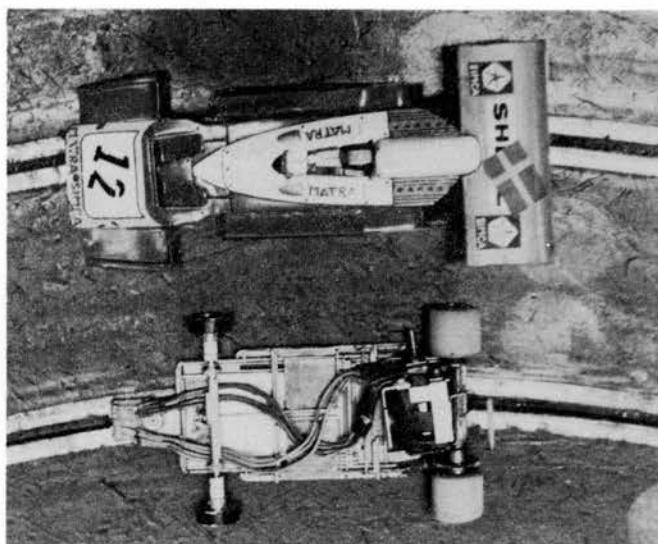
Resultat:

Klass 2

Plac.	Namn	Klubb	Klass
1.	Kenneth Ingelsson	Sirocco	A
2.	Leif Wellman	Sirocco	B
3.	Sven-Erik Olsson	Trelleborg	B
4.	Rune Alshelm	Sirocco	Deb.

Klass 3

1.	Tycho Andersson	Önnököp	B
2.	Kenneth Wellman	Sirocco	Deb.
3.	Christer Nilsson	Önnököp	A
4.	Thomas Hansson	Landskrona	A



Can Am och Tasman i Uddevalla

Text: Bjarne Lilliendahl

Den första Can-Am/Tasman tävlingen gick av stapeln på RRTU:s bana, liten och knixig men välbyggd och mycket harmonisk. För att vara en så relativt sett liten tävling var uppslutningen god. 24 man ställde upp i Can-Am och sex av dem körde också Tasman.

Hela tävlingen förflöt klanderfritt utan stress och jäkt som brukar vara vanligt annars. Banan är dessutom mycket snäll mot vagnsmaterialet, kanske en av anledningarna till att alla tog det så lugnt?

Tasman-finalen var till en början rätt jämn om man bortser från Peter Wänseth som tog ledningen direkt och sedan höll sig framför resten av finalen. Om de tre följande platserna var det till en början mycket hårt, men tyvärr fick Frank Höög kolproblem och försvann ur leken. Mellan Anders Myrberg och Jan Ekman blev det desto hårdare och det var först i sista heatet som Anders lyckades dra ifrån med

1½ varv och därmed säkra en andraplacing.

Lika hårt, minst, var det i Can-Am finalen. Det var fyra RRTU:are som gjorde upp om platserna och slutresultatet visar vilken hård kamp det var om placeringarna. Etta blev Jan Forsgren med 177,54 var. 3 (!) sektioner efter kom Stefan Mattsson. Sedan kom Peter Wänseth 1½ varv efter på 176,01. Och slutligen en liten bit längre ner kom Knacke, dvs Lars-Gunnar Börjesson med 157,01 varv.

Glöm inte den andra deltävlingen av Can-Am/Tasman, den går om drygt en vecka (26/2) på Partillebanan.

Slutligen så ska vi be och få tacka för priserna som skänkts av Lennart Aronsson och av ASG.

Tech chart Tasman

Namn	Kanna/Ankare	Chassi	Däck f/b	Kaross
Wänseth	Mura/Long John	27/28 Forsgren	Aronsson/Egna	Matra
Myrberg	Ass/Gr 20	Forsgren	Aronsson/Forsgren	Matra
Ekman	Mura/Thorp	Gr 20 Forsgren	Aronsson/Aronsson	Matra
Höög	UPPGIFTER	SAKNAS		

Tech chart Can-Am

Forsgren	Scott/Steube 26	Forsgren	Forsgren/Forsgren	612
Mattsson	Kean/Kean 25	Jukka	Aronsson/Aquirre	612
Wänseth	Scott/Steube 25	Eget Iso	Aronsson/Egna	612
Knacke	Pooch/Steube 25	Wänset Iso	Aquirre/Egna	612

REGIONSMÄSTERSKAP, ÖSTRA REGIONEN

LISA RING 25/2

Även tävlande från övriga regioner tillåts delta. Debutanter kör för sig.

Startavgift 10:--

VÄL MÖTT!

GO-69 Vandringspris

Text: Jan Ekman. Foto: Roland Flood.

Det nya året var bara en vecka gammalt när det var dags för den första tävlingen på västkusten, närmare bestämt i Göteborg. På grund av sanktioneringsproblem hade GO-69 Vandringspris degraderats till en klubb tävling.

Trots detta kom 18 startande av vilka tolv var från GO-69 och resterande sex från Relax Racing Team, Uddevalla. (RRTU).

Bjarne Lilliendahl (som var tävlingsledare för första gången på flera år) fick som väntat behålla sitt varvrekord. Det lyddet på 10,92 och sattes på "1000"-tävlingen. Närmast kom Stefan Mattson (RRTU), som då vann kvalet med 10,30. De övriga finalplatserna besattes av Anders Myrberg (GO-69), som körde 10,11, Peter Wänseth (RRTU) på 10,01 och undertecknad 9,88.

Finalen blev en ganska händelselös historia med Stefan M. i ledningen från start till mål. Lennart Aronsson (GO-69), som vunnit semi, låg tvåa ända till sista heatet då kolen tog slut. Peter W. och "Knacke" (RRTU) passerade honom så han fick sluta på en 4:e placering. Andra som hade problem med sina kol var Dan Martinsson, karossmakaren Anders Fälthammar och den "store" Anders M samtliga tillhörande GO-69.

Finalbilarna var försedda med varierande material. 2 stycken körde med Steube

(27-28, S25), 2 med Pooch (27-28, S25), 2 Thorp Gr 20, 1 Kean S25 och en Green S24. Chassin: 2 Lilliendahl och ett vardera av Forsgren, Jukka (det var f.ö. tredje gången ett sådant vann på Göteborgsbanan), Wänseth, Aronsson, Fälthammar och Ekman. På kaross-sidan hade 4 fastnar för Mac 612, 1 vardera för Mac's Lola och Ti 22. 1 körde Kyrby's numera omönderna kaross M8A (det var Stefan, hur var det han kom nu igen?). En hade valt Fälthammar Porschen (gissa vem?). Peter Wänseth hade kört sin MAR ordentligt och showade följaktligen upp med ett väl fungerande ISO.

En fin insats gjorde Dan Martinsson som i sin första tävling vandrade från B-consy till final trots motorkrängel och hård konkurrens!

Berndt-Inge Pettersson, som vann Vandringspriset förra gången det kördes, hade blivit så fäst vid priset att han inte ville låta det "vandra" iväg. Han tog alltså det säkra och stannade hemma med priset i säkert förvar. Synd, Stefan!

Resultat

1 Stefan Mattson RRTU	355,82
	nytt banrekord
2 Peter Wänseth RRTU	345,90
3 L-G Börjesson RRTU	341,96
4 Lennart Aronsson GO-69	338,11
5 Jan Ekman GO-69	324,28
6 Anders Fälthammar GO-69	244,61
7 Anders Myrberg GO-69	158,00
8 Dan Martinsson GO-69	103,20

Concourse de Elégance: Jan Ekman.

Priser skänkta av Lennart Aronsson och Stefan Mattson.

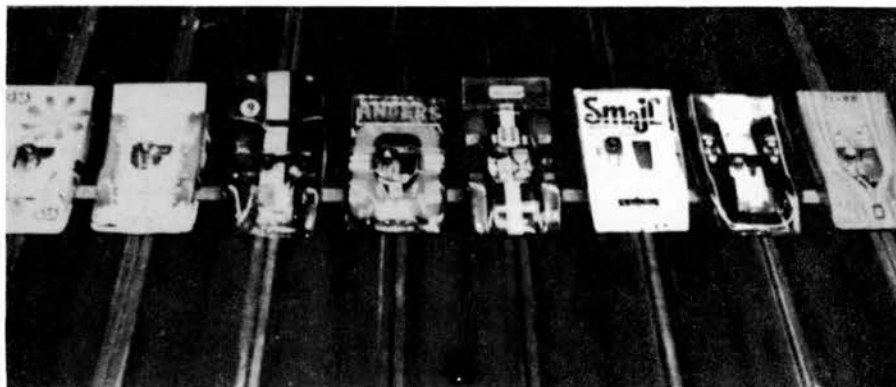
Uppsala-pokalen

i klass 3 var tydligen inte så populär som väntat. Endast fyra man anmälde sig och det kan knappast kallas uppslutning en gång. Resultat blev det dock, det följer nedan:

1. Conny Johansson UBKC
2. Uldis Sins UBKC
3. Ola Gustavsson UBKC
4. Peter Bergqvist MHF-T

Bara konstatera att UBKC var bästa klubben, Peter Bergqvist från MHF-T kom trots det på en hedrande fjärdeplats.

