

Mini-23 Racing

Årgång 2, Nr 2-3 Maj -74 (Dubbelnummer.) Pris: 3:95 inkl. moms

minicars

Zoom Zoom

MINIBUG



Redaktionen

VAD FAN KOMMER ALDRIG DEN DÄR JÄVLA TIDNINGEN FÖR!?!

Ja, det kan man fråga sig. Lite till man undrar ni säkert varför inte Mini-Racing kommer som den ska.

Ett litet försök att förklara varför:

Både jag (Bjarne) och Hasse är strängt upptagna personer, pysslande med mycket annat. Tom L. sitter i Stlm och skriver, ingen skugga över honom. Den som tror att det finns en hel tidningstab innehållande reportrar, ekonomivdelning, distributionscentral med tillhörande tryckeri har misstagit sig grovt, tyvärr. Nog skulle vi önska att

vi verkligen hade de resurser som behövs. Nej, sanningen är den att jag och Hasse använder våra lediga (!) helger, kvällar och nätter för att förfärdiga tidningen. Dessutom bygger Hasse banor för att i någon mån fylla ut alla hål, tidningen är ingen guldgruva att ösa ur, precis. Hasse är dessutom hårt engagerad i GO-69 göranden och låtanden, utöver sitt ordinarie jobb på Volvo. Slut på gnället, allting gör vi frivilligt! MEN, jag hoppas att ni kan förlåta oss när tidningen kommer försent, måvara att det är lite väl grovt denna gång... Tyvärr var det en serie olyckliga omständigheter efter EM:et som delvis är skulden till att tidningen kommer först nu. Hav hopp om bättre tider, och förlåt oss!

Bjarne

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.

Europanytt European News

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

Blåsning för di svenske i Uden...

THE UDEN NO-GLUE RACE. ALSO KNOWN AS THE FIRST RACE IN THE 1974 EUROPEAN CHAMPIONSHIP.

Text o bilder: Tom Lindström

Alla ville ju köra final, men bara åtta fick, och där låg problemet. När antalet startande börjar närma sig de hundra, då om inte förr kommer det fram om ett tävlingssystem är bra eller inte. Systemet som ska användas vid årets EM visade sig inte helt fylla fordringarna. Speciellt inte som det utfördes i Uden.

Nu börjar nog många tro att det här bara är bortförklaringar, det är det inte, inte bara iallafall. Faktum är att en del saker inte var speciellt lyckade.

Tävlingen som sådan var trotsbrister en stor framgång pga det stora intresset som visades från alla håll. 91 man och två kvinnor visade upp sig och toppskiktet från de flesta europeiska länderna hade infunnit sig. Folk österifrån ryktades det också om men tullen blev tydligen för svår.

Sexton av de hugade vinnarna hade gjort trippen från Svedala och nog hade de flesta räknat med åtminstone hälften i finalen. Som historien förtäljer blev det nu inte alls så. Ute i god tid var hela truppen, en del av den tom i mycket god tid. Det var tydligen där haken låg. Ett studium av resultatet visar faktiskt ett intressant samband, alla de som lyckades ta sig till slutomgången hade tävlat i Uden tidigare. I och för sig ingen allena saliggörande anledning men dock en lustighet.

Eftersom det finns flera andra personers åsikter om det hela på andraplatser i tidningen ska jag bara ta upp en del saker. Kvalet var inte av helt lustig typ. Det bestod av ett (!) tvåminutersheat som skulle köras utan föregående träningsvarv. Det kunde i princip motiveras med bristen på tid men konstigt var att det blev mer och mer gott om tid ju längre den gick. Från början inte aviserade träningsstider skapades före och så små-

ningom mitt i heaten. Det var ju mycket trevligt iochförsig, lite väl sent bara.

För att återgå till fakta så misslyckades de flesta alldeles gruvligt i kvalen. Lät bli att göra bort sig gjorde holländarna Bert v.d. Heyden och A. de Jong som båda klämde till med dryga 32 varv.

För de flesta blev det bara att harva i turneringsheat på 8 x 2 min. i svåra försök att ta sig till uppsamlingsheat, åtta av 64 fick den äran. Surast var det för de 23 som bara fick åka kval. Dagens osis gick till den inte helt okände Bjarnel..

När uppsamlingsheatet såg dagens ljus hade svenskarna redan åkt för att äta.

Åkte final gjorde dom som figurerar i tech charten, ur vår synpunkt inte riktigt det folk som hade önskats. Som vanligt hoppar vi över allt tjafs om hur folk körde hit och dit. En liten detalj var att Bernd Möbus var bästa icke-holländare endast tre sektioner efter trean.

Nåväl, tävlingen var således resultatmässigt en stor miss från gulblå syn-

vinkel, men vi är ju inte sämre än att vi kan erkänna att det blev en miss. Fast skylla på fåniga förhållanden vill vi ju gärna göra.

Och så slutord. Det var en gång ett gäng kända östkustproffs i staterna som åkte till västkusten för att ge hemmagänget en match om stålarna. Dom blev nitade på taskiga förhållanden och kom nästan till c-consy. Men för det är dom inte sämre än att dom håller världsrekordet och har amerikamästaren i sitt gäng. Gissa vilka som vill nita på kingen i Göteborg!!

Tom

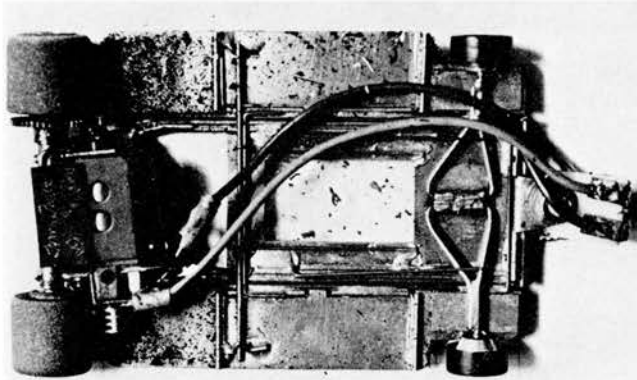
THE UDEN NO-GLUE RACE.

By Tom Lindström

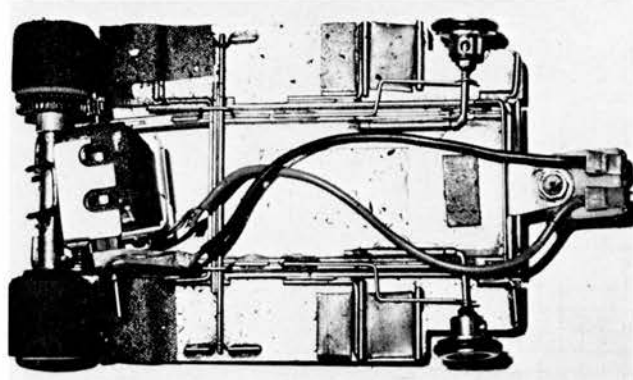
This was to be the first race in the very first Official European Championship series. It surely turned out to be a very international race as well, drawing most top drivers from Denmark, England, Finland, Germany, Holland, Luxem-



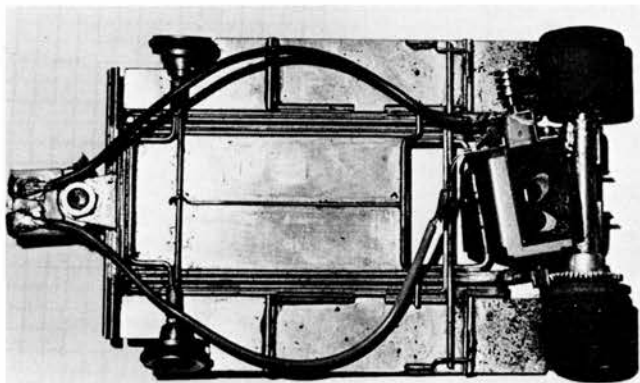
Fr. v. de Hoog, Sauren, Euler, v/d Heyden, Möbus, de Jong, Amand, Bergink. Kurvakt till vänster Dave Harvey.



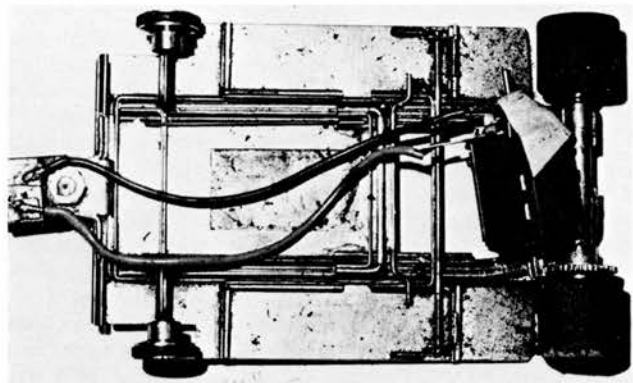
Berginks vinnarkärra. Ett Jukka-diamond med en Möbus motor och Limpach bakdäck.



2:a plats bilen, också det ett Jukka-chassie! Jukka vet tydligen hur man väver ihop pianotrådarna för att det ska fungera. Motor av ERC Prod.



v/d Heydens tredjeplats bil. Möbus chassie och motor. Mr Heyden vann kvalet med denna bil, men lyckades inte riktigt i finalen.



4:e plats, Bernd Möbus. MG chassie och egen motor.

bourg and Sweden. The total was up to 93.

The place for the race was the Uden track in Holland, one of the best tracks on the continent, there are not many. It is not exactly the track you(we) would take as a top pick for a superrace but the club is well managed and a good racing center, though slightly small for the big crowds.

Drivers started to roll into town on thursday with the big bunch coming in friday evening. Saturday was all practise which put all of the race program on sunday, not too god.

Tech inspections also brought the first use of the European Championship rules No big problems arose but far to many cars had troubles passing.

Qualification was one time two minutes straight off the line, not a very nice way to do it. Especially not having practise before the heats. Also there was only six sitoutspots, but thats part of the rules that everyone, hopefully, had some say in.

Fast qualifier was Bert v.d. Heyden from Holland with another Dutchman A. de Jong second. These got sitouts for the main. Semi and Quarter also had two sitouts with drivers down to seventy filling out the programme and the rest being cut off.

As usual we leave the not very interesting heat to themselves and tell you that moving out of the semi did the following: Jan de Hoog, H. Saurem and Rick Bergink from Holland, and Bernd Möbus, Ulli Euler and Nobert Amand from Germany

Lots of drivers expected to do a good race failed to do so, the big question is why. The Uden track is very nice to the cars with no wear on anything and not demanding anything superfast being rather short. Its also quite easy to drive and still there is the remarcable coincidence that all the drivers making the main had raced at Uden at least once before??

