

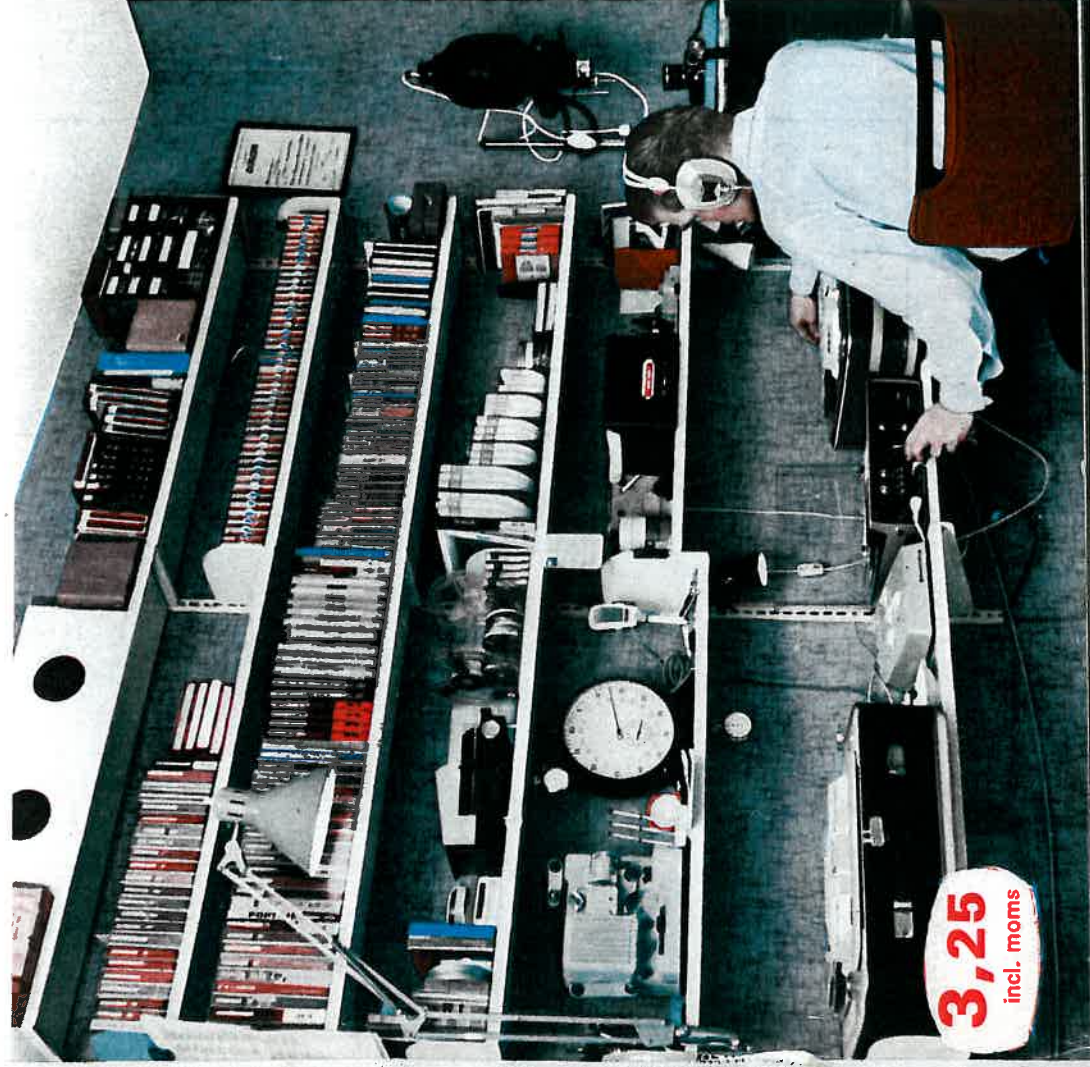
HOBBY

bladet

NR. 102

JANUAR 1969

MED **STEREO** OG **HI-FI** MAGASINET **LYD & TONE**



3,25
incl. moms



MINI-RACING

Nogle betragtninger over BRÆNDTE MOTORER!

Som nævnt i nr. 101 under referatet af „24-timers løbet i Silkeborg“ blev der brændt adskillige motorer af. Jeg skal i det følgende forsøge at opstille forskellige teorier over, hvorfor motorerne brænder sammen, og hvorledes man kan prøve at undgå dette. Med det samme skal det pointeres, at der kun er en teori, der kan være rigtig.

Lad os springe lige ud i det med det samme. Som bekendt betegnes motorer, der bruges i minirace, 12 v-motorer og undertiden 3 v-motorer, der skal være særlig skræppe. Lad os ramme en pæl gennem disse betegnelser med det samme, da det faktisk er noget sludder. Spændingen alene, såvel som strømstyrken, kan ikke fortælle os noget om en motor.

Det, der betyder noget, er, hvor meget af den tilførte elektriske energi, der omdannes til mekanisk energi. Omsætningen af en form for energi til en anden kan ske hurtigt eller langsomt og vi får brug for en enhed, *effekt*, der angiver hvor megen energi, der omsættes pr. sekund. Effekt måles i enheden „watt“, der er lig volt \times ampere. Et par eksempler:

1) Vi har en strømforsyning på 12 volt og 2 ampere, vi tilslutter dernæst en motor, der kan forbruge de 2 ampere og regnestykket bliver:

$$\text{Watt} = 12 \times 2 = 24.$$

2) Hvis vi i et andet forsøg slutter motoren til en strømforsyning på 6 volt og 4 ampere, bliver regnestykket:

$$\text{Watt} = 6 \times 4 = 24.$$

Fortsetter man kørslen bliver temperaturen efterhånden så høj, at isolationen smelter, hvorefter trådviklingerne kortsluttes og brænder over. Er det kommet så vidt, skal man ikke røre ved ankeret, da det nu er så varmt, at det kan bruges som loddebolt.

Det er derfor også vigtigt, at man sørger for, at bagaksler og tandhjul løber så let som muligt og at bilerne ikke er altfor tunge, da man derved forhindrer motoren i at omdanne den tilførte energi til mekanisk energi og større varme vil blive resultatet.

En anden ting er at tilpasse motorens viklinger efter strømforsyningen. Vi må tænke os, at motoren er en modstand, der indskydes i kredsløbet. Og ifølge Ohms lov kan vi beregne strømmen i ethvert kredsløb, når vi kender spændingen og den i kredsløbet indskudte modstand.

Enhver spændingskilde har imidlertid en indre modstand (almindeligvis kaldet: indre impedans), som vi er nødt til at tage med i betragtning. Det kan konstateres på følgende måde: Slut et voltmeter til transformatorens klemmeskruer og aflæs tomgangsspændingen. Denne er sikkert 14–15 volt. Hvis vi lader voltmeteret blive siddende og slutter en motor til transformatoren, vil vi med det samme konstatere, at spændingen falder. For at den størst mulige effekt skal afsættes i motoren, er det vigtigt, at modstanden i motoren er meget lig transformatorens indre modstand, hvortil man også må regne forbindelsessledninger fra transformator til kontaktstrimler og ledninger til speeder.

Det er derfor vigtigt, at dimensionere ledningssystemet rigeligt stort, således at dette kun yder ringe modstand. Den indre modstand i en almindelig transformator ligger nok gennemsnitligt på 5 ohm. Hvis man på en bane kører med to biler, hvis motorers modstand tilsammen er 5 ohm, vil 100 % af den opnåelige effekt afsættes i motorene. Hvis man bruger den samme transformator til en firesporet bane, hvor bilerne motorer har en samlet modstand på 10 ohm, vil der kun afsættes 8/9 effekt i motorene samlet.

Den samme effekt vil afsættes, hvis man

kun kører med én bil, forsynet med en motor med en modstand på 2,5 ohm. Ved helt nøjagtig tilpasning går halvdelen af effekten imidlertid tabt i den indre modstand; det er således kun 50 % af den fra transformatoren leverede effekt, der er nyttiggjort.

Transformatoren er meget anvendelig til de små baner, der købes til at samle i spisetuen, hvorimod man til større baner er nødt til at anvende strømforsyninger med lav indre impedans. Det, man må være interesseret i, er at opnå en konstant afgiven spænding uanset belastningens størrelse. Den bedste løsning på strømforsyningsproblemet her er en automobillakkumulator, der, hvis denne desuden forbindes med en akkumulatoroplader, hele tiden oplades, efterhånden som man tapper den for strøm.

Med denne form for strømforsyning er der først fare for vore små motorer, hvis de ikke er rigtigt dimensionerede. En forkert dimensioneret motor kan sikkert køre længe på en transformatorstrømforsyning, idet transformatoren selv sætter grænsen for, hvor stor effekt, der afsættes i motoren, max. 24 watt, hvis transformatoren højst kan yde 2 amp. ved 12 volt.

Man når måske aldrig at konstatere, at motoren er helt forkert viklet, fordi den ikke brænder sammen på grund af den lave effekt, ligesom man heller aldrig får konstateret, hvor hurtigt den ville kunne have kørt på strømforsyning, der kan tilføre større elektrisk effekt.

Ved akkumulatorstrømforsyning kan man være sikker på, at motorerne nok skal få den strøm, de har krav på. Og er motoren viklet med for tyk tråd, lav modstand, vil man meget hurtigt konstatere dette, idet der ikke går mange minutter, inden motoren er blevet så varm, at den brænder sammen.

Ligeledes bør man i egen interesse dimensionere sine motorer efter løbets længde. Man bør således ikke anvende en motor, der er blevet meget varm efter et 6-timers løb i et 24-timers løb, da man kan være sikker på, at den ikke overlever dette lange race.

(fortsættes side 63)

ANGLEWINDER?

Hvorfor er flere og flere gået over til at køre anglewinder i stedet for in-line, når det gælder om at køre rigtig stærkt? Herpå er der mange svar: For det første opnår man, med motorens vægt placeret helt nede ved bagakslen, den ideelle vægtfordeling, nemlig 40 pct. foran og de 60 pct. bagtil. For det andet behøves der ikke så meget dæk-middel, der er betegnelsen for den tykke gearolie - evt. tilsat lidt klister - man smører på dækkenes slidbaner (og somme tider tillige på banen, hvor det tillades) for at

få in-line-racerne til at gå hurtigt gennem svingene med fart på - uden at skride ud. En anglewinder behøver næsten ingen dæk-middel. For det tredje er det lettere at køre en anglewinder: I de fleste sving, selv helt flade U-sving, bremses man blot i indgangen - og så snart bilen begynder at dreje, "fyrrer man helt op", og vil så se bilen accelerere ud af svinget - med en ganske let udskridning. Endelig vil der ikke være nogen problemer, medmindre man evt. har en "vild" (kraftig) motor, der trækker kraftigt.



- ★ Den ideelle "Hjemmebane"
- ★ Fylder kun lidt
- ★ Alligevel en rigtig RACERbane
- ★ Ingen service-problemer, fordi ombytningsmotor incl. bagtøj og hjul, kun koster kr. 11,50.

1:40

MINI-RACE

- "Baby" komplet med 8 bane-stykker, 1,85 m kr. 82,50
- "Junior", 8-tals bane, komplet med 16 bane-stykker og bropiller, 3,50 m kr. 132,00
- "Rallye", 8-tals bane, komplet med 24 bane-stykker og bropiller, 4,70 m kr. 167,00
- "Rallye Special" med stejlkurve .. kr. 180,00
- Alle sæt indeholder 2 biler, håndspeedere og barrierer.

NYHED: 180° stejlkurve kr. 17,50
 Nr. 358 ALPINE GT kr. 31,00
 Nr. 359 MATRA GT kr. 31,00
 Nr. 362 CHAPPARAL kr. 31,00

Nu 18 modeller i biler kr. 27,00-35,00
Jouef minitrace-transformer 12V=0,6A 52,50
 Brochure og prisliste over JOUEF Minitrace fås hos førende forhandlere eller mod 60 øre i svarporto til

POPLAR PLASTICS A/S
 POSTBOX 93 - 4000 ROSKILDE
 Tlf. (03) 381 nr. 144

Ikke så få gange har jeg set køre, der brugte standardmotor i et godt chassis, blot køre stille og roligt rundt uden problemer med hjulspind o. lign., (altså det man almindeligvis betegner som „idiotkørsel“), og aligevel vinde løbet. Det, at man ikke „spænder“ sig, bevirker få afsporinger, og det kan være afgørende - særlig i de lange løb.

Derfor gælder det om at finde den motor og det chassis, som netop gør, at man kan køre tilpas hurtigt, og at vognen er nem at styre. En tung bil, (d. v. s. over 145 gram) vil som regel være nemmere at styre end en let, hvis den altså er bygget rigtigt; de fleste anglewindere ligger på 135-150 gram.

Men jo tungere bilen er, jo mere træk-kraft skal der til, så også her gælder det om at finde frem til det kompromis, der passer til banen, der skal køres på; disse forhold svinger ganske naturligt meget fra bane til bane, om de lige stræk er korte eller lange, om der er stejlkurver, og så naturligvis hvilke slags sving der er. Er der små, skarpe håmålesving, vil de fleste biler have tendens til at tippe af sporet, så her vil nogle ekstra gram bly på svingarmen være nyttigt.

Før man begynder at bygge sine egne chassis

er det tilrådeligt at købe sig en god, stor loddekolbe, og hermed menes en på mindst 80 watt - selv benytter jeg en på 130 watt, og det er ikke for meget, når man virkelig ønsker, at lodningerne skal holde - til et par ture ind i banen eller en væg, eller hvad de sådan ellers kan komme ud for.

Af loddetin foretrækker jeg den slags med lidt eller intet fedt i - og bruger i stedet for fedt loddevand.

Hvordan får man lodningerne til at holde?

Sørg for at emnet er rent, evt. slibes det rent med fint smergellæret eller sandpapir, kom så et par dråber loddevand på loddestedet og varm emnet op med loddepistolen, til det syder og sprutter. Når det hele er godt varmt, tilføres loddetinnet sparsomt - for det er et stort arbejde senere at skulle file overflødig loddetin bort. Ønsker man særlig pæne, blanke lodninger, kan man, lige efter at loddetinnet er størknet, give dem et par dråber sprit eller cellulosefortynder med en pensel. Det kan også fjerne evt. fedt-ansamlinger o. lign.

En sidste ting før vi begynder at bygge chassiset. Lodninger kan blive „trætte“, d. v. s. efter et vist antal stød brækker lodningen op. Ved hyppigt at genopvarme lodningerne - med loddekolben - forøges et chassis' levetid.

Vi har et stort udvalg i

MINI-RACE

SCALEXTRIC

REVELL - CARRERA

FLEISCHMANN - FALLER

Biler: COX - AIRFIX

Løsele, motorer, chassis'er etc.

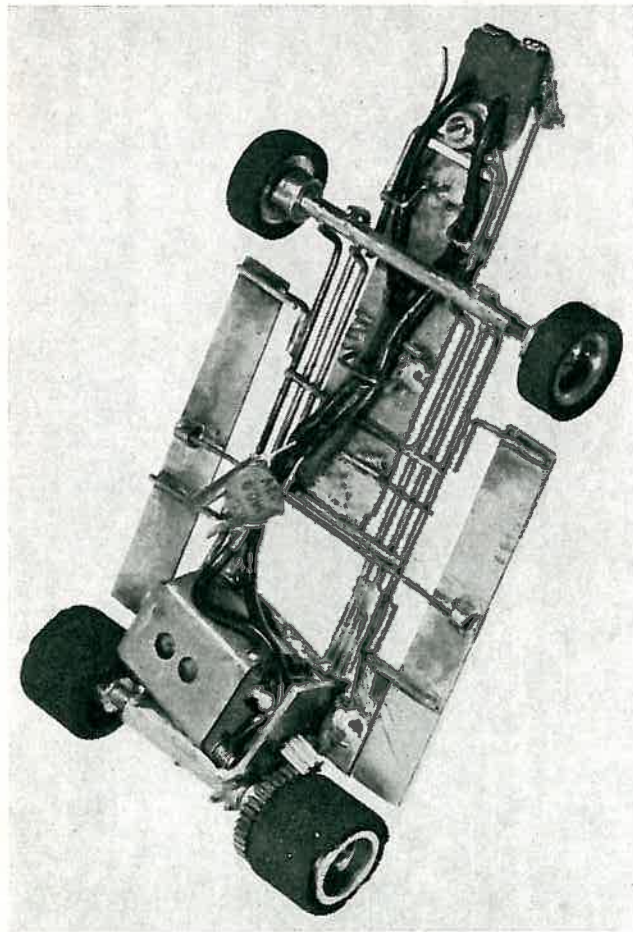
- og vi sender overalt!

RØDOVRE HOBBY & LEGETØJ

Roskildevej 284 - 2610 Rødovre

Telefon (01) 70 19 04

**KARLSONS KLISTER holder
 når alt andet brister!**



Byg selv dette

ANGLEWINDER

chassis!

Første betingelse for at få et stærkt og lige chassis er, at vi har en „jig“, der er en plade, hvorpå chassiset opbygges. På den spændes

hjul og aksler op, så ingen skævheder opstår, og akslerne altid er parallelle (fig. 1).

Det er desværre ikke muligt at købe en

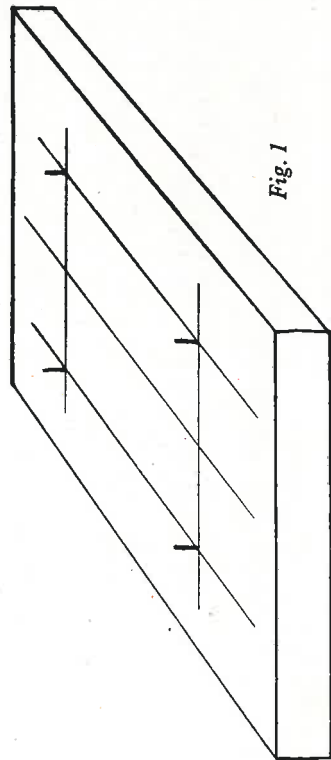
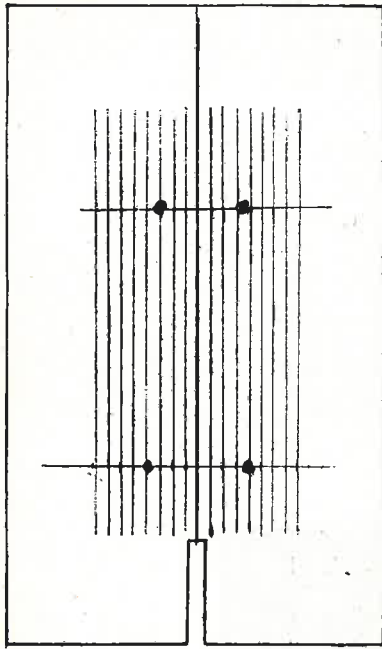


Fig. 1

Fig. 1A

Vor forbedrede jig



jig i danske forretninger, så vi er tvunget til at lave den selv.

Der skal bruges en plan træklods (cirka $2 \times 15 \times 25$ cm), 4 små søm samt en lineal og en tuschpen.

Træklodsen skal være helt plan og glat-høvlet uden mindste skævhed; bare en mm skævhed i bunden bevirker, at frihøjden forsvinder ud i den blå luft - man må i så tilfælde hæve chassiset, og det giver dårlig vejbeliagenhed. En klods af et andet materiale end træ kan selvfølgelig også bruges, men det er vigtigt, at det er et materiale, som lodningerne ikke binder på.

Med hjælp af lineal og tuschpen trækkes en streg midt hen over klodsen, og i den ene ende skæres et hak til styretappen. Parallelt med den første streg trækkes nu 7-8 streger med en indbyrdes afstand af 5 mm - på hver side. Vinkelret herpå (ca. 7 cm fra den ende med hakket) trækkes en ny streg, og i denne slås 2 små søm, hver i en afstand af 2 cm fra midterstregen. Sømmene skal ruge 1,5 cm op.

Til sidst tegnes en streg i en afstand af 10,5 cm fra den forreste, som også er vinkelret på de langsgående; heri skal også slås 2 søm. I højre side skal sømnet sidde i en afstand af 14 mm fra midten - i venstre skal sømnet sidde i en afstand af 18 mm (fig. 1A).

For at sikre frihøjden benytter vi - i stedet for de hjul, som vi ønsker at køre med

- hjul, som er 3,2 mm mindre i diameter. Når vi så senere monterer de rigtige hjul, hæves chassis'et netop de 1,6 mm, som DMRU's reglement foreskriver som minimum.

Til bagtjeler anvendes kuglelejer; de ind-sættes i et 7 mm tykt messingrør, der afskæres i 32 mm's længde; sørg for, at lejerne sidder godt fast og ikke drejer rundt. Evt. fyldes røret ud indvendigt med et tyndt lag loddetin, som så files af lidt ad gangen, indtil lejerne sidder godt.

Nu kommer det sværeste: at få monteret motoren, så den sidder rigtigt i forhold til bagakslen og samtidig fuldstændig fast. Blot

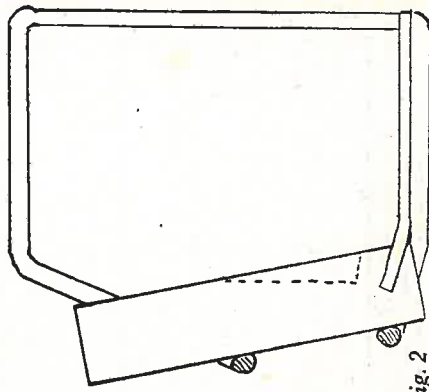


Fig. 2

den mindste forskubbelse er nok til at gearingen ødelægges. Vi bruger et stykke 1 mm tyk messingplade, 26 mm langt og 16 mm bredt (fig. 2).

Heri børes så et hul passende til motorens leje i endestykket, som det fremgår af tegningen. Derefter bores 2 huller på 2 mm til at skruer motoren fast i. Nu files (med en rundfil) et rundt hak, som skal passe til 7 mm messingrøret i den modsatte side. Hakket skal have form af en halvcirkel med en radius på 3,5 mm.

