

# Mini-Racing 5

Årgång 1 Nr. 5 oktober 1973 Pris 3. 50

## Stefan M. tog hem SM Conny J. vann i Umeå

Ja, så var det dags för fjärde och sista deltävlingen i SM-cirkusen (och anledningen till att detta nummer av Mini-Racing - trots snacket om motsatsen - kommer drygt två veckor försent, igen). Umeå var mötesplatsen denna gång och banan var en ypperligt byggd kopia av en King-track. 29 folk hade anmält sig och -kors i taket! - över hälften var från Sve ähum söderifrån. Bäddat för hårdkamp, se poängtabellen i nr 3, även om det inte gick som man trodde. Men mer därom senare.

Första anhalten efter 16 timmars tågresa var hotell Wasa. Vad sägs om TV, radio, badrum och dusch, heltäckande matta och obegränsat med frukost till det facila priset av 25 kronor per skalle.

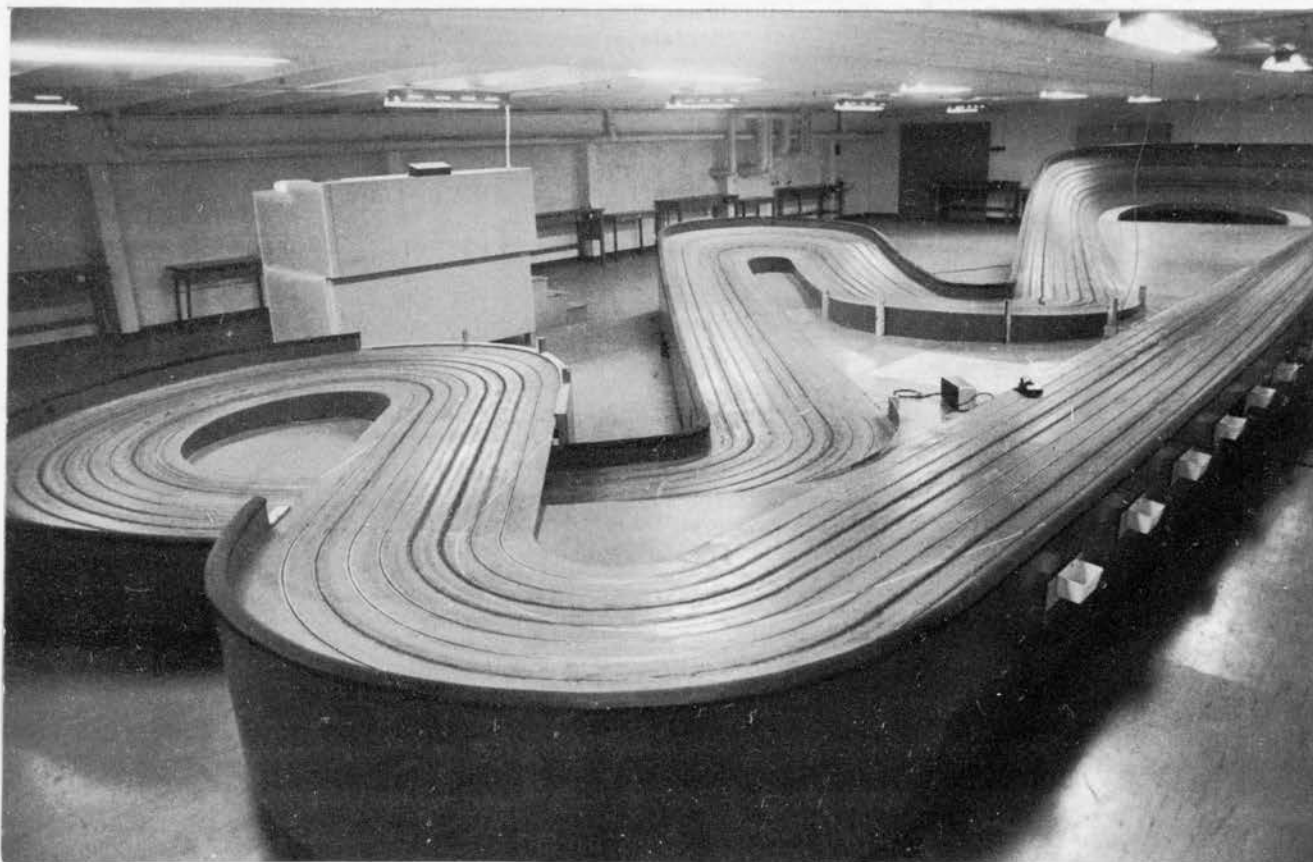
Nå, raskt ner till banan och där möts vi av norra Europas största

MR-lokal med dito bästa bana. Skön att köra på, lite hal kanske men det avhjälpes snabbt med lite däckspå. Träningen avlöpte under tämligen normala former med idel motor snickrande och chassi-dito. En del roade sig dessutom med att krasch-testa sina bilar i den för detta myck



Totalsegrare i årets SM Stefan Mattsson, trots misslyckandet i Umeå.

Umeå AK's toppenbana, ett bygge av vår allas Hasse Nilsson. Banans sträckning överensstämmer nästan till 100% en King-tracks, det som skiljer är längden på rakan under bron samt rakan över. Dessa är något längre än på originalet. Strömmen är ypperlig och banan är mycket jämn och slät. Hoppas vi får fler sådana banor - och gärna fler klubbar av Ume AK's kaliber. Det är skönt när det finns resurser, "Sotar-Lasse" som är den drivande kraften bakom detta har gjort ett fantastiskt arbete.





En nöjd COJO, vinnarbilen och vinnardrickat på samma bild. Ingen dålig putelj han har i famnen. Det här blir nog inte den sista tävlingen COJO vinner så se upp!

et lämpliga velodromen. Hade inte karossen monterats rätt så flög man - och det ordentligt. Detta på grund av den höga farten, inte på att banan skulle vara dålig.

Tävlingsdagen (dvs okristligt tidigt på söndagsmorgon) inleddes med en för en del rent besvärande huvudvärk. Efter att ha slängt ut den klampande katten och svält en burk aspirin så var tom Östen i form för en dust med svensk mini racingelit. Klockan tio så drog hela tävlingen igång (eller skulle ha gjort, men som alltid drog besiktningen ut på tiden) med kval enligt 1-minuts systemet. Jag skall inte trötta er med en massa siffror utan skall bara nämna att COJO (Conny Johansson), Bengt Björlefors (helt okänd sedan tidigare men visade sin klass genom att ta finalplats), Tom Lindström (hops) och Kenneth Ingelsson gick direkt till final, och att resten inkl Peter W och Stefan M hamnade på skilda nivåer därunder. Upp från semi kom Claes Andersson, Thomas Hansson, Jan Forsgren

och Anders Fälthammar. För en gångs skull lite omväxling i dieten med många nya och som ni skall se inte helt bortkomna nykomlingar. Ingelsson hade här sitt livs chans att knipa SM:et, han var visserligen tvungen att vinna men å andra sidan var ju varken Stefan eller Peter, som hade största chansen till SM:et, med i finalen.

Efter en stökig och tämligen händelserik final (nej, jag tänker inte tala om vem som åkte av i vilken kurva) så blev ordningen denna: 1. Conny Johansson (han gillar tydligen att vinna, han), 2. Claes Andersson, dagens stora överraskning tillsammans med 3. Bengt Björlefors som båda har varit relativt okända bortsett från hemmaplan, men som här tydligt visade att de höll måttet även i större sammanhang. Kul med lite nya namn. 4. Tom Lindström (DET var en överraskning), 5. Ingelsson (vars drömmar om SM-tecken slogs i spillror), 6. Thomas Hansson (tillsammans med Ingelsson den som rest längst för att delta, skåningar är sällsynta på dessa breddgrader), 7. Jan Forsgren (som tillsammans med Tom och undertecknad numera kör för Team Parma) och 8. Anders Fälthammar, den yngre halvan av bröderna Fälthammar (Göteborgare), den äldre ramlade av på ett tidigare stadium. Vid det här laget var Stefans naglar slut men han fick sitt SM i alla fall. Kommentar: "Vad skulle jag häruppe att göra?"