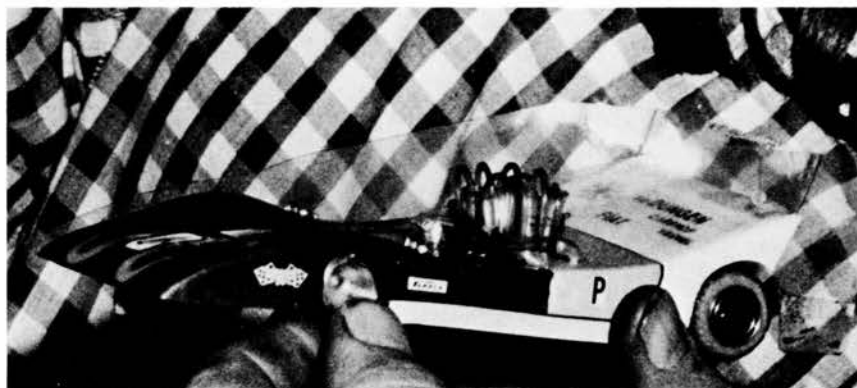
Through a tight main to beat the rest came local jet Rick Bergink taking the first ahead of two other locals, Jan de Hoog and Bert v.d. Heyden. Coming in fourth was german jet Bernd Möbus only three sections behind. The rest placed as the tech chart shows.

Some things were not so god and others worked as they were supposed to but the most important thing coming out of this

meeting was the very big step forward this European Championship is for European slotracing. It seems that Europe have United in many questions much faster than the United States.

Second race in the series will be held in Gothenburg, Sweden on the 2nd of june The track will be a allthrough super Blue King-copy, now being built to be ready in the end of april. See yuo all there!!

Tom



Concour vinnaren. Klumpigt målad och med motor i skala 1/12. Sladdar ner i insugen gjorde ju inte det hela mer realistiskt.....



Segerskålen. Rick Bergink dricker av livets goda, i det här fallet champagne!



Vy av banan. Närmast den i längden lite tråkiga triangel-formade karusellen.

DUTHMAN R. BERGINK(MOLEN BAND-EN) WINS FIRST OPEN MEETING.

By H. Jongman

A great turn out of 93 entries, 16 from Sweden, 4 from Finland, 4 from Denmark, 20 from Germany, 10 from England, 24 from Holland, 8 from France and 6 from Luxembourg arrived at Uden for the first Open European Championship Meeting. The only absentees were the Tjeckoslovakian drivers. It was impossible for them to obtain their documents in time for the trip to Uden. But their federation promised to send drivers to one of the following meetings.

The meeting was well prepared and there was taken care of everything. The meeting was well organised and the atmosphere was excellent. This meeting turned out to be a tremendous start for serious international slot racing. Hundred of visitors from all over the country watched racing and they were informed about the race and the drivers by the speakers in the Racing Centre.

Race day turned out bright and sunny after two days of rain and everybody got in the mood for racing. The race controllers and judges committee were formed by officials from a national motor club and they did a really good job. This day no complaint was heard and everybody went home satisfied. Reporters of newspapers took their pictures

and the results were published in different papers. The announcement of this meeting appeared in five newspapers and a lot official people were invited to visit the start of these European Series. The consulate of the Queen of the Netherlands for the province of Noordbrabant showed his interest and sent a letter with his best wishes and wished all entries and organisers a lot of succes. The Mayor of Uden showed his interest as well and he stayed for hours to watch the meeting and he took care of the final ceremony by handing the prizes to the winners. And a loud bang!! caused by opening of champain bottle made us all realize that this first meeting had come to an end. All drivers received a flag and the eight finalist received a cup. There were also cups available for the fastest lady-driver and the concour winner. The flags were donated by STELLAR TOIS, BREWERIES, BELGIUM and the cups were donated by the Council-Uden and by different motor car dealers QUALIFYING.

B v/d Heyden(Makelaar v Lanen) and A de Jong(Goorbergh BV) qualified themselves directly into the final. J de Hoog (Vatanen) and H. Sauren(Rufus) claimed the two open places in the semi-final. Racing in qualifying got very close and with a few sections difference B. Möbus(Minicars) and J. Müller(ERC) ran into the quarter-final.

The first event of the day was Concourse. All cars were eligible and as usual in such meetings presented a very difficult task for the judges. F. Meyerdress (Goorbergh-Holland) and A. de Jong, member of the same team, awarded a trophy and a nice body.

Main interest in the heats was wich drivers could hack their way through without too much damage to their cars. Best performance in the heats was from R. Bergink(Holland), J. Raaymakers (Holland), U. Euler(Germany), N. Amand(Germany), T. v Berkel(Holland), A. Moulands(Holland), T. Wegman(Holland) and A. Gay(England). They should have to contest in the final eliminator and the six fastest drivers went to the quarter-final. The fights in the quarter-semi-final were close and the excitement had gradually been building up for the big final. Ten minutes were allowed to prepare the cars and all drivers did it within the allowed time so that when the power came on the track everybody was on the line. Eight cars screamed off and J de Hoog(Holland) took the early lead with one lap. Meanwhile H. Sauren (Holland) and R. Bergink(Holland) were really hurtling round the track and halfway they took over the lead. The leading two drivers were followed by B v/d Heyden(Holland) and B. Möbus(Germany) by a clear two laps. H. Saurens car was going slower so he lost his second posi-

Udenbanan i sin prydno. Under eftermiddagen började lokalen påminna om vilken bättre nattklubb som helst. Trångt som f-n, rökigt, dämpad belysning och lite stilla musik. Som kronan på verket en bar i ena änden med fullständiga rättigheter.....



tion. U. Euler, A. de Jong and A. Amand drove in the beaten positions. R Bergink drove his car into the corners at high speed, staying flat, sliding a little and really zapping into the straights and won by a few sections just finishing before J de Hoog.

POSITIONS AFTER ONE MEETING.

1. R. Bergink, Holland	14 points
2. J. de Hoog, Holland	12 "
3. B. v/d Heyden, Holland	10 "
4. B. Möbus, Germany	9 "
5. U. Euler, Germany	8 "
6. H. Sauren, Holland	7 "
7. A. de Jong, Holland	6 "
8. N. Amand, Germany	5 "
9. A. Moelands, Holland	4 "
10. A. Gay, England	3 "
11. T. v Berkel, Holland	2 "
12. J. Müller, Germany	1 "

Sverige bidrog med 16 startande som placerade sig enligt följande:

15. Tomas Hansson, Landskrona MK
23. Jan Forsgren, Team ERC
26. Per Gustafsson, Team Minicars
39. Christer Nilsson, Önneköps MRK
44. Tom Lindström, Sala SRQ
45. Stefan Mattsson, RRTU
46. Lloyd Hjärth, Go 69
49. Rolf Lundberg, Sollentuna MRC
56. Ulf Marklund, Go 69
63. Per Åkesson, Önneköp MRK
67. L. Lundberg, Sollentuna MRC
68. Kenneth Ingelsson, Sirocco RC
72. Lennart Aronsson, Go 69
77. A Myrberg, Go 69
91. Christer Blixt, Go 69
92. Bjarne Lilliendahl, Team ERC



Kvalvinnare Bert v/d Heyden.

TECH CHART EM UDEN HOLLAND

Förare - Land	Team	Kaross-Målare	Motorbyggare	Ank.-Magn.	Chassi	Bak-Fram	Drev
Rick Bergink Holland	MRT Uden MG	Ferrari SS vd Heyden	Möbus	MG 25 White D	Jukka Vatanen	Limpach 13/16 Aguirre	8-43
Jan de Hoog Holland	MRT Uden Bleah	Ferrari SS Vatanen	ERC	Pooch 25 Blue D	Jukka Vatanen	JVR 13/16 Neat Things	9-42
Bert vd Heyden Holland	MG	Porsche Boström	Möbus	MG 25 White	MG	Limpach 13/16 Minicars	8-42
Bernd Möbus Tyskland	Selection MG	Ferrari RMP Boström	Möbus	MG 26 Mura m 2	MG	Hi-pro 13/16 Minicars	8-42
Uli Euler Tyskland	Rufus	-	-	-	-	-	-
H. Sauren Holland	MRT UDEN Rufus	Ferrari SS Sauren	Sauren	Rocket 25 White D	Sauren	Rufus Parma	8-40
A. de Jong Holland	MRT Uden Fiat vd Dungen	Ferrari SS Meierdress	Meierdress	Pooch 26 White D	MRTU	Riggen 13/16 Parma	9-42
Nobert Amand Tyskland	Rufus	Ferrari Dombrowski	Sender	Steube 24 1/2 White D	Hufeisen	R.S R.S	9-43

DET ÄR UPPÅT FÖR SELECTION.

Text o foto: Tom Lindström

Just precis, det är alldeles som rubrik en antyder. Det är väldigt mycket uppåt för Selection Hamburg, närmare bestämt etthundratjugo trappsteg om jag räknade rätt. Visst är det trevligt att slippa krypa ner i mörka killare men det är ju att ta i lite att ha banan sex våningar upp i ett hus utrustat med hiss anno tjugotal, med krypfart som maxhastighet.

Fast det är ju fin utsikt förstås! Och banan är ju smaskens fränsett ett par skönhetsfel. Den enda missen är egentligen placeringen av förarplatserna, se bilder.

I enträgna försök att verkligen en mastig tävling av Selection Open hade Bernd Möbus, i egenskap av det mesta, ordnat en meget vacker inbjudan och grejer. Det var tom mening att TV skulle komma men någon annan bjöd över och det blev tji. Mera tji blev det ochmedatt holländarna som vanligt tyckte att det var för långt att åka och en del tyskar ur "det andra" lägret inte vågade göra avsteg från principerna och gästa rivalerna, utan föredrog att sitta hemma.