Derefter skrues motoren fast i messingpladen og vi monterer et 8T Cox-tandhjul. En bagaksel anbringes i kuglelejerne og et 36 T Cox-tandhjul monteres; husk en lille mellemskive mellem kuglelejet og kronhjulet. Endelig fastskrues de 2 hjul, som er de 3,2 mm mindre i diameter.

For at få motoren så tæt til bagakslen som muligt files et hak i messingrøret.

Anbring motoren så gearingen kommer til at stå fint; når man mener, at den rette stilling er nået loddes rør og plader sammen, men vær ikke for utålmodig, for det kan godt tage et stykke tid at få gearingen til at gå godt.

Fjern kronhjulet og anbring bagrøret mellem de to bageste søm på jig'en, så bagakslen ligger op mod sømmene. Buk et stykke 1,5 mm pianotråd, så det ligger rundt om motoren – og lod det på bøjlen og røret (fig. 3). Lod 2 stykker 1,5 mm messingrør på pianotråden, således at de ligger parallelle med jig'ens midterstreg i en afstand af 23

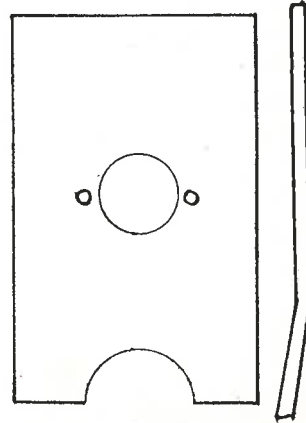


Fig. 3

mm. I en afstand af 4,5 mm påloddes 2 stk. 1,5 mm messingstænger. I højre side bukkedes stangen op i en vinkel på 90° og fastloddes til messingpladen.

Endelig loddes et stykke 1,5 mm pianotråd i hver side – de skal bukkes, så de får fat i det bageste rør, hvor de så fastloddes.

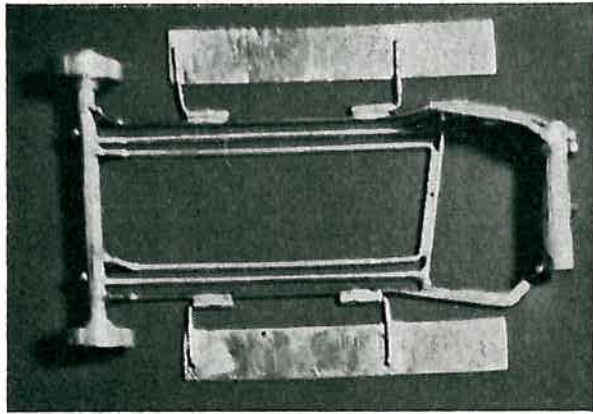
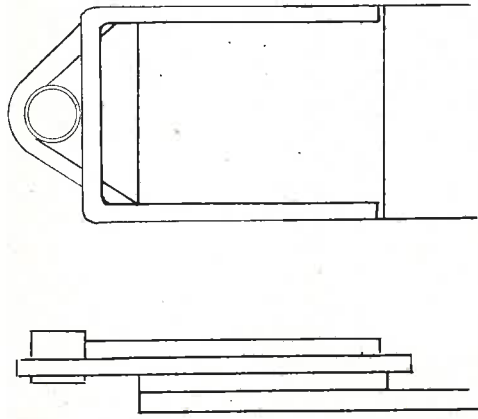


Fig. 4

Til foraksel-holder et 4 mm rør, der er 5 cm langt. En aksel stikkes gennem røret og de mindre hjul skrues på. Derefter placeres røret, så det hviler mod de forreste søm på jig'en; de 6 stænger bukkedes derefter, og 4 af dem loddes på bagakslen og 2 foran. »Ender« bortskares og overfladlig loddeting files bort.

Til floobe*) skal vi bruge 2 stk. 3/4 mm messingplade med målene 1x7 cm. 4 stk. 2 mm messingrør afskares i en længde af 1 cm og 4 stk. 1 mm pianotråd i en længde af 25 mm bukkes i en ret vinkel. Som det er vist anbringes den korte ende i rørene, der påloddes chassis'et som fotografiet viser. Messingpladerne fastnes med tape i en af-

*) de vandrette bæreplaner.



Vippearmen (fig. 5)

stand af 8 mm fra den yderste stang og her på påloddes så de 4 stk. 1 mm pianotråd. Sørg for, at pladerne vipper fuldstændig let og ubesværet.

Vippearmen (fig. 5)

fremstilles af et stk. 1,5 mm tyk messingplade, med målene 2x7 cm. Vippemekanismen laves på samme måde som ved flooben. Ude på enden påloddes en 1,5 mm messingplade (med målene 2x2 cm) og Cox-styretappen placeres i rillen 24 mm foran forakslen (målt fra centrum til centrum) og fastnes med et stykke tape.

Til styretappen bruges et 5 mm langt messingrør med indvendigt mål 4,8 mm. Anbring dette på styretappen og buk 2 stk. 1,5 mm pianotråd og pålod dem. Til sidst kontrolleres om styretappen er vandret (set fra siden) og lodret (set ovenfra); lod et stop på, så styretappen kun kan falde 1 cm ned (fig. 6).

For at stoppe vippearmerne op efter påloddes en tværstang af pianowire.

Buk en 1,5 mm pianowire (som vist på fig. 7) og pålod den umiddelbart bag vippearmerne – skær 2 små stykker af et 4 mm rør og pålod dem floobe'en som stop. De 2 plader



Fig. 7

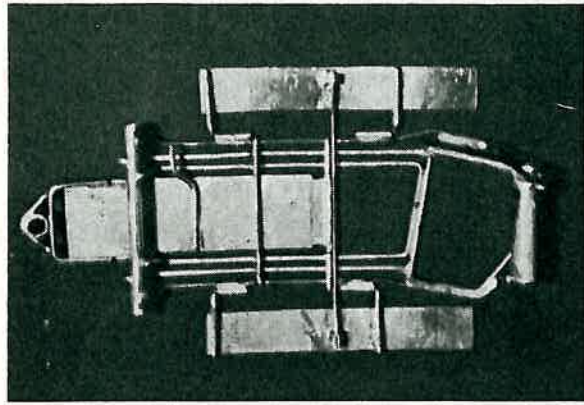


Fig. 6

der skal kunne vippe ned til samme plan som resten af chassis'et og ca. 3 mm op herfra.

Til fastgørelse af chassis'et anvendes knap-penåle i 1,5 mm rør. Disse rør loddes fast ovenpå de stykker 1 mm pianotråd, der sidder på floobe'en. Til sidst filer vi alt overfladigt loddetin bort og pudser messingpladerne af.

Færdiggørelsen af raceren

Pålod vippearmerne et stop, så styretappen kun kan dreje 30-40° til hver side. Styretappen skal i øvrigt sidde således, at den ikke kan røkkes hverken den ene eller anden vej.

Når raceren står på banen, skal forhjulene røre den og styretappen må kun vippe 1 mm uden at hjulene løftes fra banen. På denne måde får strømaftagerne bedst kontakt med banen.

Eventuelt anbringes 4 stk. 1,5 mm messingrør imellem de øvrige rør nede ved mo-

toren og loddet fast. Det forhindrer chassis'et i at give sig i bagtøjet og det vil også dæmpe tilbøjeligheder til at bilen kommer til at hoppe.

Gearingen kan justeres ved at flytte kronhjul til sideværts (som på inline). Ved en rigtig justeret gearing kan kronhjulene lige drejes en smule uden at spidshjulet følger med, men det må kun være en anelse. Der må også kun være en anelse sideslør - for meget vil ødelægge gearingen.

Baghjulene må være helt uden skrævheder. **Bugakten** bør være af stål, helst hærdet stål, og de, som ikke har gevind, er tilmed de stærkeste.

Tandhjulene er Cox sidewinders. Lad være med at montere dem og så straks køre ud på banen - og ødelægge dem. Smør dem derimod med en tyk gearolie og kørlangsomt rundt på banne - og smør den igen hvert 5. minut en 2-3 gange, så er de brugelige.

Forhjulene monteres med et 3-4 mm sideslør.

Vippearmen skal altid kunne vippe let op og ned; søg for, at ledningerne ikke strammer - de skal i øvrigt føres under forakslen.

Karosseri. Vælg en lav og let karosse, helst en åben, da de giver bedst vejløbigghed.

En spoiler monteres - om fornødent - bag i raceren. Den hjælper på vejløbiggheden på visse baner, men ikke på alle, så prøv dig frem.

I det hele taget bør man forbedre og lave nyt udstandsligt, og lave alt omhyggeligt; det er de sidste timer, man sidder og gør sin racer klar til et løb, der er afgørende.

Peter B.

Nye lynhurtige motorer

Fra CHAMPION kommer nu en ny, forbedret udgave af den kendte 517-26b. Udadtil er der ikke megen forskel, men det er der derimod indvendigt. Ankeret er fremstillet af et nyt silicone-stål og består af ca. 60 lameller; det stål skaber både bedre magnetfelt og en bedre afkøling af motoren. Sidstnævnte er også yderst nødvendigt, da ankeret er viklet med 25 tråd, altså endnu tykkere end på de foregående motorer. Kommutatoren er drejet af til 1/1000 mm og ankeret er selvfølgelig dynamisk afbalanceret, hvilket sikrer en fuldstændig rolig gang - selv ved topomdrejninger, hvilket her er 80.000 o/m.

Hver eneste motor er afprøvet og kontrolleret af fabrikkens kendte professionelle køber, Bob Cozine. Prisen er ca. kr. 225.

Skal Deres HOBBY-BLADE indbindes?

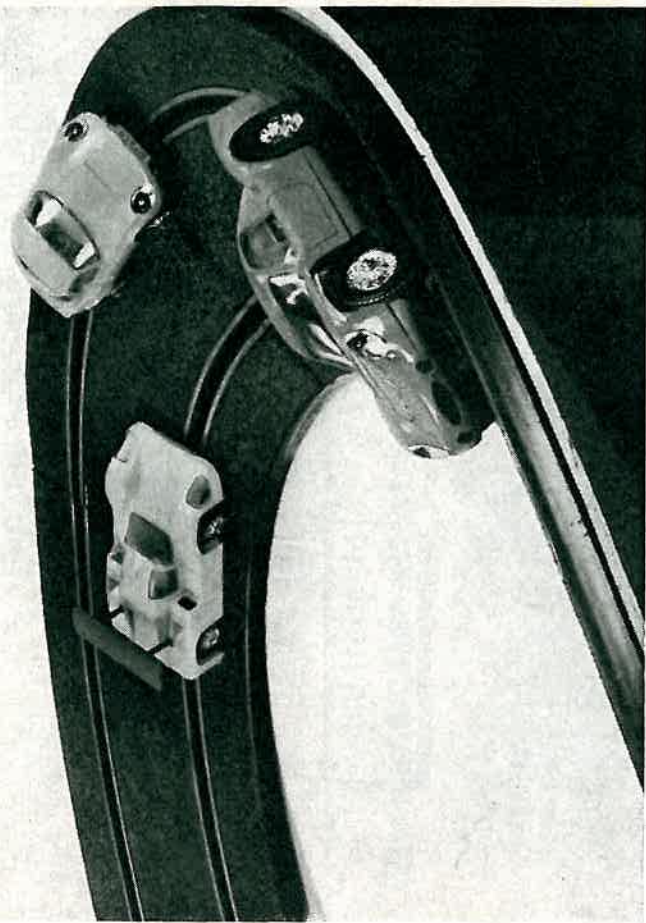
Vi tilbyder indbinding af de i 1968 udsendte 11 numre. Prisen herfor er - i smuk, blå nigerskindimitation med guldtryk - kr. 22,20.

Vi indbinder tillige 1. årgang (nr. 1-12), 2. årgang (nr. 13-24), 3. årgang (nr. 25-35), 4. årgang (nr. 36-46), 5. årgang (nr. 47-57), 6. årgang (nr. 58-68), 7. årgang (nr. 69-79) og 8. årgang (nr. 80-90) på de samme betingelser.

Hvis De mangler enkelte numre, kan de endnu leveres, ligesom vi kan levere hele årgange indbundne for kr. 41,00-44,00 pr. bind.

HOBBY BLADET's ekspedition

St. Blichersvej 6 - 2000 København F - Telefon FA 92 00



4 NYHEDER fra JOUEF (skala 1:40)

- 1) Den overordentlig billige stejlkurve (under 20 kr. for et 180° sving). Man bør dog ikke heraf forledes til at bygge sine baner med udelukkende stejlkurver - så går det for meget ud over „sporten“.
- 2) Den meget amerikanske CHAPARRAL GT (nr. 362) med luftbremse og
- 3) de mere diskrete franske ALPINE GT og MATRA GT (nr. 358 og 359).

Bl. a. på grund af de styrede forhjul har disse vognene fine køreegenskaber. De kan - evt. ved en let tilfiling af styretappen - udmærket køre på andre baner.

Nogle betragninger over brændte motorer (fortsat fra side 55)

Hvis vi ser tilbage på 24-timersløbet i Silkeborg og team „Snoppy“, står der at læse, at dette team havde den hurtigste vogn og altså sikkert også den varmest viklede motor. Det må her antages, at denne eller nærmere disse motorer (holdet anvendte jo flere), hvis de havde været noget mildere viklet, bedre kunne have stået distancen, hvorved team „Snoppy“ kunne have undgået en masse spildtid ved udskiftning af motorer og dermed et bedre placering i det samlede resultat.

O. J. N.

HOBBY-MARKEDET

- RUBRIK-ANNONCER. Pris 50 øre
- pr. ord. Indsend venligst beløbet samtidig med bestillingen enten i frimærker eller på bladets postkonto 29224.
-

Radiofjernstyrings-anlæg. Sender: Graupner Variophon S 4/8 kanaler. Modtager: Superhet med 4 kanaler. Servoer: 2 stk. Bellamatic II, 1 stk. Servo Automatic II m. ompoler, komplet med Deac's og ladeapparat. Sælges for kr. 1200,- (evt. afbetaling). - S. Høj, Søborg Hovedg. 211, 2860 Søborg. Tlf. (01) 67 09 92.

HAARBELE HASTIGHED

med Det Nye Elektriske

COMBI-SÆT

elektrisk boring –
savning – slibning
og polering. I alt
29 dele for kun

69 kr.
pr. måned

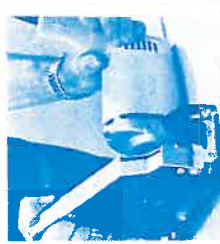


Den verdensberømte SKIL hobbymaskine er dobbeltisoleret
400 watt – 220 volt vekselstrøm – 3 ÅRS GARANTI – 10 mm BOREPATRON

Nu kan De få et fremragende elektrisk værktøjsset til en utrolig lav pris. Sættet består af den robuste og kraftige SKIL-boremaskine med trinløs variabel hastighed på hele 400 watt – en af de bedste EL-boremaskiner i verden – konstrueret af dygtige amerikanske ingeniører og fremstillet på en af verdens førende specialfabrikker. Desuden sættet af det uundværlige udstyr til boring, slibning, polering og savning – 9 stk. kvalitets-metalbor, 12 stk. sliberondeller i forskellige finheder, underlagsskive med adapter og spændskruer, bomuldspolerskive og en lækker, blød, vaskbar lammeuldshætte samt en elektrisk rundsav. De behøver ikke være ekspert for at kunne anvende DET NYE ELEKTRISKE COMBI-SÆT, ja, selv om De aldrig før har haft et stykke elektrisk værktøj i hånden. Kan De fra den første dag børe, slibe, save og polere. Nu kan De på kort tid polere Deres bil, så den stråler som ny. Den kan få Deres møbler til at blive smukt blanke. De kan slibe, og De kan børe og save – det hele går let og hurtigt og helt uden anstrengelse med DET NYE ELEKTRISKE COMBI-SÆT, for den elektriske motor tager alt sliddet. De skal kun føre værktøjet.

ELEKTRISK RUNDSAV

Til dette sæt hører også en transportabel rundsav, der gør savearbejdet legende let. Denne rundsav kan reguleres til at save mellem 0 og 45°.



12 slibe-rondeller – i forskellige finheder af slidstærkt aluminiumsoksyd.

Underlagsskive

Den 120 mm elastiske gummi-skive gør det muligt at sandslibe og polere, selv på uregelmæssige steder. Desuden medfølger stofpolerskive.



Metalbor
9 stk. metalbor af fineste hærdet stål – leveres i praktisk plastic-etui med borene anbragt i størrelsesorden.

Polérhætte af lammeuld

Kan bruges til mange formål – bl. a. polering af sølvstøjt i lyntempo.



HOBBY

Bladet

NR. 103

FEBRUAR 1969

DU MED STEREO OG Hi-Fi MAGASINET LYD & TONE



KAKTUS
er min
hobby!

3,25
incl. moms



MINI-RACING

Der er mange nyheder...



Anglewinder- chassis fra Champion

Fra Champion kommer om kort tid et Anglewinder-chassis af nyeste type og beregnet til vippekarosserier.

Chassis'et er bygget af 1,6 mm messingrør, og også vippearmen har denne tykkelse. Bagakslen løber i olitelejer, mens forakslen løber i et messingrør. Med 22,2 mm baghjul og 19,1 mm for-

hjul holder chassis'et netop minimumshøjden 1,6 mm.

Det er kun beregnet til de allerhurtigste motorer som f. eks. Champion 517-266 og Mura 007.

Prisen, der kommer til at ligge omkring de 100 kr., må dog absolut siges at svare til chassis'et.

Anglewinder-motorbøjle fra Dynamic



En færdig motorbøjle er en stor hjælp for de mange, som selv bygger deres chassis'er. En sådan - til Anglewinders - er netop kommet fra Dynamic og kan benyttes til alle motorer, uanset hvilken vej de kører hurtigst, fordi bøjlen kan vendes.

Med Cox sidewinder gearhjul kan der bruges gearringer fra 7/32 til 9/32. Lejerne kan hæves og sænkes, så faktisk enhver hjulstørrelse kan bruges. Motorens vinkel kan varieres fra 15° og opefter. Prisen bliver ca. 15 kr.

Mura team Cukras 007 motor

er den hurtigste fabriksfremstillede motor, der kan købes. Det er en speciel sprinter-motor og kun beregnet til korte løb, som f. eks. heat på 5-10 min. Motorkassen er .030" tyk og lavet således, at ingen magnetisme slipper ud af den.

Løjet er særlig stort og kan lede megen varme bort. Magneterne er de stærke Mura Magnum X88, og de sidder i et .088" tykt shim, der har samme form som selve kassen.

Endbellen er en ny hvid type, der først smelter ved en meget høj temperatur; ankeret er et 72 lamels siliconeståls-anker, da dette stål giver bedre afkøling end alm. stål.

Ankeret og kommutatoren er drejet nøjagtigt af, og ledningerne til sidstnævnte er ikke loddet på, men klemt fast, og derefter er der bundet en ny-

lonsnor omkring for at holde på den. Motoren leveres med forskellige winds: Single 26, 25, 24 og dobbelt 28-29 og 28-28, og hver eneste er afprøvet og kontrolleret af Muras egen professionelle fabrikkører John Cukras. Prisen kr. 350 tyder jo også på noget helt ekseptionelt.

I øvrigt kan såvel anker, magneter, motorkasse, endbell, kul som fjedre leveres hver for sig.

HOBBI-MARKEDET

- RUBRIK-ANNONCER. Pris 50 øre pr. ord. Indsend venligst beløbet samtidig med bestillingen enten i frimærker eller på bladets postkonto 29224.
- HEATHKIT byggesæt. Junior-grammofon med indbygget højttaler i vinylkuffert. 120 volt AC. Pris kr. 150. Telefon (01) FA 5153 (inden kl. 10 og efter kl. 18).

Nok en omgangstæller!

Det er efterhånden mange omgangstællere, der er beskrevet her i HOBBY BLADET, og man kunne måske fristes til at spørge, om det nu også er nødvendigt med så mange omgangstællere. Hertil må der svares "et ja". Der kan simpelthen ikke eksperimenteres nok med omgangstællere af to grunde: for det første for at finde en simpel og billig konstruktion, for det andet, en absolut driftssikker konstruktion. Det første er let, hvorimod det andet er meget svært.

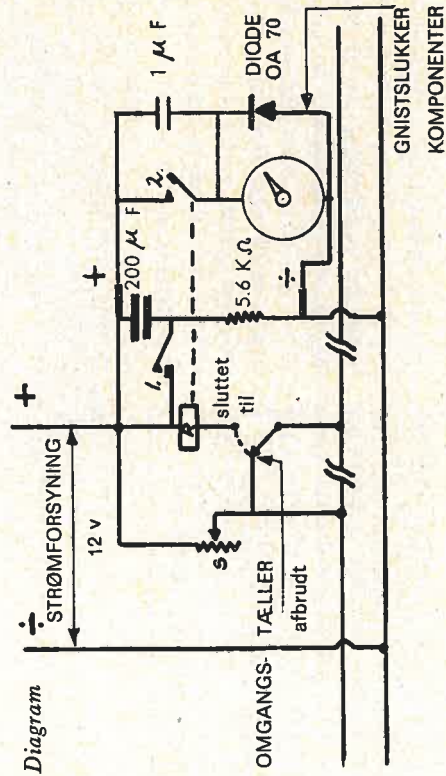
Den konstruktion, der bringes her, skulle ikke volde vanskeligheder, ej heller for dem, der ikke før har arbejdet på elektromikkens område.

Lad os begynde med at forklare lidt om tegningen, der som det ses er delt i to kredsløb. De to nederste vandrette streger illustrerer banens kontakttrimler og det isolerede stykke kontakttrimmel. S står for speeder og er naturligvis her indskudt i kredsløbet på sædvanlig måde for at regulere bilernes hastighed. Omskifteren er indskudt for at kunne sætte tællerværket ud af funktion. I stillingen til venstre er tællerværket sat ud af funktion, og det

isolerede stykke er således forbundet gennem speederen. Når omskifteren står i positionen opad er omgangstælleren i funktion, og når en bil passerer det isolerede stykke sluttet et kredsløb, hvor strømmen går fra + gennem relæet R gennem motoren i bilen til -. Bilen kan holde stille på det isolerede stykke og kredsløbet vil stadig være sluttet. Grunden til, at bilen ikke kører, er, at relæets spolemodstand kan være fra ca. 200 ohm til ca. 800 ohm. Motoren er simpelthen for strømkrævende til at kunne køre med en så stor modstand indskudt. Relæet fungerer derimod udmærket, da motorens lave modstand ingen rolle spiller.