Som en slutkläm skulle jag vilja ösa lite beröm över den arrangerande klubben, hela tävlingen sköttes föredömligt och jag tvivlar på att det är någon som hade något negativt att säga. Kurvvakterna var tex något som fungerade som aldrig tidigare, jag har aldrig varit på en tävling där allt

Från vänster (from left) Thomas Hansson, Bengt Björlefors, Jan Forsgren, Kenneth Ingelsson, Conny Johansson, Tom Lindström, Anders Fälthammar och Claes Andersson.



lösts på ett så smidigt sätt. Allt fungerade perfekt (utom varv räknarna stundtals vilket får skyllas på att banan var såpass ny, det hela ordnade upp sig med "manuella" räknare dvs frivilliga med papper och penna) och det är bara att önska Umeå AK all lycka och framgång.

Bjarne

Frågan om motorbyte har varit uppe många gånger, inte minst här i Mini-Racing. En del (i synnerhet folk bland elitskiktet) vill att motorbyte ska vara tillåtet under alla omständigheter (så länge inte tävlingen fördröjs), andra tycker inte att man ska få byta motor under några omständigheter (i praktiken som reglerna är nu) och en tredje grupp vill att motorbyte ska få ske så länge det görs under pågående heat (dvs att under den tid man själv kör så ska man få byta). För att SBF ska få klarhet i vad vi MR-förare egentligen vill så har SBF följande önskan: ALLA SOM HAR SYNUNKTER PÅ DETTA SKA HÖRA AV SIG, ANTINGEN TILL GÖRAN KÄLLSTRAND PÅ SBF TEL. 08/24 86 30 ELLER TILL MIG PÅ TEL. 031/52 82 25! Det är mycket viktigt att ni hör av er då det är era synpunkter SBF vill ha, och inte bara från dem som vanligen skriker högst. Nu har ni verkligen chansen att göra er stämman hörd. Ta den och visa att ni bryr er om vad SBF bestämmer åt er. Och, snälla ni, ring eller skriv snart, det är bråttom, för reglerna ska klubbas inom den närmaste framtiden.

Bjarne

Tech chart, finalen i SM-4 -73, Umeå.

Förare	Kaross	-målare	Motorbygg.	Ankare	Chassi	Drev	Klubb/Team
Conny Johansson	Fälthammar Mirage M6	Fälthammar	COJO	Pooch S25	COJO Iso	Faas 8/43	Uppsala BKC
Claes Andersson	UPPGIFTER	SAKNAS		UPPGIFTER	DAKNAS		Umeå AK
Bengt Björlefors	Porsche	Boström	Björlefors	Steube S25	Björlefors Iso	Faas 8/46	MHF-T Tumba
Tom Lindström	Mac Porsche	Lindström	Lindström	Möbus S25	Lindström Iso	Faas 9/45	Team Parma/ Sala SRQ
Kenneth Ingelsson	Mac Ferrari 612	Boström	La Bree	Pooch S25	Ingelsson Iso	Faas 8/42	Landskrona MRK
Thomas Hansson	Lancer Porsche	Hansson	Pooch Limited	Pooch S25 Li.	Ingelsson Iso	Faas 8/47	Landskrona MRK
Jan Forsgren	Mac Porsche	Boström	Scott	Steube S25	E. R. C Prod Iso	Faas 8/42	Team Parma/ RRT Uddevalla
Anders Fälthammar	Fälthammar Mirage M6	Fälthammar	La Bree	Pooch S25	Fälthammar Experiment	Faas 9/45	GO-69 Göteborg



# Umeå arrangemanget i toppklass!

Det hade utlovats en modifierad King, och mycket riktigt så stod en grå och blå skapelse där. Där uppe i norr i en lokal som inte behöver skämmas för sig, men den kunde ju gärna befinna sig ett femtiotal mil längre söderut.

Dock, det hade varit träning och alla utom jag hade nött in banan och ut bilarna. Det blev så besiktning som löpte lika fridfyllt som det brukar

nuförtiden och det blev kval som var lika stormigt som vanligt. Det kunde bl. a. för femtioefte gången konstateras att absolut tillförlitliga varvräknare är ett måste på större tävlingar, fråga Bjarne, han brukar råka ut för sånt där.

Kvalet var nu ytterligt märkligt, eftersom ingen av de riktiga storfräsarna lyckades kvala till final, dit kom istället Ingelsson, Conny Johansson, Björlefors och för första gången på länge er f.d. plitare Tom Lindström.

Det artade sig alltså till intressanta omgångar eftersom det var flera som var tvungna att vinna för att ta hem SM-et och lika många som

var tvungna att ta sig till final för att inte bli passerade i slutställningen.

Väldigt få lyckades med någondera och i en mycket viktig semi sågs bl. andra Stefan Mattson plocka av sin kärra, en mycket sällsynt händelse. Till Avgörandet tog sig så småningom Jan Forsgren, Thomas Hansson Anders Fälthammar, oväntat, och Norrlands hopp Claes Andersson.

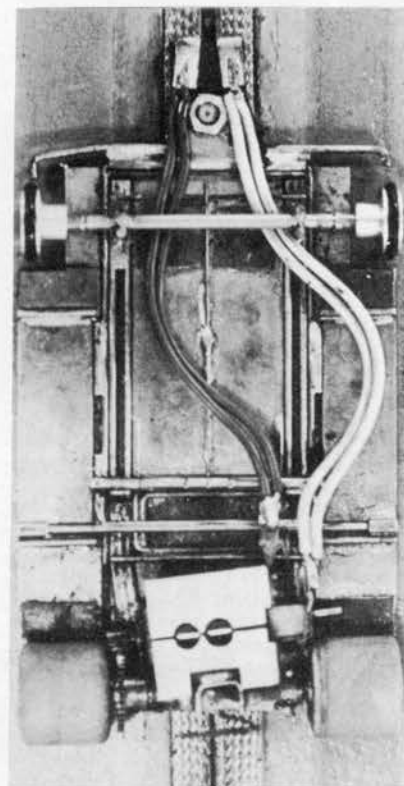
Någon speciellt minnesrik final blev det inte. En del bilar var redan trötta och andra blev det sedan någon kommit ivägen och genom det hela lirkade sig för andra gången i år Conny Johansson först.

Noteras kan så här efter en avslutad säsong att: norrland har fått en strålende bana, mini-racingen mår bra, 29 startande, nästa års SM kommer att avgöras i en enda tävling och att många har svårt att bestämma sig för om de ska tycka att det är bra eller inte och slutligen att det kommer att bli ett slags lag-SM nästa år, förmodligen.

Er på tangenterna valsande TOM



Från vänster (from left) Claes Andersson, Anders Fälthammar, Tom Lindström, Conny Johansson, Kenneth Ingelsson, Jan Forsgren, Bengt Björlefors och Thomas Hansson. Foto: Fälthammar.



Connys bil, en typisk proffsbil. Som vanligt ett prydligt arbete och fungerade gjorde det också - tydligen!

For our english spoken friends....

Swedish Championship are finished. Stefan Mattson from Uddevalla is now the best man in Sweden, as he was last year too! Very well done.

## MHF TUMBA ordnade 1/32 till omväxling

text: lars samuelsson

Sju tappra kombatanter visade sig på tävlingsdagen vilket var en färre än vi räknade med. Då det intellängre finns något reglemente för 1/32-skalan utgick vi ifrån de engelska E.C.R.A.-reglerna med 80 mm axelavstånd samt 1 mm frigång under drevet, max bredd 64 mm "bättrade vi dock på till 66 mm.

Tumba-banan är 33 m lång, 4 spår samt relativt "knixig". Efter ett par timmars träning samlade tävlingsledaren Christer Magnusson ihop de 7 bilarna och "granskningen" började. Bilarna visade sig vara relativt okonventionella i jämförelse med dagens 1/24 bilar, dock var 4 av bilarna utrustade med iso-chassin.

Tävlingen gick till så att alla mötte alla på vart och ett av spåren under en minut, varvid poäng erhöles. Finalen kördes sedan 4 x 3 min med de 4 som erhållit flest poäng.