Selection Open

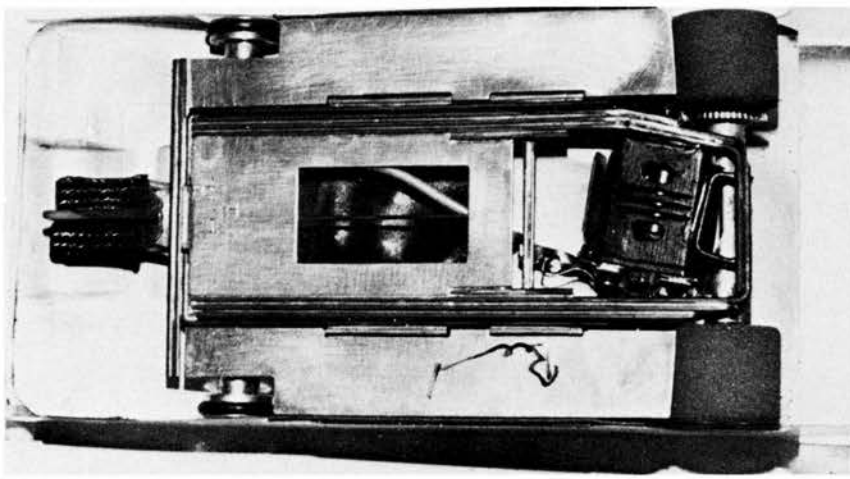
Så till slut blev det Per G. och jag emot dom. Dvs vi slapp åka mot Bernd, han volonterade som tävlingsledare mm.

Visserligen var alltså en del folkfrånvarande men ändock visade det sig klart och tydligt att den tyska miniracingskaran är tunn jämfört med den gulblå. Bara ett drygt tjugotal blev det när de bästa från Selection, Kiel och Detmold hade samlats i arla morgonstund a tie å söndagsmorgonen. Besiktningen var snäll och kvalet av gammal vanlig enminuters typ. Och så började folk göra bort sig. Den ene efter den andre dassade till det för sig och en massa okänt folk körande sgl tjugosjuor, jodå, och grejs tog sig till final bara genom att hålla sig på. Det skulle visa sig att ingen av dessa tyskar när det blev final av visadenågon medryckande klass. Som en av de sista i kvalet lyckades så Mr Surprise, dvs jag ordna en finalplats genom att för en gångs skull hålla allt i styr.

Så befann vi oss då (dvs inte jag men väl dom andra) i turneringsheaten. Och lo and behold, bland alla blåbären fanns



Uli Göttsche, vinnare av Selection Open Hemmabane förare, men inte mindre värd segern för det.



Vinnarbilen, tåmligen konventionell historia. Chassiet er ett Hauling Iso, och utan plumberleder. Plumbertråden är helt sonika lödd i svingen. På en del

banor blir bilen mycket stabilare och lättkörd med den typen av plumberupp-hängning.

der också en mogen svensk, allas vår Pelle depå.(styggt sagt)Men inte så idag inte. Med samma bil, samma motor och samma kol som i Växjö tog han(P er Gustafsson för icke initierade) sig ur de första 8x2, till de nästa 8x2 för att då tagit sig upp till semi där trevliga 8x3 mötte och Jukka/P oochen spann fortfarande villigt. Som den stora förare vi känner honom(han e ju svensk ju) var det ingen match för honom att med fortfarande friska kol friska sig upp till finalen, det får han godkänt för.

8x5 på programmet närmast och kvar för att kubba om hårdvalutan var förutom P er och jag(Tom Lindström för den som inte hajat det så här dags)också följande personell: Jochen Müller, Selection ERC, Michael Grasse, Selection/Minicars, Ulli Götsche, Selection, Gerd Reiman, Selection, Rolf Brautlacht, SRC Detmold och H. Petersen, ARK Kiel.

Och gissa vem som vann upptakten och ledde när minuterna började ticka iväg, just precis, Er egen plitare, alias meself. Lyckan grumlades dock till den milda grad att min sving böjde sig. Tysk ar ivägen förstås. Mycket snart sållade

sig agnarna från vetet och de tre manna som kvalat så vackert till final bröt allihopa. See, det är bättre med varvtidskval, där får folk visa att de kan köra fort, inte bara köra. Slogs med händer och fötter gjorde resten av manskapet och det var bara att konstatera att Ulli hade haft en verkligt god dag och åkt ifrån uppvakningen å det grövsta. 17 vändor före P er blev han och följet blev Jochen M., Michael G., Tom L., och de övriga se Tech Chart.

Trevliga minnen från Hansastadt Hamburg var att motorsvitchning var tillåten och tid fanns för bytet. Mycket bra. Det röstar vi igenom för de svenska reglerna till nästa år, eller hur? Trots tillåtenhet bytte inte P er motor utan åkte vidare

TECH CHART HAMBURG

Förare	Kaross	Chassi	Motor-Ankare	Fram-Bak	Pump
U Götsche	Porsche	Eget Iso	Egen-Steube 25	Minicars-Aronsson	Parma
P Gustafsson	Mirage	ERC	Jukka-Pooch 25	Minicars-Minicars	Parma
J Müller	Mirage	Götsche	RHR-Steube 25	Minicars-Steube	Parma
M Grasse	Porsche	MG	MG-MG 26	Minicars-Aronsson	Parma
T Lindström	Mirage	Eget	Egen-MG 26	Parma-Limpach	Parma

och gjorde bragden att lägga in åttio minuters tävling plus träning plus Växjö100 på ett singel 25 och ett par kol. Kallas å utländska reliability!

Nästa gång det är dags för Hamburg, i början av september för tredje EM-deltävlingen, då ser ni alla till att komma med. Den här gången var 100% av svenska med i finalen. Vilken fest när vi blir ett tjog. Mr Surprise-Plitarn själv

SELECTION OPEN IN HAMBURG 10.2.

By Tom Lindström

This was the first big race on the very fast track of the Selection Hamburg Club. A lot of drivers were expected but few turned up. The only foreign drivers were P er Gustafsson and Tom Lindström, both from Sweden. The rest of the gang came from German clubs, SRC Detmold, ARC Kiel and Selection.

Qualification was very poor and most and most of the expected main drivers had to work their way up through the race program.

In the main were: P er G. coming all the way from the bottom, Jochen Müller, Selection/ERC, Michael Grasse, Selection/Team MG and Ulli Götsche, Selection, all three coming from the semi. The four sitouts were: Gerd Reimann, Selection, Rolf Brautlacht, SRC Detmold, H. Petersen, ARC Kiel and Tom Lindström, Team Parma.

The main was not a very big race for the first spot. Ulli Götsche ran away and left the others fighting for second. Ulli collected DM. 250 for the win, a good days work.

TOM

Startskudd for ny norsk Mr-era

Text: Geir Søråa

Skandinavias lengste, teknisk mest avanserte og generell mest påkostete og luksuriøse bane ligger (selvsagt) i Norge, i Asker 2-3 mil fra Oslo, verdensbyen. Banen har 8 spor og hvert spor er nøyaktig 60 m langt. Banen ble åpnet i slutten av februar, og det første racet gikk av stabelen helgen 22-23-24 mars. Forrige gang vi kjørte race her til lands var i november 1971 i Lillesand, så det var rimelig at deltakelsen ikke var enorm. I alt var det 23 startende.

Det nye Asker-senteret ser ut til å alle rede ha grunnlaget for en stigende MR-intresse, og Asker Miniracing Club, (AMRC), har programfestet at det skal arrangeres race på banen hver 3. eller 4. helg i denne og kommende sesonger.

I Norge konkurreres i 3 grupper. A (fri 1/24), gr. 20 (1/24-biler med gr.20

motor) og gr. B (fri 1/32). I hver av gruppene er GT og stock-karosserier tillatt, men formel er forbudt. Det norske regelverket er enkel og lettfattelig samtidig som det har med alt som er av betydning muligens noe mangelfullt i del 2 som omhandler race-opplegg.

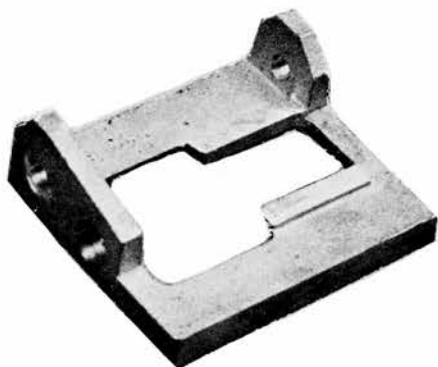
I gr. B hadde vi bare 5 deltakere, noe vi tar til inntekt for et håp om et enplagsom 1/32-dominans endelig er i ferd med å forsvinne. Man kunne ventet seg det motsatte i dette Winnwagen-bilens fosterland, men det fantastiske var at vi slapp å se en eneste av disse Hong-Kong-pregede leketøysbilene. Det var Terje Brynhildsen, Oslo som vant overlegent med en mystisk Scalextric-lignende blekk-kanne motor, en spesialitet vi husker fra flere år tilbake.

Deltakelsen var størst i gr. 20 (12 st.) hvor local jet Steinar Johansen(SJO) var favoritt og ganske riktig kvalifiserte seg

direkte til finalen, mens bror Morten J. (AMRC), fikk beste kvalifiseringstid. Etter kvalifiseringen ble bilene utlevert til kjørerne (altså ny teknisk kontroll søndag morgen) og under trening natt til søndag greide SJO å totalvrake bilen. Etter mye spennende fighting vant Egil Aksnes Team Dracula, finalen med 183,56 runder (I finalen kjørtes 8 x 4 min.) mens Jan Philip Eikeland fra arrangørklubben kjørte 179,09 runder og overraskende nybegynner Bjørn Rognstad fra Team Zero greide 175,60 runder.

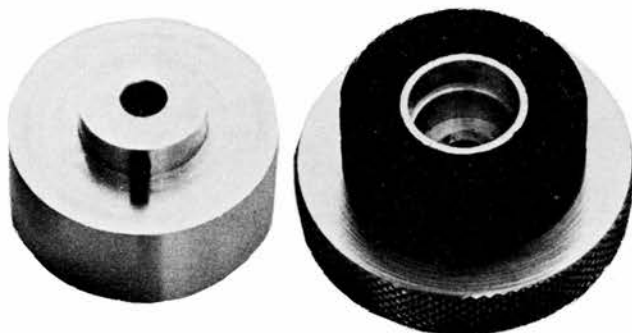
Søndagens høydepunkt var til tross for liten deltakelse (6 mann) finalen i gr. A hvor spørsmålet var om AMRCs sterkeste, Jan Philip og Steinar (som for øvrig kjørte med racelederens bil) kunne gjøre noe med tidligere great man i norsk MR, Terje Haugen (forresten assosiert medlem i AMRC han også.). Spenningen var enorm i de 4-5 første heat-

R/C BIL NYHETER



StarCar "Power Pod" är tillverkad för Delta $\frac{3}{8}$ " axel, drev, pinion och fälgar. Kullager och bultar finns med i satsen

Pris: 145:-/sats



StarCar $\frac{3}{8}$ koppling med kullager, men utan Delta $\frac{3}{8}$ pinion.

