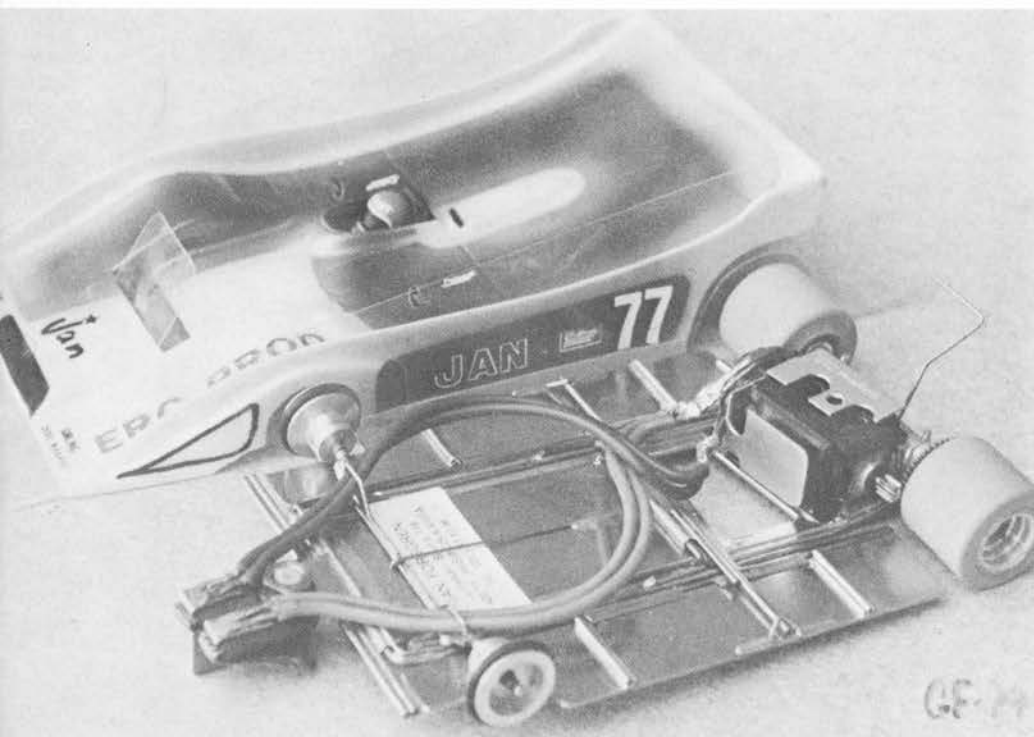


Mini-Racing 1

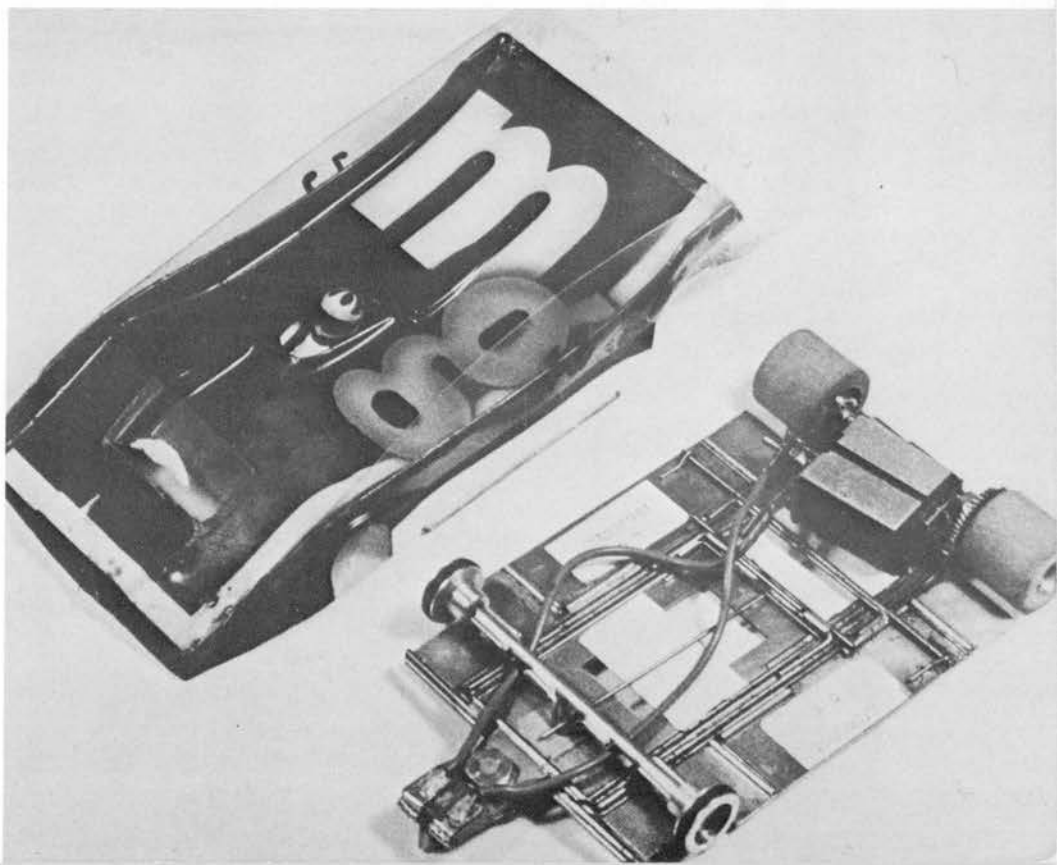
Årgång 2, Nr 1 Febr. -74. Pris: 3:50 inkl. moms.



Janne Forsgrens vinnarbil i Kungälv, han körde dessutom en nästan identisk bil i Växjö (1:a plats), det enda som skiljer är kylflänsar och ankare samt kaross. Mac Mirage kaross målad av Boström, AM inredning. Independent Iso chassie med Parma .040 sving och ERC .040 vingar. Pick-up Parma, framhjul Minicars, bak Limpach. Motor en ERC Super Pro med kullager i båda ändar, Champion kannan, Slipade Blue Dots magneter, luftgap 7/100 mm. Steube S26 ankare, Mabuchi kol och ERC kol fjädrar. Drevning Faas 8/42.

Bernd Möbus från Hamburg står som fader till den här bilen som var kvalsnabbast i Växjö och dessutom kom på andra plats totalt.

Kaross Mac Mirage, målad av Boström och med Tom Lindström-gubbe. Isochassie med .032 sving m hål och 0.6 mm's vingar. Parma pick-up och Minicars hjul "runt om". MG motor med bronslager, Parma heat sinks, MG ankare med 21 varv 25S, Mura fjädrar, luftgap 0074". Faas drev 8/42.



Redaktionen har ordet

Så var det dags för första numret -74 som, kors i taket, kommer i tid- näs- tam! Och kom inte och säg att det är för mycket västkust i tidningen, det hänger helt och hållet på vilka som skriver. Ett gott råd i sammanhanget: Skriv! Och gärna lite bilder också. Jag vill också påminna om att den 1:a i månaden är sista dagen för textmaterial, annonser vill jag ha ytterligare 5 dagar tidigare. Bilder kan komma omkring den 5:e eller så, bara jag vet att dom kommer. Försök att hålla tiderna, det är bland annat på

grund av sen ankomst av material som tidningen blivit försenad. Så det så. Spana in inbjudan till en liten tripp till Holland 28 februari. En chans som ni inte bara får missa! 180 bagis inkl sova kan man väl inte klaga över... De först sexton anmälda för plats så skynda er! Det kommer att bli mycket skoj, medföljer en del folk som inte bara har mini-racing i skallen! Upplysningar står jag eller Hasse för (Hasse är den som ordnat alltsammans).

VANDRINGSPRISET, Kungälv

HUR MAN VINNEN EN FINAL UTAN ATT EGENTLIGEN ANSTRÄNGA SIG.

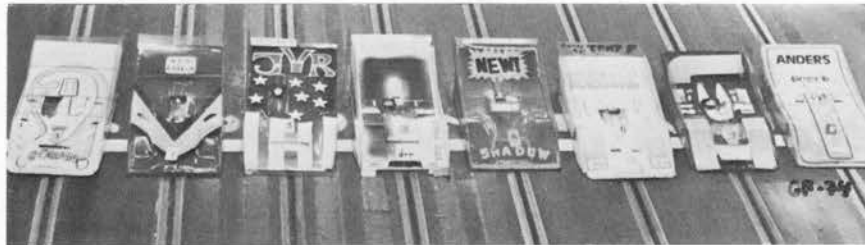
text: Jan Ekman
foto: Göran Fälthammar

Nej, missförstå mig inte, det var inte jag som vann. Det var ERCs ena hällft (bättre eller sämre?) Jan Forsgren, som f.ö. verkar gilla att stå överst i de där listorna ni vet. Tävlingen var Go-69s Vandringspris i Kungälv. Tiden var den första söndagen i januari. Banan är förresten mycket snabbare nu än när den stod i Göteborg. Synd bara att så få förare har lagt märke till det! Förra årets segrare, Mr MR alias "jag känner på mig att jag vinner idag" alias Stefan Mattsson uppgavs semestra på yttre Hebriderna och var därför förhindrad att delta. Han sände istället vandringspriset (en tjugig glasvas) samt en lapp (ingen lapp!) där han gratulerade årets vinnare och lovade ta tillbaka priset nästa år. Antalet startande var 26 varav hälften inte behöver beställa sina licenser från SBF dvs debutanter. Det var förutsättningarna för tävlingen, nu kommer resultatet av densamma. Concourse avgjordes först och vann gjorde, vem om inte den lilla mannen med den storapenseln, Anders "zukka int" Myrberg. Kvalvinnare och tillika banrekordsättare blev Jan Forsgren. Tvåa blev vpl. 5210 31-5015 Ekman, trea tävlingens andra gula förklade, Bjarne Lilliendahl, och Anders Fälthammar lyckades knyta ihop nervtrådarna och ta en fjärdeplats. Sen blev det huller om buller i consynarna men en gnutta mini-racing i semifinalen. Kvar till final fanns nu åtta st mer eller mindre göteborgare, varav sex kör för