Georg Duneborn (Jojje) vann alla sina heat genom en mycket säker körning och vek därmed en plats åt

sig i finalen. De andra var mer jämspelade och det var mest beroende på nervositet samt ovanan vi banan. Upp till final kämpade sig dock Lasse S., William H., samt Lennart L. En som borde rönt ett bättre öde var Claes Nilsson, MHF-Nacka, vars mycket snabba engelska formula 32-bil råkade ut för drev-haveri.

Jag antar att några av oss hyste förhoppningar om att köra ifrån Jojje i finalen. Så blev det nu inte. Hans bil var inte snabbast men väghållning kombinerad med hans körskicklighet blev avgörande. Jojje vann med sammanlagt 122 varv, tvåan Lasse Samuelsson fick 118 varv, trean William Hellkvist 105 varv samt Lennart Dunberg 98 varv.

Sammanfattningsvis kan sägas att alla tyckte det var roligt att som omväxling köra en 1/32-tävling, och att det gick fortare än väntat, bara några få varv sämre än vad 1/24-bilarna klarar.

Sponsors var Hambra Hobby, solna samt Rolf Lundberg.

## Læssøsgade Int. Sprintrace.

Ref.: Mini-Racing, Læssøsgade 16  
Kbhvn

Foto: Christer Nilsson

Søndag den 26 august 1973 løb Læssøsgades Internationale Sprintrace i klasse Fri 1/24 GTP af stabelen.

Banen i Læssøsgade er en 6-sporet 31 meter bane som er foldet sammen i et lokale hvor der næsten kun kunne være en 20 meter bane, men der er gudskelov plads udenom.

Kvalificeringen skulle starte kl 13 (og det gjorde den) de første korere ankom kl 9,30 uden at dette dog medførte en altfor interessant træning (dette skyldtes måske de gratis madder og kaffe der blev uddelt).

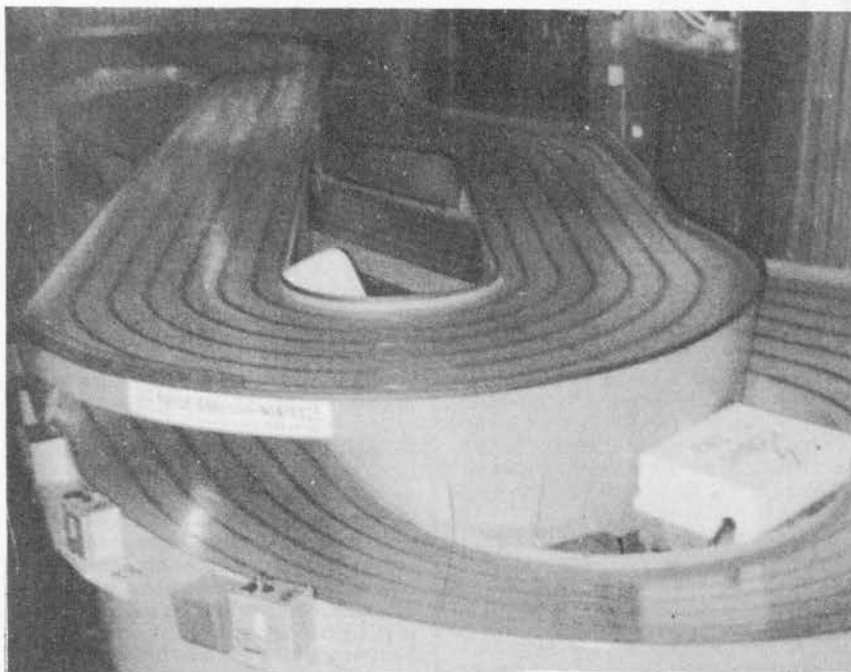
Selvom der overraskende nok kun var 13 tilmeldte fik alle spændende races for pengene.

Tidtagningen gav en ny absolut banerekord på 3.64 (elektronisk ur) for alle 31 meter, ved Dennis Stockholm, ISMRC en forbedring på 12/100 sek. Nr 2 Robert Miller, ISMRC 3.72,

nr 3 Thomas Hansson LMRK 3.91, Henrik Heda ISMRC 3.92, Leif Hansen ISMRC 3.94 og Birger Elfström Sirocco 3.95. Øvrige over 4.00.

A- og B-consy korte 3x3 min og B-consy blev vundet af Per Andersson ÖMRC foran Thorbjörn Rosén ÖMRC. De mødte nogle hurtigere i A-consy og denne blev vundet af Steen Michaelsen ISMRC som efter et "close race" vandt foran Christer Nilsson ÖMRC og med i oprykningen til Semi blev Tycho Andersson ÖMRC. Disse mødte i semi (3x7min) Henrik Hede, Leif Hansen og Birger Elfström. Hvem kom så i "Main" udover de 3 der var - Sten M. gik efter en hård duel med Birger E. af med sejren i semi efterfuldt af Henrik H. Leif H. Per Olsen og Christer N. måtte bide i græsset og blev elimineret i semi. Men over til "The Main Event". Det så meget hurtigt ud til at blive et skarpt race mellem Dennis S. som turde køre med S25, Robert M med NCC 20 anker og Steen M, S26. Der bel kørt 6x6 min, således at der ikke blev nogen stor hjemmebanefordel. Stillingen var da også ret tæt efter første heat: Dennis 85 omg., Henrik 84., Miller 80. Efter andet heat stak Elfström hovedet fram og snusede til Steen.

Efter 3 heat var stillingen Dennis 253 Miller 251 Steen 245, Henrik og Elfström var på nuværende tidspunkt distanceret kraftigt og Thomas mangler rutine på denne hurtige bane, men han kørte alligevel at godt race. I fjerde heat skete spændende ting i det Dennis fick nogle problemer på bane 3 som kostede 4 omgange, så Miller og Steen rykkede fra ham med 3 omgange. Han kom da til hæg-



terne igen i 5 heat og begyndte at køre sig ind på Miller og Steen, det lykkedes tildels efter 5 heat, da nu Miller førte med Dennis på 2. pladsen, Steen 2 omgange efter. Sidste heat god bane til Dennis og yderspor til Miller og Steen på et tidspunkt, henimod slutningen, så det ud til at Dennis kunne køre sig op og vinde med en enkelt omgang men da han var 3 meter efter Miller sluttende kullene fuldstændigt meget pludseligt og Miller vandt, ved stabil kørsel, med 507 omg. foran Steen 500

omg. og 489 omg med ingen kørsel de sidste 2 min var nok til 3. pladsen til Dennis, nr 4 Henrik 467 omg., nr 5 Thomas 465 omg., og nr 6 Birger 452 omg. Alt i alt må man sige at det var et godt race, selvom antal tilmeldte ikke var helt i toppen. Det er en racetype som vil fortsætte i Læssøsgade, men næste gang sikkert med fantom deltagelse.

## Västerbottens Cupen

text: roland stålberg

Den 19.8 kördes den första del-tävlingen i 1973 års upplaga av Västerbotten-cupen. Sammandrabbningen ägde rum på Bureås gamla, väl beprövade bana och till tävlingen kom förare från Umeå, Vännäs och givetvis Bureå.

Först kördes kvalet, som både A- och B-förare samt debutanter deltog i. Av de sistnämnda blev Roland Stålberg och av AB-förarna blev Lars Westergren bäst. Därefter kördes debutantfinalen, också den 4 x 8 minuter, med hemmaföraren Anders Holmström som säker segrare.

I semi för AB-förare åkte Claes Andersson ut och i finalen gjorde de övriga upp om förstaplatsen, vilken Lars Westergren erövrade.

### A och B förare

- 1 Lars Westergren, UNF/MRC
- 2 Leif Nilsson, UNF/MRC
- 3 Ulf Marklund, UNF/MRC
- 4 Jan Lindgren, Umeå AK
- 5 Claes Andersson, Umeå AK

### Debutanter

- 1 Anders Holmström, Bureå MRC
- 2 Lennart Fransson, UNF/MRC
- 3 Roland Stålberg, Bureå MRC
- 4 Stellan Stenlund, Bureå MRC

## Skånska Slot Text: Christer Nilsson

Femte deltävlingen av Skåne-cupen inledde höstsäsongen för Skånes mr-förare. Tävligen kördes den 4 augusti på ÖMRK:s 4-spåriga bana. Åtta förare kom till start.