Pris: 135:50

Övriga delar

Framvagn komplett	53:-
Vingsats	9:50
Bromssats med beskrivning	8:75
Tankbeskrivning	4:-

Associated R/C Bilar

RC1B Bilbyggsats med CanAm kaross, motor och radio saknas	530:-
RC2 Basbyggsats	315:-
1210 Ny framvagn med styrspinnlarna längre in i fälgen	105:-
1215 Framhjul till nya framvagnen	70:-

Lämplig radio

Futaba FP-2 med två servon	555:-
----------------------------	-------

minicars hobby ab

Box 464
Bergsbrunnagatan 18
S- 751 06 UPPSALA

Tel. 018-11 2015
13 2115
SWEDEN

MR NYHETER

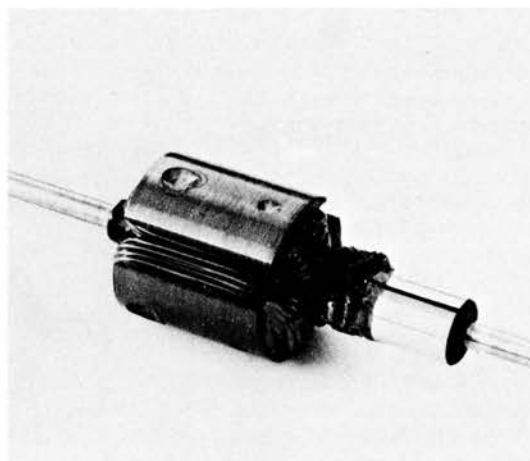
Associated March 74 Formula 1. 1/24 kaross i lexan. Lika bred som en Can Am kaross 14:50

Champion 36D kol, gamla som är plockade från 36D motorer. 6:-

Champion isolering till kolfjädrar 4:25

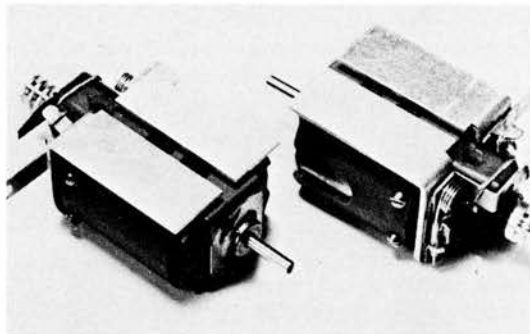
Minicars Ferrari 612S, 1/24 lexankaross 11:75

Minicars sving med hål, 1mm 6:50



Möbus ankare sgl 25 eller 26 90:-

Möbus set-up med kullager i både endbell och kanna 150:-



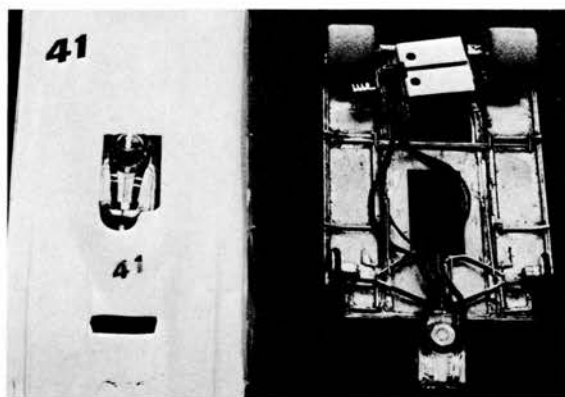
Möbus motor sgl 25 eller 26 med kullager i både kanna och endbell 230:-

Jukka Vatanen chassie, "diamond" modell med framhjul. Två holländare kom till final i Uden EM med denna modell. 115:-

minicars hobby ab

Box 464
Bergsbrunnagatan 18
S- 751 06 UPPSALA

Tel. 018-11 2015
13 2115
SWEDEN



Egil Aksnes vinnande Gr20 bil.

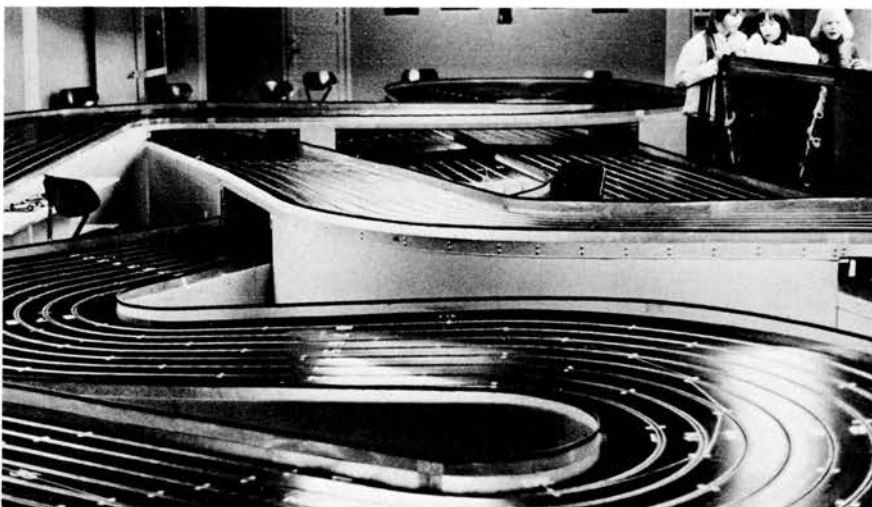


Torgeir Bøe till vänster tillsammans med Gr20 vinnaren Egil Aksnes utgör Team Dracula.

delene, men det viste seg at den nye generasjon begynte å kjøre seg innnoen runders forsprang på Terje, og mot slutten var det hele et spørsmål om hvem av AMRC-kjørerene som skulle ta seieren. Resultatet ble en 3,92 runders differens i Jan Philip Eikelands favør (188,01 og 185,93 runder), mens Terje Haugen kjørte 174,19 runder.

Takket være full kontroll med strømspenningen (til enhver tid nøyaktig 12v.), og forholdsvis godt opplærte påsettere, forløp racet uten at biler brant eller ble ødelagt i feil-spør-ulykker.

Vi skal kjøre race helgene 26-27-28 april og 24-25-26 mai, og hadde blant annet håpet på en del svensk deltakelse. Interesserte kan skrive till AMRC, Boks 34, 1380 Heggedal, Norge og vi skal sende program og opplysninger om banen, kartskisse osv. Racelederen



Oslo's mycket välbyggda men något invecklad bana.

Wonderland Open

Report and Photos by Michael Meyerow.

The international crisis and railway drivers "Go Slow" had a drastic effect on the entry for this race. Using the new modified NCC rules we were obliged to adopt the clause for small entry races. This states that the 8 fastest qualifiers go to the A-semi and the rest to the B.

The semis are 20 minutes (5 minutes on each of 4 lanes) and the Final 40 minutes (5 minutes on each of 8 lanes) TWO MINUTES QUALIFYING.

Much slower than usual. Top 3 were Adrian Gay, 23.10, Dave Harvey, 23.8 and Mervyn Hunt, 23.1/2 laps. B-SEMI.

Mich Harvey took an early lead but a slow run in the third segment allowed "Mac" McDonald through. Mac increased his lead in the final segment with the best run of this semi of 52 laps for a total of 189.

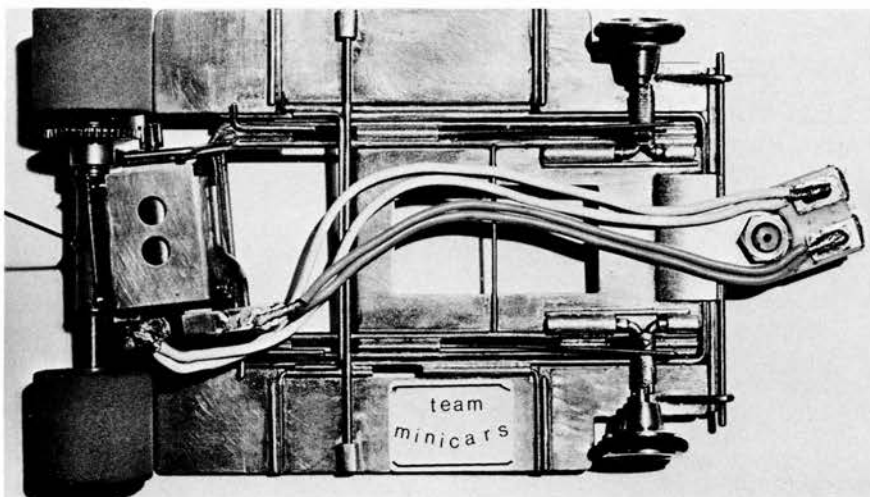
B-SEMI.

Louis Meyerowitz 3 laps ahead of Adrian Gay at the half-way stage and increased his lead to 8 laps to win this semi with 214 laps. Many multiple crashes in both semis prevented drivers from reaching their true form. Many cars were capable of far greater speeds.

FINAL.

The Final started at a cracking pace with Mick Harvey and Dave Harvey well out in front. In the second segment Louis Meyerowitz began to crawl, the fault being too soft motor brushes which were weanig rapidly. At the start of the third segment Mac and Mervyn were too

mangled to come to the start line this leaving only six in the race. Dave Harvey, six laps in lead when when he had his jet guide broken off. Got back into the race with the loss of 30 laps. Halfway stage. Mick Harvey had a five lap lead on Louis M. with Dave Harvey one lap behind him. From now it was a



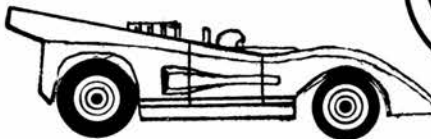
Chassis of Louis M. Wheelbase 3 3/4", guide lead 7/8" - drop arm .040", pans .032" all phosphor bronze. Minicars front wheels, associated rear wheels with AJ's sponge. Faas 8-42. Mura II can + endbell, both ballraced. Blue Dot magnets, Steube 25S arm + Steube Jet guide.

INFORMATION NO 2 (MORE COMING!)