Go-69 och två kör för ERC/Team Parm /Relax Racing Team Uddevalla (!) Och så började den, en av de lugnaste och mest sansade finaler jag någonsin skådat. Helt perfekt, om det inte hade varit för den där... berg o dalbanan under bron eller de... kurvvakterna som inte kunde få sina frukostkorvar till fingrar ur vägen, eller dreven eller kolen eller... eller. Allvarligt talat verkade det som om det var fler bilar av banan än på den. Det amerikanska uttrycket "Western States nightmare" kunde direkt överföras hit, alla hade sin beskärda del Utom Jan Forsgen. Han körde mycket snyggt och ökade på sin ledning från det första heatet. Övrigt att notera: Bjarne hade problem med en kraschad bakvagn och Blixt med kolen. Tappade drev gjord man lite till mans. Jag körde snabbaste heatet med drygt 48 varv. (Jag ser inget anledning att förtiga det) Lennart Aronsson var tillbaka efter en tids frånvaro. Hej! Anders Myrberg hade bara tre förarsatser, skärpning! (I finalen alltså!) Eminent tävlingsledare som vanligt: Hasse Nilsson. Guess thats all folks!

JAN-JAN.

Under: Fr.v: Aronsson, G Fälthammar, Lilliendahl, Forsgren, A Fälthammar, Blixt och Myrberg.



CanAm på västkusten

Deltävling 1, Partille Raceway

text: Jan Ekman
foto: Göran Fälthammar

Allting förgår men Can-Am består. I år var det dax för 8:e upplagan av Sveriges

populäraste MR-serie. I och med att vi nu har slopat Tasman så får väl formula-klassen anses totalt utdöd. Tråkigt? Javisst, men skyll inte

Mini-Racing

Ägare och grundare Hasse Nilsson
Ansvarig utgivare Bjarne Lilliendahl
Tryckeri Il-tryck, Partille

Tidningen kostar 25:- per år i prenumeration och utkommer med 8 nummer. Prenumeration löses enklast genom insättande av 25:- på postgiro 72 65 86-1.

Annonser? Tala med Bjarne Lilliendahl, telefon 031/528225 efter klockan 18.30.

Material och bilder mottages gärna! Önskas retur av bilder eller text måste det anges särskilt.
Adress till tidningen: Box 186, 423 01 Torslanda.

Resultat Go-69s vandringspris:

- 1 Jan Forsgren, RRTU
- 2 Jan Ekman, Go-69
- 3 Anders Fälthammar, Go-69
- 4 Lennart Aronsson, Go-69
- 5 Göran Fälthammar, Go-69
- 6 Anders Myrberg, Go-69
- 7 Bjarne Lilliendahl, RRTU
- 8 Christer Blixt, Go-69
- 9 Robert Lundberg, Go-69
- 10 Frank Höög, Trollhättans MRC

Priser var skänkta av ClockworkRacing och Fälthammar Pro Bodies. TACK!



Ovan: Artikelförf. och andre man tjänstgör som kurvakt trots problem att hålla sig vaken.....

på oss. (dvs. mr-maffian) Hur många skåningar, norrlänningar eller östkustbor var t.ex. anmälda till det stock och formula RM i Linköping, som blev inställt på grund av för få anmälda? Nåja, det har i alla fall blivit för dyrt att hålla sig med en extra uppsättning konkurrens kraftiga pryglar. Men tävlingen då? 29 man, det vanliga gänget. 16 från go-69, 6 från TMRC, 3



Fr. v: Blixt, Mattsson, Myrberg, Ekman, Fälthammar och Hjært.

från RRTU och Canon RT samt 1 från Skövde RT.

Tävlingsledare var just det! Och concourse vanns av Ulf Marklund! Besviken över att inte ha vunnit concour beslöt sig Myrberg för att för en gångs skuld vinna något annat, och gjorde tillsammans med Lloyd Hjærth en bejublad uppvisning som placerade dem bägge i final. Även Fältis den yngre slapp semi o. dyl. men det var nära! Till semi kom nu undertecknad, Frankie Boy och Stefan Mattsson. (Men stefan då!!) Ytterligare stjärnfall presterades av Jan Forsgren som hamnade nästans i A-consy. Han stannade där även i turneringen. Bättre tur hade Christer Blixt, Kjell Arvidsson och "local jet" Sune Häll som samtliga klättrade upp till semi. Kjell hade f.ö. ett intressant chassie, ett "tripod"-iso med torrissionsfjädring. Detta hjälpte nu inte utan han fick tillsammans med Sune och Frankie Boy börja mjuka upp fingrarna för att kunna



Åhhhhh! Dessa kurvvakter! Stefan slår sig för pannan.

tjänstgöra som kurvvakter i finalen. Folket till final i tur och ordning: yours truly, Blixt, Mattsson. Finalen, ja. Det första och egentligen enda som hände var att Stefan bröt efter 5 varv. Sorry Stefan, men "somebody got to eat it" (sagan om hur detta i MR-kretsar bevingade uttryck kom till skall jag berätta för er mina barn, vid ett annat tillfälle) Myrberg ledde de 2 första heaten men åkte av lite för mycket på 6:ans bana. Och med Stefan borta ur tävlingen hade jag ingen psykisk spärr, utan kunde vinna med 8 varv tillgodo på Lloyd. Kul att få rista in en skära i handtaget för en gångs skuld! De priser som fanns var skänkta av Shockpaint och Mattsson eng. technical dep.

Jag fick förmånen att köra med ett av Team Moracos handtag i finalen. Moraco är en ny firma här i Göteborg som säljer hemgjorda prylar, tex. handtag, karosser, däck, kannor m.m. Handtaget är verkligen exklusivt. Vad sägs om: specialgjutna hantagshalvor med plats för 4 mikrosvitschar, hemgjord ram med bronslagrad träavtryckare, Bochkol och hemlindad spole av "knacke"-typ. Myrberg körde ett Lilliendahl-chassie som starkt påminde om Dynam-

	Kaross	Chassie	Ankare	Set-up	Däck f/b
Jan Ekman	MAC Porsche Chockpaint	Tony P Diamond	Pooch singel 26	Scott/ Pearcy	Parma Clockwork
Lloyd Hjærth	Fälthammar 512 Flashpaint	Lloyd Tripod	Steube Grupp 20	Lloyd	Minicars Zealot
Anders Myrberg	MAC Porsche Myrberg	Lilliendahl Trailer	Steube singel 26	ERC	ERC ERC
Anders Fälthammar	Fälth. Shadow Fälthammar	Lloyd Iso	Steube singel 26	La Bree	Neath things Slotcar
Christer Blixt	MAC 612 Flashpaint	Lloyd Tripod	Mura Grupp 20	Blixt	Minicars Zealot
Stefan Mattsson	Ass. Lola Fälthammar	ERC Iso	Vulkan singel 26	Jukka	Minicars Clockworks

ics byggsats anno 1969. Jag körde som vanligt ett Tony P-chassie.

Dagens celebra besök: Berra och Olu (grejor på gång?).

Dagens gladaste: Lloyd Hjærth, med 3 chassin i finalen.

Dagens argaste: Den ena hälften av "The bodie brothers", Anders Fälthammar vars bil försvann på ett mystiskt sätt mitt under pågående final-heat. (Nej! Nej! Inte den lådan! För h-e! Bryt strömmen!)

Dagens tröttaste: Jag.

Resultat efter 1 deltävling

Jan Ekman, Go-69	20 poäng
Lloyd Hjærth, Go-69	15 "
Anders Myrberg, Go-69	12 "
Anders Fälthammar, Go-69	10 "
Christer Blixt, Go-69	8 "
Stefan Mattsson, RRTU	6 "
Frank Höög, Trollh. MRC	4 "
Kjell Arvidsson, Go-69	3 "
Sune Häll, MHF-Partille	2 "
Jan Forsgren, RRTU	1 "

Concourse

Ulf Marklund, Go-69	4 poäng
Dan Martinsson, Go-69	2 "
Robert Lundberg, Go-69	1 "



Myrberg: "Idag ska jag vinna!" - men icke så, nej. . . .

Norrland har ordet Peo

POLARCUP I BODEN DEN 6 JANUARI

text: P-O Kjellström

Den första deltävlingen i Norrlands traditionella mr-serie, Polar-cupen, kördes i Boden söndagen den 6 januari. Redan på lördagen infamnsig dock ett körsuget gäng från Umeå AK och Go-69! Efter sedvanlig tillklippning av damsen, viktning av chassien, ankarbyten m.m. var det dags att, som det brukar heta,

ytligt inventera ortens nöjesliv. På söndagen vanns kvalet av Roger Lindström före P-O Kjellström. I debutantklassen var Klas Andersson helt outstanding, vilket berodde på att han var ensam debutant. Sedan började allvaret. I consy och semi hände inte mycket. Några som hade otur var Peter Lindström som åkte ut efter bara 16 sektioner i A-consy och Mats Larsson som körde mycket bra i sin första B-tävling. Han ledde semi-

finalen i sista heatet när ena vingen lossnade.