Kvalsabbast blev Christer Helg., följd av Lars Göran Hallgren, de var därmed finalklara. Före turneringen delade också tävlingsledningen ut concour-poängerna. Den snyggaste karossen hade Lars G. Hallgren, som därmed fick fyra poäng, Kenneth Ingelsson fick 2 poäng och Thomas Hansson 1 poäng.

Turneringen började med A-consy där far och son Wellman åkte ut. Det var Kennet som blev sju medan pappa Leif fick hålla till godo med åttonde-platsen. Till semi fortsatte Sven-Erik Olsson och Rune Alsheim men där blev Thomas Hansson och Kenneth Ingelsson blev för svåra motståndare. Sven-Erik Olsson blev femte man och tävlingens bäste B-förare. Rune Alsheim, som hamnade på sjätte plats, blev tävlingens bäste (och ende) debutant.

I finalen ledde Thomas Hansson från start till mål, han tog därmed sin tredje seger i serien. Lars G. Hallgren blev distanserad med 2,5 varv, han ligger också tvåa totalt i Skåne-cupen. Tre varv efter kom Christer Helgesson, han innehar även den totala tredje-platsen. På delad fjärde-plats totalt ligger Kenneth Ingelsson, fyra i tävlingen, slagen av Helgesson med 2,5 varv.

Standarden på de tävlandes bilar var mycket hög med snygga karosser och välbyggda chassin. Fler och fler går över från hemgjorda motor set-ups till de amerikanska Pooch, La Bree och Boyington som är de vanligaste. Beträffande ankare passar grupp 20 bäst på de flesta skånska mr-banor.

### Skåne-cupen efter fem tävlingar

- |                                 |      |
|---------------------------------|------|
| 1. Thomas Hansson, LMK          | 72 p |
| 2. Lars Göran Hallgren, Sirocco | 50 " |
| 3. Christer Helgesson, Sirocco  | 44 " |
| 4. Kenneth Ingelsson, Sirocco   | 37 " |
| 5. Crister Nilsson, ÖMRK        | 37 " |
| 6. Birger Elfström, Sirocco     | 32 " |
| 7. Tycho Andersson, ÖMRK        | 23 " |
| 8. Evert Nilsson, ÖMRK          | 15 " |
| 9. Leif Wellman, Sirocco        | 14 " |

### Concour

- |                        |          |
|------------------------|----------|
| 1. Lars Göran Hallgren | 14 poäng |
| 2. Tycho Andersson     | 8 "      |
| 3. Kenneth Ingelsson   | 4 "      |

prenumera  
så är du  
snäll



# North Swedish Open Cup

Den 26.8 var det dags för första del-tävlingen i NSOC (North Swedish Open Cup), som körs för det tredje året i rad. Cupen består av fyra deltävlingar varav den första gick på Väjas relativt nya track.

Anrälningar kom från Sundsbruk och Sollefteå och från hemmafolket i Kramfors. Det blev ganska få startande, men det var ju tidigt på säsongen.

Kvalet vanns av Kent Edlund på det nya rekordet 30.85 tätt följd av Christer Nordeman. Från semi hankade sig Gunnar Jansson och Per Anders Granström fram.

I finalen öppnade Christer med att köra nytt 5 minuters-rekord, 50.75, med det övriga kopplet några varv efter. Finalen visade sig bli en hård fight mellan Christer och Kent. Den förstnämnde ledde visserligen hela tiden, men Kent var honom hela tiden i bakhasorna. På tredje plats kom Per Anders, en strong prestation då han tidvis hade trubbel med bilen. Sist kom Gunnar som inte fick rätta snurren på sin side-winder den här gången.

Nästa deltävling går i Sundsbruk den 16 september.

Hälsningar Kmsk

## TECH-CHART NSOC

Förare	Kaross	Ankare	Drev	Resultat
Christer	Mini-cars Porsche	Thorp 26	Faas 9/40	196.64
Kent	Mini-cars Porsche	L.J. 25	Faas 8/38	194.36
Per Anders	Lancer Porsche	Pooch 25	Cox 7/34	179.30
Gunnar	Ass Porsche	Rocket 26	Faas 10/47	172.19



Två av LPS-arna, far och son Engelhart. Det är nog många fäder som skulle önska att de kunde dela fritidsintressena lika bra som det paret. Vem kör bäst? Jag håller nog på J:r, för än så länge tycks han inte lida av så mycket nerver.



Klara.....Färdiga.....

GAAA! Spänningen är på höjdpunkten i startögonblicket, och precis som våra "fullskalekollegor" skulle jag tro att vi kan ståta med en puls över 130 i det momentet. Många gånger kan det vara viktigt att komma iväg bra i starten, för i första kurvan vill det gärna köra ihop sig. Det tar ett tag innan man blir så varm i kläderna att det går bra, och då vill det gärna "köra ihop sig". Då kan det vara skönt att redan vara förbi.....

Fyra svarta bilar med guldtex och grejs. Nej, det är ingen JPS Lotus i modell, utan LPS, det vill säga Luddgo-pelle Special. Du vet han med "tungsteppen" och en massa gammaldans på programmet. Han sponsar 4 RC-bilar, för att de ska sprida hans budskap även i de kretsarna, och det tycker jag är ett kul initiativ. Det finns plats för flera.

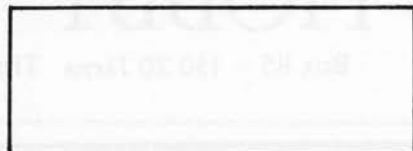


Två vitt skilda typer av startutrustningar: i bakgrunden en cykel, och i förgrunden Edvallius' startapparat framför hans depå. När han ledsnat på andra metoder, inklusive en färdigköpt startanordning, tog han och drog fast en trissa på utgående axeln till en startmotor, sen var det slut med startproblemen. Även i övrigt har han en välutrustad depå, och ovanpå alltihopa står hans tuffa "Stock".

Resultat:  
(summa två bästa heattider av tre tiovarsheat)

1	Per Gustafsson	5.08
2	Sten Derantz	5.27
3	Rolf Stahre	5.30
4	Mats Engman	5.31
5	Kjell Öblom	5.33
6	Kjell Kruhsberg	5.35
7	Hans Johansson	5.44
8	Tony Svedner	5.51
9	Ulf Eriksson	5.55
10	Bo Kardeby	5.58

Vad sägs om jämnheten: de tio första inom femtio sekunder! Det var egentligen bara Per G som lyckades separera från "uppvakningen" men det gjorde han också med besked! Skall han börja dominera den här grenen också.....? Skärpning behövs bland medtävlarna!



# Redaktionen har ordet

Ja, sommaren är till ände för länge sedan och Mini-Racing kommer fortfarande för sent trots löfte om motsatsen. Varför? Jo, därför att vi som sätter ihop tidningen dvs jag (Bjarne) och Hasse råkar vara lite upptagna människor. Vi har varit på kurser både i Sälen och Göteborg, dessutom har jag varit och tävlat i Umeå (där Hasse var tävlingsledare) och Uddevalla. Vi har båda våra ordinarie arbeten att sköta så då förstår ni kanske varför det är lite problem med utgivningen. Att vi sedan har det lite knackigt med ekonomin gör inte saken bättre. Men även om Tidningen kommer lite sent ibland så hoppas vi att ni är nöjda med den och inte blir allt för arga när den inte kommer när den ska.

Som ni ser så har vi bytt stil, vi har inte längre rak högerkant. Detta är inte någon härmning av MAR utan det är helt enkelt mycket billigare att sätta texten så här. Att det sen tog mycket längre tid än beräknat så att tidningen blev försenad är en annan sak. Texten skriver vi ut på en IBM Executive vilken i princip är en vanlig skrivmaskin fast den skriver lite snyggare. Förmodligen kommer vi även att låta nummer 6 komma försent och så gör vi ett dubbel nummer av 7-8 som får utkomma tidigt i december. På det sättet kommer vi ifatt så att vi slipper göra två nummer med en veckas mellanrum.