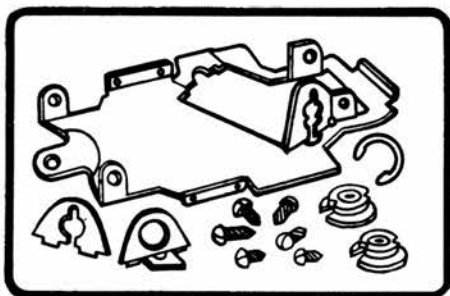
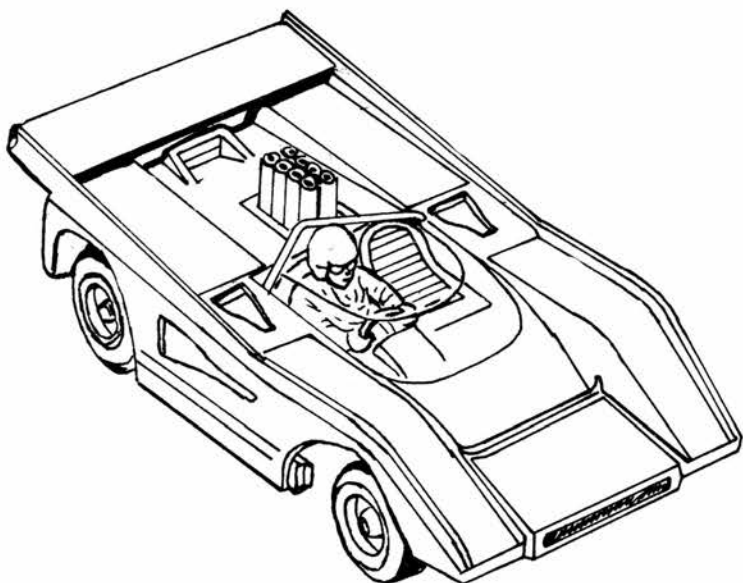


**OFFICIAL
GROUP**

32



WINN WAGEN



1. Solid brass anglewinder chassis for 3" wheel base and 2½" bodies.
2. New Low Profile for 3/16" guide pin with hex nut for fine adjustment.
3. New anglewinder gears with matched pinions for both .078 and .091 motor shafts available.
4. New self-locking braidclips with new solder-on/clip-in features.
5. New motor mounting system allowing any and all can motors to be used.
6. Aj's Winnwagen (RTR) is equipped with Aj's twinn-shaft Mabuchi 160D motor. New thick can, new wide brushes, new stronger magnets, new hard-to-melt end bell.
7. Winnwagen is equipped with a life time snap-on/off McLaren M8F type body. New snap-on/stick-on device for clear bodies available.
8. New axles—special emphasized features for wide built anglewinder 1/32 scale cars.
9. New axle spacers—also available as separate items. ¼" —3/32"—3/16" for all axles and pick-ups.
10. New ⅛" ID shims for precision gear adjustment.
11. New double ended wrench for adjustment of wheels and pick up, Standard allen set screw wrench for anglewinder gears (and SS wheels) included.
12. Aj's exclusive and futuristic Twinn-Shaft 160D motors and motor parts will be available separately.
13. Aj's Winnwagen chassis is available for scratch builders.
14. Aj's Winnwagen will offer an all time first—an RTR Winnwagen with no motor.
15. Aj's Winnwagen will be supported by a world wide racing and promotional program.



ADDRESS: A/S MRC, c/o INTER-SCANDIA, INGAR NILSENS VEI 7, OSLO 2, NORGE.

Please send further
information and price lists

Var god sänd ytterligare
information och prislister.

NAME

ADDRESS

CITY

STATE



Louis Meyerowitz, winner of the Wonderland Open the 6th Jan. 74.

grim battle as the race hotted up. Mick Harvey was persued by Louis M. who eventually caught him up at the end of the 7th segment to lead by 1/2 a lap. Adrian Gay now third. The final segmen saw Louis M. increase his lead to six laps with a 61 on Black lane. A 57 on Yellow lane by Adrian Gay and 55 each by Mick H. and T. Ryan on Orange and Green lanes proved to us that a 40 minutes final was well worth while.

No radical technical changes since the last Open. Louis ran the identical car (see photo in issue 7/8). The enclosed photo shows the modification made to the front end since the race.

Results:

1. Louis Meyerowitz	431
2. Mick Harvey	425
3. Adrian Gay	412
4. Dave Harvey	399
5. A. Oates	387
6. T. Ryan	357
7. Mac McDonald	302
8. Mervyn Hunt	230

DETMOLDS STORA PRIS 24.2 1974.

Den 24 februari kördes en tävling för Team i Detmold, Väst-Tyskland. Detmolds stora pris var namnet och åtta team från sex klubbar ställde upp. Möbus/Grasse slog till igen och vann och passade samtidigt på att slå rekord dels på 30 min. (272 varv=27,2 km/tim) och av bara farten (och skickighet) också på 8 x 30 min (1946 varv=24,3 km/t).

Resultat

1. Möbus/Grasse-Selection Hamburg	1946 varv	Team Minicars
2. Müller/Reimann-Selection Hamburg	1895 varv	Team ERC
3. Crama/Vissner-Roeffs Enschede	1766 varv	Holland
4. Wacker/Doering-SRC Detmold	1586 varv	SD-Team
5. Behnish/Behnish-Moting Wuppertal	1480 varv	
6. Dombrowski/Brautlacht-Rufus Hamb/	1272 varv	SRC Detmold
7. Giesdorf/Müller, U-SRC Detmold	1267 varv	
8. Kampmann/kühler-SRT Herten	291 varv	

Vinnarbilen bestod av följande:

- Chassi-MG Produkts
- Motor-MG 26 (2 st)
- Kaross-Fälthammar Shadow
- Bakhjul-Aronsson 13/16
- Framhjul-Minicars 5/8
- Drev-Faas 8/42

B. Möbus

... och så lite svenskt

Polar Cup

Text o foto: PO Kjellström

Den 3 februari kördes den andra del-tävlingen i Polar-cup här i Umeå. Även här var det träning på lördagen, men i motsats till till Boden-tävlingen så var det ingen som gjorde bort sig här.

Nåväl, ganska sent på söndagen kom kvalet igång och Klaes Andersson, Boden vann debutantkvalet. AB-kvalet vanns av en till synes mycket åksugen Göran Berg Luleå, han vann nästan ett helt varv före Kjell Sandström, Boden.

Efter det sedvanliga besöket på citybaren satte vi igång med A-consy. Efter ett synnerligen rörigt consy och ett ännu rörigare semi kravlade sig Leif Nilsson, Claes Andersson, Lars Westergren och Lennart Fransson upp till final tillsammans med de redan befintliga Göran B., Christer Boström, Kjell S., Klas Gunnefeldt.

Till att börja med tog Claes A. täten i två heat, men sedan fick Göran B. upp ångan, gick förbi, och ledde ända fram till femte heatet då han körde i sargen. Det var bara att se glad ut och sopa ihop resterna och byta chassi. Otur Göran! Istället smög Christer Boström sig fram och knep segern före Claes Andersson.

I debutantfinalen var Klas Andersson (klasigt det här) helt outstanding. Han var sex varv före Hasse Hjortek, Umeå.

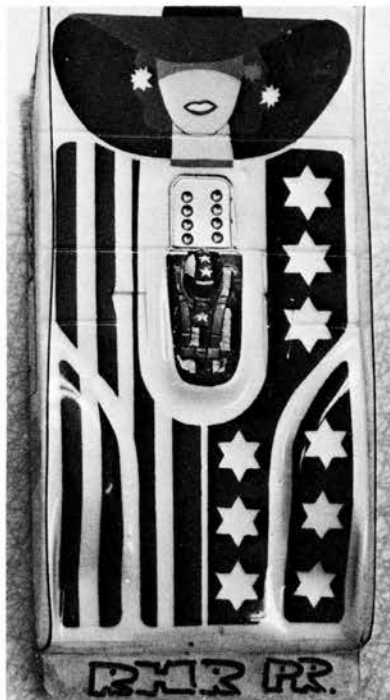
Tävlingen gällde även första delen av E-son Cup. E-son är Lars Wallmark, motorreparatör, som har satt upp ett pris. Tack för det!

P e O

Resultat:

A-B-förare

1. Christer Boström, Luleå MS
2. Claes Andersson, Umeå AK
3. Klas Gunnerfeldt, Boden MRC
4. Leif Nilsson, Umeå AK
5. Lars Westergren, Vännäs
6. Kjell Sandström, Boden MRC
7. Göran Berg, Luleå MS



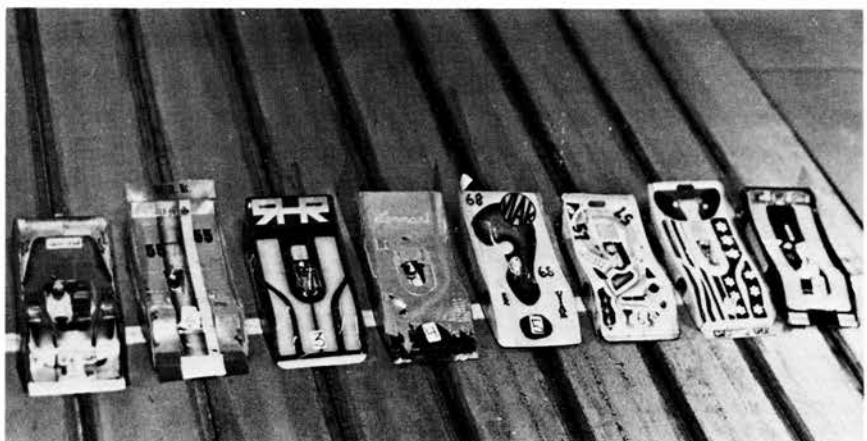
Kvalvinnaren Göran Bergs bil.

8. Lennart Fransson, Umeå AK
9. Roger Lindström, BMRC
10. Mats Jacobsson, LMS
11. Jan Lindgren, UAK
12. Staffan Abramsson, UAK
13. Mats Larsson, BMRC
14. Mats Eriksson, BMRC
15. Ulf Palm, LMS

Debutanter

1. Claes Andersson, BMRC
2. Hans Hjortek, UAK
3. K-A Lindgren, UAK
4. Christer Burström, UAK
5. Tomas Sandell, UAK
6. Per Andersson, BMRC
7. Roland Ståhlberg, Bureå
8. Per Boström, LMS
9. Lars Ölund, Bureå
10. Per Backman, UAK

Finalbilarna fr. v. Kjell S., Lars W., Christer B., Lennart F., Klas Gunnerf., Leif N., Göran B., Klas A.