I finalen, som var ytterst spännande, ledde Claes Andersson ända fram till 1 1/2 minut före slutet. Då satte en kurv vakt hans bil av misstag på fel spår och bilen fick fart genom velodromen, ut på rakan och rakt i sargen. SMACK!! Chasiet såg ut som en banan och så var den dagen förstörd. Claes tog sig visserligen runt några varv till, men det hjälpte inte. Roger Lindström vann före Claes. Trea kom Klas Gunnerfeldt och fyra kom er med pennan skrivande P-O. Vi hade celebrert besök på söndagen. Thor Westerlund f.d. kontaktman i övre

norra regionen, numera ordförande i samma distrikt. Han var SBFs kontrollant. Ulf Marklund, numera tävlande för

Go-69, var en av de startande. Nästa gång hoppas vi att Stefan Mattsson kan komma.

TECH CHART POLAR CUP

Namn-Klubb	Chassi	Kaross-Paint	Set-up	Ankare	Däck F/B
1 Roger Lindström Bodens MRC	ERC-Iso	Mc Laren Kjelle	EE	Pooch Gr 20	Minicars Riggen
2 Claes Andersson Umeå AK	ERC-Diam.	Porsche Kjelle	EE	Pooch Sing 26	Minicars Limpach
3 Klas Gunnerfeldt Bodens MRC	ERC-Iso	Mirage Kjelle	EE	Steube sing 26	Minicars Champion
4 P-O Kjellström Umeå AK	Jan L-Iso	TurboPorsche Boström	EE	Mura Gr 20	Minicars Minicars
5 Mats Larsson Bodens MRC	Marklund-Iso	Porsche Kjelle	Egen	Mura Gr 20	Minicars Egna
6 Mats Jacobsson Luleå MS	Göran B.-Iso	Ferrari Kjelle	EE	Mura Gr 20	Minicars Champion

DEBUTANTTÄVLING I UMEÅ.

text: P-O Kjellström

Söndagen den 20 januari avverkades en debutanttävling här i Umeå. Arrangörer var UAK, Norrlands största mini-racingklubb.

Åtta stycken förare ställde upp. Förträffligt antal då man kunde köra final på en gång. Ett kval ville man dock köra och det vanns av Hasse Hjortek på 9,81 före Robert Bergmark 9,25. Finalen vart (blev) en trasslig (läs träsigt) historia.

Heat 1: Jörgen Ragnarsson, även kallad MJ, vann med Christer Burström, son till den inte helt okände Ingemar B., på samma antal varv, nämligen 32. Heat 2: Även nu blev det delad seger, Robert B. och Kalle Lindgren var namnen. Heat 3: Segrare Kalle L. No comments. Heat 4: Vadan detta? Ett nytt namn Bosse Berggren kliver upp på pallen, 36 varv och snabbast hittills. Heat 5: Tredubbel seger: Jörgen R., Kalle L., Roger Sponton. Heat 6: Nu börjar vi skönja en segrare nämligen Kalle L., 39 varv! Heat 7: Nej! Kalles motorkabel lossnade. Robert B. vann. Heat 8: Äny en defilerung av Robert.

Slutresultat.

- 1 Robert Bergmark
- 2 Roger Sponton
- 3 Bo Berggren
- 4 Kalle Lindgren (den otursförföljde)
- 5 Jörgen "MJ" Ragnarsson
- 6 Christer Burström
- 7 Per Backman
- 8 Hans Hjortek

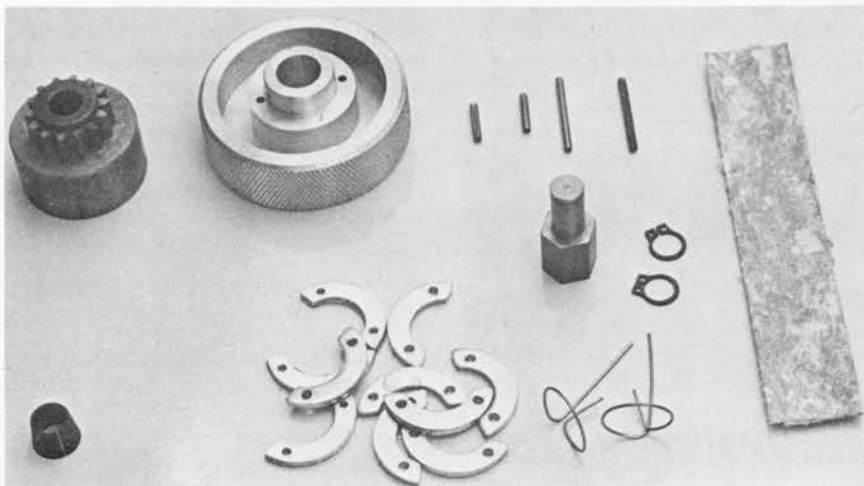
Priser skänktes av Claes Andersson Cåterförsäljare för ERC) och Leif Nilsson (VM-service).

Har Du lätt för att koppla? Häng med på Kraftöverföringen i MRR bilen

text o foto: Rolf Stahre

Har du tänkt på att våra MRR-bilar har något så modernt som en automatisk kraftöverföring? De första bilarna, som byggdes för ungefär tio år sedan borta i Kalifornien, såg ut som modeller av riktiga formelracers. På den tiden hade även F1-orna rörram och doningar, och följaktligen byggdes också MRR-bilarna så. Och givetvis skulle bilarna ha växellåda! Minst tre framåtväxlar och en bakåt. Tack och lov har utvecklingen gått framåt - eller är det bakåt? I vilket fall

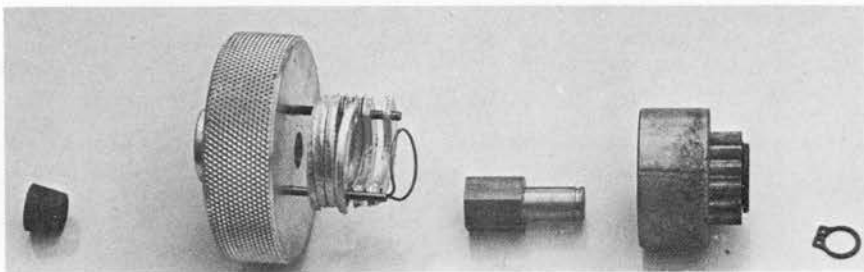
som helst är det enklare att köra och ser va bilarna nu när de har en centrifugalkoppling som sköter om krafttransporten från motor till bakhjul. Centrifugalkopplingen har den fantastiska egenskapen att den automatiskt, helt beroende på motorns varvtal, sköter om greppet mellan motor och hjul. I och med att detta grepp beror på med vilken kraft centrifugalvikterna, eller kopplingsskorna, kastas ut mot kopplingstrumman har vi en koppling som med omedelbar verk-



Associateds standardkoppling. Kopplingsskorna består av stansade aluminium element, som kan plockas i och ur beroende på vilket grepp som önskas. Vevaxelns förlängning, som också används för att dra fast svänghjulet, syns strax nedanför och till höger om svänghjulet. Låskonan nedanför kopplingstrumman träs på axeln före svänghjulet, och kommer sedan att fixera det mycket effektivt. Kopplingsbelägget som skall limmas inuti kåpan ökar livslängden på kopplingsskorna.

an överför drivkraften åt oss. Så fort centrifugalkraften lyckas övervinna retur fjädrarnas kraft tillräckligt för att skorna skall nå trumman, börjar kopplingen slira. Därigenom är det möjligt att göra en mjuk och fin start, om man så önskar. Allteftersom motorvarvet stiger, ökar också trycket mellan kopplingsskorna och trumman och därmed också den överförda kraften.

Denna koppling har ingen tröghet i vanlig bemärkelse, ingen reaktionstid. Det betyder att så fort motorvarvet går under ingreppsvarvet så släpper den taget, och motorn kan antingen snurra på tomgång eller stå "stallad" mot kopplingen. Har man fått tvär- eller stoppsladd är det ingen risk för motorbortfall, utan det är bara att dra på igen och fortsätta. På grund av centrifugalkopplingens egenskaper kan man påverka dess funktion genom att manipulera med retur fjädrarnas. Många, för att inte säga de flesta vill ha en koppling som börjar greppa så vackert vid 5-8000 varv per minut. Sedan skall den slira under ett par tusen varv, för att förhindra våldsamma inkopplingar i stridens heta. Exakta uppförandet kan man justera in bara genom att justera eller variera retur fjädrarna. Genom att spänna dem, eller montera styvare fjädrar kommer den att greppa vid ett högre varv. Omvänt ger slackade fjädrar ingrepp vid lågt motorvarv. De flesta motorer har sitt "kom" vid relativt högt varv, vilket gör att det är en fördel med en högvarvig koppling, som slirar relativt frikostigt. Men den får inte slira hur mycket som helst. Man får dimensionera slirningen med tanke på körstil, för kopplingens komponenter tål inte vilka temperaturer som helst. Och om bromsen är feljusterad kan kopplingen ligga och slira så mycket att pinjongtemperaturen stiger så pass att den smälter ned det stora plastdrevet. Kopplingen kan ha två, tre eller flera skor, och retur fjädrarna kan vara av typ drag-, tryck eller hårnålsfjädrar, men