Bjarne

## Mini Racing

Grundare och ägare: Hasse Nilsson  
Ansvarig utgivare: Bjarne Lillendahl  
I redaktionen även Tom Lindström  
Tryck: Alfredssons Offset

Redaktionellt material mottages gärna.

Prenumerationspriset är 20:-/år och åtta nummer (febr., mars, april, maj, sept., okt., nov. och dec.).

Prenumeration löses enklast genom insättandet av 20:- kr. på Postgironummer 72 44 83-3.

Annorser? Tala med Bjarne Lillendahl, Bäckeboflycken 29 422 54 Hisings-Backa, tel. 031/52 82 25 efter kl. 18.00.

## Minicars Gr20 i Katrineholm

Till Katrineholm 20 maj kom hela 18 debutanter och 12 A-B förare.

Kvalsabbast var deb. Dan Johansson bror till Ken med 7.93, därefter kom Bosse Hedman på 7.74, 3:a Ken J på 7.70 och Peter B med 7.26.

Debutantfinalen vanns av Göran Bergman, Sthlm, efter en mycket säker körning, han körde upp sig ända från C-consy.

Så var det dags för final bland A-B förarna, vilken blev mycket spännande. När ett heat var kvar stod Ken J och Gunnar D på samma antal varv, men Ken hade ytterbana kvar och ingen trodde han skulle klara av att ta vinsten. Det började dåligt för Ken och han

halkade efter med nästan 2 varv. Men han kom igen starkt och när det var 15 sekunder kvar så ledde han med ett halvt varv över Gunnar. Vi trodde att han skulle vinna enkelt men som vanligt hade inte Ken rätta turen och fastnade under bron tillsammans med en massa bilar. Gunnar passerade och vann med ett halvt varv. Gunnar Dahlin är en bra bit på väg att bli en ny stjärna, han uppträder förtroendeingivande på varje tävling och hans vanligaste replik är: Sätt på min bil först.

Sammanställning i nästa nummer tillsammans med resultat från V-ås.

## Smånytt

Stefan M vann igen, denna gång i Uddevalla, första deltävlingen i Trestadrace. Är det ingen som kan sätta den mannen på plats?

Öneköp bygger ny bana, mer uppgifter kommer senare.

Att det går ett inofficiellt EM i år i Detmold, Tyskland, ca 35 mil söder om Hamburg. Upplysningar lämnas av Bjarne (031/52 82 25) som troligen åker dit med Stefan M.

23 september, Västerås, Minicars Grupp 20 tävling. Conny vann före Roger Wästborn, Blomman (Sthlm), Bosse Hedman, Gunnar Dahlin och Peter Bergkvist. Bäste debutant Olle Broström.

## Månadens UT lottning

Förlåt oss att vi glömde tala om vem som vann Jukka chaasit. Vinnaren heter: Karl-Arne Lindgren, Lagmansgatan 50E, Umeå. GRATIS!!

Till nästa nummer lottar vi ut ett Wänseth ISO. Peter Wänseth är en av toppfigurerna i RRTU och bygger underbart snygga chassin. Precis som förra gången har vi ingen bild på underverket, men helt säkert är det ett bra chassi, Peters bilar brukar gå bra!

Tyvärr är det brist på chassibyggare som har tid att ordna chassin åt oss vi överväger att börja med varjehanda prylar från olika MR-firmor. Vi hör av oss i nästa nummer.

Red.

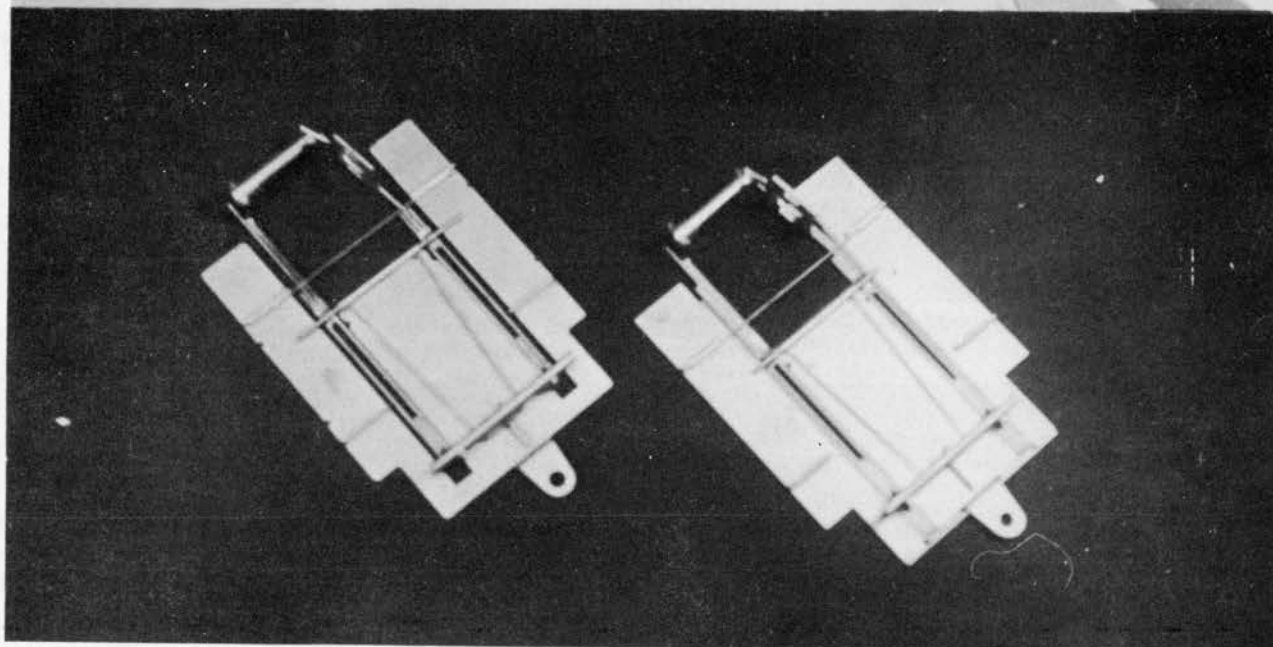
### NYA BILAR OCH BILBYGGSATSER

417	Womp Womp Javelin, körklar, 1/24, 36D-motor, Sidewinder .....	65.-
429	Parma Grupp 20 bil, körklar, med Mura Grupp 20 motor .....	150.-
435	Dito, men i byggsats .....	125.-
438A	Grupp 18, Nascar Stocker, körklar bil med Mura motor (NYHET) .....	115.-
438B	Dito, men i byggsats (NYHET) .....	105.-
440	Parmas nya Grupp 12 bilbyggsats med ny, förbättrad motor samt modifierat nylonchassie. . .	65.-
442	Dito, men körklar .....	78.-
437A	Grupp 15 körklar bil. Mura-motor och nylonchassie. (NYHET) .....	105.-
437B	Dito, men i byggsats. (NYHET) .....	92.-

## -HOBBY-IMPORT-

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

# Lee GILBERT Racing



5000 chassi pris 49:— 5001 chassi pris 62:—  
Lee Gilbert 36 D kol pris 5:25

Nyheter från **minicars**

minicars framhjul  $\frac{5}{8}$  för  $\frac{3}{32}$  axel med O-ring  
Pris 10:75