Når strømmen sluttet vil R's to slutte-kontakter 1 og 2 sluttet. Strømmen vil nu foruden at aktivere relæet også oplade elektrolyten på 200 mikrofarad gennem sluttekontakt 1. Dette medfører, at relæets faldetid forøges. Relæet slutter således stadig kontaktene en brøkdelt af et sekund selv efter at bilen har forladt det isolerede stykke. Elektrolyten vil herafter aflades gennem modstanden på 5,6 kiloohm.

Det andet kredsløb er selve tællerværket.



De fleste tællerværker, der fås i handelen herhjemme, arbejder med en spænding på 18, 24 eller 36 volt. Og da relæet med de to sluttekontakter arbejder på banens strømforsyning, altså 12 volt, er vi altså nødt til at føde tællerværket selvstændigt, alt efter hvilken spænding det er beregnet for. Sluttekontakt 2 får således tællereleat til at virke. Vi har nu den første grund til elektrolytens tilstedeværelse (altså den på 200 mikrofarad), idet denne holder R så længe, at tællereleat, der arbejder med en vis træghed, får tid til at virke. Den anden grund er, at selv om bilen skulle hoppe hen over det isolerede stykke, vil relæet kun tælle en gang. Kondensatoren på 1 mikrofarad og dioden tjener som gnist-slukker på sluttekontakt 2, hvilket forhindrer

sliddet på kontaktterne, desuden vil de virke radio- og tv-støjdæmpende.

Hvor langt det isolerede stykke skal være, må man eksperimentere sig frem til, idet det afhænger af, hvor lang en lige banestregning der kommer forud. Det kan anbefales at prøve et stykke på ca. 8-10 cm, men det er klart jo kortere, stykket kan være, des bedre.

Til slut nogle bemærkninger angående den store elektrolyt. Denne er i den ene ende påtrykt et + og i den anden ende et -. Den skal forbindes således, at + vender mod + og - mod -. Dioden er i den ene ende forsynet med en rød ring, som her skal vende mod +. Det er vigtigt, at disse ting forbindes rigtigt, hvis opstillingen skal virke efter hensigten.

Gode råd - hvis De vil køre stærkt!

Oftentimes er det ikke ankeret, som brænder og derved bevirker motorstop - måske er det kullene, der „hænger“.

Det sker, når fjedrene bliver varme og mister deres fjederkraft; så bliver der ikke nok kultryk og dårlig forbindelse mellem kullene og kommutatoren - og til sidst kan motoren ikke køre mere.

For at undgå dette må man bruge kraftigere fjedre som f. eks. Mura og Champion. Kullene bør være af „pigetail“-typen, det er dem, hvor der i enden sidder en ledning; denne loddes fast på kulholderen og giver på den måde mindre modstand. Samtidig leder den varmen bort fra fjedrene og giver bedre afkøling af disse.

Hvis man bruger standard-kul, kan der sættes et stykke afisoleret ledning i klemme mellem kul og fjeder. Denne loddes tillige fast på kulholderen.

Kulholderen bør files fuldstændigt glat, og der skal være god plads til kullet. Den lille, hvori fjederen glider og presser på kullet, skal være rigelig stor; fjederen må ikke skrabe på kanten, men bukkes således, at den kun rører ved selve kullet - og det i hele dets bredde.

Fjedertrykket justeres, medens motoren kører for fuld kraft, ved enten at prøve at trække lidt ud i fjederen eller at presse lidt ind. Husk først at køre kul og fejler til.

Endbellen skal være Mura's sorte,

det er langt den bedste. Evt. loddes et par køleplader af messing på kulholderen.

Motorikassen bør være Mura, Champion eller en anden af samme tykkelse. Kraftige magneter hjælper også på kølingen. De skal sidde så tæt som muligt på ankeret, men uden at skrabe på. Hvis man selv vikler sit anker, tilrådes det at vælge et af den nye type stål (Mura f. eks.) eller endnu bedre at bruge et anker af siliconestål (Mura .007 og de nyeste fra Dyna og Champion).

At bruge almindeligt loddetin til



- ★ Den ideelle "Hjemmebane"
- ★ Fylder kun lidt
- ★ Alligevel en rigtig RACERbane
- ★ Ingen service-problemer, fordi ombytningsmotor incl. bagtøj og hjul, kun koster kr. 11,50.

1:40

MINI-RACE

"Baby" komplet med 8 banestykker, 1,85 m kr. 82,50
"Junior", 8-tals bane, komplet med 16 banestykker og bropiller, 3,50 m kr. 132,00
"Rallye", 8-tals bane, komplet med 24 banestykker og bropiller, 4,70 m kr. 167,00
"Rallye Special" med stejlkurve .. kr. 180,00
Alle sæt indeholder 2 biler, håndspedere og barrierer.

NYHED: 180° stejlkurve kr. 17,50
Nr. 358 ALPINE GT ... kr. 31,00
Nr. 359 MATRA GT ... kr. 31,00
Nr. 362 CHAPPARAL ... kr. 31,00

Nu 18 modeller i biler kr. 27,00-35,00
Jouef minirace-transformer 12V=0,6A 52,50
Brochure og prisliste over JOUEF Minirace fås hos følgende forhandlere eller mod 60 øre i svarporto til

POPLAR PLASTICS A/S
POSTBOX 93 - 4000 ROSKILDE
TEL. (03) 361 nr. 144

Løbs-resultater

3-timersløb den 22. december
kørtes på banen i Læssøsgade med 6 deltagende hold. Resultatet blev, at Team Mini vandt foran Team FD-WSR (begge fra I/S MINI-Racing). Derefter fulgte 3 hold fra Malmø og til sidst Team Cobra (Rødovre MRK).

Løb i Århus den 26. december

hvor der var reklameret med Danmarks største bane, og at 1. præmie var en jet-fly-rejse til Las Palmas; det blev ingen succes!

Banen var rigtigt nok 70 m lang, men det meste af den var i 2 etager, og i øvrigt var den anbragt i et rum, hvor en 30 m bane ville fylde godt op. En stor del af banen kunne ikke overses af køerne; f. eks. under en bro var der en stor hopbakke, hvor bilerne havde god fart på og selvfølgelig røg af bane hele tiden, og ingen påsættere kunne nå herind, så de måtte stå med en kost og rage bilerne frem.

Omgangstæller fandtes ikke, så i stedet fik 8 mand stukket papir og blyant ud, og fik besked på at tælle. Løbsleder var der faktisk heller ikke, og da afbryderen til banestrømmen sad i et rum 25 m borte, brugtes den ikke under hele finalen - i stedet blev der råbt stop når løbet var forbi.

Banen bestod af 2 stejlkurver, 2 flade sving, den fornævnte hopbakke samt 4 langsider, hvoraf den længste var over 16 m lang.

De 16 deltagere deltes i 2 heat à 8×5 min. - det tog ca. 3 timer at afvikle hvert heat - og de 8 hurtigste gik videre til finalen, som også var på 8×5 minutter.

Lige før løbet begyndte, meddeltes at hovedparten af de fine præmier var trukket tilbage - også rejsen til Las Palmas; den blev erstattet af en Cox bil.

Vinder blev Peter Bendtsen med Christian Schou på andenpladsen, begge fra I/S Mini Racing, København. Man må håbe, at der næste gang, en klub eller banerjer arrangerer et løb af denne slags, bliver gjort lidt mere ud af arrangementet i form af bl. a. en god løbsledelse og flere påsættere.

Ideen med store løb er god nok. I USA og England køres langt de fleste løb på denne måde, men der er mere liv over det hele. Der fortæller en speaker ustandselig om bilerne på banen, om deres placering og hvad der i øvrigt sker og også om køerne. Så ville også flere tilskuere komme.

Meddelelsen om løb gives blot gennem hobbybladene eller direkte til klubberne under DMRU. Reglementet er selvfølgelig det af unionen vedtagne og ikke som i Århus, hvor der slet ingen maskinkontrol var.

Vi har et stort udvalg i

MINI-RACE

SCALEXTRIC - JOUEF

REVELL - CARRERA

FLEISCHMANN - FALLER

Biler: COX - AIRFIX

Løse dele, motorer, chassiser etc.
- og vi sender overalt!

RØDOVRE HOBBY & LEGETØJ

Roskildevej 284 · 2610 Rødovre
Telefon (01) 70 19 04

24-timersløb i Løgstør (1:32) 28.—29. december

Deltagernavn:	Team Black Foot Løgstør	Team GT-models Alborg	Team DEB-WSR I/S Mini Racing, København	Team Mini København
Kørere	H. Lorentsen Jørgen K Olesen Mogens Stakholm	Sven Studstrup Lars Thomsen Lars Lilholt	Dennis Stochholm Erik Jørgensen „Bamse“ Knudsen	P. Bendtsen Erling Jensen Christian Schou
Karosseri	Marcos Mantis	McLaren MK 8A	Mirage	Marcos Mantis
Chassis	Anglewinder	Anglewinder	„Nemesis“ in-line	In line
Motorer	Mabuchi 26-d	Mabuchi 16-d	Riko-Russkit 23"	Hj.lavet 16-d
Baghjul	Cox	Twin-K	Svampedæk	AJS
Forhjul	Hjemmelavede svampedæk	Carrera	Champion	Revell
Strømaftagere	Cox/Champion	Cox	Cox	Hjemmelavede kobberstrømaft.
Håndspæder	Cox pro/Carrera	MRRRC/Carrera	Mura/Tharie	Cox pro
Tandhjul	Cox	Cox	Weldun	Weldun

Arrangør var Løgstør Mini-Race Klub. Banen var en 4-sporet Scalextric-bane på 25 m's længde, der var overmalet med et tykt lag plasticmaling.

Banens chikane voldte kørerne store problemer, da den var bygget, så kun én bil kunne passere ad gangen; i løbets første timer var der en del sammenstød dér.

Bemærk:

BLACK FOOTs vogn var den eneste med en 26-d motor og derfor nok den hurtigste, men den havde tendens til at hoppe af banen grundet et meget spinkelt bagtøj.

DEB-WSR's chassis var noget helt nyt. Grundelementet var opbygget som et vanligt in-line chassis, men under det hang der en 1,2 mm tyk plade, som kunne glide 3-4 mm sideværts og på den måde forbedre vejbeliigheden.

MINI's bil var den eneste, som var forsynet med vippekarosseri. Det hjalp meget på vejbeliigheden. Ned ad den meget bulede langside hjalp det til at holde vognen på banen, og i mod-

sætning til de andre hoppede den ikke det mindste.

Løbet startede kl. 15. Der skulle skiftes bane 8 gange, så hvert hold skulle køre 2 gange på hver bane. Spændingen var stor fra starten, fordi BLACK FOOT og MINI kørte næsten lige hurtigt. Sidstnævnte måtte bl. a. udskifte en motor og kom bagefter i 2. heat, men begyndte i 3. og 4. heat at klatre op igen og kom i 5. heat foran, godt 130 omgange foran BLACK FOOT.

I 6. heat kom GT-MODELS op på andenpladsen, og DEB-WSR brændte flere motorer af og kom meget langt efter de 3 andre.

I 8. heat kom BLACK FOOT igen op på andenpladsen, men havde over 400 omgange op til TEAM MINI, som vandt med 9490 omgange. BLACK FOOT nr. 2 (9087 omg.). GT-MODELS nr. 3 (8940 omg.). DEB-WSR nr. 4 (8440 omg.).

TEAM MINI slog i øvrigt banerekorden ur.der løbet med ikke mindre end 9/10 sekund (fra 7,0 til 6,1 sek.).

Hele årgang 1968

11 numre med ialt

624 sider

der giver aktuel orientering om

12 forskellige hobbies
+ utallige nyttige gør-det-selv-konstruktioner

leveres indbundet i elegant blåniger-skindimitation med guldtryk for

kr. 45.00 (incl. moms).

Uindbundet kr. 32.50.

Desuden kan endnu alle tidligere årgange

1. årgang 1960 (nr. 1-12)
2. årgang 1961 (nr. 13-24)
3. årgang 1962 (nr. 25-35)
4. årgang 1963 (nr. 36-46)
5. årgang 1964 (nr. 47-57)
6. årgang 1965 (nr. 58-68)
7. årgang 1966 (nr. 69-79)
8. årgang 1967 (nr. 80-90)

leveres:

Indbundne å kr. 42.--

Uindbundne å kr. 27.--

Kan kun leveres direkte fra

HOBBY BLADET'S
ekspedition

Steen Blichersvej 6

2000 København F.

Postkonto 2 92 24 - Tlf. FA 9200

HOBBY
bladet

91-101
1968

9

Hør forskellen...

De professionelle båndeksperter ved, hvor meget båndet betyder for optagelsen og gengivelsen. Derfor vælger de altid SCOTCH lydånd. Det ved man at erfaring er perfekt.

SCOTCH

LYDÅND

er langt bedre!

med **Superlife**

Større frekvensområde og mindre spenstøj fordi SCOTCH lydånd har avanceret magnetlag.

Mindre siltage til både bånd og tonehoved, og derfor langt lænre levetid.

Mindre båndstøv og derfor langt lænre levetid og mere økonomisk i brug.

Forlænget levetid og præcis gengivelse.



MINNESOTA MINING AND MANUFACTURING A/S
FABRIKSPARKEN 15 · 2600 GLOSTRUP · TELF. (01) 96 70 00

Munkebo Bibliotek

Munkebo

HOBBY

bladet

NR. 104

MARTS 1969

NU MED **STEREO** OG **HI-FI** MAGASINET **LYD & TONE**

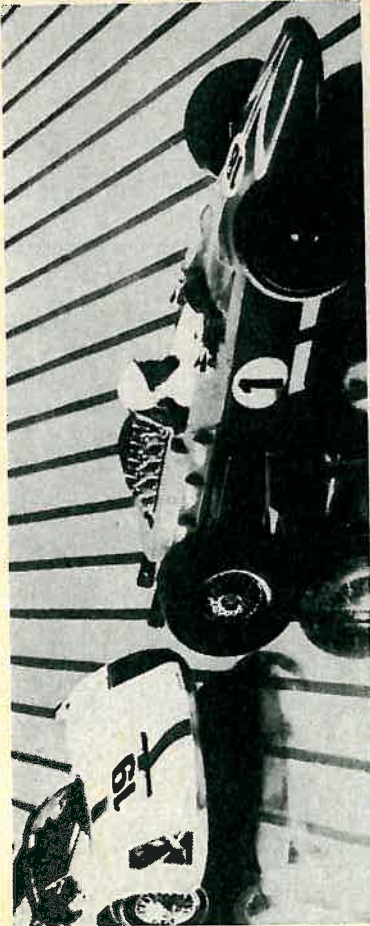


3,25
incl. moms

Munkebo Bibliotek
Munkebo

Set på Nürnbergmessen:

Mange dejlige



Märklin nye mini-race bane:

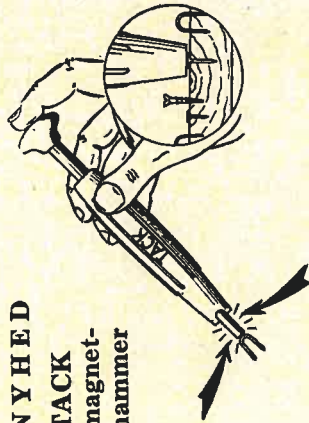
SPRINT ELECTRONIC

Denne kendte fabrik for modeljernbaner overraskede sidste år med tillige at ville være med i mini-race løbet ef-



NYHED

TACK
magnet-
hammer



Denne patentanmeldte morsomme hammer er 18 cm lang og magnetisk. Den synes ideel for modelbyggere og andre, som skal fæstne søm, skruer eller krampet, hvor der ikke er plads til en hammer eller hvor man savner en tredje hånd.

ter det gængse system. Dens baner og biler, der jo ikke kunne komme op på siden af de engelske og amerikanske forbilleder, har haft en betinget succes.

I år viste man en ny bane, hvor 4 biler frit kan køre over hele banen, der har et stort antal strømførende skinner, som bilerne altid vil kunne få strøm fra. En håndspeder med 3 kanaler fjernstyret bevægelserne til højre og venstre samt hastigheden.

Systemet, som er set før, er morsomt, men ikke særligt let at køre med – og slet ikke hurtigt, idet bilerne meget let mister kursen og tårner mod rækværket, og det beviker – efter vor udsendte medarbejders opfattelse – at det store publikum nok vil forholde sig afventende.

Lær i FLYV nr. 3 om:

Den engelske Tiger Club.

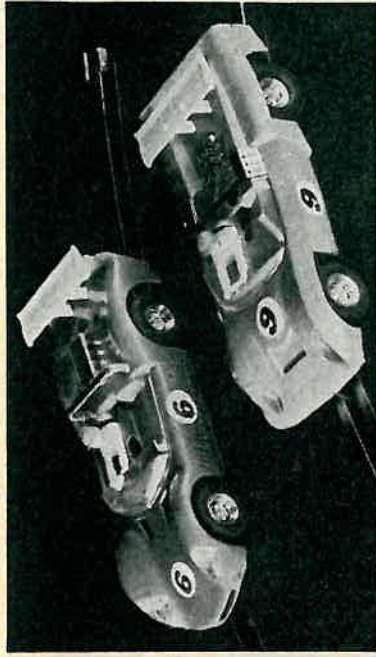
Nye tyske glasfiber-svevefly.

Civilingeniør Chr. Schwartzbach's artikel om propeller til modelfly.

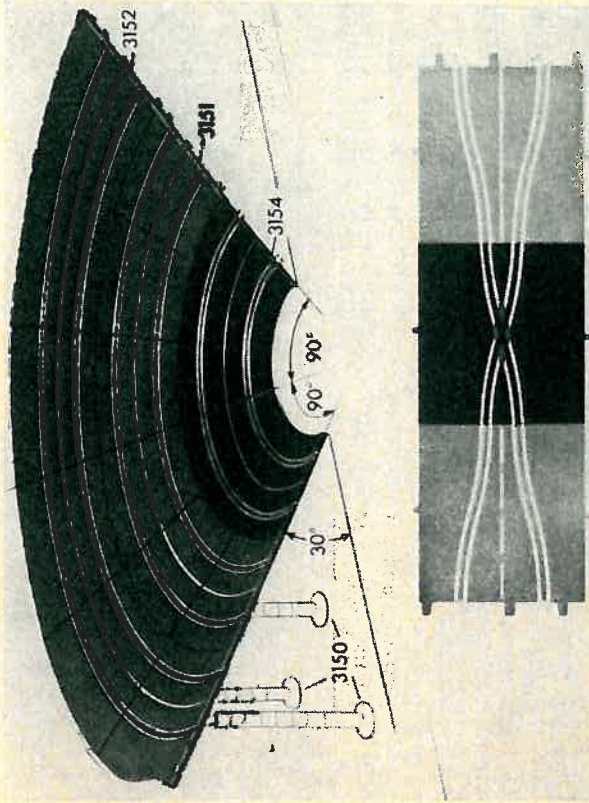
Fås hos bog- og bladhandlere, kr. 3,10.

FLYV's FORLAG A/S, Rømersgade 19,
1362 København K.

MINI-RACE nyheder!



SCALEXTRIC viste disse 2 biler (C 3 Javelin og C 4 Electra), 5 nye G.P. modeller, 3 flotte G.T. modeller, et nyt sæt G.T. SPEED 69 samt en elektrisk omgangstæller, som vi skal annoncere, når den kommer her til landet.



FLEISCHMANN udstillede i denne hobbygren en stejlkurve, der – som illustrationen viser – hæver sig 30° fra det vandrette plan og ved sammensætning af 2 banestykker udgør en halvcirkel. I øvrigt kan kurven udbygges til at have op til 6 spor.

Desuden vistest det banekryds og -skifte, som mange har efterlyst, idet man ved det – i hvert fald på 2-sporbaner – kan gøre dem lige lange og give konkurrencen et nyt spændingsmoment.



MINI-RACING

Der forestår mange og store løb i Læssøsgade

Løbene arrangeres af centerlederen Dennis Stochholm med det formål at gøre reklame for både mini-racing og for banen. Det første løb i serien bliver et 3 timersløb i stock-car klassen, og det køres søndag den 2. marts, altså ugedagen før 1. afd. i samme klasse, i DM løbsserien!

For at gøre kørene lidt mere interessante i at deltage, og for at give endnu mere spænding under selve løbet, vil der i dette og i de kommende løb blive udsat KONTANTE PENGEPREMIER, hvilket er noget helt nyt i dansk mini-racing! For at give lidt balance i regnskabet vil der selvfølgelig blive krævet startpenge af de deltagende hold. I det første løb andrager det kr. 30,- for hvert team.

Nu kan vi bare håbe, at nogle flere centre og klubber vil følge ideen op, og slå et slag for mini-racing, både for deres egen og for køernes skyld.

Rødovre Hobby & Legetøj

Roskildevej 284 - 2610 Rødovre
Telefon (01) 70 19 04

har alt i MINI-RACE

**SCALEXTRIC - JOUEF - CARRERA
REVELL - FLEISCHMANN - FALLER
samt i biler: COX - AIRFIX**

Løsele, motorer, chassis etc.
- og vi sender overalt!

Ny bane i Løgstør

Løgstør Mini-race Klub har netop færdigbygget en ny stor 6-sporet bane. Det er meningen, at den skal afløse den forrige 1:32-bane, som man nu vil prøve at få solgt. Den ny bane er hele 55 meter lang, altså næsten det samme som banen i Silkeborg; den længste langside er 14 meter, og foruden denne er der en del andre pæne store lige stykker. Banen har ingen stejlekurve, men derimod noget helt nyt: nemlig et over 4 meter stort sving, helt fladt!