*Denna annons-
plats är
reserverad
för Dig!
Kostar endast
42 kronor!
Red.*



Knappen-Trofén

Text: Gunnar Haraldsson

Knappen-Trofén kördes den 28.1 på Västerås BRC:s fina bana. 17 förare från 4 klubbar hade mött upp, varav 9 A och B-förare och 8 debutanter.

Kvalet avgjordes genom snabbaste varvtid. Varvtiderna togs med klubbens nya tidtagningsanläggning, (som visar på 100-dels sek.) byggd av klubbens händige Kenneth Eriksson.

Snabbaste förare i kvalet var Conny

Johansson med ett e.t. (elapsed time) på 5,88, vilket är nytt officiellt varvrekord.

Finalen såg ut att bli en hård uppgörelse mellan Uppsalas Conny Johansson och Västerås Arne Stranne. Tyvärr råkade Arnes bil hoppa över på fel spår i finalens sista heat när det var 1 minut kvar. Han ledde då med två varv. Segen gick då till Conny istället, som fick bucklan.

Trots att Per Gustafsson var tävlingsledare, gick tävlingen tämligen smärtfritt. Den övriga personalen skötte sig bra, och tävlingen var genomförd kl. 16.30.

Resultat A och B-förare

Plac.	Namn	Klubb	Varv
1	Conny Johansson	UBKC	197
2	Ola Gustafsson	UBKC	193
3	Arne Stranne	VBRC	191
4	Mats Eriksson	"	188
5	Roger Wästborn	"	180
6	Peter Bergqvist	UBKC	170
7	Lars Jansson	"	126
8	Håkan Karlsson	VBRC	109
9	Dag Sjödin	SSRQ	37

Debutanter

Plac.	Namn	Klubb	Varv
1	Georg Duneborn	MHF-T	175
2	Giucio Scalenghe	VBRC	157
3	Lars Pentel	MHF-T	109
4	Mikael Gustavsson	UBKC	101
5	Leif Pettersson	SSRQ	22
6	Ulf Eliasson	UBKC	6
7	Göran Nilsson	MHF-T	14
8	Börje Twerin	MHF-T	1

Den 10/12 på GO-69 Banan gick den första tävlingen efter amerikanska "Big Buck" mönster. 1000 kronor fanns det att dela på för de åtta finalisterna. Det lovvärda initiativet till denna tävling hade tagits av banbyggaren Hasse Nilsson, som också stod som sponsor och tävlingsledare. Trots den digra prissumman ställde endast 32 man upp vilket kanske tyder på att pengar inte är allt för Sveriges MR-förare. Men med glädje kunde man konstatera att både skåningar och ett par nya bekantskaper från Svanskog fanns på plats.

I kvalificeringen finns bara ett namn att nämna: Bjarne Lilliendahl. Han utklassade alla övriga genom att köra fantastiska 10,92/1 minut! För detta fick han ett Rocket S24 ankare från Fa Lundberg. Närmast efter honom kom klubbkamraten tillika SM-kval vinnaren "Knacke" med 9,62. Till final gick även Lennart Aronsson och Per Gustavsson. Från semi till final så avancerade så slutligen Anders Käberg, Per Forsgren, Jan Forsgren och Stefan Mattsson. Med hela svenska eliten (så gott som) kunde man kallt räkna med att det skulle bli hårt om placeringarna (läs: pengarna). Och nog blev det hårt alltid, en jämnare final har nog aldrig körts i Sverige. Inga krascher eller andra olyckor med bilar eller förare, utan det kördes hela tiden om placeringarna. Alla åtta bilar kördes genom hela finalen utan tillstymmelse till krångel, vilket är ett gott bevis på att kvaliteten ökar på både förare och vagnsmaterial.

Det var många som hade mer prylar med sig hem än när de kom till tävlingen (missförstå mig inte!), prisutdelningen var nämligen rikhaltig.

Bäste C-förare blev Anders Fälthammar GO-69 följt av Bengt Elgh Svanskog. Concourse de Elegance vanns av Morgan Carlsson RRTU med en mycket realistisk Turbo-Porsche

Jan Ekman

Tech Chart	Kaross	Chassie	Däck F/B	Kanna/Ankare	Final
1. Stefan Mattson RRTU	Jukka 612 Mac	Jukka Pro	Aquirre/Aquirre	Kean/Steube S25	354,94
2. Jan Forsgren RRTU	612 Mac	Forsgren	Ass/Forsgren	Champion/Pooch S24	354,49
3. Bjarne Lilliendahl RRTU	612 Mac	Lilliendahl Pro	Lilliendahl/Forsgren	Boyington/Rocket S25	253,42
4. Per Gustavsson UBCK	Porsche Ass.	Limpach Iso	Aquirre/Limpach	Steube/Pooch S25	348,53
5. Per Forsgren RRTU	612 Mac	Forsgren	Ass/Forsgren	Pooch/Green S24	337,20
6. L-G Börjesson RRTU	612 Mac	Lilliendahl Pro	Aquirre/Egna	Pooch/Pooch S24	332,08
7. Anders Käberg LISA	612 Mac	Jukka Pro	Ass/Ass	Champion/Vulcan S26	330,50
8. Lennart Aronsson GO-69	chockpaint	Aronsson Pro	Aronsson/Aronsson	Green/Pooch S25	316,84

Gothenburg 1000 Miniracing till tusen!

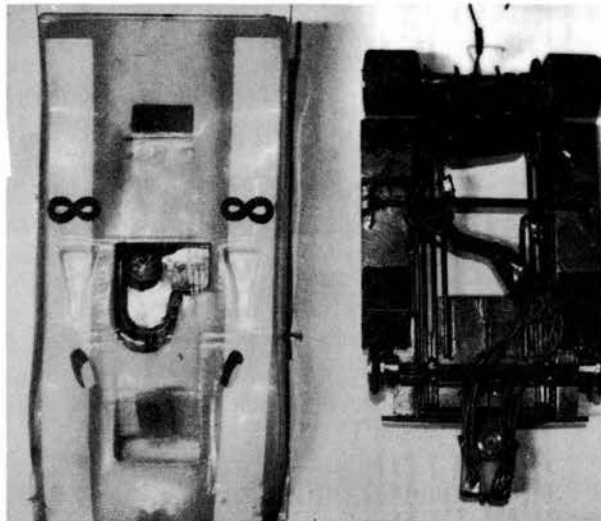


Bilden överst: Vinnaren Stefan Mattsson tar emot bucklan av Hasse Nilsson, sponsor av tävlingen, tillika tävlingsledare.

Bilden till vänster Stefans vinnarbil.

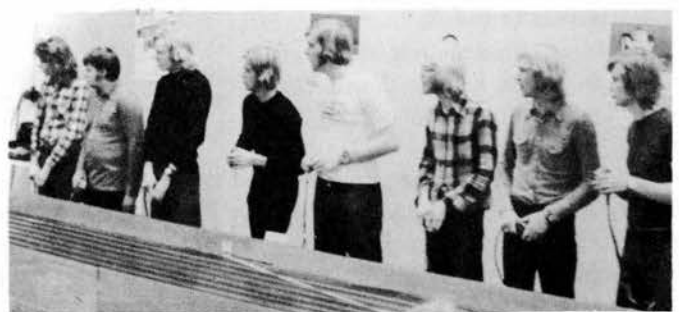
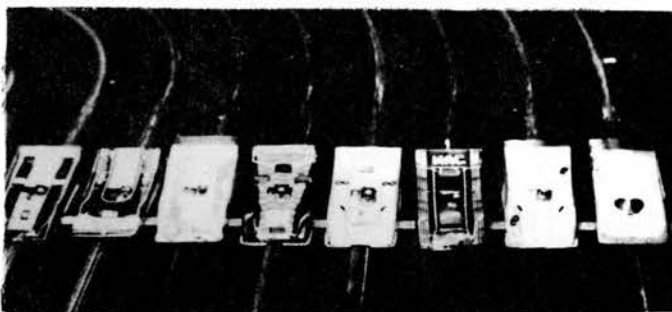
Bilderna under visar Per Forsgren, Lennart Aronsson, Bjarne Lilliendahl, Anders Käberg, Stefan Mattsson, Jan Forsgren, Knacke och Per Gustavsson dvs finalgubbarna. Bilarna i samma ordning som resp. förare.