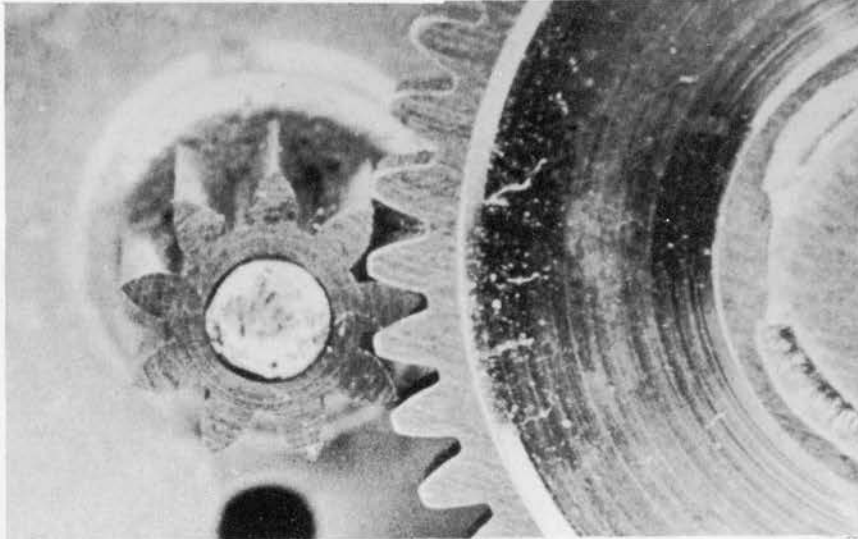
minicars vingar, design av "Peppe" Pris 6:50

**minicars** Per Gustafsson

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



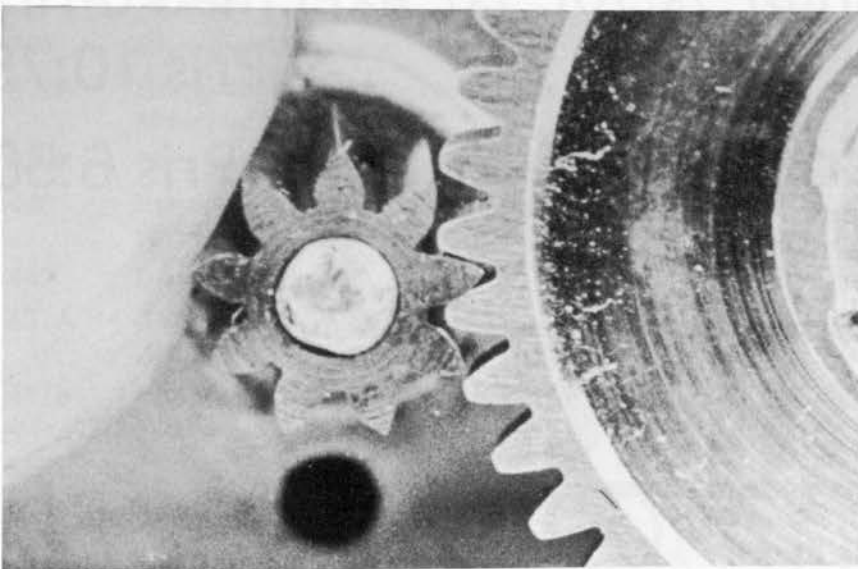
# Hur står det till med drevglappet ?



Alldeles för hårt satt drev! Det låter, sliter dreven, gör att motorn får arbeta för mycket och bilen går långsammare.



För löst! Det kanske går bra en stund, men dreven slits fort och snart börjar det låta vid inbromsningar. Efter ytterligare en stund är dreven förstörda.



Så här ska det se ut! Det enda som ska höras är vinande från dreven. Ibland kan det dock vara svårt med de små FAAS dreven 38-40-42t att löpa riktigt bra, lite brukar det låta om den utan att det är något fel.

text: bjarne lilliendahl  
foto: tom lindström

Otaliga är de förare som skramlat omkring med en bil som låtit som en Wolks-wagen. Orsaken? Tja, mestadels dreven. Det finns faktiskt en samling förare som nästan alltid verkar ha problem med drev och det är inte bara debutanter! Ack nej, det finns gott om folk som rasslar omkring med snökedjorna, åtminstone låter det så.

Det finns massor av orsaker till att det blir så här, men jag ska bara beröra de vanligaste.

Det finns i grunden tre saker som gör att ett drev låter. 1. Det sitter för hårt. 2. Det sitter för löst. 3. Misspass mellan drev och pinion.

Sedan finns det förstas indirekta orsaker såsom vek bakvagn, glapp i lager, axiellt glapp i bakaxeln osv. Plus att ojämna bakhjul, hårda krascher mm gör sitt till för att dreven ska skall ta slut så fort som möjligt.

Det var orsakerna, men hur gör man för att få dreven att hålla och få dem att löpa fint?

För att börja uppifrån och ner så så bör man börja så här:

1. Setill att inga lödningar har släppts i bakvagnen eller att några stag har ramlat bort.

2. Om du använder bronslager i bakvagnen, kolla att aom inte är glappa och att dom sitter ordentligt i röret. Detsamma gäller för kullager, men dessa bör man se till att de löper ordentligt. Det har visserligen inget med dreven att göra men är bra ändå. 4. Kolla alltid när du köper ett drev att det är räkt och jämnt! Är det inte det så kräv byte genast. Har man betalt en vara så kan man också kräva att den skall vara felfri.

4. När du stoppar i motorn (efter att ha löst fast pinionen ordentligt) så se till att motoraxeln ligger i linje med bakaxeln (inte i samma höjd alltså). I praktiken blir det så att du har ditt chassie liggande på en plan yta och sedan lägger in motorn så att allting ligger plant. Här förutsättes givetvis en rak bakvagn!

5. Ställ in drevglappet så att du kan känna ett litet glapp, det skall inte vara helt stumt. Faas-dreven t.ex. ska sitta ganska hårt, men det ska fortfarande kännas ett litet glapp. Cox-drev kan sitta något lösare men inte mycket.

6. Löd nu fast motorn ordentligt som bilden visar. Här lönar det sig att vara noggrann!

7. Tuta och kör! Någon inkörning ska inte behövas på här nämnda drev men en droppe däcksocka som smörjning kan man ju kosta på sig.

Och - vanligtvis är det pinionen som slits först, det är alltså den som behöver bytas ut om det börjar låta. Men glöm inte att justera glappet där efter! Åtminstone jag själv brukar ha nya drev när jag ska köra tävling, de gamla kan man använda när man provar nya chassin, kör in däck osv.

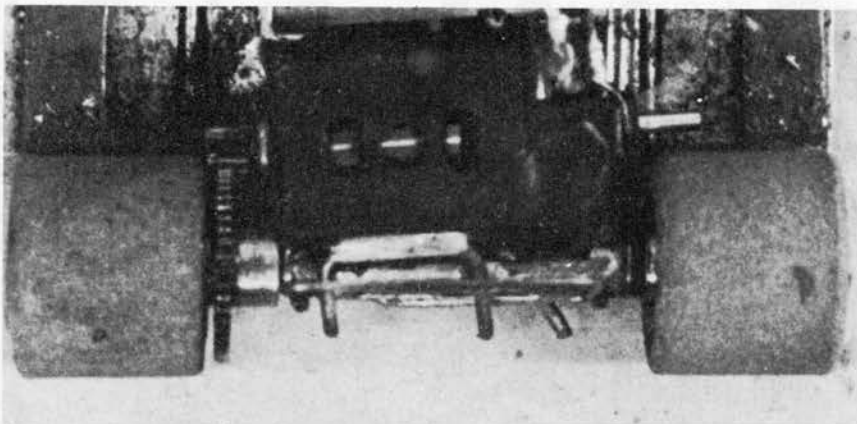
Drevningen ja, hur gör man för att få en riktig sådan?

Det enda råd jag har att ge är att prova sig fram. En grov regel säger att ju "hottare" motor ju högre växling och ju kortare bana - dito. Men det varierar kraftigt från motor till



motor och det är svårt att ge några exempel. Men, om man har en varvillig s-26 och skall köra på kingen (lång raka+velodrom) så bör man dreva ca 8-44 eller 8-43 (med Faas) eventuellt 9-48, 9-47. För små hjul (13/16") blir växlingarna 8-38 eller 9-42, fortfarande Faas.

Kör man däremot på en kort bana t. ex. Norberg, så får man antingen ta en kugge mindre på pinionen eller ett par taggar till på drevet. Generellt kan sägas att motorn ska varva ut ordentligt på ~~lägsta~~ lägsta rakan. Men som alltid gäller det att prova sig fram. I synnerhet gäller det Gr 20 som kan vara mycket olika. Växlingarna på samma bana kan variera så grovt som från 9-44 till 11-44 och kanske ännu mera. Sådet är bara att sätta igång och testa. Lycka till!