Banens beliggenhed er - som den forrige - i et stort kælderum under den store Løgstørhal. I Nordjylland er der i øvrigt meget større interesse for mini-racing end i det øvrige land; hver gang der køres løb skriver avisene om det, og det er en stor del af befolkningen, der kender noget til denne lille sport. Byens håndværkere har forøvrigt været meget hjælpsomme med levering af materialer, og også med assistance under bygningen af banen.

Det er i øvrigt Hans Lorentzen, som har tegnet og bygget det meste af den, ligesom han har opnået et lån i en af byens banker, det er jo ikke helt billigt at lave en så stor bane som denne!

Anden afdeling af DM i GT-klassen skal efter planen afvikles på den ny bane engang i april måned.

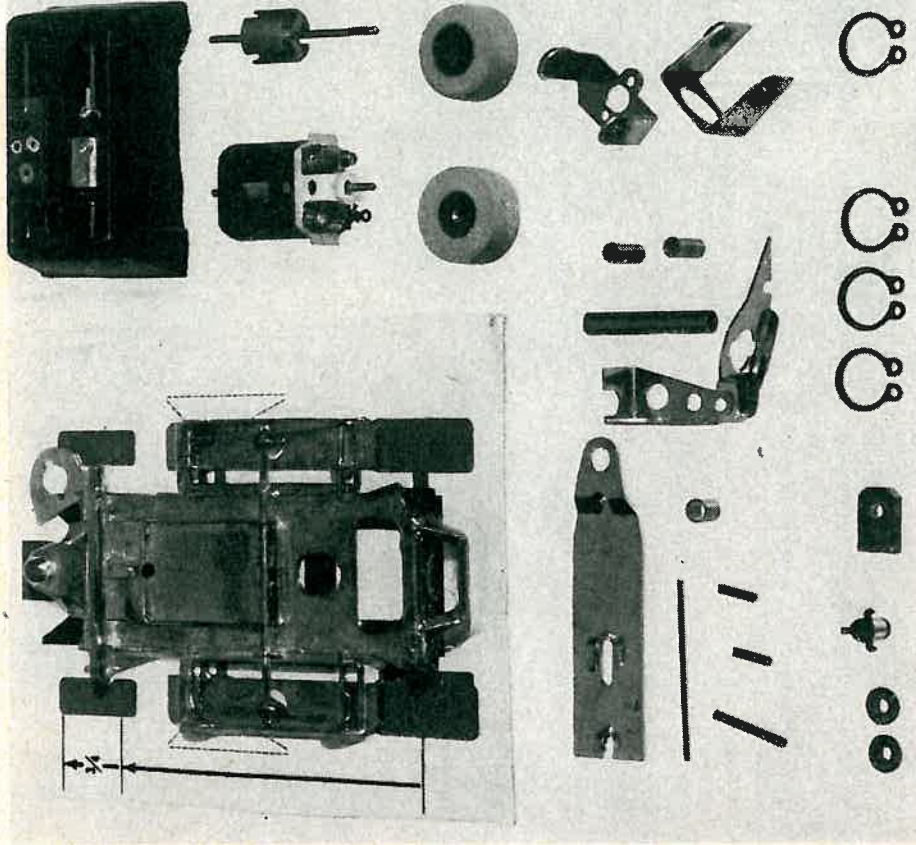
Kommende løb i DM-serien:

Formel 1 i Silkeborg den 23. februar (1. afd.).

Stock Car i Læssøsgade den 9. marts (1. afd.).

GT i Løgstør i april, dato endnu ikke fastlagt (2. afd.).

Nye løsele, motor og chassis (set i Ackermanns Hobby)



Messingplade
Anglewinder-chassis beregnet til vippe-karosseri og 1 1/2 mm tyk vippearms.
Regulerbar motorplacering, der tillader såvel højre- som venstregående motor.

Færdig vippearms, lige til at bruge. (Sparer megen tid.)

Kuglelejer med 3/4" diam. og 3/8" hjul.

Viklet anker .007, der kan leveres med 3 forskellige trådtykkelser.

Den nye motor 517-27 med silicone stålanker, nye kraftige fjedre, dynamisk afbalanceret anker og ekstrafint drejet kommunikator.

Motorbøjle m. olitelejer og mulighed for at variere motorens placering i forhold til tandhjul.

Ekstra vægt til vippearms. C-ringe til at holde motoren på plads med.

Løst anker .007 uden beviklinger og kommunikator.

Nye 12 mm brede 1:32 bagdæk.

U-motorholder til motor FT 16 m. kuglelejer.

U-motorholder til motor FT 16 D m. kuglelejer.

Om vedligeholdelse af 1:32 biler

Nogt af det vigtigste er at holde raceren fri for støv og andre fremmedlegemer. Navnlige lejer, motor og strømsko skal man være opmærksom på. Hvis banen er placeret på et gulvtæppe sker det ofte, at der kommer hår op i vognen og snor sig om akslerne. Det vil bremse farten meget, og må altså fjernes omgående.

Strømaftagerne renses med en stålborste eller en klud gennemvædet med benzin. Også motoren bør renses, og det kan godt ske uden at skille den ad; dryp lidt sprit ned i den, navnlig i den ende, hvor kul-lene sidder. Hvis det kan lade sig gøre, så rens kommutatoren med sprit, og puds den af med en blød klud.

Tandhjulene skal løbe så let som muligt. På de vogne, hvor det kan lade sig gøre at justere gearingen, skal det gøres på denne måde:

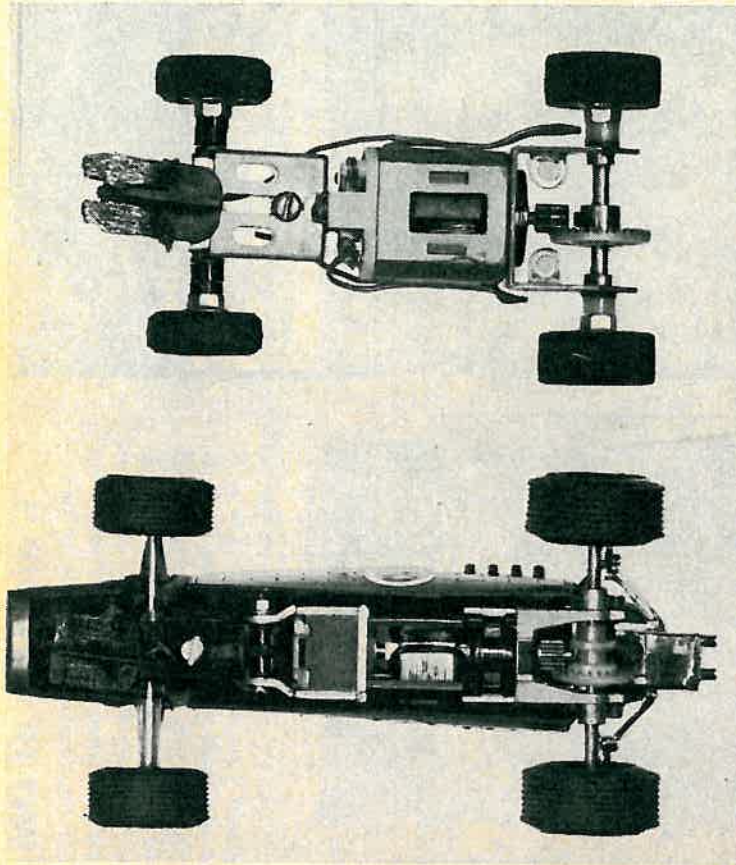
Først skrues kronhjulet på akslen løst, og derefter spændes hjulene ind, således at der kun er ca. 1/4 mm sideslør. Når det er gjort, skrues kronhjulet fast igen, så tænderne får godt fat i hinanden, uden at sidesløret forsvinder. Tandhjulene bør køres til mindst et kvarterstid, ved at lade bilen køre ganske langsomt rundt på banen.

De skal i øvrigt smøres med en 140 SAE gearolie, der fås på alle tankstationer.

BAGHJULENE

spiller en meget stor rolle for en vogns køreegenskaber. Et par glatte baghjul kan ingen vogn køre med, så det er vigtigt at bruge dæk, der står godt fast. Skumgummi- eller svampedæk er langt de bedste, og kan bruges på næsten alle baner. De fås både med og uden fælg, og priserne ligger fra 3-4 kr. opefter. Når dækkene er monteret (de limes med kontaktlim fast på fælgen), slibes de lige på trædesliden med fint sandpapir. De helt nye dæk står ikke så godt fast på banen; først efter en halvtimes kørsel begynder det at hjælpe, men så mærker man også forskellen. Dækkene må først smøres, når de har kørt nævnte tidsrum, og af smøremidler kan der bruges gearolie (140 SAE) eller metysalicylat. Sidstnævnte er også velegnet til at rense dækkene med, og dette skal gøres jævnligt. Tandhjulene bør være hårde og glatte, og hjælper på køreegenskaberne, hvis de ikke løfter sig - òg derved støt-

tes. De smøres jævnligt med et par dråber i lejerne. Pas på, at der intet kommer på kommutatoren, som skal være rigtig ren og blank. Efter en måned smøres fjedret trykket lidt og selvfølgelig også smøret. Det også, at olien til-



Scalextric, formel 1

1:32

Revell SP 80.

Til sidst endnu et par tips, der vil forbedre racerens køreegenskaber:

Hvis vognen har tilbøjelighed til at køre op med styretappen, er det fordi denne ikke rager langt nok ned i rillen eller at den sidder for løst. Læg evt. et par afstandskiver mellem chassis og styretap og lidt blyvægt på vippearmen (hvis en sådan findes). Vigtigt er det også, at styretappen sidder lige og lodret både set fra siden og forfra.

Kører vognen i ryk eller ligefrem „hækker“, har strømaftagerne nok skylden. De skal bukkes, så de står i samme højde, og så kontakten med banen er den størst mulige.

Hvis raceren vælter i svingene i stedet for at skride, er det bagdækkenes skyld; de er simpelt hen for gode. Derfor skal de ombyttes med et par smallere dæk eller evt. til et par med lidt glattere overflade.

Peter B.

KARLSONS KLISTER holder når alt andet brister!

★ Den...
 "e"
 "t
 "ig
 33
 som...
 der arranger...
 tørklubber.
 Firmaet Kinovox...
 leveringsprogram med tre...
 tiver og to nye typer galger.
 som ses over disse linier, er et kraftigt...
 robust studiestativ. Det todelte teleskop...
 rørs nederste halvdel er 24 mm i diameter.
 Højden på stativet indstilles ved at trække... Type



metrostrobe

— en handy og fiks nyhed, som kontrollerer, om Deres båndoptager indspiller og atspiller i korrekt hastighed. Vejledende bruttopris kr. 19,75. Udførlig brochure tilsendes mod 40 øre i frimærker.

FHC-KUNDESERVICE, Landgreven 7, 1301 København K.

1. afdeling af DM

Løbene afvikledes i dagene 18.-19. januar. Den arrangerende klub var Rødovre Mini-race Klub, og løbet kørtes på deres 30 meters klubbane, der har en langside på 8 meter, efterfulgt af et hævet hårnål-sving og derefter en 360° snegl den modsatte vej. Denne munder ud i starten til banens anden langside på 7 meter.

Resultatet

1:32-klassen		Klub	Tid	Omg.
1.	Helge B. Nielsen	RMK	4,72	237
2.	Erling Jensen	I/S	4,72	224
3.	Hans Lorentzen	LMK	4,84	212
4.	Finn Jørgensen	I/S	5,80	193
5.	Christian Schou	I/S	—	185
6.	Ole Lindby	I/S	6,40	184
7.	Per Lindby	I/S	6,56	154

GT-klassen 1:24 (22 deltagere)

1.	Helge B. Nielsen	RMK	4,16	273
2.	Erik B. Nielsen	RMK	4,36	266
3.	Erling Jensen	I/S	4,40	259
4.	Hans Lorentzen	LMK	4,30	259
5.	Dennis Stochholm	I/S	4,22	253
6.	Henrik Hede	RMK	4,54	238
7.	Finn Jørgensen	I/S	4,50	238
8.	Peter Bendtsen	I/S	4,30	186

Efter 1. afdeling er stillingen i DM

GT-klassen (1:24)

1.	Helge Nielsen	RMK	10 point
2.	Erik B. Nielsen	RMK	8 —
3.	Erling Jensen	I/S	6 —
4.	Hans Lorentzen	LMK	5 —
5.	Dennis Stochholm	I/S	4 —
6.	Henrik Hede	RMK	3 —
7.	Finn Jørgensen	I/S	2 —
8.	Peter Bendtsen	I/S	1 —

— og i 1:32-klassen

1.	Helge Nielsen	RMK	8 point
2.	Erling Jensen	I/S	6 —
3.	Hans Lorentzen	LMK	5 —
4.	Finn Jørgensen	I/S	4 —
5.	Christian Schou	I/S	3 —
6.	Ole Lindby	I/S	2 —
7.	Per Lindby	I/S	1 —

GMN Kuglelejer

Aksel st. i mm	Kr.	Aksel st. i mm	Kr.
3	10,00	10	7,00
4	6,50	12	7,25
5	6,50	15	8,00
6	6,00	17	8,25
7	6,00	20	10,00
8	6,00	25	10,00

Desuden har vi næsten alt i radløselejer

»CENTRUM hobby«

Katlundborgvej 56 - 4300 Holbæk

HOBBY-MARKEDET

•••••
 ••••• **BRUK-ANNONCER.** Pris 50 øre
 ••••• pr. ord. Indsend venligst beløbet sam-
 ••••• tidlig med bestillingen enten i frimær-
 ••••• ker eller på bladets postkonto 29224.
 •••••

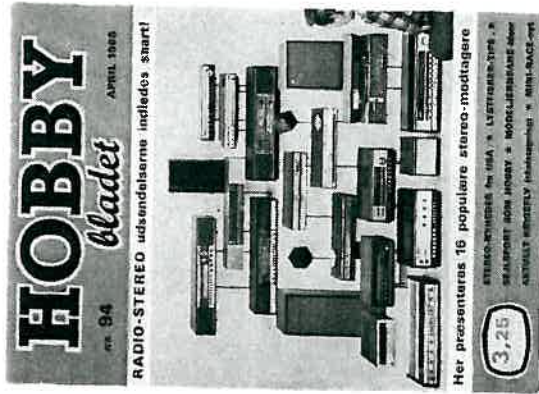
••••• **Billige walkie-talkies.** — Supersonic 1 Watt's model 16W3C med antenneetik, 10-leds teleskopantenne, squelch, batteriindikator, tilslutning for ydre strømkilde og opkald. Alt dette får De for kun kr. 495,00 incl. moms pr. apparat. Ikke godkendt til brug i Danmark. Henvendelse: DANITA CO., Falkoneralle 8, 2000 København F. Tlf. (01) VE 324.

••••• **Proportional fjernstyringsanlæg „Bonner 8 Digitite“** som nyt til salg for 1450 kr. Prisen er incl. 4 servoer, power-pack m. v. Anlægget, der er klar til installation, er godk. af P & T. Der ydes 1/2 års garanti.

E. R. Andersen, tlf. (01) 94 86 67.

Ved at samle alle HOBBY-bladene får De en praktisk og uvurderlig HOBBY-HÅNDBOG

idet register følger med hvert december-nummer.



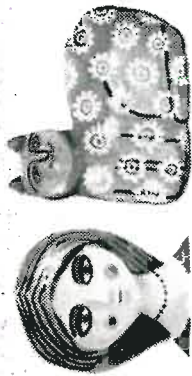
Disse og alle tidligere udsendte numre kan endnu leveres, evt. indbundet årgangsvis

De får dem tilsendt portofrit ved indbetaling af kr. 3,25 pr. nr. på vor postkonto 29224 eller i frimærker. Ellers pr. postopkrævning med tillæg af kr. 2,50 i porto (til Norge dog kr. 3,90).

Et årsabonnement, der koster kr. 32,50 kan påbegyndes fra hvert kvartals begyndelse, evt. med efterlevering af tidligere numre. Indbundne årgange koster kr. 42,00 - 45,00 pr. bind.

HOBBY BLADET

STEEN BLICHERSVEJ 6 - 2000 KØBENHAVN F
 Telefon FAaan 9200 - Postkonto 29224



Alle er
begeistrede
for FIMO
modellermasse

FIMO-ler

kan brændes i en
almindelig bageovn

FIMO er en helt ny og revolutionerende modellermasse, der er fuldstændig renlig og hverken fedter eller smitter af. Alle morer sig vidunderligt med FIMO, det helt ideelle materiale til formning.

- FIMO fås i 15 forskellige klare farver.
- Farverne kan blandes, og enhver ønskelig farvetone kan opnås.
- FIMO er lugtfri og giftfri.
- FIMO kan, så længe det ikke er brændt, æltes og anvendes i én uendelighed.
- FIMO kan brændes i en bageovn og bliver fast som træ og elastisk som ebonit.
- FIMO kan efter brænding bearbejdes igen, man kan skære, save, snitte eller file, male og lakere FIMO-figurerne.

INDSEND KUPONEN I DAG 

Ønsker De ikke at klippe i bladet, indsendt da blot et brevkort.



CHR. OLSEN A/S, Endrupvej 28 A,
2100 København Ø.

JA send mig illustreret
FIMO-brochure.

Navn:

Adresse:

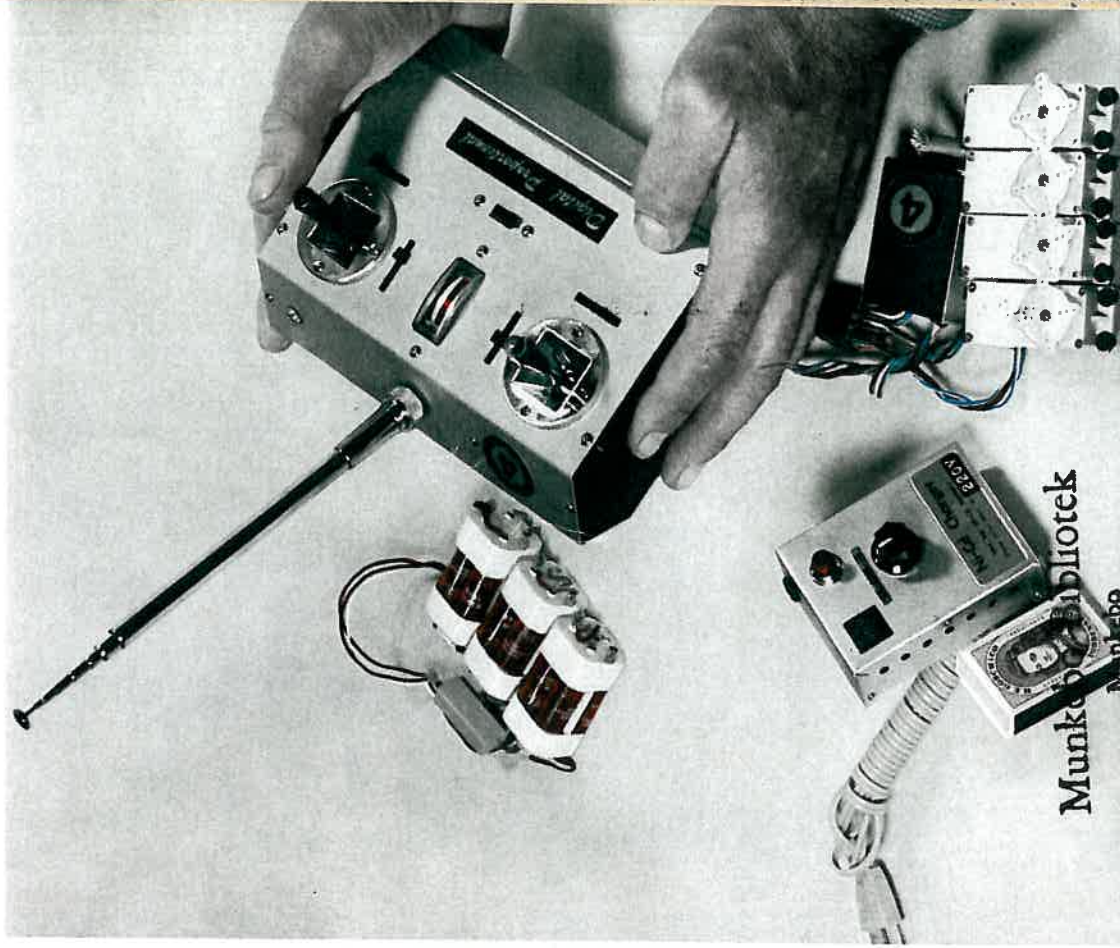
HOBBY

bladet

NR. 105

APRIL 1969

NU MED **STEREO** OG **HI-FI** MAGASINET **LYD & TONE**



Nyt
japansk
digital
propor-
tional
R/C
anlæg

3,25
incl. moms

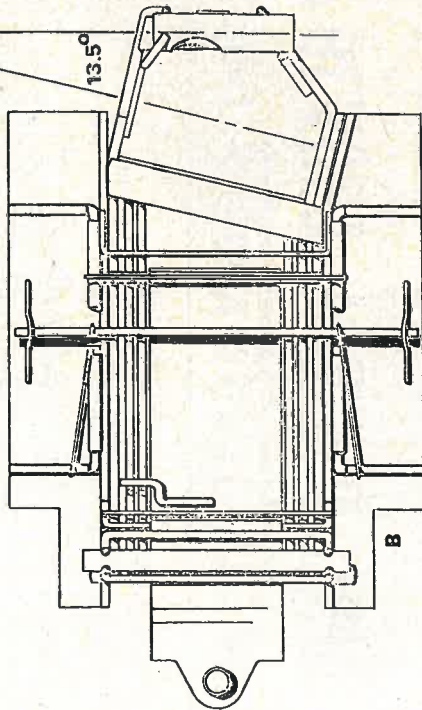
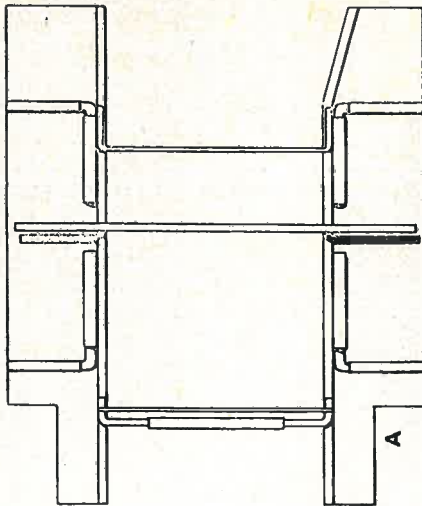
Munked
blotek
Munked



MINI-RACING

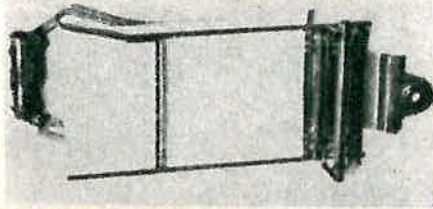
PLUMBER er det sidste nye!