Foto: Fälthammar



Priser hade skänkts av Minicars, Rolf Lundberg, Stefan Mattsson, Lennart Aronsson och av Axel Ekman.

Tack ska ni ha!



Rapport från Holland

H. Jongman



Detta är den första artikel från en av våra utsända medarbetare i Europa. Han kommer att återkomma med jämna mellanrum med rapporter om tävlingar och annat av intresse i Holland.

När du läser detta har den andra deltävlingen i The Dutch National Championship -73 (Holländska mästerskapen) körts på Valkenburgsbanan, och The International Open Sports/GT 1/24 Southern Holland Series har avgjorts på M.R.T.U-Udens bana. Holländska mästerskapen består av fem deltävlingar som körs i Uden, Valkenburg, Enschede, Noordwijk och Maastricht. De fem arrangerande klubbarna har också beslutat att bilda Miniature Car Sport Association Holland.

The Mini Racing Team Uden är den ledande och mest aktiva klubben i Holland och är med sina mer än 40 medlemmar en av de största klubbarna i Europa. Inte mindre än 10 team med två förare i varje är "sponsade" av bilförsäljare och butiksägare. Nästa månad utökas klubben med två team, eftersom två nya sponsors anmält sitt intresse. Det måste vara något unikt att 12 "sponsade" team kommer från samma klubb. Klubben har också fyra kvinnliga förare som är lika skickliga som sina manliga kolleger. De tolv teamen startar i mer än fem tävlingar varje månad.

Många betydande nationella och internationella meetings äger rum på Udens bana. För att du skall förstå vilka som är "the big shots" i Holland, kommer här en liten tillbakablick följt av lite mer aktuella tävlingar, alla arrangerade av The Mini Racing Team Uden.

12-timmars.

Den 17 och 18 juni kördes den årliga tolv-timmars tävlingen för sport o GT 1/24. Åtta team tilläts starta och tävlingen blev mycket spännande, eftersom T.S.A.-Team från Amsterdam, som vunnit i flera år, fick lämna ifrån sig ledningen till ett Uden-team som var sammansatt av förare från Fiat v/d Dugen, Molen Banden och Techno Broekhuizen. Uden-förarnas bil var väl preparerad och behövde inte lämna banan en enda gång. Största sensationen svarade Udens s.k. Lady-Team för. De låg länge på en andra placering, men två timmar innan loppets slut drabbades de av motorfel och föll ner till fjärde plats.

M.R.T.U-Team: H Jongman, H Scheffer, R Heymenberg och H Sauren.

M.R.T.U-Lady-Team: mrs Scheffer, mrs Heymenberg och mrs v Heesch.

Europamästerskapen

Den 22-24 september arrangerades de officiella europeiska mästerskapen 1972 i Uden. Inte mindre än 110 startande kom från England, Luxemburg, Västtyskland, Finland, Frankrike och Holland. D Harvey från England vann efter en mycket jämn tävling. Att han är värd sin titel visade han i det följande mötet i Tottenham.

Resultat: (Final)

1. D Harvey, England- Europamästare 1972	336,19 varv
2. E Mannio, Finland	333,20 varv
3. A. Gay, England	328,20 varv
4. B Doyle, England	320,20 varv
5. U Euler, Västtyskland	306,17 varv
6. H Sauren, Holland	304,20 varv

Southern Holland Series -72 Sport 24

Första torsdag i varje månad kör man den här serien, som består av tio tre-timmars tävlingar för team. Sammanlagt 16 team, däribland ett engelskt har deltagit. Slutsegrare blev Team S.R.Z. från Utrecht.

Resultat:

1. G Ros, Amsterdam	48 poäng
2. B Bleyenbergh, Utrecht	32 poäng
3. H Jongman, Uden	31 poäng

Holländska mästerskapen -72

The Miniature Car Sport Association stod som arrangör, och tävlingar kördes, förutom i Uden, också i Enschede och Valkenburg. De åtta deltävlingarna samlade varje gång mellan 45 och 70 förare. Att serien var en succé visar ju det stora antalet startande. Spänningen har varit på toppen med ett avgörande först i sista deltävlingen.

Resultat

1. G Ros, Amsterdam	65 poäng
2. H Scheffer, Valkenburg	64 poäng
3. R Silverentand, Valkenburg	58 poäng
4. H Jongman, Uden	57 poäng
5. B Bleyenbergh, Utrecht	54 poäng

Group 20 Class

1. G v Beek, Amsterdam	58 poäng
2. A Visser, Enschede	56 poäng
3. E Wulffing	54 poäng
4. B v d Heyden, Boekel	51 poäng
5. mrs V v Heesh, Veghel	50 poäng

Efter tre deltävlingar i Southern Holland Series For Teams -73 är ställningen följande:

1. Team Fiat v/d Dungen: H Jongman-H Scheffer	64 poäng
2. Team Vrije Teugel: mrs W Heymenberg-B v/d Heyden	64 poäng

3. Team Citroen v Eldonk:

mrs L Scheffer-E Menge	40 poäng
4. Team Talamo: K Baardewijk- L Baardewijk	38 poäng
5. Molen Banden: R Heymenberg-J Mol	36 poäng

Holländska Mästerskapen -73

Den 14 januari deltog 45 förare i den första deltävlingen. Under träningen hade många av förarna problem med kolen. Uden-banan kräver nämligen kol som har större kopparhalt än vanliga kol. Tävligen blev hård och jämn med endast några sektioner mellan de bästa. Ros från Amsterdam vann första finalheatet på utmärkt 42 varv med Cromberge från Haag och Scheffer från Uden inte långt efter. Så småningom drog Ros och Scheffer ifrån de övriga och kampen stod mellan de två. Ros var dock den bättre och blev slutsegrare.

Resultat:

1. G Ros, Amsterdam	334,20 varv
2. H Scheffer, Uden	334,10 varv
3. F Cromberge, Haag	333,10 varv

Group 20 Class:

1. B v/d Heyden, Boekel	311,24 varv
2. J Mol, Uden	309,10 varv
3: mrs W Heymenberg, Uden	308,24 varv

Southern Holland Series -73

Den första deltävlingen i -73 års serie kördes den 17 december 1972. B v/d Heyden var snabbast i kvalet med 15,10 (1 min) och gick direkt till final tillsammans med Scheffer, de Hoog och Meyer-dres. Från semi kom Jongman, Heymenberg, mrs L Scheffer och L Baardewijk. Jongman tog täten, följt av Scheffer, men Jongmans bil tappade plötsligt farten och han rasade ner till sjätte plats. Baardewijk fick problem med sin motor och fick bryta.

Resultat:

1. H Scheffer, Uden	335,23 varv
2. B v/d Heyden, Boekel	327,13 varv
3. J de Hoog, Oosterhout	323,24 varv
4. G Meyerdres, Breda	318,18 varv
5. mars L Scheffer, Uden	317,25 varv
6. H Jongman, Uden	316,22 varv
7. R Heymenberg, Uden	314,01 varv
8. L Baardewijk, Rotterdam	123,21 varv

MINI RACING TEAM UDEN har en åtta-spårig bana, 115 fot och har batterier 12 V. 240 Amp. som strömkälla. Startsystem, varvräknare och tidtagning är kontrollerad av en datamaskin. I anslutning till banan finns bar med kaffe, läsk, mat mm, samt bäddar för trötta mr-förare. Utländska förare får bo hos holländska familjer.

Open Meetings 1973

- 18 mars: Southern Holland Series -73,
International Open Sport 24
29 april: European Series -73, International Open Sport 24
4 nov: Grand Prix of Holland -73, International Open Championship Sport 24

Det var allt för den här gången, men i följande nummer av denna tidning återkommer jag med illustrerade artiklar, med foton alltså och med tech charts.