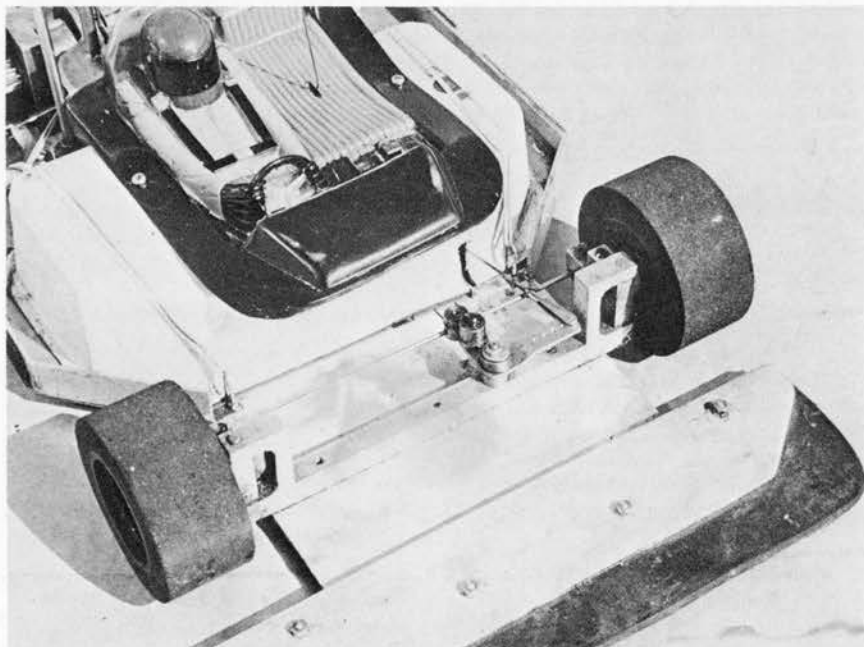


Här har kopplingen börjat monteras, och det går att se hur de olika detaljerna är placerade. I standardutförandet har kopplingskåpan oljebronsager. Det har givetvis begränsad livslängd, och därför finns det kullager att köpa. Man pressar bara ut bronslagret och ersätter det med ett par små flänsade kullager. Dessutom finns ventilerade kopplingstrummor att köpa. Genom att ventilationshålen borrats snett, kan och skall hela kåpan fungera som en fläkt och hålla temperaturen på en behaglig nivå.

det finns två stora skillnader på kopplingar nämligen: där pinjongen med axel är lagrad på vevaxelns förlängning, och där den är lagrad i chassit. Ganska lätt inses att så länge pinjongen och kopplingstrumman är lagrade på vevaxelns förlängning har hela kopplingen en svaghet i och med att den belastar vevaxellagren hårt, och att det är svårt att hålla pinjongen säkert i läge i förhållande till drevet på bakaxeln. Fördelen med den typen är att den kan göras relativt billig. Motsatsen är alltså den typ där pinjongens axel är lagrad i chassit, och eventuellt också stöder i ett lager inne i svänghjulet. God stabilitet, mindre risk för vibrationer och mindre slitage på dreven gör att det högre inköpspriset ofta uppvägs av det större slitaget på den billigare varianten.

KOMMENTARER OCH JÄMFÖRELSE MRR-REGLEMENTET - EFRA-REGLE- MENTET 1974.

I anslutning till presentationen av det tekniska MR-reglementet i nummer 7-8 av MINI-RACING gjorde Bjarne en kommentar. Eftersom MRS är hans business kommenterade han endast den sidan, och därför tänkte jag komma med mina synpunkter på MRR-sidan här, dels för att



Det här hembygget däremot visar upp en stötfångare så som den var tänkt. Gummit ger bilen den önskade deformationszonen, så att ett påkört föremål inte skadas i onödan, men är ändå så styvt att det skyddar bilen.

en av ROAR-presidenten Roy Moodys klubbkamrater som kunde meddela att deras nya regler skulle komma att påminna mycket om våra (eller tvärtom?), och han fick också med sig en engelsk kopia på våra.

De svenska reglerna har inte förändrats väsentligen sedan förra upplagan, men däremot har det tillkommit en hel del justeringar och förtydliganden, som visat sig erforderliga.

Grunddragen för bilarna är de samma, dvs. vi kör i skala 1:8, med konventionella kolvmotorer om max 3,5 cm³ slagvolym vars bränsle inte får "spädas" ut med effekthöjande tillsatser av typ nitrometan. Det finns dock möjligheter för arrangörer att ordna tävlingar för bilar i andra skalor, eller med annat utför-

RC Bilar i Göteborg

Franz Brink
031-20 50 54

det intresserar mig mycket, dels för att jag blivit inblandad i regelsnickeriet och slutligen för att jag håller kontakt med den europeiska organisationen EFRA (Europäische Federation Radiogesteuerter Automobilm Modelle), och därigenom fått deras regler för 1974. Det kan vara intressant att se deras resultat eftersom Sverige förhoppningsvis kommer att bli medlem i EFRA under 1974, och då också kan ta del i de annonserade Europamästerskapen som körs någon gång i sommar i Italien.

Tyvärr har jag ännu inte fått ROARs regler för nästa säsong, men de är på gång. I slutet av november hade jag besök av

ande, så fältet är fortfarande öppet för experiment, Jerobee-bilar och liknande. Nytt för året är att karosserna skall ha plats "för av arrangören tilldelat tävlingnummer" på bilens front och sidor. Dessa utrymmen skall vara minst 6 x 6 cm. Dessutom skall karossen vara försedd med minst två uppsättningar tävlingsnummer med valfri sifferkombination. Det här kanske verkar "tårta på tårta" men vid närmare eftertanke visar det sig nödvändigt att förbereda möjligheter att identifiera bilarna. Att hela tiden bara tala om "den röda bilen med gul och blå vinge" jämfört med den röda bilen med gul vinge" håller inte. För att inte publiken skall tappa intresset måste den enkelt kunna följa de olika kombatanterna. "Att förbereda plats" kan ju tänkas betyda att arrangörernas nummer klistras ovanpå de tidigare siffrorna. Huvudsaken är att det går lätt att känna igen bilen.

1973 års vingmaterial av samma typ som karossmaterialet hänger med. Anledningen är att man vill tillgodose säkerheten. Det går inte att komma ifrån att aluminiumvingar kan ge skärskador, och därför föreskrives plast. Kom ihåg det, så vi slipper snack på tävlingarna. Det kan inte hjälpas att en del fabrikanter levererar plåtvingar till sina byggsatser. I Sverige kör vi med plastvingar Punkt och slut!

I säkerhetsutrustningen ingår stötfångare-dämpare i framändan. Förra året talades om energiabsorberande material. Besiktningsmännen kan tala om att en del förare anser att en lätt fasad aluminiumplatta fungerar som skydd. Javisst för bilen, men inte för den kraken som råkar komma i vägen! Därför har skrivningen skärpts en smula, se § 28. Där talas om en energiabsorberande, trubbig gummikant. Man rekommender-

ar till och med en fem-millimetersgummiplatta, som får sticka ut hela 15 mm framför chassit, runt hela framkanten. Jag har själv använt denna typ av stötfångare, och kan intyga att den är effektiv och skonsam både mot den egna bilen och mot vad man kör på. Säkert instämmer övriga som utnyttjat typen. Liksom för vingarna gäller att byggsatser med andra stötfångare inte godkänns, så det blir vackert till att köpa in en gummskiva och anpassa bilen. Jag brukar köpa min hos järnhandlarn.

Ljuddämparen har blivit reglementerad. Förra året talades om att viss ljuddämpning skulle finnas. Tanken var att låta individuella experiment visa vilken väg vi skulle gå i fortsättningen. Tyvärr har dessa "experiment" visat att ytterst få ägnat problemet en tanke, och därför har SBF valt att spika hur dämparen ska se ut. Hellre än låta allt fortsätta tills vi blivit bortmotade som i USA, sägs det att avgaserna först skall expandera i en kammare med min. 20 cm³ innervolym, och därefter passera ett utlopp, med en maximal area av 50 mm² (svavar mot en diameter av ca 8 mm) i slutändan. Avgaserna skall avlänkas effektivt under sin väg genom ljuddämparen.

Denna metod att knyta upp resultatet valdes framför den andra, där man säger att ljudnivån ej får överstiga t.ex. 80dB/ på 10 meters håll, av det enkla skälet att det inte finns många som kan göra den uppmätningen med tillräcklig noggrannhet. Nu kan vem som helst ute i landet konstruera sin egen ljuddämpare och veta att den är OK, vilken tävling han än ställer upp i. Under 1974 kommer man att acceptera de färdigbyggda dämpare som finns i handeln, där avgaserna avlänkas ca 90% så att förarna får tid att skaffa fram riktiga doningar.

HUR HAR EFRA GJORT?

En jämförelse med EFRA visar att de i stort följer samma regler som vi, men att de har sneglat lite på de gamla ROAR reglerna. Som exempel kan nämnas att de tillåter nitrerad bränsle, och är ganska kinkiga med måtten på karossen. Vidare kör de inte likadana tävlingar som vi, utan har valt att köra långdistanslopp, och har därför maximerat tankvolymen till 125 cm³. Märkligt är att de

har fri vikt för bilarna. Här och i Staterna är den maximerad till 2,25 kg, och det är inte för litet. Skall EFRA-folket börja bygga bilar i magnesium, eller vad är de ute efter?