Her en tegning af plumberchassis'et. A og B illustrerer de to hoveddele, som udgør det komplette plumberchassis. Tegningen viser ikke de separate konstruktionstrin. Tegning C viser chassis'et set fra siden.

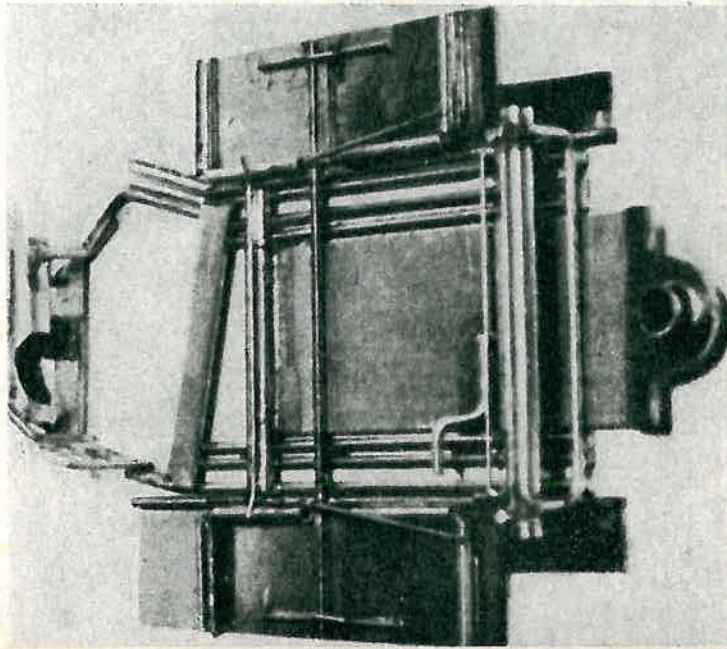
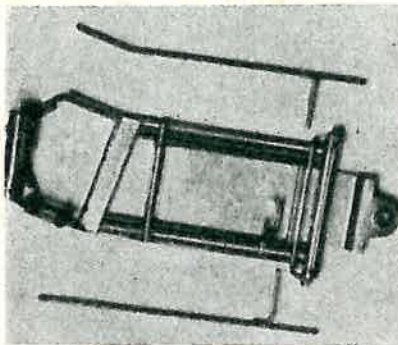


Plumberen er det næste skridt efter floobien. Under f. eks. en opbremsning og i indgangen til sving hjælper det betydeligt på vejbeliigheden. Det meste af chas-

sis'et bygges som et alm. angletwinderchassis. Først når floobien påloddet sker foran-



Helt oppe ved forakslen loddes et messingrør på tværs. Heri skal plumberen vippe. Fra hver side stikkes så et stykke pianowire ind i røret og påloddet i den anden ende to langsgående stykker pianowire som vist.



På disse to loddes så rørene til floobien på. Til sidst afstives plumberen så med et par stykker pianotråd, hvoraf den ene skal gå ud over floobien og virke som stop til disse. For at plumberen ikke skal vippe for højt op sættes et stop på, således at den kun kan vippe ca. 5 mm.

Nyt fra Carrera i 1/32

Carrera har igen i år lanceret ikke så få nyheder i mini-race, specielt til sin 1/32 universalsbane.

Først og fremmest er der kommet to nye tællere med tælleværk indtil 100 omgange, den ene tæller er forsynet med stopur og strømafbryder. Systemet virker på følgende måde; man indstiller tællerne på f. eks. 50 omgange og stiller vognene op til start; når den første vogn passerer tælleren starter uret. Efter at have gennemkørt de 50 omgange, vil vindervognen automatisk stoppe uret og afbryde for strømmen på begge spor, man har på denne måde klart vindervognen, og dens tid, og samtidig indbærer strømafbryderen den fordel at man igen kan starte fra den position vognene blev stoppet i, ved f. eks. fortsat kørsel til 1000 omgange. Stopuret kan gå i 10 minutter på ét optræk. Der vil senere til

denne tæller fremkomme en automatisk starter.

Den anden tæller er opbygget mekanisk på samme måde men uden ur, til gengæld er den indbygget i den fra alle baner så kendte Dunlop bro.

Desuden leveres nu den faste bro med smig-overgange og en længde, der svarer til fire lige skinner, en virkelig god nyhed, som har været savnet længe, som afløser for de løse bropliller, der ret ofte gav nogle slemme knæk på skinnesamlingerne. En anden fordel ved broen er at man nu kan føre op til seks spor igennem.

Af de to næste nyheder, er vel nok den ene af dem i højere grad til større anlæg, nemlig det såkaldte loop, hvor vognen tager turen lodret helt rundt. Derimod vil det nye højde-indstillelige hop, der svarer til én lige skinne, være til stor fornøjelse på selv mindre anlæg.

Iøvrigt har Carrera fremstillet en håndspeeder med bremse og perforeret spole for bedre køling til universalsbanen. Den er i udseende identisk med den berømte og uovertrufne Carrera-centerhåndspeeder, der af kendere betegnes som den bedst håndgrebsformede speeder i verden.



1:40

- ★ Den ideelle »Hjemmebane»
- ★ Fylder kun lidt
- ★ Alligevel en rigtig RACERbane
- ★ Ingen serviceproblemer, forud ombytningsmotor incl. bageøj og hjul, kun koster kr. 11,50.

MINI-RACE

NYHED: 180° stejlkurve kr. 17,50
 Nr. 358 ALPINE GT kr. 31,00
 Nr. 359 MATRA GT kr. 31,00
 Nr. 362 CHAPARRAL ... kr. 31,00

Nu 18 modeller i biler kr. 27,00-35,00
 Jouef minirace-transformer 12V=0,6A 52,50
 Brochure og prisliste over JOUEF Minirace fås hos førende forhandlere eller mod 60 øre i svarporto til

POPLAR PLASTICS A/S

POSTBOX 93 - 4000 ROSKILDE
 Tlf. (03) 381 nr. 144

Spændende formel-løb i Silkeborg 22. - 23. februar

Fra Løgstør, Alborg, Rødovre, København og Silkeborg kom der deltagere til 1. afd. af DM i Formel. Stedet var „Silkeborg og Omegns Mini Racing“'s klubbane. Den 48 meter lange bane var i perfekt stand; den strømførende tape nyrenset, baneoverfladen ren og hurtig, og strømfor-syningen den bedst tænkelige, nemlig bilbatterier.

Der var ingen større tilslutning i 1/24 klassen. (Der må være mange 1/32 køre man aldrig ser noget til?). Ærgerligt, for med så få deltagere, kan der aldrig blive den rigtige stemning.

Løbet kørtes over 2 dage; skala 1/32 lørdag den 22. febr. og 1/24 om søndagen.

Lørdag startede med tidtagning; hurtigst var Peter Bendtsen med en 10,0; lige efter kom Jan Traving, der kørte 10,1 og Dennis Stochholm på 10,8.

1/32 semifinalen blev vundet af Hans Lorentzen foran Kristian Olesen; den sidste finaleplads tog Gorm Sæderup.

Fra starten af finalen var det „close race“ mellem Peter Bendtsen, Dennis Stochholm og Jan Traving. Efter 1. heat lå Peter en halv meter foran Stochholm, og Traving var bare 10 meter efter. I andet heat øgede Peter føringen, mens Stochholm og Traving havde en forrygende kamp side om side. Det så ud til sejr for Dennis, men så reg han af banen 2 gange lige efter stejlkurven, og Traving var straks forbi. Der var 12 omgange ned til Kristian Olesen; nr. 5 blev Lorentzen med Gorm Sæderup på 6. pladsen.

1/24 semifinalen tog Lars Hansen sig af; Traving blev nummer to og Hans Lorentzen tre.

I finalen kunne ingen følge Kalle Tho-

masen og Peter Bendtsen. Allerede i første heat havde de et betydeligt forspring foran Traving og Lorentzen. Dennis Stochholm havde allerede fået ødelagt sin bil, efter en tur ind i banekanten. Kalle Thomsen tog 5 meter fra Peter Bendtsen i første heat, men så i andet blev Kalle passeret, og Peter øgede føringen til et par omgange, som han holdt resten af løbet. Traving blev nr. 3 og Lorentzen tog 4. pladsen foran Stochholm. Sidst blev Lars Hansen, der havde en del problemer under det meste af løbet.

Resultater 1/32:

Kører:	Klub	Tid	Omg.	DM
1. Peter Bendtsen	MRC	10,0	110	10
2. Jan Traving	RMK	10,1	108	8
3. Dennis Stochholm	MRC	10,8	107	6
4. Kristian Olesen	LMR	11,4	95	5
5. Hans Lorentzen	LMR	11,8	93	4
6. Gorm Sæderup	LMR	11,4	89	3
7. Erl. Christensen	LMR	13,9	2	2
8. Jens Lindhard	LMR	14,3	1	1

1/24:

1. Peter Bendtsen	MRC	8,48*	133	10
2. Kalle Thomsen	SOMR	8,50	131	8
3. Jan Traving	RMK	8,90	117	6
4. Hans Lorentzen	LMR	9,34	116	5
5. Dennis Stochholm	MRC	8,82	110	4
6. Lars Hansen	SOMR	11,32	103	3
7. Stig Nielsen	SOMR	9,61	2	2
8. Bjarne Jensen	AMK	-	1	1

* ny banerekord.

Vinder af concours d'elegance

1/32: Erland Christensen (LMR, Løgstør).

1/24: Erling Larsen (I/S MRC, København.).

1. afd. af DM for standardbiler 8.-9. marts

Det var banen i Læssøsgade, der dannede rammen. Tilslutningen var desværre ikke overvældende, men det er første gang, vi overhovedet kører nationale standardvognsløb herhjemme.

Om lørdagen kørtes der tidtagning i begge klasser og om søndagen selve løbene. Concour d'elegance vandtes af Dennis Stochholm (1/32) og af Finn Jørgensen (1/24).

Resultater 1/32:

Kører:	Klub	Tid	Oms.	DM P.
1. Jan Traving	RMK	5,56	225	10
2. Dennis Stochholm	I/S	5,58	224	8
3. Preben Ertner	I/S	5,78	217	6
4. Erling Jensen	I/S	-	216	5
5. Hans Lorentzen	LMR	5,60	195	4
6. Christian Schou	I/S	5,50	99	3
7. Poul Smed	RMK	6,84	-	2
8. Jens Linhard	LMR	10,78	-	1

1/24:

1. Finn Jørgensen	I/S	4,95	235	10
2. Peter Bendtsen	I/S	4,65	234	8
3. Hans Lorentzen	LMR	4,85	229	6
4. Dennis Stochholm	I/S	4,76	220	5
5. Jan Traving	RMK	4,94	219	4
6. Keld Flintø	I/S	5,10	216	3
7. Helge Nielsen	RMK	5,10	-	2
8. Preben Ertner	I/S	5,14	-	1



De 3 bedste i 1/32
Dennis Stochholm (2), Jan Traving (1)
og Preben Ertner. (3)



De 3 bedste i 1/24
Peter Bendtsen (2), Finn Jørgensen (1)
og Hans Lorentzen (3)



**hobby-
hjørnet**

STORT UDVALG I MODELTOG

FLY - SKIBE - MINI-RACING

Plasticbyggeseæt - Drager (eng.)

APRIL-TILBUD

REVELL-Mini-racere 1/32
MUSTANG 2+2
CAMARO SS 350
COUGAR GT-E
FIREBIRD 400
(før 49,-) nu kun 35,-

Postordre ekspederes omg.

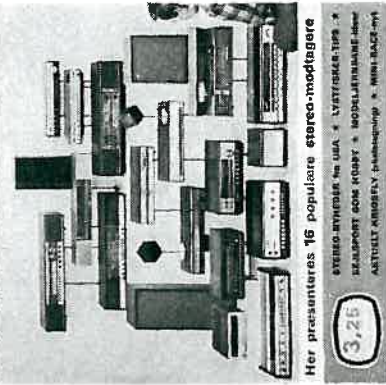
Fredensgade 9 · 2200 København N

Ved at samle alle HOBBY-bladene får De en praktisk og uvurderlig HOBBY-HÅNDBOG

idet register følger med hvert december-nummer.



RADIO-STEREO udsendelserne inkluderes snart!



Her præsenteres 16 populære stereo-medieglødere

STEREO-VIDEOTER "IN LINA" • LYTTESKIVER-TIPS •
REAPPORT GOM HOBBY • MODELLETTINGARNE "HOW
ARTISTET KØBESLY" • MINI-RACER • MINI-RACER-TIPS



DE POPULÆRSTE STEREO-BANDOPTAGERE

DET UDVALGTE DRAGEN-FLY TILBUD OG TEGNING
• BØDDE-FIRSHI • P. CARLAS • FOTODRÆNING
• PRÆMIER MINI-RACER OG MODELLETTINGARNE-VOISE

Disse og alle tidligere udsendte numre kan endnu leveres, evt. indbundet årgangsvis

De får dem tilsendt portofrit ved indbetaling af kr. 3,25 pr. nr. på vor postkonto 2 92 24 eller i frimærker. Ellers pr. postoprkrævning med tillæg af kr. 2,50 i porto (til Norge dog kr. 3,90).

Et årsabonnement, der koster kr. 32,50 kan påbegyndes fra hvert kvartals begyndelse, evt. med efterlevering af tidligere numre. Indbundne årgange koster kr. 42⁰⁰ - 45⁰⁰ pr. bind.

HOBBY BLADET

STEEN BLICHERSVEJ 6 - 2000 KØBENHAVN F

Telefon FAaan 92 00 - Postkonto 2 92 24

1. afd. af DM for standardbiler 8.—9. marts

Det var banen i Lessøsgade, der dannede rammen. Tilslutningen var desværre ikke overvældende, men det er første gang, vi overhovedet kører nationale standardvognsløb herhjemme.

Om lørdagen kørtes der tidtagning i begge klasser og om søndagen selve løbene. Concour d'elegance vandtes af Dennis Stochholm (1/32) og af Finn Jørgensen (1/24).

Resultater 1/32:

Kører:	Klub	Tid	Omg.	DM P.
1. Jan Traving	RMK	5,56	225	10
2. Dennis Stochholm	I/S	5,58	224	8
3. Preben Ertner	I/S	5,78	217	6
4. Erling Jensen	I/S	-	216	5
5. Hans Lorentzen	LMR	5,60	195	4
6. Christian Schou	I/S	5,50	99	3
7. Poul Smed	RMK	6,84	-	2
8. Jens Linhard	LMR	10,78	-	1

1/24:

1. Finn Jørgensen	I/S	4,95	235	10
2. Peter Bendtsen	I/S	4,65	234	8
3. Hans Lorentzen	LMR	4,85	229	6
4. Dennis Stochholm	I/S	4,76	220	5
5. Jan Traving	RMK	4,94	219	4
6. Keld Flintø	I/S	5,10	216	3
7. Helge Nielsen	RMK	5,10	-	2
8. Preben Ertner	I/S	5,14	-	1



De 3 bedste i 1/32
Dennis Stochholm (2), Jan Traving (1)
og Preben Ertner. (3)



De 3 bedste i 1/24
Peter Bendtsen (2), Finn Jørgensen (1)
og Hans Lorentzen (3)



hobby-
hjørnet

STORT UDVALG I MODELTOG

FLY - SKIBE - MINI-RACING

Plasticbyggesæt - Drager (eng.)

APRIL-TILBUD

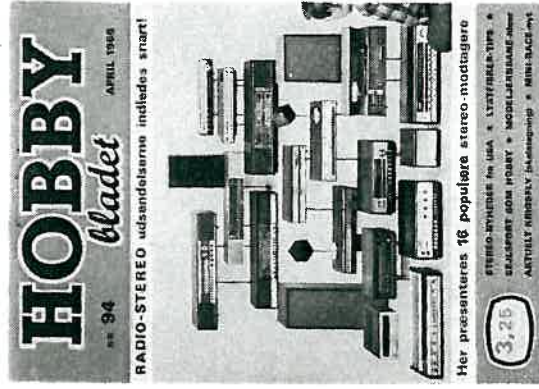
REVELL-Mini-racere 1/32
MUSTANG 2+2
CAMARO SS 350
COUGAR GT-E
FIREBIRD 400
(før 49,-) nu kun 35,-

Postordrer ekspederes omg.

Fredensgade 9 · 2200 København N

Ved at samle alle HOBBY-bladene får De en praktisk og uvurderlig HOBBY-HÅNDBOG

idet register følger med hvert december-nummer.



**Disse og alle tidligere udsendte numre
kan endnu leveres, evt. indbundet årgangsvis**

De får dem tilsendt portofrit ved indbetaling af kr. 3,25 pr. nr. på vor postkonto 2 92 24 eller i frimærker. Ellers pr. postoprævnings med tillæg af kr. 2,50 i porto (til Norge dog kr. 3,90).

Et årsabonnement, der koster kr. 32,50 kan påbegyndes fra hvert kvartals begyndelse, evt. med efterlevering af tidligere numre. Indbundne årgange koster kr. 42,00 - 45,00 pr. bind.

HOBBY BLADET

STEEN Blichersvej 6 - 2000 KØBENHAVN F

Telefon Fasan 92 00 - Postkonto 2 92 24

Byg godt * Byg billigt * Byg selv!

Under dette motto har vi nu i 112 år leveret byggesæt til de mest populære joller i Danmark



HOBBY BÅDEN (se billedet)

der er tegnet specielt for danske forhold og for selvbyggere, er 4,10 m lang og 1,45 m bred. Byggetid: 50-70 timer. Båden er beregnet til påhængsmotorer op til 22 hk, hvormed der kan opnås en hastighed af 50 km/t. Den kan også bruges som robåd eller som sejlbåd, hvis man monterer mast og sænkekøl. Komplet byggesæt kr. 840,00 + MOMS. Komplet tegningsæt: kr. 70,00.

OK-JOLLEN

er beregnet for voksne jollebyggere, som kræver noget af deres båd. Byggesættet koster kr. 860,00 + MOMS.

BILTAGS-BÅDEN

er specielt beregnet for de mange biler, som gerne vil nyde sommeren på vandet, hvor de kommer hen på ferie. Jollen kan transporteres uden vanskeligheder på biltaget, fordi den kun er 315 cm lang og 140 cm bred. Er nem at ro, men kan forsynes med påhængsmotor op til 10 hk.

Byggesæt incl. lim, søm og skruer koster kr. 660,00 + MOMS.

OPTIMIST-JOLLEN

for den yngre årgang, er både let at bygge og billig i anskaffelse. Byggesættet til den koster incl. lim, søm, skruer, roreslag og tegning kr. 330,00 + MOMS. Tegningen koster kr. 20,00 + MOMS.

Byggesæt

til CAR PORT (309 x 505 cm) kr. 650,00 + moms og fragt
til redskabsskur v. car port (147 x 255) kr. 800 + moms og fragt

Ring eller send os et brevkort og vi sender Dem vore brochurer om byggesættene.

VORDINGBORG TRÆLSTHANDEL A/S

Vordingborg - Telf. (03 775) 23

HOBBY

Bladet

NR. 106

MAJ 1969

MEDESTEREO OG HI-FI MAGASINET LYD & TONE



3,25
incl. moms

Børge Kaae: HOBBYMØBLER

(Berlingske Forlag, 119 sider, kr. 13,75)
I serien Berlingske Fritidsbøger er udsendt en lille bog med titlen „Hobby-møbler til fritidshus og hjemmestue“. Hensigten med denne bog er ifølge forordet at vise, hvordan man med ganske lidt værktøj kan lave møbler, så man, som forfatteren udtrykker det, enten kan møblere hele sit sommerhus eller f. eks. den unges værelse.

Denne indledende udtalelse fra forfatteren gør straks en gammel forhørdet anmelder mistænksom. Den kan nemlig kun tydes sådan, at forfatteren er helt klar over, at de hjemmegjorte møbler udelukkende kan bruges på steder, hvor man aligevel vil hulle sig igennem med noget mundreværdigt.

Lad det være sagt straks, lige på og hårdt: — Dette med selv at lave møbler er og bliver en dødfødt idé! Trods alle mulige og umulige krumspring med forenklede træsamlinger o. l. kan det simpelt hen ikke lade sig gøre at lave noget ordentligt på gør det selv-basis. Og de møbler, der er vist i bogen, er én stor bekræftelse på denne påstand. De fleste af dem er lidet skønne at skue, og adskillige minder i udseende om dem, der fandtes i huset hos Fred Flintstone, stenaldermanden, som desværre ikke mere vises i det danske fjernsyn!

I bogen gives der forslag med hensyn til fremstilling af brikke, stole, bænke, borde, reoler og forskellige andre småmøbler. Det hele er brugbart, hvis man kan affinde sig med den lidt kluntede formgivning, og møblerne er heller ikke vanskelige at eftergøre, eftersom det hele er sømmet og skruet sammen.