Mera nytt från Norrland

KLABBE TOGET

Polarcups sista deltävling som kördes i Luleå samlade den fabulösa siffran av 9 startande.

Detta enorma deltagande var säkert en följd av spänningen om de sista 9 polar-cuppoängen.

Fyra st hade chansen att ta hem serien Christer Boström, Claes Andersson, Roger Lindström och Klas Gunnerfeldt.

Den inte alltför hårt tränande Thomas Berggren från LMS utnyttjade helgen på fullkomligt rätt sätt. Han gjorde ett inte alltför lysande resultat under kvalificeringen för att få chans att träna lite innan finalen. Dit kom han så småningom tillsammans med C. Boström och redan finalister var då Klas Gunnerfeldt och kvalvinnaren Jan Söderholm LMS.

Finalen HADE alltså en lysande chans att bli spännande men icke så Nicke, Thomas tog ledningen och höll den tills varvräknaren avlöstes för sista gången. Men striden om andra plats var stenhård nog så hård kanske, Knutas (se Jan S.) testade hållbarheten hos sargen och den höll...! Den andra-placering som då Klabb kunde lägga beslag på förde honom till vinst i 1974 års Polarcup.

Bland debutanterna gjorde Bengt Grahn

en strålände körning och roffade åt sig ett (1) hett uppklassningspoäng. Tvåa blev då Fart, alltså den fart som han tappade då strömmen bröts.

Merci
Östen

Resultat

1. Thomas Berggren, Luleå MS
2. Klas Gunnerfeldt, Bodens MRC
3. Jan Söderholm, Luleå MS
4. Christer Boström, Luleå MS
5. Mats Jacobsson, Luleå MS
6. Roger Lindström, Bodens MRC
7. Claes Andersson, Umeå AK
8. Kjell Sandström, Bodens MRC
9. Mats Eriksson

De tre bästa i Polarcup 1974

1. Klas Gunnerfeldt, Boden MRC/EE 14
2. Christer Boström, Luleå MS/RHR 12
3. Claes Andersson, Umeå AK/ERC 12

Polarcuporganisationen tackar för i år och hoppas på större uppslutning 1975 på samtliga deltävlingar av samtliga klubbar.

Förslag på ändringar till 1975 års serie mottages tacksamt, alltså ändringar till det bättre. Nåja, om ni har några förslag så hör av er.

E-SON CUP I UMEÅ

Text o foto PeO Kjellström

Den 17.3 avgjordes E-son Cup i Umeå priset var ett chassi byggt av UAK:s Janne Lindgren.

Endast 9 st ställde upp och tävlingen var snabbt avslarad. Segrare blev liksom förra året Claes Andersson, UAK.

Det var folk från Vindeln och tittade på vår bana under söndagen och de tände på MR. Har någon en bana till salu så ring Claes 090-31340.

Resultat

1. Claes Andersson, UAK
2. Kjell Sandström, Bodens MRC
3. Staffan Abrahamson, UAK

UMEÅ 1000 VANNIS AV GÖRAN BERGMAN, NY STOCKHOLMSFÖRARE.

En för många okänd stockholmsförare, Göran Bergman, dök upp i Umeå och vann 1000-tävlingen före norrlands Kjell Sandström. Studerar man andra prisprotokoll så finner man att Göran nyligen har vunnit en 1/32-tävling i Sollentuna och kommit tvåa i Knappentrofé i Västerås. Västerås arrangerar ju som de flesta vet 1974 års SM i MRS. Bli kanske Göran den som återtar SM-titeln till östkusten?

Sollentuna 1/32

Text: Lars Samuelsson

Vad gör några 1/32-entusiaster när de vill köra en tävling och den skalan sedan några år är "utsuddad" ur MR-reglementet? Jo de bildar en slags "intresseförening" under det pretentiösa namnet Swedish 1/32 scale society, samt lägger beslag på tillämpliga delar av de engelska ECRA-reglerna. MR-reglementets tillägsregler erbjuder vissa möjligheter att onordna dylika "udda" tävlingar och med detta i åtanke görs anmälan till SBF. Det visade sig att våra ansträngningar gav resultat.

Söndagen den 24.3 anlände till Sollentunas 53-metersbana herrarna Christer Magnusson och "Spader" Hellkvist för att tjänstgöra som tävlingsledare resp. prisdomare.

Jojje Duneborns tidigare uttalande tvivlar om att de små bilarna knappast skulle synas i slutet av den 16 meter långa rakan, visade sig vara obefogade.

De flesta kvalade ihop riktigt många varv utan problem. De som inte tog sig upp i finalen genom semin blev omgående utnämnda till kurvvakter och den 30 minuter långa finalen startade. Med risk för att Gunnar Dahlin blir odräglig så måste jag tillstå att hans chassi i Peter Bergquists "händer" uppvisade en väghållning utan motstycke. I halvtid hade också Peter helt följdriktigt en ordentlig ledning. Hans vanliga otur slog dock till några minuter senare då hans bil plötsligt stannade, först ett par minuter senare fick han igång den, och det var i senaste laget. Det blev 1/32-specialiste Rolf Lundberg och Göran Bergman som "kubbades" om tätplatsen resten av finalen. Göran drog det längsta strået i

kampen och kunde kamma in 1 st tennbuckla + 1 st Pooch ankare för sina ansträngningar. Inte heller övriga finalister blev lottlösa tack vare sponsor med stort S, Firma Rolf Lundberg. Skala24 kommer väl aldrig att slås ut av 32, men varför inte prova en sådan som omväxling, dom är en utmaning att köra.

Resultat

1. Göran Bergman
2. Rolf Lundberg
3. Lars Blomquist
4. Georg Duneborn
5. Lennart Lundberg
6. Peter Bergquist

KNAPPEN TROFFÉN i Vås

DUBBELSEGER FÖR BRÖD. WÄSTBORN

Text: Gunnar Haraldsson

Foto: Håkan Karlsson

Söndagen den 10 mars samlades 38 förare från Umeå i norr till Växjö i söder i Västerås för att göra upp om 1974 års knappentrofé på BRC:s bana (f. ö. årets SM-bana).

Den stora frågan på träningen var om man skulle köra sgl 27 eller vassare. Det rådde delade meningar om detta.

FRÅN VALET TILL KVALET

Detta kördes med tidtagning på varje varv med tidtagningsanläggning av hög klass. Debutanterna inledde.

Värst var Tommy Fridlund från Västerås med ett 6.00-varv. Med sig till fin-

al fick han Håkan Persson, 6.23, och Mikael Wästborn, 6.24, båda från Västerås. Till semi gick Anders Lindholm, SMRC, Feder Söderlund, BRC, samt Teddy Ljungkrantz, SMRC.

Så var det AB-förarnas tur. Där var hemmaföraren Roger Wästborn bäst med 5.72 (nytt officiellt varvrekord) följd av Göran Bergman och Conny Johansson. De tre gick alltså till final. Till semi gick Georg Duneborn, Peter Bergquist och Lars Blomquist.

När debutanterna så småningom hade kört final med Mikael Wästborn som segrare var det dags för AB-finalen.

Redan i första heatet slog Roger Wästborn till med 38.01 vilket i viss mån tog luften ur finalen. Conny Johansson låg på en andra plats efter Roger ända till i sista heatet då han passerades av Göran Bergman.

Slutresultat alltså: 1. Roger W. 2. G. Bergman och 3. a Conny Johansson.



Västerås-vinnare: Bröderna Mikael och Roger Wästborn.



Tävlingen flöt mycket smärtfritt och förarna verkade nöjda både med tävlingsledning, funktionärer och framför allt banan.

Priser skänktes av Georg Duneborn, SR Equipment och Minicars.

Resultat-Knappentrofe 1974

A o B-förare

1. Roger Wästborn, BRC
2. Göran Bergman, SMRC
3. Conny Johansson, UBKC
4. Lars Blomquist, SMRC
5. Olle Broström, SMRC
6. Gunnar Ståhl, BRC

Debutanter

1. Mikael Wästborn, BRC
2. Tommy Fridlund, BRC
3. Anders Lindholm, SMRC
4. Håkan Persson, BRC
5. Teddy Ljungkrantz, Smrc
6. Peder Söderlund, BRC

Västeråsbanan sedd från ledartornet. Detta är alltså årets SM-bana, NI kommer väl?

Västeråsbanan från andra hållet. Den långa kurvan kan man hålla fullgas i om man har rätt chassie i bilen. Annars går det bra att harva sig igenom på trekvart med halvgas men det vinner man inget SM på...

ÅRETS MINIRACING-SM.

Text: Roger Wästborn

Årets enda SM-tävling äger rum på BRC:s klubbana i Västerås den 18-19 maj. Klubben har tidigare erfarenheter från SM-arrangemang då den arrangerade SM 1968 och 1969. Den nya banan, som blev färdig hösten 1971, är 43,75 meter lång, har sex spår och beläggning av matt interiörfärg med iblandat ACMI eggshell halkandix. För strömförsörjningen svarar ca 500 Ah i form av blyackumulatörer med strömmatningar som tål att uppvisas. DUBBLA VARVRÅKNARSYSTEM finns installerade.

Det officiella varvrekordet innehas av Roger Wästborn med 5.72 sek., satt med en grupp 20. Det inofficielle rekordet har Conny Johansson med tiden 5.58 sek., satt med den vinnande bilen från Umeås SM-tävling 1973. Upplysningar och tillägsregler medföljer som bilaga i detta nummer. Möt sveriges MR-elit i Västerås den 18-19 maj.

Välkommen!!



Andra Can Am runden

Nerklottrare: Anders(zucka int) Myrberg
Kamerakläpare: Uffe Svensson

Otureligt tidigt den 17 februari väckte morsan mig för att jag skulle upp till Uddevalla å köra den andra deltävlingen i den dennahäringa otureligt spännande serie. Ekman ledde med 20 poäng före Lloyd på 15 osv. Väl på bussen som skulle föra oss till staden(läs byn) så fick man reda på att RRTU:s bana var i ett otillfredsställande tillstånd. Det hade plötsligt blivit bestämt att deltävling 2 skulle gå på Stenungsunds HN-track. Nå, ingen var väl ledsen för det.

Äntligen framme blev det årets rusch till banan för att få ett spår, men vem stod där och pumpade framför våra nyvakna ögon, om inte hela Trollhättätinget. Blåst alltså, och jag som ledde! Efter två minuters slagsmål, en blåtira plus några andra blesstyrer fick jag tag på ett

spår och kunde träna tillsammans med resten av Göteborgs-gänget.