So long, Folks

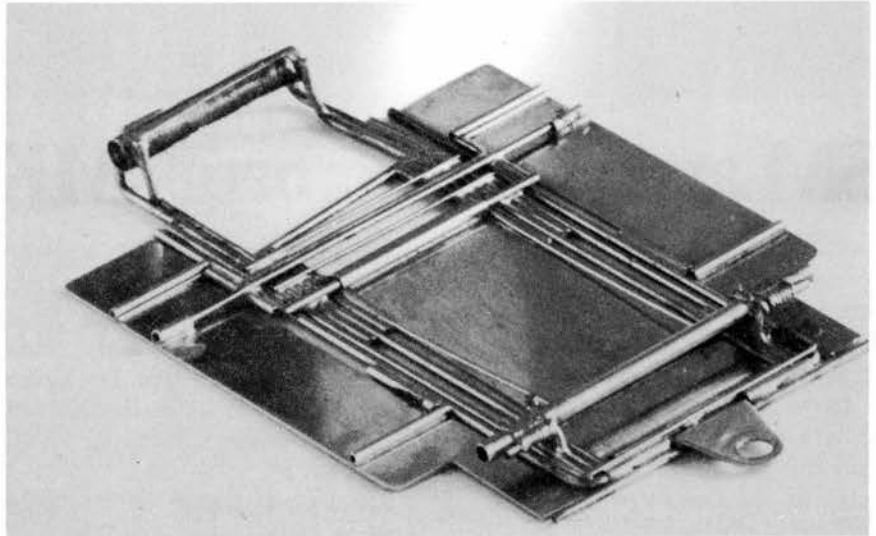
Månadens utlottning

Som vi tidigare nämnt kommer vi att i varje nummer av Mini-Racing lotta ut ett miniracingchassi byggt av någon av våra inhemska "proffs". Det kommer att bli chassin byggda av Forsgren, Jukka Vatanen Racing, Aronsson och Lilliendahl. I detta första nummer blir det ett Forsgren chassi som någon lycklig prenumerant kommer att få i sin ägo! Forsgren är numera en välkänd figur bland MR-eliten och hans framgångar på tävlingar landet runt borgar för kvaliteten på det chassi som

lottas ut. Saluvärdet på chassit är 99:— så vinnaren av detta chassi får i princip fem årsprenumerationer på Mini-Racing betalda!!!

Sedemera kanske också andra produkter än chassin kommer att lottas ut, t.ex. målade karosser och annat smått och gott som alla MR-förare behöver. Till jul funderar vi på något extra till utlottningen, men det blir då det.

*Alla ni som diggar miniracing –
PRENUMERERA!!!*



Per Gustafsson minicars

Bergsbrunnagatan 18

753 23 Uppsala

Tel. 018 - 11 20 15 - 13 21 15

NYHETER

Dremel verktygssats nr 259 för 220 volt. Slipmaskinen som underlättar arbetet för alla modellbyggare. Komplet sats 260:—

Minicars Porsche 917 Coupé med lexanark, insats och decaler 9.75

Jukka Vatanen Iso-chassi 115.—

Rocket ankare S24-25-26 90.—



65. Minicars Pro Racing T-shirt, ES, M, L, EL.

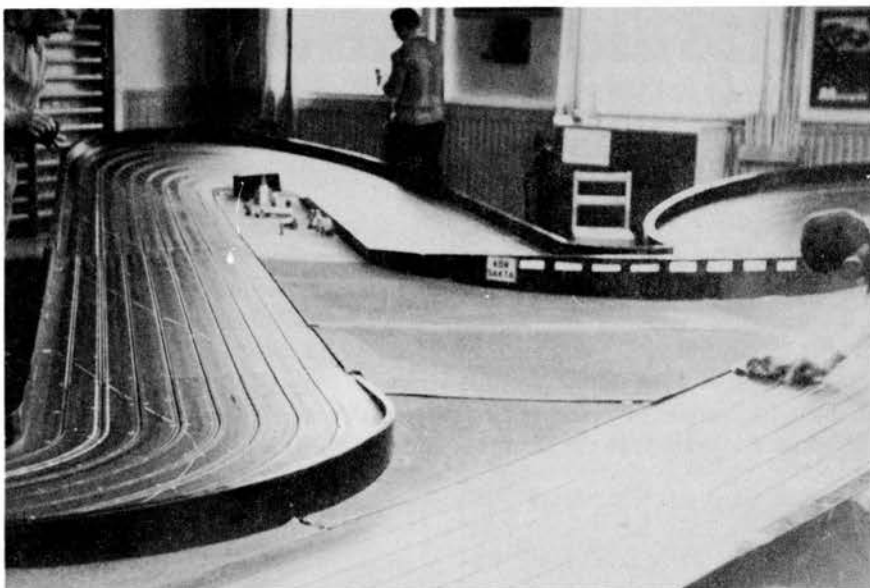
Förmånserbjudande: gäller endast en gång per person och tillsammans med detta urklipp. Kryssa för det som önskas.

- Pooch ankare S24 eller S25. Pris 65:—
- Vulcan ankare S24, S25 eller S26. Pris 60:—
- Minicars set med vingar och swing. Pris 7:—
- Minicars nya katalog MR
- Minicars nya katalog RC bilar

Namn

Adress

Postadress



SM arrangör Norbergs MK

Dags för nedre norra distriktets SM-deltävling betyder som vanligt dags för Norberg. Som enda SBF-klubb i distriktet står de i år för tredje gången i rad som arrangör för sitt distrikts deltävling.

Det var först i samband med 1970 års SM-serie som Norberg blev mera allmänt känt som MR-klubb. Men klubben hade redan då åtskilliga år på nacken. Redan i 60-talets gryning pumpades det i Norberg.

1963 hade de sin dåvarande bana utlånad till Marmorhallarna i Stockholm för det årets SM.

Den nuvarande banan inköptes i lagom tid för att hinna bli klar till SM-70. Det är en 8-spårs AMF bana som har förlängts så att den totala längden kommit upp i

32,80 m. Materialet är sträv spånplatta lackad i mattsvart. Ström från 4 st 120 Ah batterier kommer i 3/16" kopparfläta.

Sträckningen behöver ingen närmare presentation, bilderna talar. Det nuvarande varrekordet på 4,40s sattes under förra årets SM av inte helt okände Per Gustafsson.

Banan hittas enklast om den sökes i Norbergs Motorklubbs klubbhus, röd tegelvilla, typ större, f.d. Trättsbo skola belägen längs länsväg 251 ca 2 km söder om Norbergs centrum.

Återstår att avslöja tävlingsdatum: 4 mars '73. ALLA A och B-förare förväntas infinna sig.

Tom Lindström

Tävlingskalender

Februari

- 18 Sirocco Racing kl. 1 Skånecupen
- 24 LISA, kl. 1, RM
- 25 Bureå MRC kl. 1 och 2 Polar Cup
- 25 Partille Raceway kl. 1 och 2 Can-Am Tasman.

Mars

- 4 Norbergs MC kl. 1 SM
- 4 Bodens MRC kl. 1 Debutantlopp
- 10 Önneköps MRK kl. 1 Skånecupen
- 10-11 Uppsala BKC kl. 1, Luculluspokalen
- 18 Bodens MRC kl. 1 och 2, Polar Cupen DM
- 18 Trollhättans MRC kl. 1 och 2 Can-Am/Tasman
- 24 Västervik MRC kl. 1 och 2 Västervikcupen
- 24 Trelleborgs MK kl. 2 och 3 Trelleborgs Race
- 25 Bryggaregårdens RC kl. 1 Marsloppet
- 25 Trelleborgs MK kl. 1 DM

Russel Boyington Bullit Motors

Vill du ha en snabb, pålitlig och välbyggd motor i proffsklass? Då ska du fortsätta läsa denna annons! Används av toppkillar inom RRTU och andra klubbar.

Nya Champion C-can, nya Champion endbell/black dye, uppmagnetiserade Blue Dots, klass 7 kullager i båda ändar, custom endbell heat-sinks, buss bars lödda med highmelt tenn och kolhållarna är uppriktade och centrerade mot ankaraxeln.