Det værste ved bogen er, at den er skrevet på uendeligt dårligt dansk. Det er mu-

ligt, at forfatteren er god til at håndtere sav og hammer, men skraveredskaberne er han i hvert fald ikke gode venner med. På side 12 kan man f. eks. læse følgende vidunderlige sætning: „En anden vigtig ting er altid og straks at skære det træ, man får hjem, op i de ønskede længder + lidt mere!“ Samme knudrede og ubehjælpsomme sprog anvendes hele bogen igennem, og det giver sig flere steder det udslag, at man sidder og tænker: — Hvad pokker mener manden egentlig?

Arbejdstegningerne ser uendelig amatør-agtige ud, og ret beset kan man slet ikke arbejde efter dem, eftersom de ikke viser alle tre projektioner, som er nødvendige for at opfatte det afbildede objekt. Hertil kommer, at detailtegninger over samlinger o. l. så godt som ikke findes. Havde man ikke fotografierne at støtte sig til, måtte man hurtigt give op!

Materialer og værktøj omtales på en be-synderlig pyssenyttet måde, der ikke kan undgå at virke irriterende. Nogle af de arbejdsprocesser, der er vist på billederne, er direkte forkerte; det gælder bl. a. fig. 5, der viser brugen af en skærekasse (listen er anbragt mod det forkerte anslag) og fig. 4, der viser en opmærkning med vinkel (bly-anten holdes og føres forkert).

Bogen er udgivet i samarbejde med Folkeligt Oplysnings Forbund, og det er derfor troligt, at adskillige aftenskolelever kommer til at stifte nærmere bekendtskab med den. FOF må naturligvis selv om, hvilke lærebøger der skal bruges i undervisningen. Her på bladet synes vi imidlertid, at en bog skal være *gennemarbejdet* og skrevet på et *ordentligt dansk*, før den bringes i handelen — og det er på denne baggrund, vor ret hårde kritik må ses!



MINI-RACING

Hvor bliver de af . . .

Er det virkelig rigtigt, at der kun findes 20-25 aktive mini-race konkurrencekørere her i landet. Det ser det ud til, for til DM i Rødovre kom der kun 25 deltagere, og det samme var tilfældet til formel løbet i Silkeborg. Der må da være mange flere kørere landet over, som bare ikke kommer frem af busken, af en eller anden grund?

Sagen er måske den, at når en kører kommer med sin byggesætsbil, har han ingen chance for at følge med de hurtige hjemmelavede chassis'er. Det ved han, og derfor stiller han ikke op.

Det samme er tilfældet i de lokale klubber; nye medlemmer tør ikke rigtigt komme og køre løb, fordi de ikke synes, at de kører hurtigt nok. Det er sørgeligt, for den bedste måde at lære noget på, både med hensyn til at lære at bygge sin bil og til at blive en god kører, er nemlig at køre løb.

Navnlig ved DM løb, og i det hele taget løb, hvor der møder mere rutinerede deltagere op, kan der læres noget, og det kan i hvert tilfælde ikke være farligt at se på. Det hav af fiduser og finesser, der kan læ-

res, blot ved at se på de forskellige delta-gende vogne og tale lidt med kørerne, har ingen mini-race-kører råd til at undvære. Ofte er der også en del meget fine chassis'er og vogne til salg efter løbene, så her får man en mulighed for at komme til at køre rigtigt stærkt — hvis det er det, man er interesseret i.

Hvis det er for svært og — navnlig for dyrt — for mange at bygge en konkurrence-dygtig vogn, var det så ikke noget for DMRU at dele kørerne op i to klasser, i en A- og en B-klasse.

Her et forslag:

A-klasse: Frit efter det nuværende reglement.

B-klasse: Eneste begrænsning er motoren, og her skal blot sættes et maksimum-beløb for prisen. Resten af vognen bør være fri, lige fra hjemmebyggede chassis'er til byggesætsbiler.

På den måde kunne vi få en klasse, hvor kørere for billige penge kan bygge sig en konkurrence-dygtig bil. Om A- og B-klassen så skal køre sammen, og først adskilles ved pointgivningen, eller simpelthen køre hvert sit løb, er et andet spørgsmål. Det sidste må nok foretrækkes, da det vil være umuligt for en B-vogn blot at kvalificere sig til semifinalen.

Nu kan vi kun håbe, at DMRU får øjnene op for problemet, for det er nok den eneste måde at få lidt mere liv i mini-racing-konkurrenceerne herhjemme.

P. Bendtsen.

Læs i FLYV nr. 5:

Erik Nienstædis artikel om udvikling af wakefield-modeller. Stig Øyes prisbelønnede Audio-variometer.

Med FLYV i Cessna Cardinal.

Fås hos bog- og bladhandlere, kr. 3,10.

FLYV's FORLAG A/S, Rømersgade 19, 1362 København K.

2. afdeling af DM Løgstør (12.-13. april)

Ikke mindre end 27 stillede op til kampen om DM i klassen for GT vogn, 1/24. Derimod var tilslutningen som sædvanlig alt for ringe i 1/32, for kun 11 fandt vejen til Løgstør den lørdag eftermiddag.

Banen var meget hurtig; vognene strøg gennem de store flade sving og de nærmest fløj ned ad den 14 meter langside.

1/32 vandtes af Peter Bendtsen, 11 omgange foran Helge Nielsen, vinder fra Rødovre. Peter kørte en ny type motor, en såkaldt „short Can“, det er en afkortet 16-d, og derfor velegnet til 1/32. På trods af, at det kun var en 29 single, var det langt den hurtigste motor på banen, og en tid på 7,12 siger også lidt om dette.

I 1/24 var spændingen større end nogen-sinde før; navnlig under tidtagningen var mange af kørerne rene nervevrag, og ikke mange sure sild værd. Hvem ville gå direkte i finalen og hvem ville kikske helt og udgå uden at komme til at køre en meter? Kun hundredele af sekunder skilte de hurtigste: Peter Bendtsen 6,54 – Hans Lorentzen 6,70, Dennis Stochholm 6,80 – Erik Nielsen 6,81 – Barner Knudsen 6,91.

Barner vandt overlegent semi'en foran Erik Nielsen. Erling Larsen overraskede alle ved at køre sig op fra 1/8 finalen, og

på trods af, at hans 525 motor efterhånden var slidt op, klarede han den igennem og tog den sidste finaleplads. Efter et hurtigt motorskift var han oppe på mærkerne igen, og klar til finalen.

Team WSR stillede op med nogle helt nye motorer. De stod mål med forventningerne; Peter Bendtsen og Dennis Stochholm tog straks en 1-2 føring, som de holdt hele løbet. 3'er blev Erik Nielsen foran Erling Larsen og Barner, der tabte pinionen til sidst. Hans Lorentzen havde motorvanskeligheder og kørte ikke så meget. Stakkels Hans, der altid er uheldig; han kører „bindestærkt“, men så...

Løbslederen klarede paragrafferne ganske udmærket – det er nemlig et meget svært job.

Resultat 1/32 klassen

1	Peter Bendtsen	164 omg.	10 p.
2	Helge Nielsen	153 omg.	8 p.
3	Jørgen Olsen	146 omg.	6 p.
4	Svend Studstrup	136 omg.	5 p.
5	Hans Lorentzen	108 omg.	4 p.
6	Gorm Sæderup	58 omg.	3 p.
7	Arne Toft	—	2 p.
8	Barner Knudsen	—	1 p.

1/24 klassen:

Deltagere og klub	Team	Tid	Antal omg.	Motor	Wind	Magneter	Gearing	Baghjul	Hånd-speeder
1. P. Bendtsen, 1/S MRC	WSR	6.54	180	WSR	Dbl. 27/28	MURA	5.2 orange	TAYLOR Riggeren orange	Russkit
2. D. Stochholm, 1/S MRC	WSR	6.80	173	WSR	Dbl. 27/28	MURA	5.1 orange	COX Champion Carrera	Parma Russkit
3. E. Nielsen, RMK		6.81	161	525 WSR	Sgl. 23	ARCO	5.1 blå	COX Champion Carrera	Russkit
4. E. Larsen, 1/S MRC	WSR	7.73	152	WSR	Sgl. 24	MURA	5.1 orange	COX Champion MRC	Russkit
5. Barner Knudsen, 1/S MRC		6.97	145	Cozine	Sgl. 25	ARCO	5.2 blå	TAYLOR Riggeren	MRC
6. H. Lorentzen, LMR	BLACK FOOT	6.79	95	Cozine	Sgl. 25	ARCO	5.2 blå	TAYLOR Riggeren	Russkit
7. H. Nielsen, RMK		7.02	—	525	Sgl. 25	ARCO	5.1 blå	COX Champion Carrera	Carrera
8. S. Sponholtz, SOMR		7.15	—	Cozine	Sgl. 25	ARCO	5.1 blå	COX COX	COX

Pointstillingen i DM efter 2. afd. for GT + prototyper

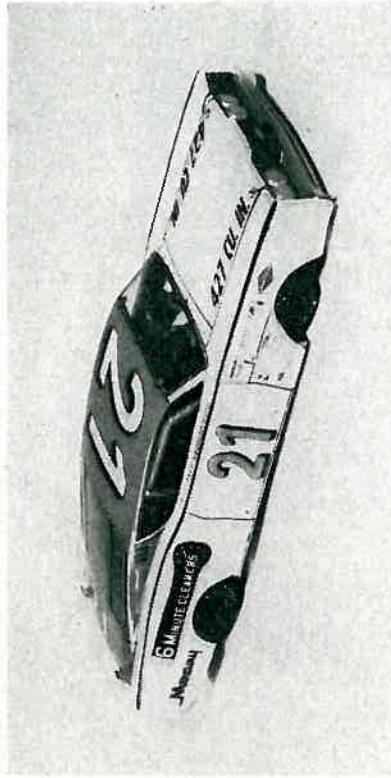
Opnåede points i 1. afd. (Rødovre) ses i 1. kolonne, derefter opnåede points i Løgstør; 3. kolonne viser samlede points og 4. kolonne samlede points ÷ dårligste resultat.

Skala 1/24:

1	Helge Nielsen	10	2	12	10	1	Peter Bendtsen	0	10	10	10
-	Peter Bendtsen	1	10	11	10	2	Helge Nielsen	8	8	16	8
3	Erik Nielsen	8	6	14	8	3	Jørgen Olsen	0	6	6	6
-	Dennis Stochholm	4	8	12	8	-	Erling Jensen	6	0	6	6
5	Erling Jensen	6	-	6	6	5	Hans Lorentzen	5	4	9	5
6	Erling Larsen	-	5	5	5	-	Svend Studstrup	0	5	5	5
-	Hans Lorentzen	5	3	8	5	7	Finn Jørgensen	4	0	4	4
8	Barner Knudsen	-	4	4	4	8	Gorm Sæderup	0	3	3	3
9	Henrik Hede	3	-	3	3	-	Christian Schou	3	0	3	3
10	Finn Jørgensen	2	-	2	2	10	Arne Toft	0	2	2	2

Skala 1/32:

1	Helge Nielsen	10	2	12	10	1	Peter Bendtsen	0	10	10	10
-	Peter Bendtsen	1	10	11	10	2	Helge Nielsen	8	8	16	8
3	Erik Nielsen	8	6	14	8	3	Jørgen Olsen	0	6	6	6
-	Dennis Stochholm	4	8	12	8	-	Erling Jensen	6	0	6	6
5	Erling Jensen	6	-	6	6	5	Hans Lorentzen	5	4	9	5
6	Erling Larsen	-	5	5	5	-	Svend Studstrup	0	5	5	5
-	Hans Lorentzen	5	3	8	5	7	Finn Jørgensen	4	0	4	4
8	Barner Knudsen	-	4	4	4	8	Gorm Sæderup	0	3	3	3
9	Henrik Hede	3	-	3	3	-	Christian Schou	3	0	3	3
10	Finn Jørgensen	2	-	2	2	10	Arne Toft	0	2	2	2



Finn Jørgensens Concour-vinder.

fra DM i stock car den 8.-9. marts. Til Concours d'elegance fandt dommerne 2 biler, der faktisk var lige flotte, nemlig ovenstående Ford Torino og Erik Jørgensens Mercury. Dog var der den forskel, at Torino'en var en nøjagtig kopi af en rigtig stock car, idet Finn havde malet og detaljeret den efter en række farvebilleder, så alt fra køreren til hjulene var nøjagtig som forbilledet, mens Erik Jørgensen havde malet sin Mercury efter fri fantasi, og derfor blev han kun nr. 2.



hobby-hjørnet

STORT UDVALG I MODELTOG

FLY – SKIBE – MINI-RACING

Plasticbyggesæt – Drager (eng.)

APRIL-TILBUD

REVELL-Mini-racerer 1/32

MUSTANG 2+2

CAMARO SS 350

COUGAR GT-E

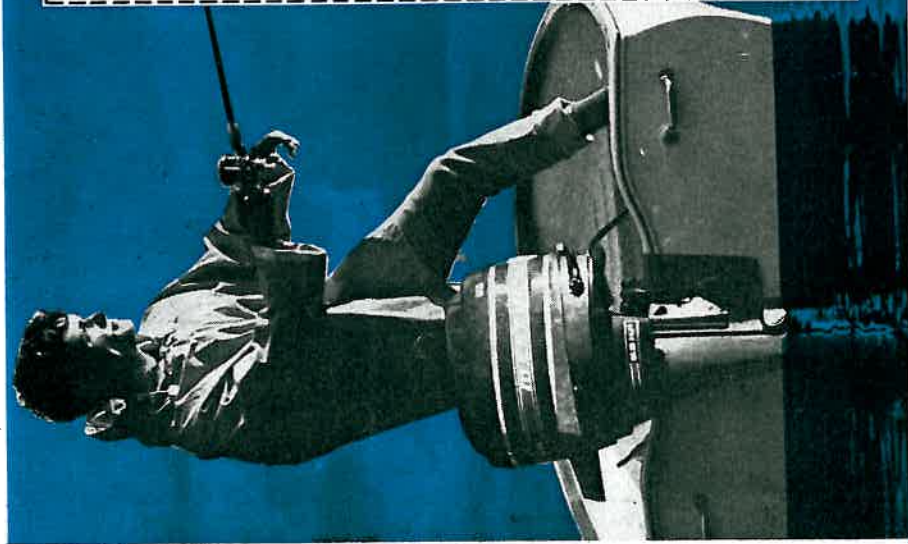
FIREBIRD 400

(før 49,-) nu kun 35,-

Postordre eksepederes omg.

hobby-hjørnet Fredensgade 9 · 2200 København N

**Klip dette ud- og tag det med
når De skal ud og købe
bådmotor til fisketuren**



Check af - og læg det sammen forneden	TYPE A	TYPE B	MERCURY
Brudsikkert drev - ingen knækstifter eller drivbolte, der svigter.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Støbt i ét stykke - drivaksel og undervandshus har ingen møtrikker eller bolte, der kan løsne sig, ingen samlinger eller pakninger, der kan lække.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jetpropeludstødning - der begrænser støj og udstødningssgas dybt under vandet agten for båden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grundtvands-hældning - ingen problemer på lavt vand - motoren låser sig automatisk fast i mellemtilt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Strømliniet hæl - den skråstilte motorblok giver en blød, glidende sejlsads og flere kilometer på literen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diamanthårde lejer - friktionsløse kugle- og rullelejer i motor og drev.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fuldt gearskitte - frem-fri-bakgear i undervandshuset.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tæringsbestandigt metal - specielt korrosionsbeskyttet med XK-aluminium. 4-lags flinthård emaljering.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Effektiv lydæmpning - indvendige stålbladsventiler, aluminiumstopdæksel m. lydabsorberende foring, jetpropel-udstødning.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

GENERALAGENT:
MARINE AFD. H
AARHUS MOTOR
COMPAGNI A/S
SØLYSTGAARDEN, EGAA
TELF. (06) 22 08 33



LEADERS IN MARINE PROPULSION
FOR 30 YEARS 1933-1963

International Mercury Outboards Ltd., Fond du Lac, Wis., U.S.A.

det ender med en



MERCURY

HOBBY

Bladet

NR. 107

JUNI 1969

MED **STEREO** OG **HI-FI** MAGASINET **LYD & TONE**



3,25
incl. moms

Manlybo

De 4 nyeste
WALKIE-TALKIER



MINI-RACING

Første Arco-Race i Danmark

blev kørt i København den 19. april i Læssøsgade - en 31 m lang batteriforsynet bane, hvor der allerede fra starten blev kørt ultra-hurtigt med de små 1/24 mini-racere.

„Champion of Europe“ havde stillet store præmier til rådighed, for ca. 700 kr. motorer, ankre m. v. Topfolkene fra Norge, Sverige og Danmark, ialt ca. 20, var alle mødt, og da de havde deres allerhurtigste modeller med, var der lagt op til det helt store race.

Tidtagningen gik strygende, flere tangerede banerekorden og næstsidste mand i tidtagningen, nordmanden Terje Haugen (Team Riko), kørte en formidabel hurtig tid med 4,53 sekund, - ny banerekord. Så kom team Læssøsgades unge, hurtige „es“, Peter Bendtsen og slog nordmandens banerekord med 1/10 sekund (4,43) og havde herved sikret sig bedste startposition.

Så startede racet. Fra ottendedelsfinalen rykkede kun een mand op, nemlig Bjarne Olsen (fra Bryggens Mini Racing), som vandt foran svenskeren Per-Arne Persson med 19 omgange. I kvartfinalen mødte han hurtige nordmænd, svenskere og danskere og kørte sammen med dem et meget koncentreret løb, hvor kun 6 omgange skilte kørererne. Han vandt også denne finale foran danskeren Henrik Hede.

Disse to rykkede op i semi-finalen, hvor der blev kørt så stærkt som aldrig før. J. Preben Ertner kørte sammen med Helge Nielsen og Henrik Hede deres hidtil hurtigste race og kvalificerede sig hermed til finalen, hvor de mødte Peter Bendtsen, Terje Haugen og Hans Lorentzen, og så begyndte det hårde race.

Kører team	H. Lorentzen Blackfoot	Helge Nielsen Butterfly	Terje Haugen Riko	Henrik Hede
Klub	Peter Bendtsen Læssøsgade Wilma	Helge Nielsen Butterfly	Terje Haugen Riko	Henrik Hede
Chassis	I/SMRC, DK DS-Plumber	I/SMRC, DK DS-Plumber	RMK, DK Alfa T 33	OMRC, N Plumber
Karosseri	Lola T 160	Ferrari	Alfa T 33	Ferrari
Gearing	7/36 Cox	10/52 Taylor	10/52 Taylor	7/36 Cox
Motor	WSR 24 sgl.	Champion 525	Champion 525	Mura 1000 28 db1.
Hjul	Champion/Riggen	Champion/Cobra	Revell/Champion	Riggen/Riggen
Styretap	Champion Cox	Champion Cox	Champion Cox	Riko/Dynamic
Hånd-speeder	Parma Russkit mod. DS	Mod. Carrera	Carrera 2 ohm	Haugen Russkit 2,5 ohm



Bageste række: Erling Larsen, Helge Nielsen, Terje Haugen (N), Henrik Hede, Erling Jensen. Foran: Peter Bendtsen, Preben Ertner, Hans Lorentzen.

Fra startøjeblikket til finalen lagde Peter Bendtsen alle bagud og kørte sit livs endnu hurtigste race, satte banerekord efter banerekord, og kørte alle bagud, inclusive Norges Terje Haugen, som prøvede det bedste, han havde lært. De øvrige kørte også alt hvad de formåede, men kunne ikke stå distancen. Peter Bendtsens bil ligefrem fløj lavt henover banen, idet dog styretappen til stadighed blev i sporet.

Resultatet af det hurtigste og første ARCO-race i Danmark blev:

1. Peter Bendtsen, D 259 omg.
2. J. Preben Ertner, D 246 "
3. Hans Lorentzen, D 234 "
4. Helge Nielsen, D 230 "
5. Terje Haugen, N 217 "
6. Henrik Hede, D 185 "
7. Erling Jensen, D
8. Bjarne Olsen, D
9. Christian Schou, D
10. Lars Göran Hallgren, S

Concour d'Elegance:

Erling Larsen, I/S MRC, Danmark.

Hurtigste tidtagning:

Peter Bendtsen, I/S MRC, Danmark.

3 timers udholdenhedsløb 20. april
1 norsk, 2 svenske og 3 danske hold var tilmeldt til 3-timers Enduro på banen i Læssøsgade. Løbet var afslutning på en invitation til Sverige, Norge og Danmark, som drejede sig om 1. ARCO Race i Danmark samt for nogle dette ENDURO (udholdenhedsløb).

Der startede kl. 14 og allerede i 1. heat så det ud til at man havde lagt sprintmotorer i bilerne, men dette viste sig ikke at passe helt for ingen brændte motorer. Team Læssøsgade samt Team Riko fra Norge lagde kraftigt ud, og det så ud til en hård kamp mellem disse 2 hold, men det kombinerede Team Hell Løgstør/København blandede sig så småt i striden.

Efter 1. heat, ca. 30 minutter, førte Team Læssøsgade med 20 omgange foran Team Riko og på tredjepladsen kom Team Hell. I 2. heat hentede Team Riko 3 omgange fra Team Læssøsgade og Team Hell tabte mange omgange grundet kul-fjederproblemer. De to svenske samt det ene Rødvore hold, Team Butterfly, så man ikke meget til, de kunne ikke følge med i det tempo som de tre ledende hold satte.

Hvordan man kommer til at køre

rigtig stærkt!

Ja, hvad gør en hjemmebanemand, der vil til at køre rigtig konkurrence-minirace? Lad os gøre et klart; det er ikke billigt, hvis man vil være med helt fremme.

Ustandseligt kommer der nye ting, som det er nødvendigt at købe, for at være helt oppe på mærkerne. Selvfølgelig kan man godt køre stærkt, og måske følge pænt med, selv om man ikke har det sidste skrig i motorer, hjul etc., blot man sørger for at købe de rigtige dele, og er lidt fin-gernem, skulle det nok gå helt godt, for en rimelig pris. Det meste kommer faktisk an på, hvor meget De selv kan lave.

Er De skrap til at lodde chassis'er, nå ikke, men det kan læres, bare De har en smule tålmodighed - enhver er jo startet fra bunden. Man kan ikke forlange at kunne det hele lige med det samme.