Dags för concource. Vann gjorde Uffe Svensson (med hela trollhättätinget bakom sig) före nästa Uffe, nämligen Uffe Marklund och sedan kom mig själv(illa!). Nu dags för kval. Anders Fälthammar kom ändå till 12.78, nytt varvrekord trodde man, men icke. Med min Bjarnebyggda ERC-bil (det däringa skumma chassit, ni vet) vrålade jag runt på 13,68 med en avkörning. Snabba bilar dom har dom där Janne och Bjarne. Till semi kom Kenneth Hellström från Trollhättan före Christer Blixt, Go-69.

Så småningom uppkämpande till finalen kom Janne Ekman, Ulf Svensson kom där efter. I första heatet gick jag upp till ledningen före Janne, Anders och Uffe. Sedan kommer jag inte ihåg när Fältis gick om Janne men det gjorde han i alla fall. Vann gjorde till slut jag (Anders)

Myrberg, äntligen! Efter att ha blivit snuvad ett flertal gånger, så satt en seger extra skönt. Han slog förresten till på Göteborg 500 också (tyvärr inget reportage), kanske han blir en stor gosse när han fått växa till sig lite....



med 10.60 varv tillgodo på Anders F.
Trea kom Jan Ekman och fyra Ulf S.

STÄLLNING I CAN-AM EFTER 2 OMG.

1. Jan Ekman, Go 69	32 p
2. Anders Myrberg, Go 69	32
3. Anders Fälthammar, Go 69	25
4. Lloyd Hjärth, Go 69	19
5. Christer Blixt, Go 69	14
6. Ulf Svensson TMRC	10
7. Kenneth Hellström, TMRC	8
8. Stefan Mattsson, RRTU	6

Tävlings- kalender

Maj

12 Go 69-Can AM Göteborg
19 Bryggargårdens RC-SM
26 Sirocco-Sport 24

INTERNATIONELL MINIRACING.

MAJ

26 Oslo Norge-Åsker Miniracing Club

JUNI

2 Göteborg Go 69- Europaserien del. 2

EM 74 Deltävling II

Sveriges alla entusiaster!! Som ni vet går Sveriges största MR-tävling i Göteborg den 1-2 juni!!! EM, deltävling II med förare från de flesta MR-körande europeiska länderna (hoppas vi). Och naturligtvis räknar vi med dig också! Var inte rädd för att ställa upp bara för att det är ett EM, det är samma grabbar som kör och som du troligen mött tidigare. Vi hoppas på ca 50-80 deltagare och vill givetvis att du skall vara bland dessa!

Inbjudan kommer att sändas ut separat, men skulle ni av någon anledning i få den kan jag redan nu tala om bl.a. logi är ordnat för en billig penning ca 5:- maten. Inget lyxhotell, men ändå en säng och det är ju strängt taget vad som behövs. Plats: Ungdomsgården vid Frölunda Torg.

Upplysningar får ni av Hasse Nilsson på telefon 56 13 26.

Som en liten parentes kan jag nämna att Göteborg är en jätteskön stad på sommarens (om det inte regnar).

SE NU TILL ATT NI FÅR ÄNDAN UR VAGNEN OCH ANMÄLER ER!!!
STÄLL UPP ALLTSÅ!

English

Month: June

Days: 1st and 2nd

Race: European Championship II

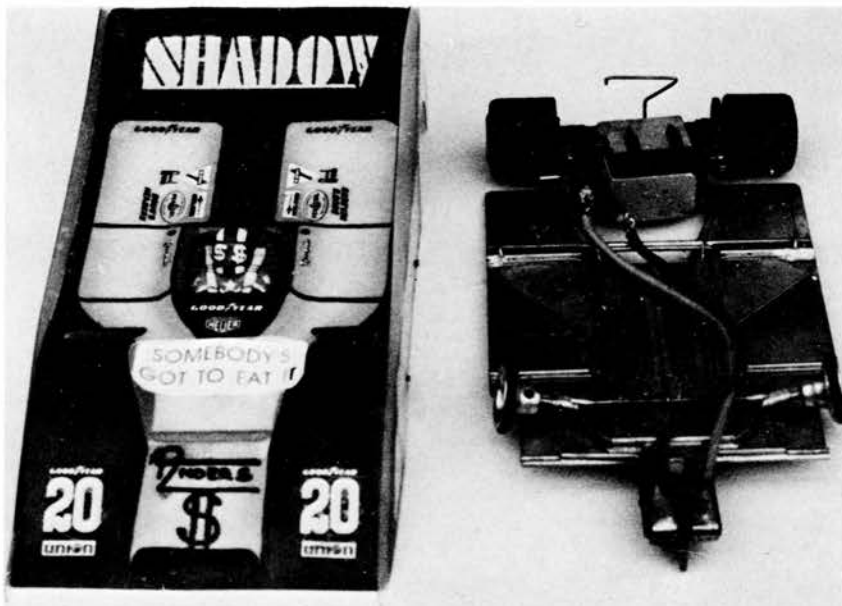
Place: Gothenburg, SWEDEN

Track: Copy of a 155 Blue King, but better and with Super Power (1000 amp)

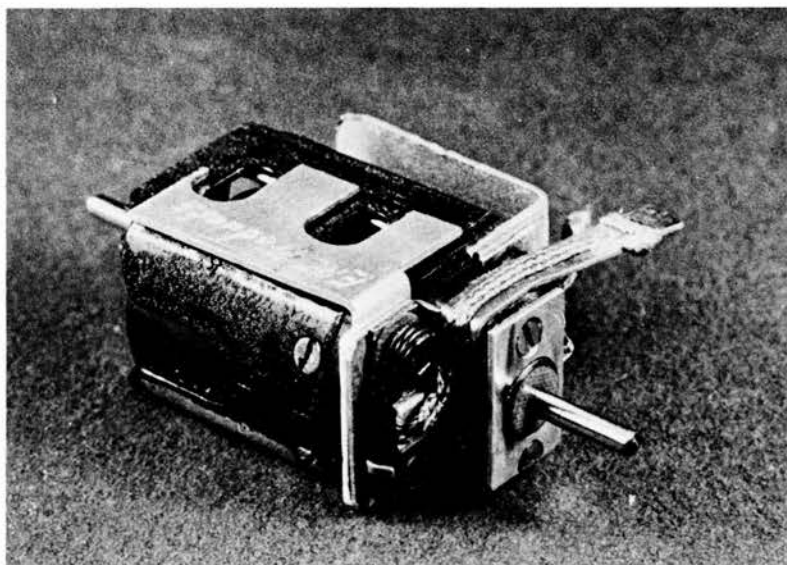
Information: Hasse Nilsson 031/56 13 29

Fornborgsgatan 61, Torslanda Sweden.

SEE YOU FELLOW!!!



Myrbergs vinnarbil i Stenungsund. Lånad av Herr Lilliendahl (han som kom sist i Uden EM:et, ni vet) och innehållande ett "one-inch-batpan-chassis" och ERC motor med ett Möbus s25 ankare.



ERC Super Pro Motor

När du ändå tänker slänga ut 250:- på en motor, varför inte köpa det bästa med en gång? Som t.ex. Super Pro Motorn. Den har "allt", som dubbla kullager, White Dots magneter slipade till ett luftgap mellan ankare och magneter på 8/100 mm! Kannan är en Champion och endbellen Mura's. Bullit kylflänsar och solid state buss bars, tillsammans med ett Steube eller Pooch ankare gör det hela komplett! Skriv till oss för närmare information!

When spending about 250:- Swedish crowns, why don't you do it on real good equipment? For example the Super Pro Motor which is one of the best motors available at the market. It has "everything" like ball-bearings in both ends, White Dots magnets sanded to an airgap between magnets and armature to 8/100 mm! The can is Champion's and endbell is a Mura. Bullit heatsinks and solid state buss bars, together with a Steube or Pooch armature completing the motor. Write to us for further information!

Electric Race Car Products

Box 18
425 02 Hisings Kärra

mrr snack

EN SÖNDAG PÅ VOLVO-TORSLANDA.

Text: Franz Brink

Hutlöst kallt är det denna söndag. Inte en själ skulle frivilligt stå stilla mer än högst en minut en söndag här. Men se det är gott gry i R/C-bilfolket i Göteborg. Trots soppa på händerna, skit i förgasarn, radiofel och lösa skruvar (bilen!) mm. Större delen av tiden går faktiskt åt till att meka. Sorgligt men sant. Det är sällan mer än två bilar ute och kör på en gång. Nåja, det kommer väl med värmen och sommarn.

Kul att se hur vi kommer att klaratävlingen i maj. Undertecknad tillsammans med herr Nilsson (inte apan!) kommer ej att ställa upp utan istället erbjuda våra tjänster åt tävlingens väl.

Till sist en parantes: Är den någon som minns en solid kaross i slagtålig glasfiberarmerad plast. Vägde säkert halvkilot! (Tyvärr Franz kan vi inte ta in färgbilder). Men alla barn i början. Oraklet var förresten en av de större attraktionerna på motorutställningen i höstas. Den visades upp för Mr Ronnie Peterson, varpå han yttrade på bryten örebro-engelska :-Dä'va 'en skrovlig f-n.

Hej!

Nu börjar det bli fart på r/c-bilisterna här i Göteborg. Vi i Väst-8 är numera förankrade till Gbg's miniracingklubb, Go 69, vilket kommer att bli fördelaktigt ur många synpunkter.

Vid Väst-8:as möte den 8/2 beslutade vi bl. a. att det skall hållas officiella träningar ute vid Volvo varje söndag kl. 11.00. Så är du intresserad tycker jag Du skall ta kontakt med oss och tittapå någon söndag. Självt kommer jag att ställa mina bilar till förfogande för eventuella provturer.

Vi beslutade också att två tävlingar skall köras i Göteborg (5 maj och 22 september). Det skall bli spännande att se hur det går. Dels ur publikhänseende, men också hur många deltagare som anmäler sig. Närmare upplysningar om tävlingen den 5 maj kommer längre fram.

Om du önskar bli medlem av Göteborg r/c-bilklubb, Väst-8 eller om du önskar vidare information om vår hobby, så kontakta gärna:

Franz Brink Viktoriagat. 48 tel 205054 eller.....

Tomas och Staffan Berg Saltholmsvägen 61 tel 291044.

Franz Brink

vad man egentligen kan få för sig att spendera på tex cigaretter, nöjen och godis.