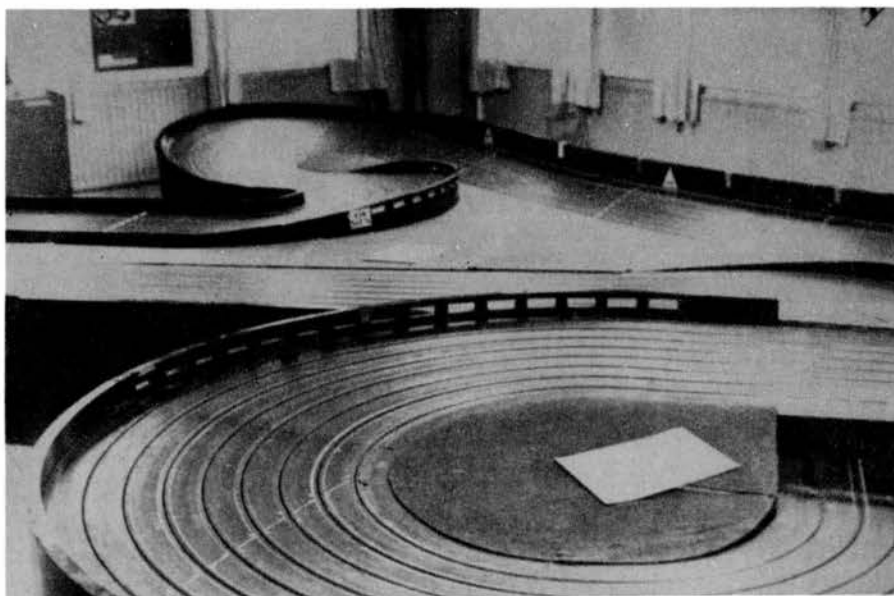
Komplett motor innehållande Rocket ankare S26, 25 eller 24.

Pris 180:–

Set-up som ovan men utan ankare

Pris 118:–

**fool
production**



PRENUMERERA!

Litet av varje

Bjarne Lilliendahl

Ni vet väl att ni, efter ett förtydligande av förra årets dimmiga regler, inte längre behöver klippa ut hjulhusen på på karossen? Det räcker med att ni maskar av innan ni målar, så att hjulhus "öppningen" blir genomsynlig. En klar fördel, de flesta vet väl hur en kaross ser ut efter ett race, med sprickor kring hjulhusen (det är hela tiden de främre jag talar om, de bakre måste man alltid klippa ut) och ett nosparti som pekar uppåt. På t ex en King track (och andra mycket snabba banor) är det en nödvändighet att nosen håller sig nere, annars lyfter bilen när den fått upp farten.

Vad som inte är tillåtet i årets regler (och inte varit förut heller för den delen) är att låta framhjulen hänga en tiondels millimeter eller så över banan för att förbättra den elektriska kontakten. Det har hävdats från många håll, främst från "Jet Set", att detta är ett måste på dagens nedsoppade banor. Borstarna slits ju och dessutom kan braiden ibland krypa under "marknivå", två saker som båda försämrar kontakten. De styrande replikerar med att får framhjulen hänga i luften är det inte tal om några bilar längre. Så ni får nog fortsätta med att ha tunna borstar vid besiktningen för att sedan byta till tjockare innan ni ska köra. . . .

Ett annat sätt att kringgå detta är annars att bygga ett Iso-chassi. På ett sådant chassi är swing och bakvagn en fast del, medan framhjulen sitter upphängda i en egen ram där swingleden sitter på "vanliga" chassin. Framhjulen hålls endast nere av en mjuk fjäder vilket gör att man får ordentlig kontakt. Dessutom har dessa chassin visat en mindre känslighet mycken däcksoffa, kanske en av för förklaringarna till dess nyvunna popularitet. Nyvunna ja, det är väl ingen som tror att Iso är något nytt? Tvärtom, chassitypen fanns i en Corready-to-run redan våren -67! Chassit var då av pressad aluminium och av in-line typ. Det var under nästan ett år framåt det snabbaste som gick att uppbringa.

Det börjar nu också dyka upp svensktillverkade produkter. För den som är ute efter ett annorlunda motorbygge rekommenderas en titt på Ronny Hedmans byggen. Underbart läckra saker med kylflänsar t o m för kullagren! Se annons på annan sida i tidningen, det gäller även för er som är ute efter chassin.

Banorna har länge varit ett eftersatt kapitel i svensk MR av skilda orsaker (kommer artikel om det i nästa nummer) men bättre är på väg. Hasse Nilsson har blivit hårt ansatt från flera håll med



SLOT CAR

Hagagatan 16

S - 113 48 Stockholm

SWEDEN

Vi säljer MINIRACINGDELAR!!!

Vi har det mesta för skala 1/24

Vi har en del för 1/32

Vi skickar gärna vår katalog (1:--)

**Vi har denna månad ett
SPECIALERBJUDANDE**

Champion Blue Dot magn. 22:--

Gäller 15/2-15/3 1973.

Postgiro
79 33 53 - 4

Bankgiro
408 - 9728

Telefon
08/31 37 34

förfrågningar om banbyggen, och Farsta har redan fått sin, likaså Umeå även om banorna i skrivande stund inte är helt klara. Kungälv och Mölndal (båda i utkanterna av Gbg står på tur, liksom Hisingen också gör. Umeå bana och sedemera den på Hisingen blir istort kopior på Kingen men detaljförbättrade. Umeå har t ex massiva kopparskenor istället för braid eller koppartejp och kommer att få en epoxybeläggning. Det har riktats lite kritik mot kopparskenor på grund av att det är ett litet h-e att få den på plats. Det är bara att erkänna att det är ett slavarbete att få dit den men när det väl är gjort sitter den för tid och evighet.

Utvecklingen mot allt bättre banor är en lättnad för alla MR-förare och det är skönt att klubbarna har börjat blivit lite mer kvalitetsmedvetna när det gäller sina banor. Alltför ofta kommer entusiasterna med stort E beväpnad till tänderna med det senaste och hottaste som gått att få tag i, för att sedan falla i gråt vid åsynen av det som enligt alla rykten skulle vara en välbyggd bana med långa rakor och vida kurvor! Det finns förvisso bättre sätt att spendera sina surt förvärvade pengar på.

Märker med glädje att det börjar dyka upp en del gamla MR-förare som inte varit igång på några år. Främst i Stockholms-trakten där det finns många som tidigare lagt grejorna på hyllan. Vem har väl t ex inte hört talas om William Hellström, Gunnar Bergdahl och Jöran

Andersson? När dom blir lite varma i kläderna lär dom nuvarande proffsen få sig en match.

Till sist en liten vädjan till er som sänder in tävlingsresultat till oss. Ange **alltid** eventuella sponsors. Det är nämligen god reklam för firmor (inte bara MR-firmor) att nämnas i detta sammanhang, vilket gör att vi kanske får fler sponsors i framtiden. Det är väl ingen som har något emot att få ett ankare eller något dylikt utöver den vanliga slanten vid en lyckad prestation. Så ta för vana att alltid ange sponsors, vi ska se till att det kommer i tryck.

Charley Scott

Mycket välbyggda motorer till lågt pris och med prestanda utöver det vanliga. Framgångsrika på Keydons Potta! Körs av de snabba RRTU-gänget.

Mura kasse/endbell, Blue Dot magnet, upplinaade lager och kolhållare, custom endbell heat sinks, buss bars lödda med hög-temp tenn. Komplet motor innehållande Pooch ankare S24, 25, 26. Pris 170:--

Set-up, som ovan men utan ankare.

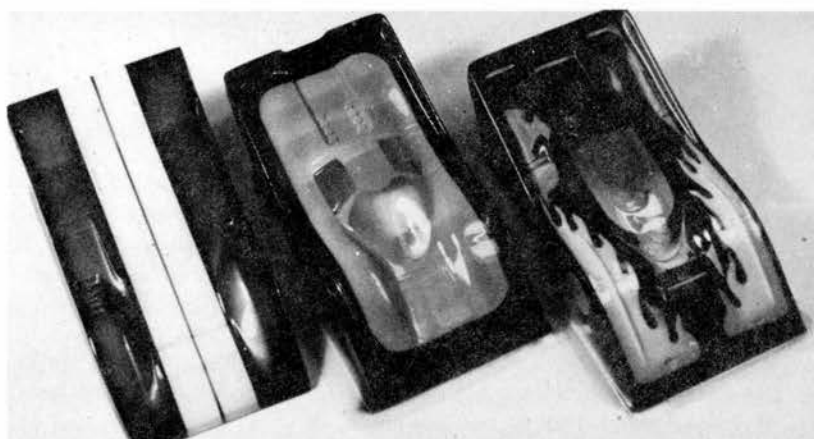
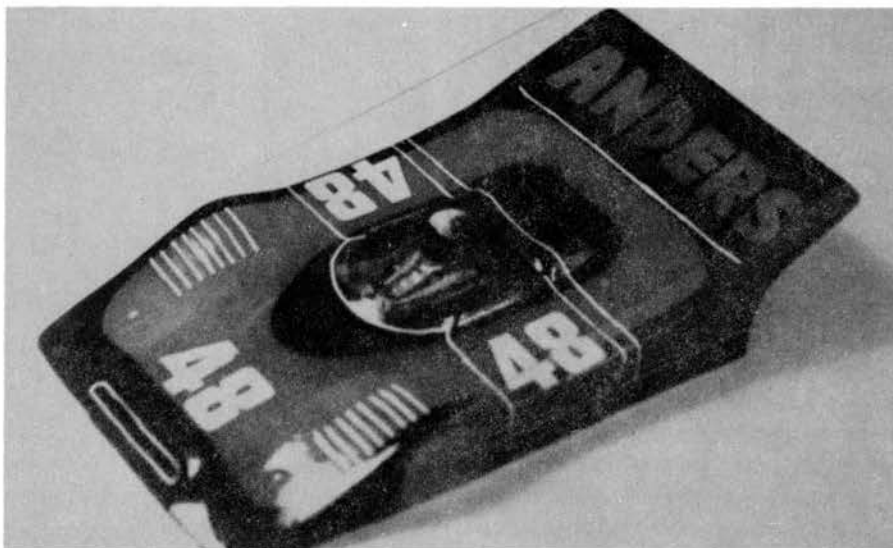
Pris 100:--