Ordentligt fastsatt ska motorn vara. En U-stagning ovan bakaxelröret och en under gör att motorn sitter stadigt och att drevinställningen håller sig.

## Tillgång eller efterfrågan?

Jodå, visst har det varit mycket snack på sidorna här i Mini-Racing, redan i förra numret påpekade Bjärne det, men så finns det också mycket att ventilera. Speciellt nu när vi har ett nytt ventileringsmedel. Betydligt fler borde ventilera sina tungor på MR's sidor, ordet är fritt fram här som ni vet.

Det jag vill ta upp är faktiskt en stor viktig sak för vår sport. Både för att den ska kunna utvecklas och fortsätta att funka. Trots viktigheten är det ett ämne som sällan eller aldrig diskuteras bland dom som verkligen borde bry sig. Det gäller våra omtalade funktionärer.

Omtalade ja, men inte diskuterade. Vi förare snackar gärna om funktionärer när det gäller saker som taskiga besiktningsmän och risiga tävlingsledare, sett ur de aktuella förarnas synpunkt, men att sitta ner och diskutera igenom vad som bör göras åt problemen verkar svårt. Det stämmer, som någon kanske vill påpeka, att det förra hösten hölls en så kallad elitfunktionärskurs. Där

diskuterades säkerligen en hel del av MR-ens väsentligare problem, och flera av våra flitiga förare deltog. Men vadkom fram rent konkret? (Kom med svar ni som var där, jag var i spaniens djupa skogar.) En sån kurs hölls i slutet av augusti också i år. Inga revolutionerande saker har i alla fall märkts, det var väl inte heller kursens avsikt, men trevligt hade det varit (jo det var det och nog blev det allt en hel del gjort, red anm).

Det där att det inte kom fram så mycket var ingen kritik utan bara ett påvisande av att det inte händer så mycket som det borde. Vi har ju tack och lov flera duktiga och tjänstvilliga funktionärer som hittills räddat de stora tävlingarna, men ibland har det suttit långt inne att få tag på någon. Till mindre tävlingar kan det ibland vara ett lite h-e att få tag i funktionärer.

Det som ska komma fram av det här resonemanget är följande: dels det redan kända, att det är lätt att kritisera men betydligt svårare att göra enegen insats och dels som en följd,

att de flesta förare faktiskt inte speciellt gärna ställer upp som funktionärer.

Och vad beror det på? Jo, det är klart att det är roligare att vara med och köra själv istället för att harva som funktionär hela dagen. Det var ett exempel. Flera: Många förare drar sig undan genom att låta bli att skaffa sig funktionärslicens, då kan man ju inte ställa upp som funktionär.

Javiss är det kul att tävla men förutsättningen är ju att någon håller i trådarna, och i längden kan de bli vanskligt att lita på att alltid någon annan ställer upp. Och visst är det otacksamt att vara funktionär många gånger, men om alla skaffar sig en funktionärslicens och ställer upp några gånger så borde följderna bli en bättre förståelse för och uppskattning av funktionärens arbete. Då kanske fler vill bli det, flera tävlingar kan köras och... det blir en god cirkel istället för en ond.

Vi har en väldigt fin ordning på MR här i Sverige och den är inte väsen-

# TS SLOT CAR

Prisexempel ur vår nya katalog

POOCH Group 20 ankare	40:—	Parma "E" handtagsbyggsats	33:—
POOCH Standard ankare	69:—	Riggen 36D bil	49:—
POOCH Limited ankare	85:—	Group 20 bil med nylonshassie	

Hagagatan 16  
113 48 Stockholm  
Telefon 08/31 37 34  
Postgiro 79 33 53-4

Återförsäljare antages

tligt att öka. Och tänk på en sak! När man har ont om tid och inte tycker man har tid att köra viss tävling så beror det kanske inte just på tävlingstiden utan på förberedelserna. Att vara funktionär tar inga långa kvällar före i anspråk. See the point, eh?

Just det, vi tar alla och skaffar oss varsin funktionärslicens och ställer upp någon gång ibland. Tänk så många fler och bättre tävlingar det blir att köra dom gånger man har tid. Tänk! Men tänk inte bara, gör något också. OK, skriv gärna ner mig, det visar iallafall att ni läste. Ni kan ju skriva ändå och visa att ni gillade det ni läste.

TOM

## 4-tim i Kiel.

Den 30:e juni gick det traditionella 4 timmars loppet i Kiel. 9 lag anmälda, de flesta från norra Tyskland, Undantag var Jochen Müller, fjärde man i årets tyska mästerskap, som kom från Köln. Det artade sig till en hård tävling då de flesta hade prepat sina bilar ordentligt till denna tävling.

Efter halva tävlingen hade dock Team MG-Products dvs Möbus och Schröder tagit en klar ledning. Desto hårdare var det mellan de två Selection teamen, Müller/Göttsche och Heuwieser/Lemke som kämpade om 2:a resp 3:e plats.

Denna ställning höll sig ända till slutet, Möbus/Schröder vann klart före Selection team Müller/Göttsche och trea kom alltså Heuwieser/Lemke.

Det var för åttonde året i rad som denna tävling kördes och det är nu tredje gången på tre år som lag från Hamburg har tagit de tre första platserna.

Lite tekniska data: Mac karosser genomgående och Lola 290 mest använd. Ankare: MG 26, Rocket 26, Thorp 26, Mura 25 bl.a. Samtliga körde med 7/8" däck och Iso-chassi på de tre första platserna.

Möbus

# GRATIS

är den inte, men mot 1:- i frimärken skickar vi gärna vår nya, mer omfattande katalog med gladare priser!

Bosse o Ronny Hedman



Hedman & Hedman  
Malmövägen 8  
S-121 51 Johanneshov  
Tel. 08-49 53 45

## News previews TOM



## ELIMINATORS

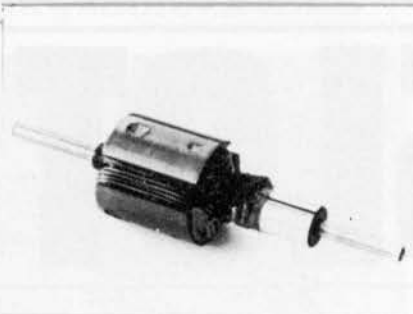
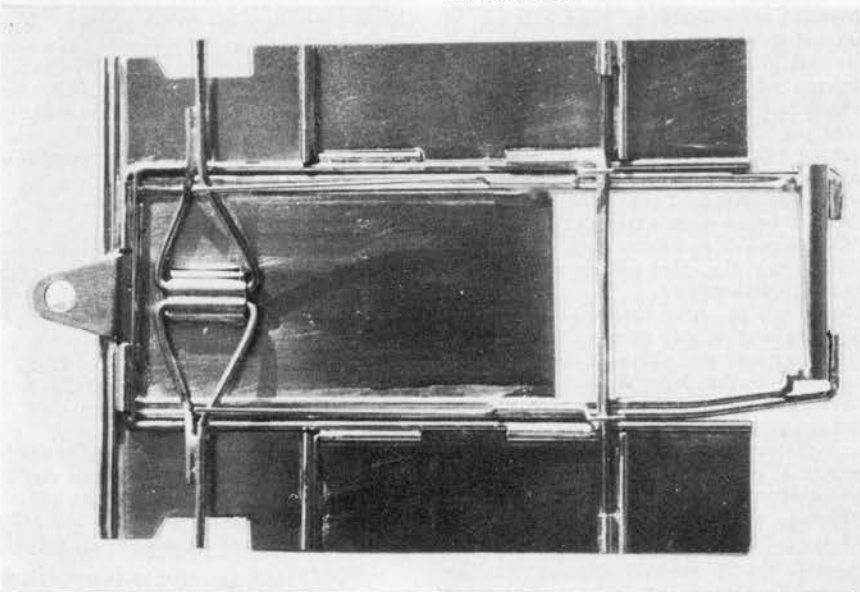
#5800 \$4.99

ARCO WHITE DOTS. DESIGNED TO FIT ALL 16-D TYPE CANS WITHOUT SANDING.