I våra regler sägs att bromsen skall klara ett parkeringsprov på en lutning av 1:4. Det är vi ensamma om, för hittills har det endast talats om fungerande koppling och broms i andra regler.

TÄVLINGSREGLEMENTE

De flesta aktiva bryr sig inte om hur tävlingsreglementet ser ut, men jag kan peka på ett par intressanta detaljer i år. Banans maximala sträckning har minskat från 75 till 60 meter. Ingen punkt på banan skall alltså finnas längre bort än så från förarna räknat. Av erfarenhet vet vi att många börjar få problem redan vid 50 meter.

Yttermarkeringarna har varit ett problem för arrangörerna. Definitivt bäst har de kutterspånfyllda plastkorvarna varit ur säkerhetssynpunkt, men för arrangörerna har det varit en plåga att fylla dem, hålla banan ren efter punkterade korvar och sedan skaffa bort dem. Därför har reglerna ändrats så att det är möjligt att använda bandsargar eller liknande. Samtidigt har en säkerhetszon utanför sargen införts. Det har visat sig att publiken har mycket liten respekt för bilarna, många har till och med satt sig eller lagt sig på sargen. Därför sägs det i årets regler att om sargen är 120 mm hög skall det finnas en två meter bred, fri zon utanför den. Vartefter sargen höjs kan denna zon minskas så att zonen blir noll när sargen är 1,5 meter hög. Fortfarande vill man stämma i bäcken i stället för i ån, och undvika olyckor. Hoppas att syftet uppfylles! Tidigare har deltagarna själva försett

sina sändare med frekvensflaggor. I år skall arrangörerna själva göra det, och då i form av "körflaggor". På en del tävlingar har det funnits flaggställ med vimplar för dem som vill köra. I fortsättningen skall det inte finnas andra vimplar än dess på området. På så sätt hoppas man kunna hålla bättre ordning och få bättre disciplin på förarna. Det har varit ett slags gentlemen's agreement att inte ta in sändare på innerplan,

eftersom det kan störa andra. I fortsättningen är det förbjudet! Slutligen vill jag nämna att i fortsättning en är det tillåtet att byta delar i bilen. Bilen antas uppbyggd av fyra huvudbeståndsdelar: kaross, chassi, motor och radiodel. Dessa delar får bytas och repareras under tävlingen. Dock får bara två av delarna bytas vid ett reparations-tillfälle. Varje reparationsstillfälle anses avslutat när bilen tävlingskörts ett varv. De ursprungliga delarnas konstruktionsprincip får inte frångås vid byte. Vad har man då vunnit med detta? Favoriseras den som kan köpa flera kompletta utrustningar? Är det nyttigt för sporten? Jag tror inte det är så farligt, för inom MRR-sporten råder total förbrödning. Den som pajat en detalj knallar runt och lånar upp en ny, bättre reservdelslager kan inte finnas. Fördelen är att ingen behöver bli utslagen, kanske redan på träningen, efter att ha åkt massor med mil till en tävling. Som reglerna var skrivna tidigare fick man egentligen inte byta någonting, och då tycker jag den här varianten tjänar sporten bättre. I övrigt skall ju reglerna vara lätta att följa och kontrollera, och det måste man verkligen säga att årets regler är.

EFRA-TÄVLINGARNA?

Kort sagt skiljer det mera i tävlingsreglementet än på den tekniska sidan, men skillnaderna är inte större än att det går att tävla mot dem. För det mesta tycker jag att man skrivit regler som blir svåra att kontrollera, så har t.ex. startproceduren spikats, sekund för sekund. Vem kan efteråt stå och säga att någon skall ha 5 straffprickar för fusk mot en regel och en annan skall ha 10 prickar för en annan lapsus. Det här året kommer nog att rensa.

Jag har hela EFRA-regelsamlingen, och intresserade kan gärna få del av den mot kopierings- och portokostnader. Beträffande Bilsporförbundets regler tycker jag att alla aktiva skall ta del av hela regelboken (MR-sidan) minst en gång. Antingen köper du boken från Bilsporförbundet, eller också skaffar DU LICENS, då kommer boken med. Det blir den billigaste varianten. Lycka till!

Europanytt European News

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

RAPPORT FRÅN HOLLAND.

Nu är Europa-mästerskapen för skala 1:24 ett faktum. Men på senaste tiden har jag fått åtskilliga frågor och brev från 1:32-förare. Inte visste jag att 1:32 var så stort i Europa. Jag har fått brev från England och Holland och jag har läst reaktioner från Norge i Mini-Racing. Varför inte skriva ner lite åsikter om 1:32 och skicka till MR, så kanske ett EM i den skalan också blir verklig. Vad EM beträffar så verkar hela Europa vara intresserade att göra det till en succé. Bättre start kan vi väl inte få? Som du kanske redan vet har Parma International och MAR, dvs Miniature Auto Racing, visat sitt intres-

se och vill skänka priser. Jag fick också ett brev från Terry Blackmore som berättade att Bob Rule, Champion of Chamblee kommer att kontakta mig. Bob Rule är mycket intresserad av EM och kommer förmodligen också att skänka priser till varje deltävling.

HOLLÄNDSKA MÄSTERSKAPEN 1973. Holländska mästare 1973 blev följande: H. Scheffer, Smits en de koter, Open cl. B. v/d Heyden, Makelaar van Lanen, Grupp 20.

Den sista deltävlingen kördes på MRTU banan i Uden den 12 november. 35 startande ställde upp, Open class vanns av F. Meyerdress, Fiat v/d Dungen, och

Grupp 20 vanns av B. v/d Heyden. Medlemmar från Udens sportfederation och stadens fullmäktige delade ut priser till dagens vinnare och till de Holländska mästarerna.

Slutresultat efter 8 deltävlingar:

Open class, Sport & GT 1/24
1 H. Scheffer/ Smits de Koter/ 78 p.
2 J. de Hoog/ Jukka Vatanen/ 76 p.
3 R. Rounoye /Siboco / 68 p.

Grupp 20

1 B. v/d Heyden/Makelaar v. L. 67 p.
2 W. Heymenberg/Vrije Teugel/ 59 p.
3 H. Vissches/ Roeff/ 48 p.

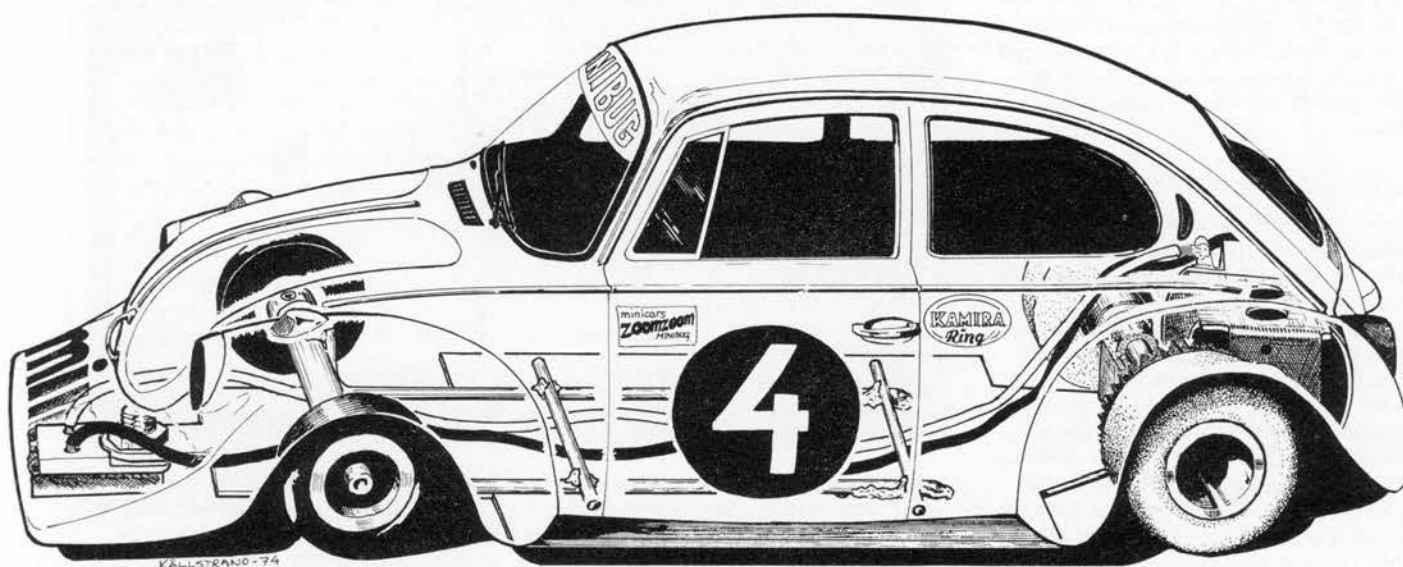
LEAGUE RACING AT WONDERLAND. Wonderland Raceway har startat sin säsong med att köra en serietävling varje söndag eftermiddag.

Ställningen efter fyra deltävlingar:

1 John Makie 46 poäng
2 Graham Smith 42 "

minicars

ZoomZoom MINIBUG



Bilbyggsats i skala 1/24 med ett mässingchassie (1mm.) av Iso typ. Karossen är i lexan. I satsen ingår en utförlig byggbeskrivning där allting står vad Ni ska göra för att bygga ihop ZoomZoom MiniBug!