**fool
production**

News previews

Tom Lindström

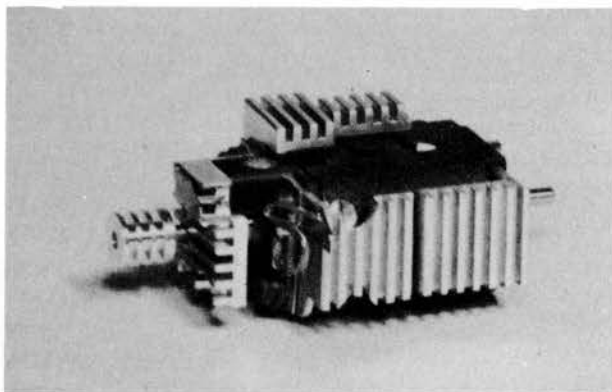
Mac som på senare tid har tagit en allt större del av karossmarknaden har nu kommit ut med nya modeller igen. Till vänster en Lola T280 som har den numera välkända avslutningen baktill. I mitten och till höger coupé respektive roadster av Porsche. Båda går under namnet MAC/lancer Porsche eftersom den tidigare såldes av Lancer som nu liksom Dynamic lagt ner karosstillverkningen. Alla Dynamics grejor kommer att säljas genom Rikken. Alla tre karosserna håller standardpris 12.75.



Också på karossmarknaden är det dags för svenska produkter i större skala. Här är en öppen Fälthammar-Porsche. Den täckta versionen kommer att säljas för 9.75 inkl. lexanark, förare och decaler. Karosserna blir gjutna i lexanplast och kommer förmodligen att vara ute när detta läses.

Nu försöker Champion att få komma in på motormarknaden och sälja på nåt annat än bara lösa kannor och magneter. En ny version av C-kannen är deras vapen. Den enda ändringen på kannan är monteringsmetoden. Istället för att sätta fyra skruvar på dom runda sidorna, används

Vi presenterar RHR:s 'Black Jack' Mk I



DEN SVENSKBYGGDA "PROFFSMOTORN" FÖR DIG SOM VILL "HÄNGA ME" I SVÄNGARNA.

- Mura MII C-kanna målade i värmeavledande krymplack
- Mura MII magneter
- Dubbla kullager infattade i kylflänsar
- Kolhållare med kylflänsar
- Thorp kollektorkylare
- Mabuchi original 36D kol (Son-set)
- Solid buzz bars
- Smuttskydd för kollektorn

Levereras med Thorpankare i följande lindningar: S25, 26, Dbl 28.

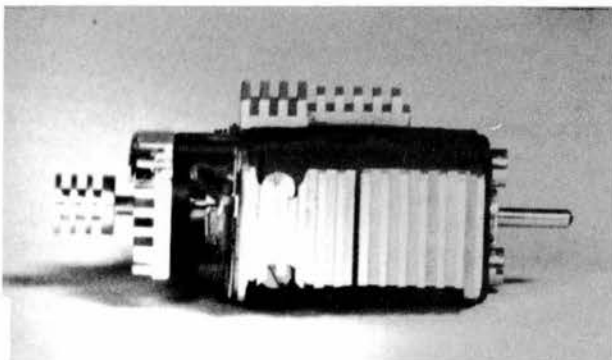
Priset? 225:—

Prisexempel i övrigt:

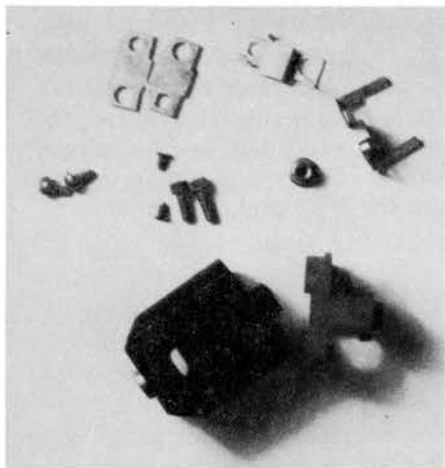
Mura MII Gr 20 motor byggsats	64:—
Thorp ankare	69.75
Sonset original Mabuchi kol	6:—
Mac's karosser målade av Christer Boström	19.75
Mac's karosser omålade	10.75

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

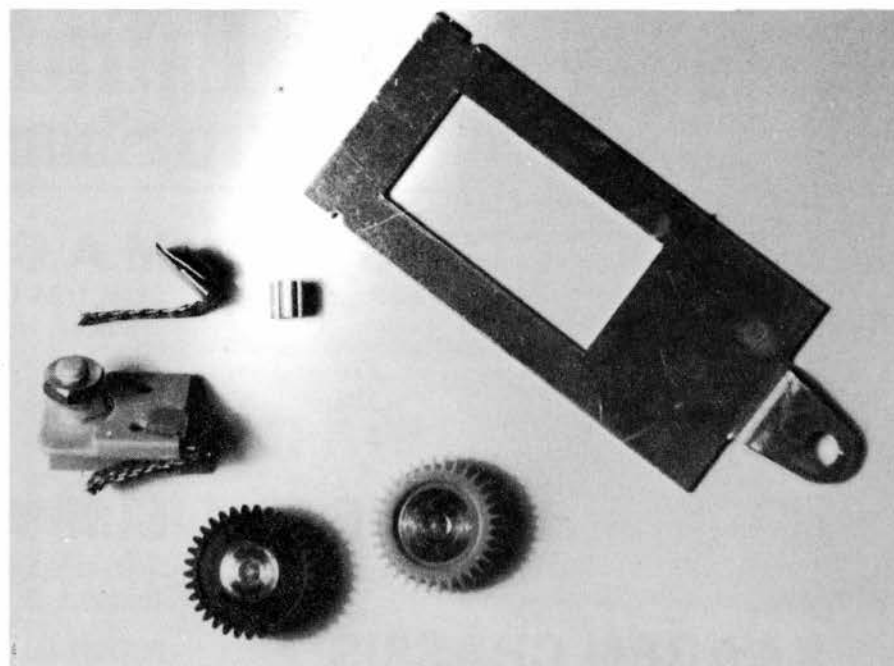
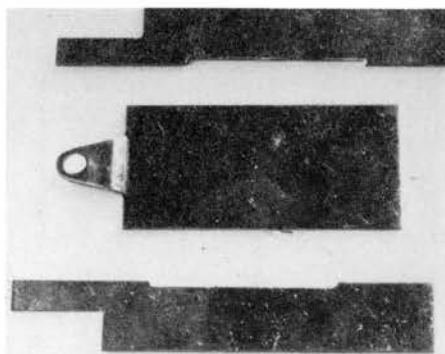
RHR Produkter, Malmövägen 8, 121 51 Johanneshov, Tel. 08/49 53 45.



nu två skruvar på ovan och undersida. Monteringen förenklas men frågan är om men inte förlorar en del i stabilitet. Endbellen är en röd sak som liknar Mura's väldigt mycket på en del ställen. Dock klart märkbara skillnader på lagret och kolhållaren. Champion har tydligen kommit över ett restparti hos Associated eftersom man använder deras lager. Också kolhållarna är misstänkt lika Ass. Hela satsen kostar 35:—.



Nu börjar det äntligen röra sig på den svenska marknaden. Tidigare har vi ju varit helt hänvisade till amerikanska och en del engelska prylar. Nu kommer Sverige. Att köpa tävlingschassin utifrån börjar bli onödigt sedan flera duktiga chassibygare har visat sig. Nu kan de bygga med svenska bitar också. Minicars har fått ut en helt ny generation av vingar och swingar. Dom är stansade ur styv mässing. 6.50 för ett par vingar eller en swing är en förbättring på prissidan också.