Nya DOTS från Champion. Den här gången White Dots kallade Eliminator. Eftersom det är nya magneter påstås de vara så och så mycket bättre än dom gamla. Vita prickar påstås sålunda vara 10% starkare än blåa prickar. Om det sedan betyder att dom vita är bättre återstår väl att se. 36:50 kostar dom i alla fall.

"Gamla" Fool Production dvs Forsgren och Lilliendahl heter numera Electric Race Car Products och deras chassin ERC. Bilden visar ett ERC Diamond, levereras med pick-up och framhjul monterat och kostar 115:-. ERC Iso kostar 98:- och rail kostar 75:-.



En katt bland hermelinerna på ankarmarknaden. Här är det första europeiska ankaret, ett Möbus från MG-products i Tyskland. Helt i klass med de amerikanska, se Umeå. Finns i alla vanliga lindningar och kan fås i alla tänkbara för 70:-. MG-prod. har också motorer, set-ups, chassin och shuntade kol.

## SEND FOR FREE CATALOGS

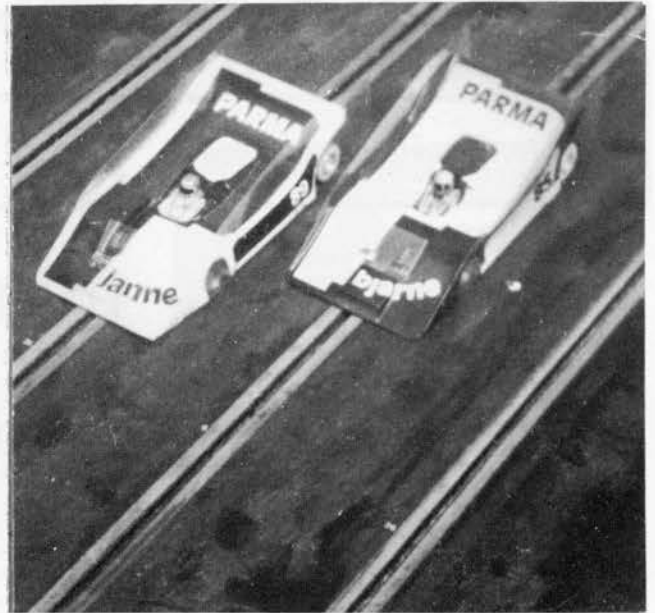
BLEAH PRODUCTS  
BOX 130  
00 151 HELSINGFORS  
FINLAND

# VINNAREN

## ANVÄNDER VÅRA GREJOR. GÖR DU?

Det borde Du göra, det är många med oss som framgångsrikt använt sig av våra erkänt goda prylar. De flesta av er känner säkert till våra chassin och RRTU-gängets vilda framfart med Scotts och Boyingtons fina motorer lär väl inte ha passerat obemärkt. Trots att tonvikten är lagd på lite proffsigare grejor så säljer vi mycket annat också. Genom att vi båda är gamla rävare inom MR så har vi skaffat oss massor med nyttiga kontakter så kan vi ordna det mesta, även om det händelsevis inte skulle finnas i vår prislista. Prova oss gärna, vi står villigt till tjänst och vi är inte dyra - tvärtom!!!

*Jan Forsgren Bjarne Lilliendahl*



### Några prisexempel:

Boyington motor/Rocket ankare	210:-
Dito set-up med kullager	135:-
Boyington kylflänsar till motorn	6:50
Boyington kolfjädrar 5 varvs	3:25
Rocket ankare S24-25-26	85:-
Scott motor/Pooch ankare	210:-
Scott set-up med kullager	135:-
Scott's marmelad, burk	3:20
Pooch Standard ankare S24-25-26	72:-
Mura Grupp 20 motor	62:-

### Om-magnetisering

Vet Du förresten att vi som enda MR-firma i landet förfogar över en magnetiseringsapparat? De amerikanska proffsen rekommenderar att man zappar sina magneter före varje tävling. Detta för att få bästa drag och broms ur motorn och för att minska kolslitaget. Sänd era magneter till oss så ska vi sätta fräs på dem!!  
Pris 4:-/pr, 30:-/10pr.

ERC Iso chassi	98:-
ERC Diamond med framhjul och pick-up monterat	115:-
PSS bakhjul 13/16" el 7/8"	8:25
ERC "Full Rulle" handtag med två micro o läderklädda halvor	225:-
Som ovan men enklare	159:-
ERC Knacke resistor trippel	45:-
ERC Knacke resistor dubbel	39:-

Rekvirera vår katalog, den är GRATIS!!  
Sänd bara in namn och adress till oss.

### Team Parma

Tillsammans med Tom Lindström ska vi dessutom representera Team Parma of Sweden! Parma är världens största tillverkare av miniracingartiklar och deras handtag används nästan till 100% av dagens förare. Håll utkik efter våra bilar i resultatlistorna och på tävlingarna, Dukänner lättigendem på det stora "P" som är målat på karosserna!

# Electric Race Car Products

Box 18

425 02 Hisings Kärra

Telefon:

Bjarne Lilliendahl 031/52 82 25

Jan Forsgren 031/57 17 96

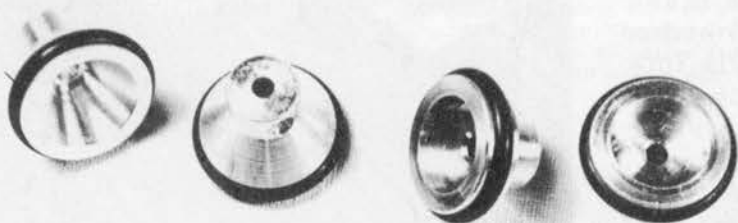


# PRENUMERERA PÅ "The Scale Competitor" Ny miniracingtidning från USA

Helårsprenumeration 12 nr 39:— kr.,  
sändes mot postförskott eller insät-  
tes på postgiro 75 91 09-2.

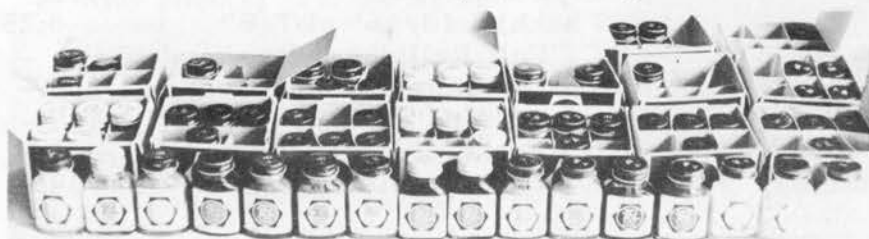
*Återförsäljare antages*

Firma Rolf Lundberg  
Box 34025  
100 26 Stockholm  
tel. 08/53 17 44 tisd. torsd.  
fred. 17-19.



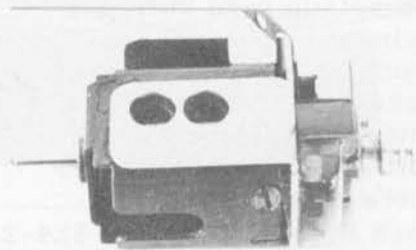
Nya framhjul kom det för ett tag sen  
från två håll. Till vänster Parma's  
för ca 11:- och bredvid Minicars  
för 10:75. Samma mått (5/8") och  
princip på båda, lite olika svarvning  
bara.

Jodå, nu finns dom att få tag i. Tes-  
tors TCL lack i sexton kulörer. Pris  
per flaska 4:50.



Fr. v. kylflänsar 6:50, kolfjäderisola-  
tion 1:25, kolfjädrar 3:25. Dessa pry-  
lar + de kända motorerna från Boying-  
ton finns hos E.R.C. Products.

Orange Blossom, billig Black Jack  
med Bullit kylflänsar, Thorpankare  
och kullager för 169:- med bronsla-  
ger 134:-. RHR Produkter gör den.



# products

Ankare 70:-  
24, 27-28, 25, 26, 27

Shuntade kol 4:75

Motor bronslager 170:-

kullager 210:-

Set-up bronslager 90:-

kullager 130:-

amerikansk proffskvalitet på alla prylar

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