Øvelse gør jo som bekendt mester, så bare kom igang; se på hvordan de lidt mere rutinerede bærer sig ad med at lodde og bygge et chassis op og spørg om alt hvad De vil vide, for de fleste har ikke spor imod at give nogle af sine fidsuser fra sig. Her er lidt om hvilke dele, som man skal starte med at købe:

Motor: Her kan der kun være tale om Champion motoren, idet det er den eneste hurtige, der forhandles herhjemme. Den fås i flere udgaver: Champion 517-27b er en uopsidelig motor, og derfor meget velegnet til en begynder, der jo som bekendt har stort behov for at træne meget.

En lidt hurtigere motor er „Big Chief“. Den er forsynet med den nye endbell (der ikke kan smelte), kraftigere magneter, og ankeret er viklet med 26 tråd. Vil man køre rigtig stærkt er en 525 sagem - en meget hurtig 25 tråds motor, og den fås også i en endnu hurtigere udga-

ve, nemlig „Bob Cozine“-udgaven; det er en motor, som de fleste vil have lidt besvær med at styre, så hurtig er den!

Her et forslag til en fornuftig start: Køb en Big Chief, og kørs med den indtil De har fået lidt erfaring, både med hensyn til køreteknik, og til det mekaniske. Senere kan De så købe et Cozine anker til 80 kr., og pludselig har De en virkelig hurtig motor. Priserne for de forskellige motorer: 517-27b ca. kr. 130, Big Chief ca. kr. 145, 525 ca. kr. 180 og Cozine til ca. 200 kr.

Overdel: Gt-Models, Dynamic, Mini-Wheels etc.

Styretap: Cox hurtigskift.

Strømaftagere: Champion Pro.

Førhjul: Champion eller Rikken.

Baghjul: Champion, Rikken eller Mini-Wheels.

Akster: Champion og andre hærkede u. gevind.

Håndspæder: Russkit, Parma Russkit, Cox-Pro, Mura, Champion m.m.

Peter Bendtsen.

En 14-årig kører overraskede ved DM i formel (3. maj)

Den kun 14-årige Knud Seligmann overraskede alle 1/32 kørerne i 2. afd. af formel i Læssøsgade, København.

Tredje hurtigste kvalifikationstid fik han, og i finalen startede han strålende med at tage 5 omgange fra Hans Lorentzen og Peter Bendtsen, i løbet af de 7 minutter, som 1. heat varede! Men så begyndte nervene at melde sig, og gennem andet og tredje indhentede Hans ham, og vandt derved sin første sejr.

Mellem de tre først placerede var der kun halvdelen omgang, så der var spænding på under hele racet.

Team og kører	Klub	Chassis	Gearing	Motor	Baghjul	Håndspæder
Læssøsgade Peter Bendtsen Finn Jørgensen	ISMRC DK	DS Plumber	7/36	Champion 525 mod. WSR	Rikken	DS Parma Russkit
Riko Terje Haugen John Bergstrøm	OMRC N	Plumber T. Haugen	7/36	Mura Cukras mod. T.H.	Rikken	Russkit mod. T. Haugen
Hell Hans Lorentzen Erling Larsen	LMR ISMRC DK	DS Plumber	7/36	Champion 517-26B	Rikken	Russkit
Checkeder Flag Tommy Ohlsson Håkan Jönsson	SMR S	Plumber	10/46	Mura Cukras 007	Cobra	Russkit Mura
Butterfly Erik B. Nielsen Helge B. Nielsen	RMK DK	Plumber	10/52	Champion 517-26B	Champion	Russkit
Ecurie Yamura P.-A. Persson L.-G. Hallgren	SMR S	Plumber	10/47	Yamura 27 wind Mura can	Titan	Cox

Resultatet blev:

- 1 Team Læssøsgade, D, 2106 omgange,
 - 2 Team Riko, N, 1760 omgange,
 - 3 Team Hell, D, 1731 omgange,
 - 4 Team Checkeder Flag, S, 1516 omg.
 - 5 Team Butterfly, D, 1383 omgange,
 - 6 Team Yamura, S, 1284 omgange,
- I de resterende heats øgede Team Læssøsgade sin føring foran Team Riko og Hell.
Team Læssøsgade kørte under 5 sekunder pr. baneomgang, hvilket ikke tidligere er set. De kørte med 21,7 km/t i snit og tilbagelagde 65 km på 3 timer.



Concour d'Elegance blev vundet af Team Læssøsgade med denne Metra Sport GT.

Knud fik iøvrigt en præmie, til med hjem, idet han vandt Concour d'elegance med sin flotte Ferrari. Det skal iøvrigt bemærkes, at Knud kørte med en ganske almindelig Mabuchi 16-d motor!

I alt var 14 deltagere tilmeldt til årets andet formel løb; der var deltagere fra Løgstør, Alborg, Rødovre, Sjælland og København.

Som bekendt er formel vogne meget vanskelige at køre; hvis blot hjulene strejfer hinanden, ryger vognene højt op i luften, så man havde ventet en del uheld.

Man blev heller ikke skuffet, for gennem alle de indledende finaler lød det ene knald efter det andet, når vognene gik ind i barrieren eller røg på gulvet! Selv om det kostede dyrt fik man dog efterhånden kæmpet sig igennem til finalen.

Startlinien så således ud: Dennis Stochholm, in-line med en 27 sgl. motor, Hans Lorentzen, angle-winder med 29 sgl. motor, Finn Jørgensen, in-line og en 525, Helge Nielsen, in-line også med 525, Peter Bendtsen 26 sgl. i en angle-winder, og inderst Jan Traving også angle-winder, men med Mura 25 sgl.

Efter to heat havde Peter taget 9 omgange fra Dennis og Finn, men så midt i sidste heat, stoppede hans vogn pludselig - en knækket ledning var årsagen. Reparationen kostede 8-9 omgange, så det var på et hængende hår, han vandt foran Dennis, kun en halv omgang skilte dem! 2 omgange efter Finn Jørgensen, der igen var 11 omgange foran Jan Traving.

Concour vandtes her af Finn Jørgensen med en Ferrari.

Læs i FLYV nr. 6 om:

Flyene ved Karup-flyvestævnet
Demonstration af Huey Cobra
Grønlandsfly A/S
Styretøj i linestyrede modeller
Skalategning af Catalina
Fås hos bog- og bladhandlere, kr. 3.10.

FLYV's FORLAG A/S, Rømergade 19,
1362 København K.

Resultatet blev iøvrigt:

1/24:

- | | |
|---------------------------|----------|
| 1. Peter Bendtsen | 10 point |
| 2. Dennis Stochholm | 8 " |
| 3. Finn Jørgensen | 6 " |
| 4. Jan Traving | 5 " |
| 5. Hans Lorentzen | 4 " |
| 6. Helge Nielsen | 3 " |
| 7. Arne Toft | 2 " |
| 8. Sven Studstrup | 1 " |

1/32:

- | | |
|---------------------------|----------|
| 1. Hans Lorentzen | 10 point |
| 2. Knud Seligmann | 8 " |
| 3. Peter Bendtsen | 6 " |
| 4. Jan Traving | 5 " |
| 5. Christian Olesen | 4 " |
| 6. Sven Studstrup | 3 " |
| 7. Helge Nielsen | 2 " |
| 8. Lars Thomsen | 1 " |

Stillingen i DM i formel efter 2. afd.:

1/24:

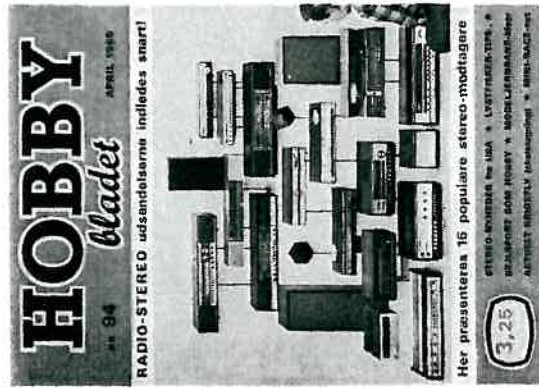
- | | |
|--------------------------------|----------|
| 1. Peter Bendtsen, I/S | 16 point |
| 2. Dennis Stochholm, I/S | 12 " |
| 3. Jan Traving, RMK | 11 " |
| 4. Hans Lorentzen, LMR | 9 " |
| 5. Kalle Thomsen, SOMR | 8 " |
| 6. Finn Jørgensen, I/S | 6 " |
| 7. Helge Nielsen, RMK | 3 " |
| 8. Lars Hansen, SOMR | 3 " |
| 9. Arne Toft, BMR | 2 " |
| 10. Stig Nielsen, SOMR | 2 " |
| 11. Sven Studstrup, AMK | 1 " |
| 12. Bjarne Jensen, AMK | 1 " |

1/32:

- | | |
|-----------------------------------|----------|
| 1. Peter Bendtsen, I/S | 16 point |
| 2. Hans Lorentzen, LMR | 14 " |
| 3. Jan Traving, RMK | 13 " |
| 4. Christian Olesen, LMR | 9 " |
| 5. Knud Seligmann, I/S | 8 " |
| 6. Dennis Stochholm, I/S | 6 " |
| 7. Sven Studstrup, AMK | 3 " |
| 8. Gorm Sæderup, LMR | 3 " |
| 9. Helge Nielsen, RMK | 2 " |
| 10. Erland Christensen, LMR | 2 " |
| 11. Lars Thomsen, SPEED | 1 " |
| 12. Jens Linhard, LMR | 1 " |

Ved at samle alle HOBBY-bladene får De en praktisk og uvurderlig HOBBY-HÅNDBOG

idet register følger med hvert december-nummer.



Disse og alle tidligere udsendte numre kan endnu leveres, evt. indbundet årgangsvis

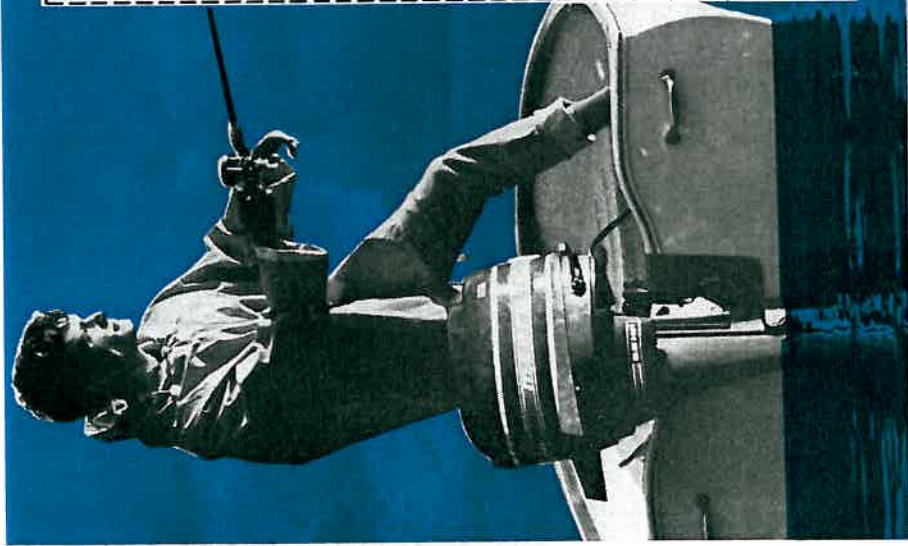
De får dem tilsendt portofrit ved indbetaling af kr. 3,25 pr. nr. på vor postkonto 29224 eller i frimærker. Ellers pr. postoprævning med tillæg af kr. 2,50 i porto (til Norge dog kr. 3,90).

Et årsabonnement, der koster kr. 32,50 kan påbegyndes fra hvert kvartals begyndelse, evt. med efterlevering af tidligere numre. Indbundne årgange koster kr. 42,00 - 45,00 pr. bind.

HOBBY BLADET

STEEN BLICHERSVEJ 6 - 2000 KØBENHAVN F
Telefon FAaan 9200 - Postkonto 29224

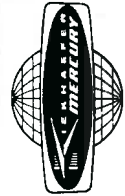
**Klip dette ud - og tag det med
når De skal ud og købe
bådmotor til fisketuren**



Check af - og læg det sammen
forneden

- | | | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------|
| Brudsikkert drev - ingen knækstifter eller drivbolte, der svigter. | <input type="checkbox"/> | TYPE A | <input type="checkbox"/> | TYPE-B | <input type="checkbox"/> | MERCURY |
| Støbt i ét stykke - drivaksel og undervandshus har ingen møtrikker eller bolte, der kan løsne sig, ingen samlinger eller pakninger, der kan lække. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Jetpropeludstødning - der begrænser støj og udstødningsgas dybt under vandet agten for båden. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Grundvands-hældning - ingen problemer på lavt vand - motoren låser sig automatisk fast i mellemtilt. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Stremilinet haal - den skråstilte lede motorblok giver en blød, glidende sejlsads og flere kilometer på literen. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Diamanthårde lejer - friktionsløse kugle- og rullelejer i motor og drev. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Fuldt gearskifte - frem-fri-bakgear i undervandshuset. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Tætningsbestandigt metal - specielt korrosionsbeskyttet med XK-aluminium. 4-lags flinthård emaljeret. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| Effektiv lyd-dæmpning - indvendige stålbladventiler, aluminiumstopdæksel m. lydabsorberende foring, jetpropel-udstødning. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

GENERALAGENT:
**MARINE AFD. AARHUS MOTOR
COMPAGNI A/S**
SØLYSTGAARDEN, EGAA
TELF. (06) 22 08 33



LEADERS IN MARINE PROPULSION
FOR 30 YEARS, 1937-1967

International Mercury Outboards Ltd., Fond du Lac, Wis., U.S.A.

det ender med en



MERCURY



Højt at flyve





MINI-RACING

BYG SELV: EN VINDERBIL

Hvorfor er der så stor forskel på de forskellige vogne, man ser stille op til løb? Er der virkelig så stor forskel på de mange chassis'er, som køerne bygges, eller er det simpelthen køernes dygtighed, der giver sig udslag her.

Det er klart, at køeren betyder meget, men en stor del af køreegenskaberne ligger i en korrekt samling af vognen! Bruger De tid nok til at skrue vognen ordentlig sammen, før et vig-

tigt løb? Bliver alle dele kontrolleret umiddelbart før starten, en ting, som mange undlader. Træner De nok før løbet, og på alle baner. Er De klar over, at man bør træne mindst halvdelen af tiden på de sværeste baner (yderbanerne), for det er ofte her, man enten taber eller vinder racet?

Prøver De forskellige dækmidler, forskellige dæk, gearinger, karosserier osv. Selv om De har fået en vogn til at gå ordentligt på Deres egen hjemmebane, er det jo ikke sikkert at den også gør det på den nye bane. Derfor er det nødvendigt at prøve sig frem, når man kommer til et nyt sted.

Det er en god idé at have en træningsvogn med til at lære banen at kende med, så man ikke slider sin løbsvogn op før selve løbet.

Lad os nu se hvordan man bygger en vindervogn op lige fra grunden:

Vi starter foran i vognen, nemlig med styretappen. Først placeres en tynd spacer på Cox styretappen. Derefter sættes den på plads i hullet i vippearmen, og nogle tykkere skiver lægges på, indtil disse er i højde med toppen af styretappen. Nu lægges en tyndere skive på med et mindre skrænde skruer.

Den skal spændes meget omhyggeligt,

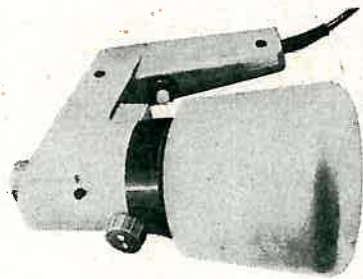
Den ny forbedrede

Burgia REX

gør-det-selv universal

EL-sprøjte-pistol

Forstøver alt.
Ingen kompresser.
Tilsluttes enhver stikkontakt.
Sparer tid
og materiale.
Uundværlig for hobbyværkstedet, hjemmeindustrier, bil- og villaejere m.m.



Leveres komplet med beholder, 2 m kabel, 2 dyser samt reservedele

kr. 155

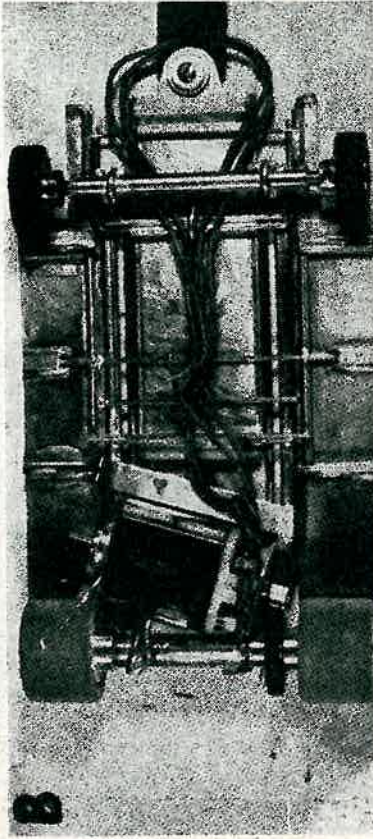
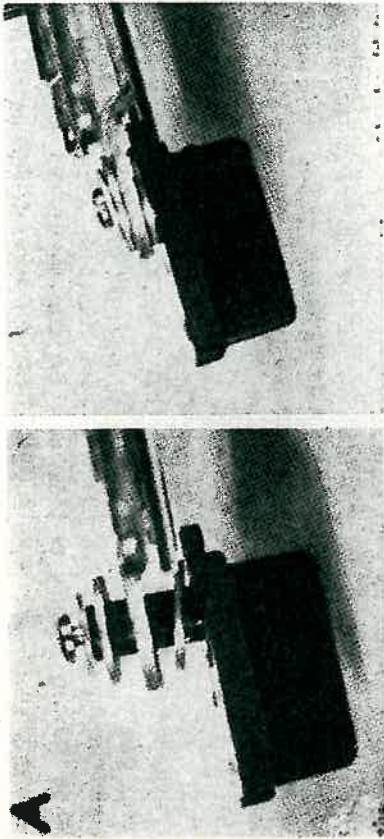
1 års garanti

P. STØRUP

Tlf. (01) 35 84 10

Aboulevard 55

1960 København V



A: Den rigtige måde at spænde styretappen fast på.

B: Ledningerne er dobbelte, og ført under forakslen. Bemærk: motoren er lodret fast.

for styretappen må ikke kunne vippe det mindste, og alligevel dreje let. Vigtigt! Når vognen står på banen, skal hele vognens vægt hvile på styretappen; dvs. at forhjulene kun lige akkurat skal røre ved overfladen, og ikke støtte vognen. Det har nemlig kun betydning, om forhjulene rører banen i svingene.

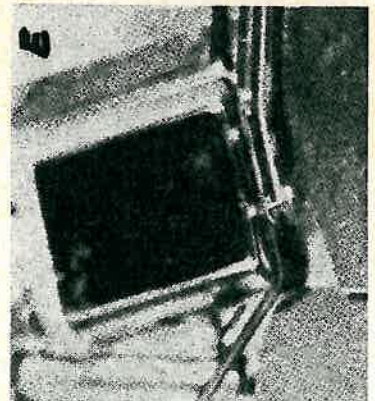
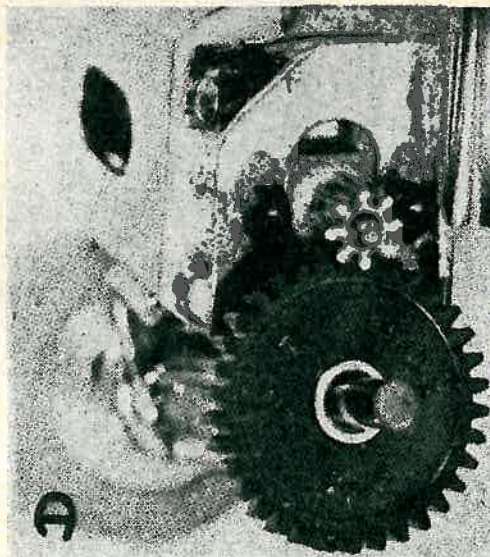
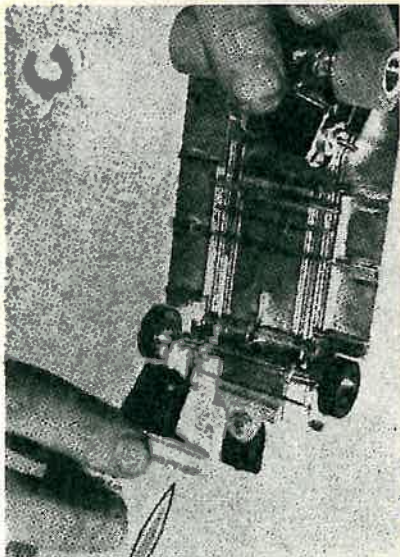
Vippearmen skal altså ikke kunne bevæge sig op og ned, uden at resten af chassis'et følger med.

For at mindske modstanden i ledningerne fra styretappen til motoren anvendes dobbelt eller tredobbelt ledning. Det ville være dumt at miste noget „power“ her. I øvrigt skal ledningerne være så flexible som muligt, og må ikke genere styretappens eller vippearms bevægelser. Pas

også på, at ledningerne ikke kan komme i klemme mellem chassis'et og vippearmen.

De bedste forhjul er lavet af meget hårdt gummi eller vinyl. De skal være lige, og monteret på forakslen, så denne får et sideslør på 5-6 mm. En vogns køreegenskab afhænger meget af baghjulene. Sørg for det første for, at de er lige, ellers vil vognen hoppe, og bliver meget ustabil i sving, og under accelerationer. For at rette evt. skævheder op, er det klogt at køre dækkene til et kvarters tid, før de skal bruges til et løb.

Hærdede aksler uden gevind er det eneste rigtige; de er lidt dyrere, men holder også så meget længere, for de er meget stærkere og næsten umulige at bukke.