Associated har en ny swing som man kan fråga sig vad det är för nytt med. Vanlig bredd, 1 mm tjock och med hål kostar den 8:—.

Cobra's gamla gråa drev har kommit till heders igen och säljs nu istället för Cox genom Parma. I jämförelse med Coxdrevet har Cobradrevet bättre rundhet men en konstig kuggmodul som gör att pinjongen verkar greppa för grunt i kuggarna. Finns i 32–35 kuggar för 4.80. Axelhålet är 1/8".

AJ's har 8 st pinjong för 1.30. Endast 16 öre kuggen! Det ljusa drevet är från AJ's. Vinklat i 15–20° och gjutet i en skum

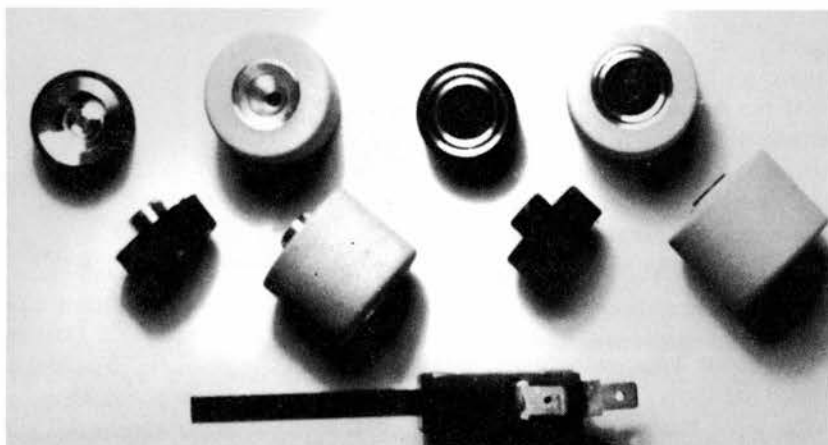
orange plast och med 34 t kostar det 3.25. Ett precis identiskt drev såldes för några år sedan av Riggen och kan fortfarande hittas i en del av deras bilsatser. Tydligt i samma orange plast som Winnwagonkassen har AJ's gjutit sin Winnflag som ser precis ut som Associates. Stolpen är färdig-gängad och mutter följer med för 2.75.

Lösa Winnbraid kostar 1.40 paret. Dom är hårda, ganska korta och har en lustig böjning på clipset som gör att man inte behöver några clips på sladdarna men i gengäld måste löda varje gång man ska byta borstar.

Riggen har släppt ut lite "nya" hjul. Från vänster är de "Diggers" framhjul för 3/32 axel, med 11/6 diameter, "Getters" bakhjul i 7/8" för 3/32 axel, finns för 1/8" axel och i 13/16" för 3/32, "Huggers" framhjul, 11/16" för 3/32" och "Huggers" bakhjul 7/8" för 3/32" axel, som också finns i 13/16". De kostar från vänster 10.50, 9.20, 12.50 och 13.75. Inga av de här hjulen verkar vara några nyskapelser. "Huggers" bakhjul kan spåras till -69.

Alla ni, importörer som tillverkare av miniracingprodukter, skicka in edra nya och/eller intressanta prylar så ska vi se till att dom blir presenterade på News previews.

Skicka dom till Mini-Racing, c/o Bjarne Lilliendahl, Bäckeboleslyckan 29, 422 54 Hisings-Backa. Glöm inte att tala om pris, om varan finns i lager osv. osv.



Att framhjulen har gjorts i den ovanliga dimensionen 11/16" beror förmodligen på att det är äldre 3/4" hjul som senare har svarvats ner men fälgen varit för stor för att tillåta nersvarvning till 5/8". På "Diggers" framhjul kan t.o.m. spår av halvt bortsvarvad text hittas. Därmed inte sagt att det skulle vara dåliga hjul, de har en verkligt fin finish. Underst ligger en shuntad Micro från Jukka Vatanen Racing för 24:—.

Fa Rolf Lundberg the Pro Shop

BULLIT MOTORS

Kullagrade motorer handbyggda av Russ Boyington.

Komplett Pro Motor	228:--
Blueprinted set-up	138:--
Endbell heat sinks	7:--

ROCKET ANKARE

Alltid i lager i lindningar 24, 25, 26. 90:--

KAAREN CHASSIS

Pro chassie	130:--
Semi-Pro chassie	78:--
Amatörchassie	52:--

Byggs för 7/8" eller 13/16 bakhjul och 3/4" eller 5/8" framhjul.

SVANSTRÖM PAINTING

Målade karosser 1/24. 17:--

M.A.C. KAROSSER

Skala 1/24 10:--, 1/32 8.75, 1/12 48:--
1/8 96:--, HO 3.50

FAAS drev med pinion 16:--

LIMPACH

fresh cuts bakhjul för 3/32 axel, 7/8" eller 13/16". 13:--

POOCH ankare 24, 25, 26	72:--
CAMEN Gr 20 ankare	42:--
STEUBE ankare 24, 25	72:--

NYA PRO Prislista mot 75 öre i frimärken.

F:a ROLF LUNDBERG
Box 34025
100 26 Stockholm
tel. 08/53 17 44 Kl 17-19.

Under denna rubrik kommer vi att presentera något "hett" namn inom miniracing. Det behöver inte nödvändigtvis vara en MR-förare, utan kan likväl vara någon förbunds "gubbe" eller någon som helt enkelt har beröring med MR och på något positivt sätt skiljt sig från mängden. Som första man har vi valt att presentera Stefan Mattson medlem i och grundare av Relax Racing Team Uddevalla. En klubb som han och hans kamrater har lotsat upp till en så hög position att den nog kan anses som Sveriges framgångsrikaste just nu. Att sedan de flesta RRTU-arna har flyttat till Göteborg är en annan sak. Stefan Mattsson har en lång rad av segrar bakom sig, SM-segrare 1972 i klass 1 (numera Sport -24), seger i Gothenburg 1000, seger i GO -69, Vandringspris för att bara nämna några exempel.

F: Ja, Stefan, jag hoppas jag får ställa några frågor till Dig?

S: Jovisst!

F: När och varför började du med Mini-racing?

S: Hösten -67. Jag fick en Scalextric-bana i julklapp men hade tänkt på saken under hela hösten.

F: Vad anser du att det är som gjort att du nått toppen inom MR?

S: Min psykiska styrka (ha-ha!)! Skämt åsido, stort intresse och noggranna förberedelser före tävlingar, små som stora.

F: Pengar då?

S: Visst har pengar stor betydelse, givetvis, men har man det rätta intresset betyder det mera.

F: Du har varit i Amerika, vad lärde du dig där och hur är amerikansk MR jämfört med svensk?

S: Först ska jag understryka att det inte var någon MR-resa. Men jag tror dock inte att vi står så långt efter yenkarna. Dom kanske kör lite fortare runt Kingen men i övrigt är svensk MR nästan på en högre nivå, rent organisatoriskt osv.

F: Du har, som länge aktiv förare, rest mycket omkring i Sverige och provat många olika banor. Vad anser du om den svenska banstandarden?



S: Den har höjts betydligt under senare tid som t ex i Uppsala och Göteborg. Det är ett bra initiativ ifrån klubbarnas sida att satsa på snabbare och bättre banor så att dagens MR-material kan utnyttjas till fullo.

profilen

- F: Du sa tidigare att noggranna förberedelser före tävlingar var en av anledningarna till din framgång. Kan du precisera detta lite grann för den som vill vandra samma väg som du?
- S: Det lönar sig att satsa på bra grejor även om dom förefaller dyra. I förberedelserna ingår också att ta reda på hur banan ser ut och att bygga bilen efter den. Givetvis är det viktigt att man inte slarvar ihop grejorna utan tar god tid på sig när man monterar ihop bilen. En slarvigt hopsatt S24 går t ex sämre än en bra gjord grupp 20. Och givetvis ska man inbilla både sig själv och konkurrenterna att man har den bästa bilen! Det finns massor av sätt att göra det på. . . .

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

S: Jag tycker att den är fint organiserad i jämförelse med andra länder, men ställer mig lite frågande till de krav som ställs från förbundets sida när det gäller arrangemang av mindre nationella tävlingar. Man måste se MR som en modellsport, vilket gör att reglerna bör anpassas därefter och kanske skiljer sig från det stora reglementet.