SÄND KUPONGEN TILL MINICARS HOBBY AB, Bergsbrunnagatan 18, 753 23 Uppsala

SÄND MOT POSTFÖRSKOTT

- | | |
|--|----------|
| Zoom-Zoom komplett med Gr12 motor | 110:-/st |
| Zoom-Zoom komplett men utan motor | 79:-/st |
| Zoom-Zoom chassie med U-balk och två nitar | 29:-/st |

Namn.....
Adress.....
Postadress.....

P. S. Om ni inte vill klippa i tidningen kan ni skriva av kupongen.

3 Colin Staplehurst	36 "
4 Barry Cahill	34 "
5 Terry Blackmore	29 "

Serien omfatter 8 deltävlingar.

FRANSKA MÄSTERSKAPEN 1974.

S. Blouet bor i Le Mans och han organiserade franska mästerskapen 1973. Det ska han också göra i år. Tävlingar skall köras på banor som ligger i Le Mans och i Chateau Gonthier nära Paris. Den sista tävlingen kördes den 22 november-73 på Le Mans-banan. S. Blouet vann själv liksom han vunnit de tre senaste tävlingarna. Han är den snabbaste föraren i Frankrike för tillfället.

Resultat från den 22 november :

1. S. Blouet / SRC Le Mans/	173
2. D. Poulain/SRC Bordeaux/	164
3. J.P. Chesne/SRC Bordeaux/	162

Den årliga Grand Prix of France 1/24 köres i år på Le Mans-banan den 7 april. Arrangör blir Paul Richard. Han är ägare till Paul Richard Racing Circuit med riktiga racers i skala 1/1. Han är mycket intresserad av mini-racing och därför sponsar han ofta tävlingar i Frankrike.

INTER-SCANDINAVIAN GROUP 32 RACE

Förste interskandinaviske gruppe 32 race blev afviklet söndag den 9 december 1973 på miniracingbanen i Læssøesgade i København.

Gruppe 32 er den nye internationale 1/32 klasse som i Danmark er godkendt af Dansk Mini Racing Union som DM-klass i 1974. Klassen består af AJs nye Winnwagen i skala 1/32 som alle hobbyforhandlere har stiftet bekendskab med idet bilen er lige anvendelig på hjemmebane som på klubbene. Reglerne for disse biler er meget strenge - det gør at en man der kører på hjemmebane er fuld udkonkurrencedyktig når han kommer till den lokale klubbene for at dyste med spidserne her.

På grund af den ubehaglige energikrise deltog kun 17 mand i stævnets sprint-race deribland entusiaster fra Norge. Men derfor blev det alligevel et spændende race. Man startede med tidtagning og havde så småt ventet en ny banerekord og det fik man, allerede den første deltager, Bent Jacobsen, som har kørt minirace i ca tre uger, kørte en formidabel tid på 5,80 sek. for en omgang

MINI ENDURO I HEINOLA, FINLAND.

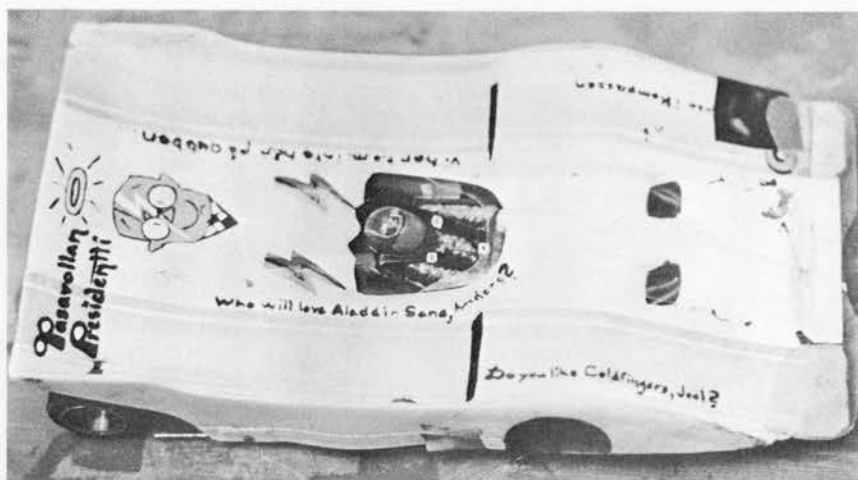
Den traditionella 3-timmarstävlingen som körs varje år i januari arrangerades den 12-13 januari 1974 av Heinola, geografiskt beläget i de centrala delarna av Finland och dessutom något av ett mini-racingcentrum med stor aktivitet. En av de större mr-distributörerna i Finland, Jukka Vatanen Racing stod som sponsor denna gång.

Tävlingen blev en jämn kamp, mycket beroende på att endast Grupp 20-ankare var tillåtna. Hela 12 team ställde upp men "The wonder boys" i finsk mini-racing, Erkki och Jaakko Mannio, vann i deras "come back" efter en tids bortavaro. En första plats är det enda som duger för de två. Stark tvåa blev team K&B med finske Grupp 20-mästaren Kai Jansson+Pekka Lunikka. De två till

hör tillsammans med trean team TBM dvs Harri Rämänen och Leo Pekkanen en ny stark kvartett från central-finland. Båda teamen innehåller en finsk mästare, so watch out gang, in Gothenburg in June....

Resultat:

1. Cold Fingers, Helsinki
Mannio/Mannio
2. K & B, Lahti-Heinola
Jansson/Lunikka
3. TBM, Lahti
Pekkanen/Rämänen
4. RSJ, Hollola
Vaahto/Artiainen
5. Bleah, Helsinki
Sippola/Westerback
6. TNP, Riihimäki
Kuparinen/Palmi



denne tid blev kun slået af en gammel rotte i faget nemlig Carsten Grønnemann som kørte 2/00 hurtigere, nemlig 5,78. D alle havde kvalificeret sig begyndte selve racene, og her var det fantastisk spændende idet der mange gange var omgangslighed og det kun var få meter der skilte.

De tre hurtigste Carsten Grønnemann 5,78, Bent Jacobsen 5,80, og Poul Smed 5,85 fik i finalen konkurrence fra de tre der rykkede op fra semifinalen nemlig Terje Haugen, John Kaastrup og Terje Brynildsen. - Men da Carsten skulle til at klargøre sin bil var den væk - stjålet - og så stod han med håret ned af nakken, han havde bedste tid, dvs

han må have haft en meget god bil. Nu var gode råd dyre men ved fælles hjælp og nogle reservdele og biler begyndte Carsten at samle sig en bil og det lykkedes. Det lykkedes faktisk så godt at han med en nysamlet bil vandt racet og satte ny banerekord med 225 omgange på 24 minutter - , det kan da ikke bevise andet en at det er alle tiders bil når man bare kan samle en ny og så vinde med den - hatten af for Winnwagen!!!

Resultat:

1 Carsten Grønnemann	225 omg.
2 Terje Haugen	221 "
3 Poul Smed	214 "
4 John Kaastrup	195 "
5 Bent Jacobsen	177 "
6 Terje Brynildsen	174 "

Endvidere satte John Kaastrup i semifinalen international Verdensrekord, "Official Group 32 World Speed Record" med skalahastigheden 508,733 km/t som vill blive udråpt som officiel verdensrekord.

Efter dette spændende sprintrace blev der kørt et tre timers Udholdenhedsløb for samme biltype. Dette blev kørt med to-mands-teams med en bil. Der skulle køres sex gange 30 minutter.

Resultat:

- 1 Terje Haugen/Terje Brynildsen
- 2 Poul Smed/Carsten Grønnemann
- 3 Johnny Jønsson/Willie Stochholm
- 4 Halvor M. Ott/Per Michaelsen
- 5 Erik Jensen/Jim Jønsson
- 6 Klaus Schmidt/Mickael Hanssen



INFORMATION NO 1: (MORE COMING!)

INCC OFFICIAL GROUP 32 and GROUP MINI 24

Miniature Auto Racing, december 1973:

”... 1/32 RACING IS GROWING RAPIDLY IN THIS COUNTRY, AS WELL AS AROUND THE WORLD. IT'S THE "COMING" SCALE, IN OUR OPINION.”

- godkänd reservdel Gr 32
- godkänd reservdel Group Mini 24

<u>Official Group 32</u>	NKR	
Winnwagen CanAm McLaren M8F RTR.	89:50	59:70
Winnwagen CanAm L&M Porsche RTR.	89:50	59:70
Winnwagen CanAm Sunoco Porsche kommer till hösten.		

<u>Official Group Mini 24</u>	NKR	
Winnwagen Mini Cooper RTR.	Kommer till hösten.	

<u>AJ's bakhjul, 1/8" axel</u>	NKR		SKR	
● Orange 7/8"x1/2", gängade	12:50	8:34		
● Svarta 1"x3/8", gängade	12:50	8:34		
○ Orange 13/16"x9/16" setscrew	13:25	8:84		
● Svarta 7/8"x9/16", setscrew	13:25	8:84		
○ Orange 7/8"x11/16", setscrew	13:25	8:84		
● Donuts (lösa däcksmaterial)	4:90	3:27		

<u>AJ's framhjul, 1/8" axel</u>	NKR		SKR	
● 7/8"x3/8", gängade	12:50	8:34		
○ 3/4"x1/4", gängade	9:95	6:64		
● 3/4"x1/4", setscrew	11:25	7:50		
● Orings med setscrew kommer till hösten.				