Här handlar det inte bara om tidningen, det handlar nog i första hand om att kunna bevara och stödja det vi älskar högt och rent, MINIRACING över huvu taget.

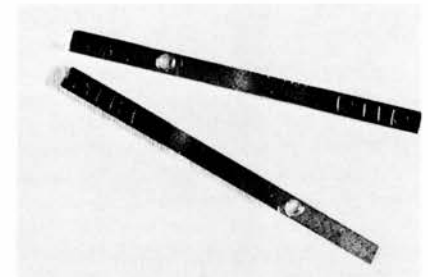
Gör nu så här, alla nuvarande prenummeranter värvar fler prenummeranter och alla de som inte betalt in avgiften, gör det! Sedan kastar klubbarna klubbblaskan i händerna på kommunalgubbarna och alla medlemmarna börjar prenummererar på en tidning var.

Slutligen inför tidningen möjligheter till stödprenumerering tex 50:-, 100:- eller valfritt belopp.

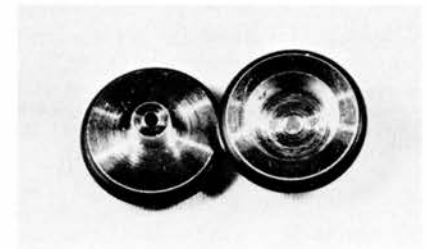
WE CAN WORK IT OUT!

Östen Engström
Luleå Motorsällskap

News TOM previews



På begäran har RHR nu ordnat ett hål för motoraxeln i sina liners. Hålet är högst väsentligt för att få riktning åt alla håll. Priset är numera 9.50. Låter kanske mycket för en metallstav, men det är dock precisionen som kostar, och riktigt upplinaade kolhållare är A och O i motorbygge.



För att alla som tycker att det är alldeles på tok för mycket metall i vägen (vingen!) nu när det är på modet att ha framhjuln tiltade kraftigt inåt, se här: Aguirre fronts har minimalt med fälg utöver biten som o-ringen sitter på. Kostar 59 ¢ hos SPEED & SPORT.

Ekonomi Iso är ett billigt och bra chassi från F:a Lundberg. Finns för 7/8 eller 13/16 bakhjul. Endast 65:-. Med rörliga vingar 95:-. Återförsäljare sägs vara välkomna.



Nystartade, RC bilar, Franz Brink i Göteborg

DELTA, ASSOCIATED, MARDAVE,
FUTABA, MINESS, VECO
RESRVDELAR

PRISLISTA SÄNDES GRATIS!!

VÄST-8 MEDLEMMAR SPECIALRABATT.

Prova R/C bil gratis!

KONTOR VIKTORIAGATAN 48

031-20 50 54

Insändaren

KONSTEN ATT SÄTTA EN TIDNING UR
SPEL. Text: Östen Engström

Vänner, miniracare och alla andra intresserade, är det inte dags för skärpning snart?

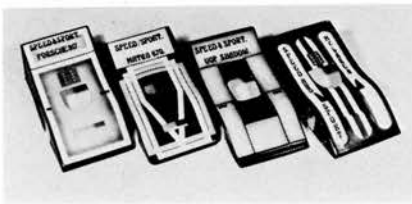
Den här just precis den här tidningen Mini-Racing som ni nu håller i er hand om inte fler PRENUMMERERAR!

Har vi råd att mista det enda kontaktorganet som svensk MR har idag? Svaret är NEJ!! Kommentarer är helt överflöd-

iga, vi vet att vi måste behålla den här kontaktvägen.

Ryktessvågen har vi fått reda på att alla som får tidningen inte betalt avgiften, vad i innersta.....är det för trams. Därtill har vi hört att en del klubbar med åtskilliga medlemmar nöjer sig med en enda blaska som då läses sönder och samman. Jag vet förstås att under tiden i lumpen så cirkulerade porrtidningar runt tills bara molekyler återstod, men någon sådan nödsituation befinner vi väl ändå oss inte i.

I relation till annat, om man nu måste sätta saken i relation till annat så är väl 25:- en struntsumma om man tittar på



Nytt på karossfronten! Lucas, namnet tidigare känt i karossmålningssammanhang i USA, har numera även karosser som enligt påskriften på förpackningarna skall föreställa det som står på karosserna. De fyra är målade av Christer Boström och skänkta av SPEED & SPORT P.O. Box 39, Buena Park, CA. 90621, USA. Dom kommer att tillfalla månaden utlottning. Och så priset, det är \$ 1.59.

Liten tuva stjälpert stort lass!

Vadå, löda sladdar? Det kan väl alla? Nä, tydligen inte... Mr Lilliendahls berömda sistaplats i 1:a deltävlingen i EM berodde helt på en sladd som gick av. Årligt sagt: SLARV.

Så här ska det gå till:

- 1) ALLTID dubbla sladdar, och dom ska inte vara hoptvinnade i ändarna! Helst ska dom lödas med någon mm emellan, både vid pick-upen och buss barsen.
- 2) Löd helst inte med syra, utan pasta är att föredra. Om ni använder syra tvätta rent ordentligt med tvål och vatten, annars fräter syraresterna av trådarna om det vill sig illa!
- 3) Att man är noggrann och inte klipper av halva sladden när man skalar av isoleringen säger sig nästan själv.

Titta noga på bilderna hur det ska se ut, annars kan det gå lika illa som för mig. Att observera: Sladdarna ska lödas fast vid mässingelips framme vid pick-upen de ska inte stickas in i hålet i pick-upen som på sämre färdiga bilar! Clips gör man lämpligast själv av 0,5mm mässing, se bild.

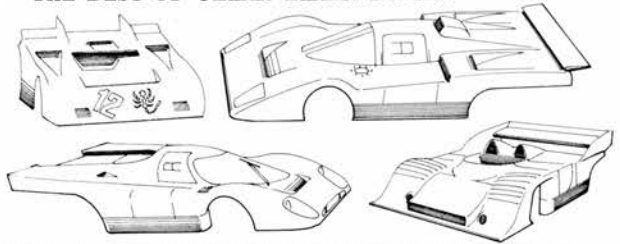
Lycka till med "sladdandet".

Bjarne

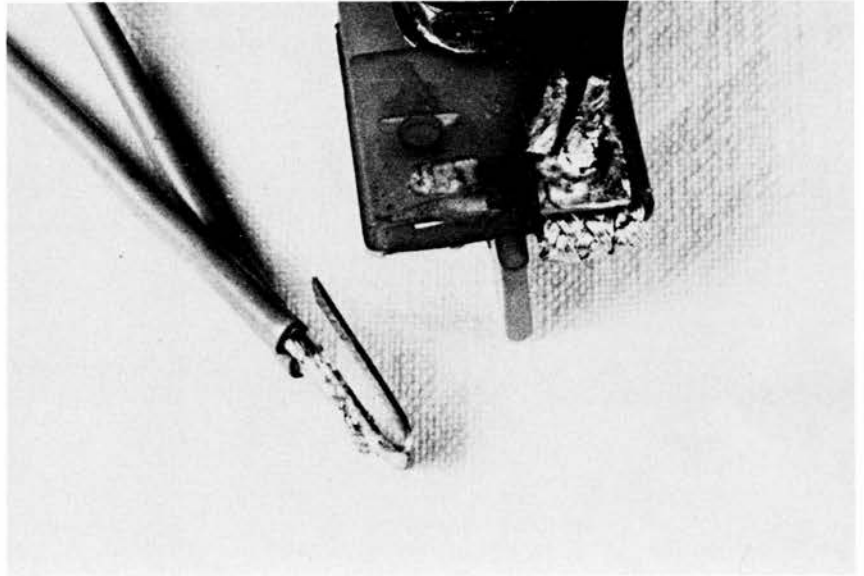
Parma now makes M.A.C. bodies

THE BEST OF CLEAR LEXAN BODIES

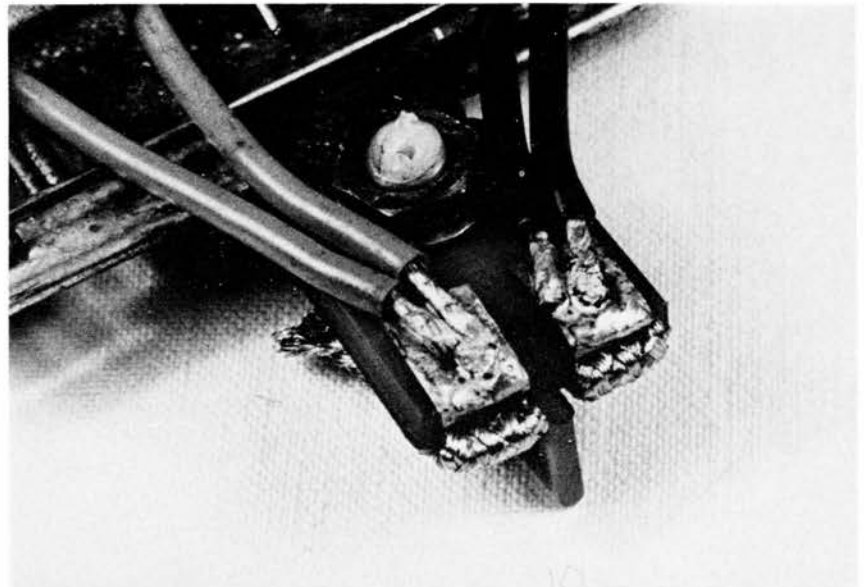
HO 28 STYLES
1/32 7 STYLES
1/24 23 STYLES
1/12 4 STYLES
1/8 4 STYLES



NOW AVAILBLE THRU ALL IMPORTORS OF PARMA PRODUCTS!
PARMA INTERNATIONAL, 4651 WEST 130 STREET, CLEVELAND, OHIO 44135



Det är dom små, små detaljerna som gör det! Följ råden i artikeln och ni slipper krångel - åtminstone med sladdarna...



MG products

Armatures, all winds 90:- sw.cr., motors and shunted brushes

In Scandinavia:
Minicars
Slotcar

TOM LINDSTROM
Forskarbacken 11/305
104 05 STOCKHOLM, Sweden
Tel. 08 - 15 46 21

Outside
Scandinavia
contact

MG PRODUCTS
2 HAMBURG 20
Germany / West
Heilwigstrasse 105
Tel. 040 - 47 22 86

Fastest qualifier in the UDEN European Champ. race: Bert v/d Heyden, Team MG, running a MG S26 armature, MG motor took 1st, 3rd and 4th places in the main