F: MR-reglementet ja, vad gillar du 1973 års regler?

S: Eftersom jag gillar håriga bilar med mycket plast och ös så tycker jag att reglerna har blivit ganska bra. Eventuell ändring skulle vara att inte framhjulen ska behöva gå i banan. Friare spoiler på formel är också ett önskemål. Dessutom anser jag att motorbyte ska vara tillåtet, numera är ju ankarna nästan en förbrukningsvara och att byta ankare och kol är nästa detsamma som att byta hela motorn, skillnaden är att det tar längre tid. Återigen, vi måste acceptera att MR är en egen sport med egna biltyper och regler, det är inte nedförminskade "riktiga" bilar där det bara är att applicera det "stora" reglementet på MR-bilar.

F: Vad anser du vara din största framgång inom MR?

S: Slutsegern i det mycket jämna SM:et i klass 1 förra året.

F: Om du skulle få ge ett sista råd till "MR-folket" vad skulle det bli?

S: Till debutanten: Tävla mycket, det ger erfarenhet och resultat.

Till proffset: Vi ses i Norberg 3-4 Mars.

Till banbyggaren: Bygg snabba släta banor, då blir den förmodligen mer omtyckt bland förarna.

Till byråkraterna: Låt oss byta motorer när den som sitter i bilen har tagit slut!

Tack ska du ha för intervjun Stefan, lycka till i fortsättningen!



Brev från nye DK:n i Hallsberg

Det damp ner ett brev hos oss ifrån den nye DK:n (distriktskontaktman MR) för västra regionen. Här nedan hans brev i sin helhet.

Hej Hasse!

Sänder härmed ett foto och några rader om mig själv och vad jag sysslar med.

Jag är 35 år, arbetar som lärare på gymnasiet Örebro, avd. Trafikpedagoger där jag undervisar i författningskunskap, psykologi, arbetslivorientering och undervisningsteknik.

År 1965 bildade jag tillsammans med polis Lennart Eriksson, Hallsberg Hallsbergs Motorklubb och är sedan dess Hallsbergs MKs ordf. med ca 240 medlemmar. Under år 1967 byggde vi en miniracingbana som är 30 m lång och har 6 spår. Vi bedriver en intensiv ungdomsverksamhet med upp till 60 ungdomar per kväll och tre kvällar per vecka. Vi har också ungdomsverksamhet med moped och bordtennis på programmet. För denna verksamhet har jag svarat för sedan starten av HMK.

Hallsbergs MK bedriver också en intensiv tävlingsverksamhet på OT sidan med T, OTB, OTA och anordnar ca 6 tävlingar per år där jag är tävlingssekreterare eller tävlingsledare.

Sedan några år är jag ordf. i Västra Regionens valberedning. Jag var i vinter med och bildade T-klubbars serietävlingar där jag också är kassör.

Som Du vet så är jag kontaktman för miniracing i Västra Regionen sedan några månader tillbaka. Under denna tid har jag försökt att kartlägga hur många klubbar som har miniracingbana och bedriver någon form av tävlings- eller ungdomsverksamhet.

Jag har till i dag den 29/1-73 fått svar av 17 klubbar och utav dessa är det 7 klubbar som har miniracingbana i Västra Regionen. Tre klubbar är inte intresserade av miniracing. Övriga 14 klubbar har anmält att de är intresserade och vill ha mera information om miniracing, och de som inte har bana har visat sitt intresse för att bygga en sådan och ta upp detta program på sin verksamhet.

Nästa åtgärd från min sida blir att kalla dessa klubbar till en information om miniracing och få dem intresserade. Jag anser att varje klubb bör bedriva verksamhet inom denna gren, så att vi kan få till stånd en större och mera omfattande tävlingsverksamhet inom denna gren.

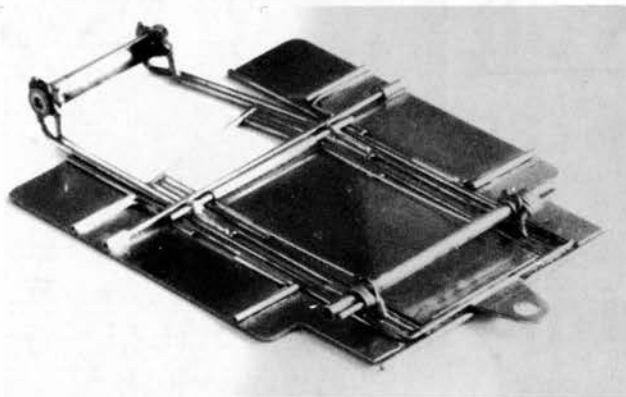
Jag önskar Er lycka till med tidningen och hoppas att Ni sänder min ett par ex av den, samt hur den skall spridas och vilken målsättning Ni har med denna.

Med hälsningar

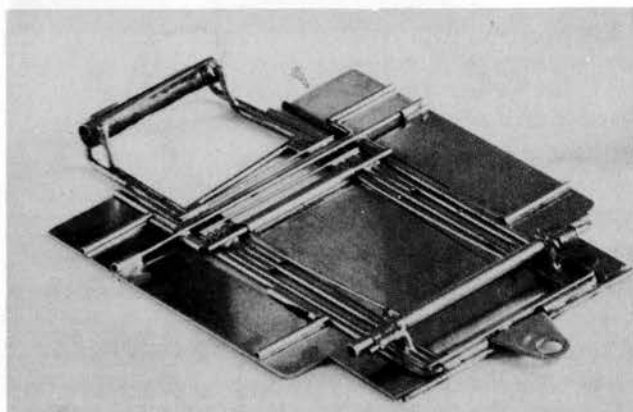
Roland

Ja, vi får hoppas att detta inte är det sista vi får höra av vår kontaktman, det brukar tyvärr vara ganska tyst annars från det hållet. Dock ingen skugga över vår vän Roland, han verkar till skillnad från de kontaktmän man träffat tidigare, vara intresserad av att göra något för miniracing. Vi hoppas att ni ute på klubbarna ger den hjälp och information som Roland behöver för sitt arbete. Han är värd all framgång.

PROMADE IN SWEDEN



Forsgren



Lilliendahl

Tänker man köpa sig det bästa chassi som går att få tag på, så finns det bara två alternativ! Lilliendahl och Forsgren chassi tillhör det bästa i landet och tål utan vidare en jämförelse med de amerikanska. När det gäller finish och design kanske våra chassin är ett strå vassare. Men tycke och smak ska man inte diskutera och det är trots allt goda prestanda man är ute efter (eller borde vara).

Våra chassin har ypperlig prestanda, tävlingsreslutaten talar för själva! Forsgren har varit mycket framgångsrika under hösten, två segrar i Uppsala bara för att ta ett exempel. Varvrekordet på Kingen i Uppsala har Stefan Mattson med 4,71 sek/varv. Satt med ett Lilliendahl. Kvalbästa på "Gothenburg 1000" var 10,92 varv/1 min, sattes med ett Lilliendahl chassi! Listan skulle kunna göras lång.

Chassina är genomgående lödda med ett speciellt silverlöttenn och dessutom är de surrade med koppartråd runt framaxeln, detta för att uppnå högsta styrka. Våra chassin har blivit "krasch-testade", helt ofrivilligt men ändå, och tro oss, de håller!

Varje chassi blir ett beställningsjobb, vilket gör att man får räkna med en viss leveranstid. I gengäld får man chassit precis som man vill ha det ex.vis när det gäller däckstorlekar, drevning o.s.v.

Våra chassin kommer att sitta i många vinnarbilar i år så varför inte i din också?

fool production

Bjarne Lilliendahl, Bäckebofslyckan 29, 422 54 Hisings-Backa.
Jan Forsgren, Lillekärr Södra 116, 420 11 Hisings Kärra.

-HOBBY-IMPORT-

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

... några axplock ur vårt rikhaltiga miniracingsortiment:

Parma NYA grupp-12 bilbyggsats (bättre motor och modifierat chassie)	79.50
Parma målade och färdigdekade karosser	16.00
Parma Economy körhandtag 2 resp. 7 ohm	45.00
Riggen (Dynamics) nya grupp-12 bil med Mura-motor	103.00
Mura Green 20 motor	55.00
Mura Green grupp 12 motor	37.50

NYHET!

Amerikansk tape med limmad baksida, hög kvalitet, längd 33 met./rulle, bredd 6,4 mm

60.00

samt

Hela AJ's programmet av bak- och framhjul, även nya Pro-dimensionen (låga fram- och bakhjul).