<u>Chassi, -delar, axlar etc.</u>	NKR		SKR	
● Winnwagen Universal chassie	17:50	11:67		
● Winnwagen Universal chassiedelar	9:50	6:34		
○ AJ's Traction Plus, däcksocka	6:25	4:15		
○ AJ's TNT Däckrengöringsmedel	6:25	4:15		
● AJ's Hjulmuttrar, 4st	2:90	2:60		
○ AJ's 2" bakaxel f setscrew, hård, kommer i höst.				
● AJ's 2 1/2" framaxel f setscrew, halvhård	2:90	1:93		
○ AJ's 2 3/4" framaxel f setscrew, -"-	2:90	1:93		
○ AJ's 2 1/2" gängad framaxel, halvhård	3:90	2:60		
○ AJ's 2 1/2" gängad bakaxel, halvhård	3:90	2:60		
○ AJ's spacers: 3/32"+1/8"+3/16" +shims	3:90	2:60		
○ Parma 1/8" oilite för K&S 7/32" rör	2:90	1:93		
○ Winnflag m braid o mutter	6:25	4:15		
○ Winnbraid m lås och lödclips	2:90	1:93		

<u>Winnwagen Lifetime Karosser</u>	NKR		SKR	
● M8F, L&M (Sunoco hösten 74)	12:85	8:57		
○ Mini Cooper (hösten 74)	12:85	8:57		

<u>Parma Economy</u>	NKR		SKR	
Handtag 2, 4, 7, 10, 15, 25 ohm	49:50	33:02		
Resistor, ohm som ovan	19:50	13:01		
Heat sink i aluminium	16:50	11:01		

<u>48 pitch drev</u>	NKR		SKR	
○ ● AJ's SW 32t (fler under hösten)	6:25	4:15		
○ ● AJ's AW 34t	6:25	4:15		
○ Cox Inline 29, 31t	6:25	4:15		
○ ● AJ's .078 pinioner, 6, 7, 8, 9t	2:90	1:93		

<u>Mabuchi 160D motor</u>	NKR		SKR	
○ ● AJ's Twinnschaft 2470 motor	39:50	26:35		
○ ● AJ's Twinnschaft 2470 ankare	15:-	10:-		
○ ● AJ's Kol med fjädrar	4:90	3:27		
○ ● AJ's .078 mässingbrickor, 8st	3:90	2:60		
○ Mura lindningstråd, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30	6:25	4:15		

<u>Skrubar och verktyg</u>	NKR		SKR	
○ ● Motorskrubar 6st korta självgående	2:90	1:93		
○ ● Karosskruvar 6st långa självgående	2:90	1:93		
○ ● Nyckel till hjul och pickupmutter	2:90	1:93		
○ ● Insexnyckel + två skruvar (drev/hjul)	3:90	2:60		
○ ● Liten skruvmejsel	2:90	1:93		
○ ● Pinionavdragare av hög kvalitet	13:90	9:27		

<u>Decaler</u>	NKR		SKR	
○ ● AJ's TK8487 HO (även till 1/32)	3:75	2:50		
○ ● AW 24012 Crazy, alla skalor	4:90	3:27		
○ ● AW 32029 Allt som behövs till 1/32	4:90	3:27		

<u>Utförsäljning</u>	NKR		SKR	
○ Cox/Cobra SW drev 32, 33, 34, 35, 36t	3:-	2:-		
○ .091 pinion till 36D motorer	1:45	0:99		
○ Taylor framhjul 11/16" dia	5:-	3:34		
○ GT Models 1/24 karosser, kontakta oss!	5:-	3:34		
○ GT Models 1/32 formelkarosser -"-	5:-	3:34		

NB! Clear bodies till Winnwagen
 Group 32, bredd: "Passerar genom 64 mm"
 Group Mini 24, bredd: " Passerar genom 70 mm"
 Axelavstånd båda grupperna 3" dvs 76,2 mm.

DE SVENSKA PRISERNA ÄR EXKLUSIVE NORSK "MOMS", BETALAS EJ VID EXPORT. ORDER SÄNDES PORTOFRITT MOT FÖRSKOTTSBETALNING.

ADRESS: A/S MRC, c/o INTER-SCANDIA, INGAR NILSENS VEI 7, OSLO 2, NORGE.
 NKR=PRIS I NORSKA KRONOK SKR=PRIS I SVENSKA KRONOR (EXPORT, UTAN MOMS)

Twinn-K havde sponsoren præmier til de tre bedste i både sprintracet og udholdhedsracet samt Concour De Elegance (flotteste bil) og i sprintracet vandt Ove Lilie med en McLaren i hvid med blå stafferingar, og Poul Smed vandt i Udholdhedsløbet med en Porsche Can-Am hvid med sorte stafferinger, begge var fuldt detaljerade med malet interiør, instrumenter, bakspejle og ikke minst en miniildslukker som på riktige 1/1 racere.

Alt i alt et spændende race, der lover godt for minirace også i skala 1/32 med "Official Group 32" biler, både på klubniveau og på hjemmebane.

Dennis Stochholm
National INCC Secretary Official Group
32 - Denmark

For those who cant speak swedish

It's not so much to tell you outside Sweden at the moment, just one thing. YOU are coming to Uden, Holland, arent you? Well, make the best car ever built, you really gonna need it, fellow! We are 20 (about) from Sweden and everyone want to WIN!

Stefan, Bjarne, Per G, Jan F and more.

See you!

Fråga oss...

Hej...

Här kommer några frågor till frågespalten:

- 1) Vem är killen som syns på framsidan av nr 7-8?
- 2) Målar Anders Myrberg karosser och säljer och i så fall vad kostar en helt klar kaross?
- 3) Tävlingsdatum som står i nr 7-8, är dom helt definitiva?

"Basse"

SVAR:

- 1) Se under signatur "G"
- 2) Ja, han säljer sina karosser genom ERC Prod. Varje kaross är ett beställningsjobb och priset varierar därför. Men ca 25-30:- brukar det kosta.
- 3) Dom ska vara definitiva, men sedan hör det till saken att klubbarna mot dubbel avgift får flytta tävlingarna. Korrigerade tävlingskalendrar kommer dock här i Mini-Racing.

Insändare till M-R,

Jag sitter här med julnumret (nr 7-8) Och nu undrar jag, vem fan är det på

Vill Du åka med till Uden?

TIDNINGEN MINI-RACING ARRANGERAR MINIRACINGRESA TILL DEN FÖRSTA DELTÄVLINGEN I EUROPAMÄSTERSKAPEN I UDEN 2-3 MARS.

AVRESA sker TORSDAGEN den 28 FEBRUARI klockan 20.00 med Stena Line från stempiren i Göteborg. Ankomst Kiel fredag klockan 10.00 varefter vi fortsätter med medhavd 16 personers buss mot Uden, dit vi beräknas anlända på fredag kväll.

TRÄNING har du möjlighet till på fredag kväll samt hela lördagen.

TÄVNING blir det på söndag då avgörs den första deltävlingen i EM 1974.

ÅTERRESAN startar från Uden på måndag morron mot Kiel via Hamburg där vi hoppas få besöka den MR-bana där deltävling 3 den 1 september går av stapeln. Avresa från Kiel med Stena Line måndag kväll klockan 21.00. Vi anländer till Göteborg på TISDAGEN DEN 5 MARS klockan 11.00.

PRIS: PRELIMINÄRT PRIS= ETT HUNDRA FEMTIO KRONOR!
(= vid fulltecknad resa, vid färre deltagare ökar priset något.)

TILLKOMMER: Sovplats på färjan 17 kr = 34 kr tur och retur (12 platser) eller sovplats i 4-bäddshytt= 30 kr dvs 60 kr tur o retur(4 pl)

ANMÄLAN gör du genom att betala in 150 kr + ev sovplats till postgiro nr 72 65 86 -1 senast en vecka före avresa. Vänligen meddela

Namn, Adress, Tel nr, Licens. Tidningen(Hasse Nilsson) ombesörjer anmälan till Svenska Bilsportförbundet. **GLÖM EJ ATT ORDNA DITT PASS!!**

UPP LYSNINGAR : HASSE NILSSON ELLER BJARNE LILLIENDAHL
tel 031-561329 031-528225

VÄLKOMMEN MED DIN ANMÄLAN TILL TIDERNAS MR-UPPLEVELSE!!!!

omslaget?

Är det jultomten, eller.....
Amerikanska hängslen och danskt förkläde, vad fan skall man tro.....

"G"

SVAR:

En finne! Mannen är den inte helt okände Jukka Vatanen.

Till frågespalten:

- 1) Vilken storlek är det på fram- och bakhjulen när det gäller ERC Iso och är det 3/32" axlar det är avsett för?

2) Jag hade tänkt att måla karosser själv. Nu undrar jag om ni kan tipsa mig om något bra (helst billigt) sprutaggregat?

SVAR:

- 1) Chassina görs vanligen för 13/16" bak och 5/8" fram men kan i princip fås för vilka hjulstorlekar som helst. Bakaxeln skall alltid vara 3/32" men på en del typer skall det vara 1/16" lagring för framhjulen.
- 2) Badger är en bra spruta som finns i olika prisklasser, prova hos Wentzels i Stockholm på Mäster Samuelsgatan 65.

OBS
obs
OBS

GÖTEBORG 300 var den sista tävlingen som kördes på den här banan som finns i Torslanda. Nu är den till salu! Endast två år gammal, 32 meter lång, koppar-tejp. Pris 3000:-. Två bilbatterier + exklusiva varvräknare med central nollställning medföljer. Viss hjälp med montering erhålles. Upplysningar Hasse Nilsson Fornborgsgatan 61 Torslanda. Tel 561329 arbetet 031-592291.

må products

Snabbast i Växjö, ett MG s25. Nu också som Gr20 ankare, 50:- inklusive frakt!

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

Nytt från E.R.C. Prod.

ERC Super Pro Motor

Champion .030 kanna med uttag för bakaxeln, Mura endbell, Bullit kylflänsar och solid state buss bars. Öppna kullager som klarar 200.000 varv/min! Slipade och polerade Blue Dots inshimmade till ett luftgap av 8/100mm, äkta Mabuchikol (direktimport från Mabuchi, Japan), ERC kolfjädrar, levereras med Steube ankare 24-24 1/2-25 eller 26. Pris: 256:-

Som ovan men med Steube Gr20 ankare Pris: 225:-
Endast set-upen Pris: 165:-

Charley Scott motorer utgår tills vidare.

Färdig kaross med spoilers, dams, gubbe och tejpad nederkant 29:75

Färdig bil utan motor och kaross, in trimmad o provad 185:-

Sänkt pris!

ERC Standard Iso 98:- NU 75:-
Chassiebyggsats 30:- NU 26:-

Electric Race Car Products

Box 18

425 02 Hisings Kärra Telefon: Janne 57 17 96, Bjarne 52 82 25 (031 riks)

Kontakta oss direkt eller genom våra återförsäljare:

Engström Enterprises, Stapelgränd 16, 951 00 Luleå

Claes Andersson, Kornvägen 3, 902 50 Umeå.

Georg Duneborn, G:a Södertäljevägen 197, 141 47 Huddinge

No Limit, Thomas Hansson, Hälsingborgsvägen 32B, 262 42 Landskrona

Nya chassin

Independent Iso 98:-
med framhjul o pick-up mont. 115:-

Hauling Iso 98:-
med framhjul och pick-up mont. 115:-

Rail utgår.

Economy, nu som Iso! 49:-

Färdiga shims t motor 1:35

ERC Pre bent fjädrar 3:50

ERC Sving 1 1/4" 6:50

ERC Vingar 040 el .032 6:50

ERC Pro vingar .025 el .032 tillkapade efter kundens önskemål 7:50

ERC Motor Service

Skicka din använda motor till oss och vi rundar om kollektorn, om-magnetiserar magneterna, byter kol och fjädrar samt snyggar till motorn i övrigt. Pris: 39:-, två veckors leverans tid.

Katalog gratis

Du får vår katalog gratis, allt vi behöver är ditt namn och adress.

SLOT CAR

NY MR - BUTIK

I STOCKHOLM

TORSGATAN 65, 113 37 STOCKHOLM

BUTIKSTIDER = SÄKRA TELEFONTIDER

Måndagar: 16.00 - 18.00

Onsdagar: 17.00 - 19.00

Fredagar: 15.00 - 18.00

Lördagar: 10.00 - 12.00

Samma telefon som tidigare 08/31 37 34

Nyheter

SLOT CAR: O-ring framhjul, Neopren-O-ringar, GRV klass 7 motor-kullager

MÖBUS: Handlindade ankare, shunt-kol

AQUIRRE: Fram och bakhjul

PARMA: Jigg-hjul, Parmature motor-jigg, Rolling chassis, "lång" 3/32" drillblank

CHAMPION: "Old" 36D Mabuchikol (MPO)
Christer Magnusson



Annonsörer välkomna! Vi hjälper gärna till med utformningen av annonsen. Tala med Bjarne Lilliendahl på telefon 031/52 82 25 efter 18.30. Vi hörs (väl?)!

HIGH PERFORMANCE EQUIPMENT (LaBree)

CAMEN ENTERPRISES

RL Pro Products: motorer, chassin och

tillbehör. Beställ vår nya prislista! Du får

den gratis.

Firma Rolf Lundberg

Box 96

Tel. 08 - 35 79 11

191 21 SOLLENTUNA

tisd, torsd, fred kl. 12-18

månd, onsd kl. 12-15

Parma world wide mail order service

EVERYTHING FOR MODEL CAR RACING HO-1/32-1/24-RC 1/8-1/12
For latest 1974 catalog, send 2 Postal International reply coupons, or the
equivalent of US .30 cents. Catalog will be sent Airmail.

MONTAGUE-STEUBE-FAAS NAME.....
TCL-ASSOCIATED-PARMA
BOYINGTON-NEAT THINGS ADDRESS.....
LIMPACH-AGUIRRE-AJ
MURA-CHAMPION-DELTA CITY.....
TONY P-RIGGEN-TAURUS
JEROBEE-AURORA-BANZAI COUNTRY.....
AND MANY OTHERS
PARMA MAIL ORDER, 4651 W. 130 ST., CLEVELAND, OHIO 44135, USA

TYVÄRR

MÅSTE VI, PÅ GRUND AV ÖKADE OMKOSTNADER
OCH VALUTALÄGET, HÖJA PRISERNA PÅ VÅRA MO-
TORER OCH SET-UP´S. VÅRA NYA PRISER GÄLLER
FRÅN DEN 1 MARS.

BLACK JACK Mk 2	269:-
ORANGE BLOSSOM, KULLAGRAD	199:-
ORANGE BLOSSOM, BRONSLAGRAD	164:-
SCHNELLZUG, KULLAGRAD	156:-
SCHNELLZUG, BRONSLAGRAD	121:-
RHR SET-UP UTAN MAGNETER, KULLAGRAD	103:-
RHR SET-UP UTAN MAGNETER, BRONSLAGRAD	68:-
RHR SET-UP MED MAGNETER, KULLAGRAD	126:-
RHR SET-UP MED MAGNETER, BRONSLAGRAD	91:-

VI HAR NU FÖRBÄTTRAT VÅR KOLHÅLLARLINER
GENOM ATT PRECISIONSBORRA ETT HÅL FÖR
ANKARAXELN PRIS: 9:50

MÅNADENS SPECIAL (Gäller t. o. m. 15/3)

ASSOCIATED 408 JET BRAID pr par 1:-
AJ'S WINNSLICKS 13/16" 6 par PRIS: 45:-

FÖR DIG SOM RINGT UTAN ATT KOMMA FRAM KAN
VI TALA OM ATT VI HAR HAFT FEL PÅ VÅR TELE-
FON. (NU KAN DU RINGA PÅ TRE NUMMER)
VÅR NYA KATALOG FÅR DU MOT 1:- I FRIMÄRKEN
(EN DEKAL MEDFÖLJER)

RHR PRODUKTER
MALMÖVÄGEN 8
S 121 51 JOHANNESHÖV

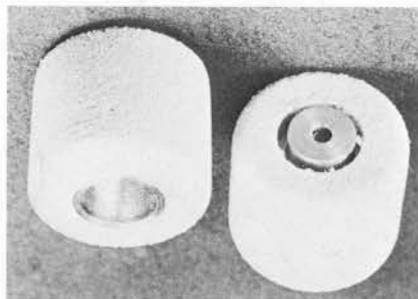
VI TRÄFFAS SÄKRAST MELLAN KL. 17.30-21.30
TEL. 08/59 51 61 08/49 53 45 0762/350 67

News TOM previews

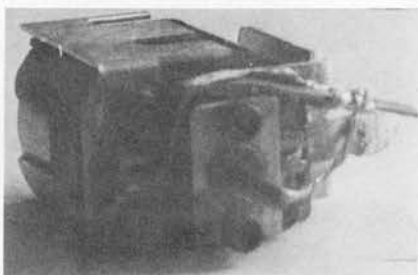
Svenska ting



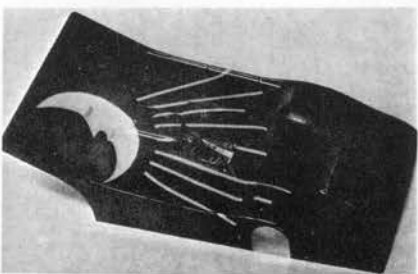
Wild Thing bodies kallar Greger Swan-
ström sin senaste karossatsning. Namnet
är ju synnerligen passande, eller vad
sågs om Jimi-porträttet? Att karosserna
är extra pyntade märks också på priset,
det ligger mellan 20-30:-, helt beroende
på wildhet. Finns hos Lundberg, Mini-
cars och Greger själv, N:a Storängsv. 87
612 00 Finspång



Vackert helsvenska bakhjul kan alla som
vill vara lite patrioska nu få. Det är
Lennart Aronsson som gör jobbet vid
svarven för både fälgarna och däcken,
som med rätta kan kallas "fresh cuts".
Dom finns i 13/16" och 7/8" och priset
är dryga tian. Finns hos Minicars, ERC
och givetvis hos Aronsson, Pl 1018,
430 60 Landvetter.



Nytt på motorfronten. ERC har gett sig
in på motormarknaden och här en (dålig)
bild på deras "kraftpaket". Inklusive
Steube ankare, kullager i båda ändar mm
kostar den 256:-. Finns också som Gr20
för 225:-.



Fälthammars senaste bodie som dom
påstår vara en Shadow. Finns hos Fälth-
hammar - förståss.