Forakselrøret er ikke noget problem; blot sørg for at holde det frit for olie og snavs, så akslen kan dreje ubesværet rundt. Til baglejer er kuglelejer at foretrække (mindre friktion og længere levetid). Kuglelejer skal helst renses efter hvert løb, og hertil er tændvæske fortrinligt. Det kan iøvrigt også bruges til forakseln. Det er meget vigtigt, at baghjulsløjerne er helt uden slør. Selv om det kun er ganske lidt, kan det give udslag i, at vognen hopper.

Det er klart, at jo mere støj der er, jo mere friktion vil der være. En for løs stillet gearing, kan ligesom en skæv aksel, få vognen til at hoppe.

Til anglewinder er sammensætningen: Cox kronhjul - Wel-don pinion er den bedste. Sørg for at bruge et kronhjul, der er så lige som muligt. Gearingen stilles så tæt, at man kun lige kan mærke fringang mellem tandhjulene.

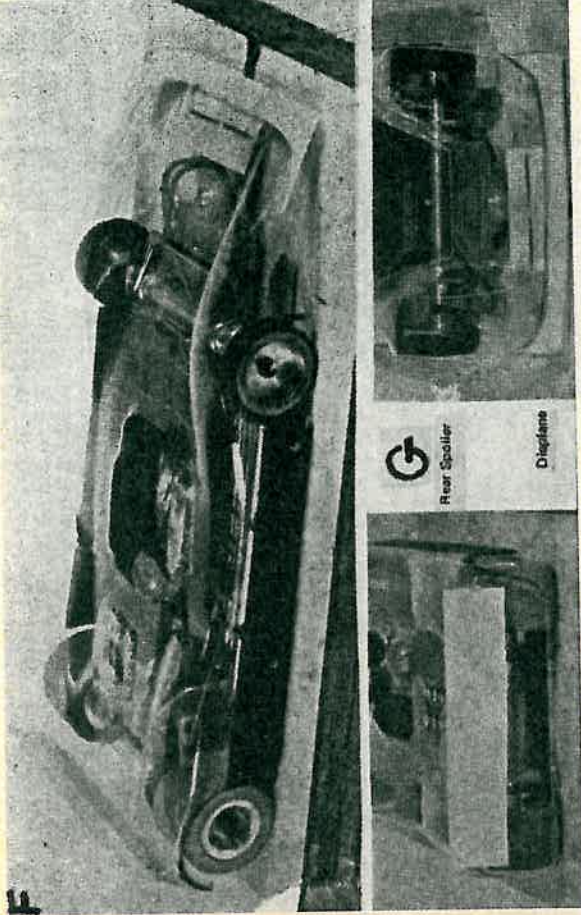
Når gearingen er stillet, lod-des motoren fast til chassis'et. Det sikrer, at tandhjulene for-bliver i korrekt indgreb, selv om vognen får et par ture ind i barrieren.

I den senere tid har der været talt meget om, hvormed bilerne skal veje. Regner man med en maximumvægt på 175 g, er det ikke meget galt. De fleste hurtige kø-re bruger biler, der vejer mellem 150 og 165 g. alt efter banens form og størrelse.

C: Lejerne smøres med tændvæske.

D: Således skal gearingen stå.

E: En anden måde at lodde motoren fast på: En loddeklat mellem motorkasse og chassis.



F: Overdelen må sidde meget nøjagtigt, og ikke spænde over hverken motor eller hjul. Pas også på, at den ikke strammer, så floo-bien kan vippe let.

G: Spoiler og diaplant monteres til sidst.

Det er indlysende, at jo lettere en bil er, og jo hurtigere motoren er, jo sværere er den at styre.

Derfor er det meget almindeligt at bygge vognene så tunge, at de bliver lettere at køre, men hvorfor ikke opnå det samme ved at fordele vægten rigtigt på den lette bil? Resultatet bliver: bedre køreegenskaber, hurtigere acceleration, bedre bremsevæbne, og sidst men ikke mindst, en køligere løbende motor.

Det hele går altså ud på at bygge et chassis med den rigtige vægfordeling.

Hvordan gør man så det? Man starter med at bygge et chassis på 140-145 g, og bruger det til at experimentere med, ved at lægge blyvægte forskellige steder - der kan kun være tale om tre steder:

- a) Hvis vognen forlader rillen sidelæns, placeres vægten på vippearmen.
- b) En vogn, der vælter eller løfter sig i

sving, skal have vægt forrest på floo-bien (helt fremme ved forhjulene).

c) Udskridning i sving og hjulspin under acceleration, kan forhindres ved at lægge vægt bag i vognen, helst på floobien. Når man så har fundet den bedst tænkelige kombination, bygger man sig et nyt chassis, med den samme vægfordeling, som man fandt ud af, var den bedste til det første chassis.

Til sidste finder De den laveste og let-te karosse, og helst en åben. Bagest monteres en spoiler (6-7 mm høj), og for-an sættes en diaplant på i samme længde.

For at floobien skal fungere ordentligt, må karosseriet ikke spænde om chassis'et, men derimod passe nøjagtigt om det i bredden.

Hjulene skal også have plads, så de ikke skraber på, når overdelen vipper. Pas navnlig på, at forhjulene ikke skraber på, når forakseln glider frem og tilbage.

Peter Bendtsen.

DET NYE KVALITETSLYDBÅND

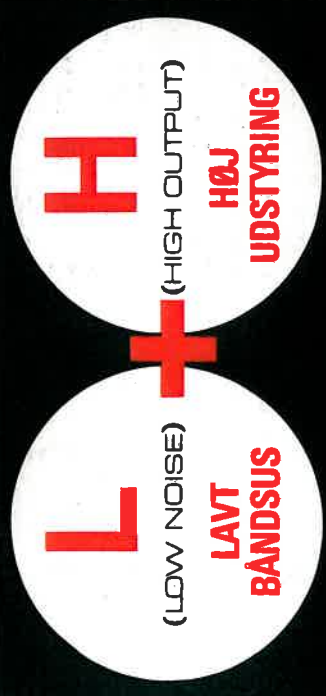
BASF



LH
low noise - rauscharm
high output - hoch aussteuerbar
hifi

LP 35 Langspielband
Long Play Tape
Bande-Longue Durée
15 cm / 360 m
5 3/4 in. / 1200 ft.

... fra verdens mest moderne fabrik for lydband



≡ væsentligt forøget dynamikområde

DERES FORHANDLER HAR DET

HOBBY
bladet

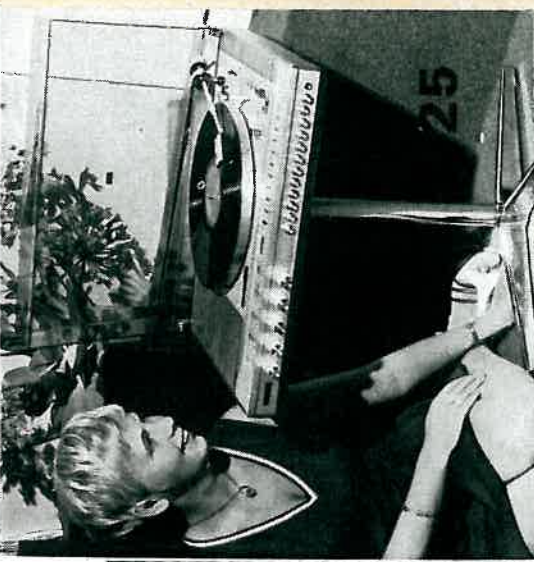
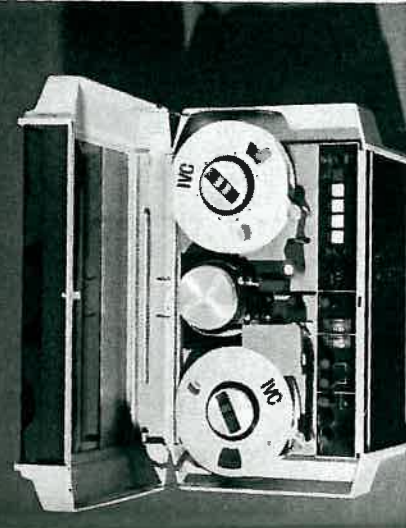
NR. 109

SEPTEMBER 1969

MED **STEREO** OG **HI-FI** MAGASINET **LYD & TONE**



ELECTRONICA '69





MINI-RACING

Verdensmesterskabet i mini-race

Ja, så arrangeres der verdensmesterskabet i mini-racing. Arrangøren er importøren af de kendte Champion dele, der kalder sig „Champion of Europe“, og er bosat i England.

Først inviteres de to bedste køreere fra hvert land gratis til England, for at køre europamesterskab derovre. Herfra sendes så de to bedst placerede til Amerika, for at møde de bedste amerikanere, og udkæmpe VM derovre. Denne rejse er selvfølgelig også gratis. Så spørgsmålet er nu bare, hvem skal der sendes afsted her hjemme fra?

Løbet i London afvikles ganske som de amerikanske Arco-løb med masser af præmier og masser af deltagere; det kan her bemærkes, at arrangørerne venter op imod 150 deltagere! Der skal køres to løb, det første den 7. september, og det sidste, og vel nok det største, den 30. november. Om vinteren er interessen for mini-race jo som bekendt størst, så til løbet i november venter man også den største tilslutning.

Bancen, „The London Arco“, som der skal køres på, er den kendte „American Blue King“, en 50 meter lang 8 spors, lynhurtig bane. Overfladen er specialbehandlet spånplade, og det strømførende tape er kobber-flet. Strømmen levers fra batteri, så selv de hotteste motorer kan anvendes. Løbet foregår på følgende måde: Først

afleveres vognene til maskinkontrol, og straks efter kl. 12,00 starter kvalifikationsløbene. Alle deltagere kører to og to i et tidsforsøg på to minutter. De fire bedste herfra går direkte i finalen, de fire næste til semi-finalen, og de resterende deltager i såkaldt „heat-racing“. De 8 dårligste køreere deltager i dette, det første heat. Herfra går de to bedste videre for at møde de 6 næste. Herfra går så igen de to bedste videre, og sådan fortsætter det, indtil man når til semi-finalen. Fra denne rykker fire mand op i finalen, der køres over 4 gange 5 minutter.

Vognreglement

Klassen, der køres løb i, er for GT og Prototyper.

Reglementet adskiller sig ikke meget fra det danske, kun disse punkter er det nødvendigt at nævne:

Hjulstørrelser:

foran - minimum 19,1 mm diameter.
minimum 4,8 mm bredde.
bag - minimum 19,1 mm diameter.
maximum 19,1 mm bredde.

Karosseri:

Max. bredde 85,7 mm. Den eneste regel der gælder for sporvidden er det, at hjulene skal være indenfor karosseriet! Det

er tilladt at montere spoilers, men kun som på original-modellen. Dækmidler skal godkendes før starten.

Banen er beliggende: Tottenham Model Raceways Ltd., 367-369 High Road, Tottenham, London N. 15.

Løvrigt har vi fået oplyst, at svenskerne stiller med 3-4 køreere til løbet i november, så vi danske burde vel også vise flaget og stille med et par deltagere? Det kunne da være sjovt at vise de søvrigte lande, at Danmark ikke er bagest, hvad mini-race angår; *men hvem ligger med invitationen?*

I/S Mini Racing prøver noget nyt

Klubben i Læssøsgade har startet en ny klasse. Det er for standardvogne indtil 1200 cc, dvs. vogne som Morris Mascot, Fiat 600, Imp, Escort'er osv.

I hele 2 timer måtte de små vogne jage rundt på banen, drevet afsted af de ivrige køreere. Det tog heller ikke så lidt på dem; alle måtte ud og skrue lidt på deres mødler. Dennis' motor smed f. eks. lodninger uden på motoren, så den må have været ret så varm. Andre chassis'er faldt fra hinanden, så der var aktivitet i loddekolberne uafbrudt under løbet.

Arne Toft havde færrest uheld under de 2 hårde timers kørsel, så det blev ham, der gik af med sejren. Hans Lorentzen styrede sit ombyggede formelchassis til en andenplads, foran Dennis Stochholm. Det var en hel fornøjelse at se de små vogne vinde rundt på banen. De opførte sig helt forskelligt fra de sædvanlige vogne, så køreerne havde en del kvaler med at styre dem uskadt gennem de mange sving. At oprette sådan en klasse rundt omkring i de forskellige klubber, kan absolut anbefales. Der er altid brug for at lave lidt „skæg i gaden“ i modsætning til de hårde og nervepirrende løb, der normalt køres.
Bare se og komme i gang rundt omkring - lad os prøve noget nyt!

Zimmermann-motorer!

Pete Zimmermann er en kendt amerikansk mini-race kører som er berømt for sin fantastiske behandling af motorene. Han er i særklasse hvad tuning og trimming angår, og hans håndviklede ankere er også nogle af de bedste, der fås. For en komplet motor tager han i Amerika omkring 30 dollars. Zimmermann har iøvrigt trimmet motorer for så kendte køreere som John Cukras og Bob Cozine.

Nu har man i Sverige fået øjnene op for hans motorer, og „Team American Hobbies“ har importeret Zimmermann-motorer. Alle de anvendte komponenter er iøvrigt Mura dele, blot er ankeret håndviklet, og alle dele samlet med 100% nøjagtighed. Motorerne fås med flg. trådtykkelser: Single 24, 25, 26 og dobbelt 27, 27/28, 28, 28/29 og 29 samt 30.

Prisen er - som ventet - formidabel. Et løst anker koster 75,50 s. kr. (ca. 115 d. kr.), og for en komplet motor 159,50 s. kr. (ca. 240 d. kr.).

REKORD 64 MINIRACE

- ★ Stadig **BILLIG** i anskaffelse - begynderet fra kr. 75,-
- ★ Stadig **BILLIGST** i udvidelse - kr. 14,80 pr. meter
- ★ **Allerbillegst** i vedligeholdelse - ny motor kr. 12,50 + den gamle



- ★ **Nye MODEL-biler:**
3540 Renault R 8, Gordini, kr. 36,-
3550 Austin Cooper S, kr. 36,-
- ★ Nye banestykker og stejlkurver - nu indtil 6 spor
- ★ Ny håndspæder med bremse - 2 stk. med tilslutningsbanestykke kr. 39,85
- ★ Markedets billigste **LOOPING SÆT** - kun kr. 45,-

Se nyhederne hos Deres hobbyforhandler eller forlang brochure og prislister mod 60 øre i svarporto hos importøren:

POPLAR PLASTICS A/S

Postboks 93 - 4000 ROSKILDE
Tlf. (03) 381 TUNE 144

Trænger vi til en ny klasse-inddeling?

Som sædvanlig var tilslutningen til det sidste DM-løb ikke for god - det ville være synd at sige. Som undskyldning kan selvfølgelig det gode vejr anføres; det er sikkert også den mest nærliggende årsag, men hvis vi ser tilbage på de korte løb, finder man hurtigt ud af, at det har været galt praktisk talt fra starten af sæsonen.

Den virkelige årsag skal dog nok søges et helt andet sted! De danske DM-løb er arrangeret på samme måde som f. eks. de amerikanske mesterskabsløb og altså baseret på den helt store interesse og tilslutning. Det kan man også sagnens i et land som USA, hvor denne sportsgren, hvis mini-racing da kan kaldes dette, er langt mere udbredt. Derovre har man dyrket denne hobby 10 år før end den kom her til landet, så vi kan ikke foreløbig forlange at komme op på siden af dem i nogen retning.

I Amerika er der måske tilmed 100 købere for hver af vore, så det kan aldrig blive det samme; indtil dato har højst 35-40 købere deltaget i DM-løbene her. Man kan ikke vente, at folk skal begynde at ofre deres penge og tid på noget, de ikke kender den mindste smule til, og man kan ikke starte med at arrangere halvprofessionelle løb allerede det første år, unionen er stiftet, og regne med, at alle mini-racekørerne landet over er interesserede, og straks går i gang.

De fleste vil trods alt gerne se tiden lidt an, for det at køre 12 DM-løb om året er trods alt ikke helt billigt; det kræver både en bunke penge og tid, masser af tid.

Det at gå ind for mini-racing som halvprofessionel kører er de færreste interesserede i, se blot på resultatlisterne! Det er de samme personer, der går igen overalt,

og det synes meget uretfærdigt, at alle løbene laves for denne gruppe købere, og at man så blot blæser på, hvad det store flertal mener.

De købere, der kun ønsker at køre for fornøjelsens skyld, bør da ikke holdes udenfor; de fleste har heller ikke råd til at ofre de store beløb, som det koster at deltage med en blot nogenlunde konkurrencedygtig vogn.

Nej, det vi trænger til er en A- og B-klasse!

A-klassen for de kørete, der ønsker at køre, som vi gør nu, og en B-klasse for dem, der ikke ønsker at ofre de helt store beløb. Om det så skal være en såkaldt byggesætsklasse, eller hvad det skal være, er forholdsvis underordnet. Vigtigt er det blot, at det bliver billigt at køre, så vi får så mange som muligt med.

Jeg husker da f. eks. tydeligt, hvor sjovt vi havde det dengang, der kun blev kørt med Carrera-byggesættene; der var akkurat den samme spændende atmosfære. Kort sagt: mini-racing kan akkurat lige så godt dyrkes for små penge.

Nu, vi er i gang, så køres der vist løb for alt for mange forskellige vogn typer. Jeg personlig tror ikke, at det er sagen at arrangere DM for 1/32 vognene! Grunden hertil er den, at de hobbister, der kører 1/32, mest er hjemmebanefolk, der ikke ønsker at ofre penge på materiale og rejser, men snarere er ude på at have det lidt sjovt med hinanden.

Arranger derfor hellere lokale mesterskaber i denne klasse, og måske højst et eller to danmarksmesterskabsløb om året, hvis der er interesse for det!

Skala 1/24

Her bør man i A-klassen nok stryge for- og standardvognene indtil videre og kun køre i GT-klassen. Her vil 6 points-tællende DM-løb nok være passende, dvs. et løb hveranden måned.

I B-klassen er jeg tilbøjelig til at foreslå unionen dette: Giv vogn typen fri, så folk kan køre med, hvad de helst vil. I denne klasse gælder det først og fremmest om at gøre folk interesserede i at køre mini-racing, og det må være den bedste måde hertil.

Jeg er ikke i tvivl om, at disse ændringer vil lokke mange flere mini-race-kørere „frem af busken“. Det kan da kun være en fordel for alle - lige fra hobbyforretninger, mini-race-centre til klubberne selv - at så mange som muligt kører mini-race herhjemme.

Peter Bendtsen.

Internationale løb i Løgstør

Løgstør Mini Racing klub (LMR) afholder først i september måned et internationalt løb; købere fra Norge og Sverige er inviteret til landet for at møde de bedste danskere.

Klassen, der køres i, er GT og Prototyper, vel nok den mest populære klasse.

Der er lagt op til alle tiders bedste kamp mellem de forskellige topkørere. Navnlig er danskerne bange for nordmændene, der ganske givet bliver vore værste konkurrenter. Sidst de var her, slog vi dem, men det var knebent. Svenskerne derimod, er ikke så farlige, det har vi opdaget. Alle de gange, de har været her, er det blevet alle tiders fiasko; altid stiller de op med alt for dårligt materiale, der bryder sammen hver gang de kører.

Men vi får se, for alt kan jo som bekendt ske i vor lille sportsgren.



SCALEXTRIC er RIGTIGT BILVÆDELØB
Scalextric giver det rigtige motorløbs uafrystelige spænding - sætter DEM lige ind på førersædet

SÆT 69
„SPEED“

Sættet indeholder:
1 C/15 Ford Mirage GT
1 C/16 Ferrari P4 GT
625 cm banestækning

Startsæt fra kr. 115,-
Sæt som illustration kr. 285,-
Transformator 1,7 A kr. 59,50
Transformator 3,2 A kr. 79,50

SCALEXTRIC kataloget 1969/70 er nu udkommet, ★ Stejlkurve for høj fart
pris kr. 2,-

★ Se de mange nyheder i biler, baner og andet tilbehør
★ To superhurtige nye GT-biler
★ Baneskift giver lige lange baner

LØBS-RESULTATER

Danmarksmeesteren er kåret

Sidste afdeling af DM kørt på banen i Læssøsgade (København). Som de foregående gange var tilslutningen alt for ringe. Favoritten Dennis Stochholm vandt som ventet. Med 3 sejre på stribe i 1/24-klassen fik han maximumpoints i kampen om mesterskabet, og er altså danmarksmester, men ikke nok med det! Også i 1/32-klassen blev det Dennis, som tog titlen - et flot resultat, selv om nogle nu nok alligevel vil sige: „Han fik jo ikke nogen konkurrence“.

Det er jo noget pjat! Tilsyneladende så det nok sådan ud, men grunden hertil er nok snarere den klassedivision, der er mellem Dennis og de øvrige deltagere. Ingen kommer gratis til sejren. Det er jo ikke kun under løbet, en kørers dygtighed viser sig, og det er ikke nok, at en kører er dygtig til at styre sin vogn, chassis'et skal dog bygges, og alle delene skrues rigtigt sammen!

Før en sejr ligger der et stort forarbejde, og det er de færreste, der tænker på det. De fleste kaster blot delene sammen, putter en gammel motor i, osv., og bagefter kan de ikke forstå, at den ikke holdt! En kører af virkelig klasse, som f.eks. Dennis, er 99 % sikker på, at hans vogn er tip-top i orden. Derfor er det netop yderst sjældent, at der sker noget uforudset med hans materiel, og det er netop grunden til, at det ikke er helt tilfældigt, hvem der bliver mester.

3. afd. af DM for standardvogne

afvikledes på Løgstørs store 50 meters bane i begyndelsen af juli måned.

Til lørdagens 1/32-løb var der kun tilmeldt i alt 7 deltagere. Svend Studstrup viste sig overraskende at være den hurtig-

ste til tidtagningen. Dennis Stochholm var lige efter, og derefter fulgte Arne Toft; Jan Traving kørte på den fjerdehurtigste tid og måtte altså kæmpe sig op fra semifinalen. Denne vandt han overlegent foran Jens Peter Studstrup (Alborg) og Elif Skov (Kjellerup).

I finalen viste Dennis dog sin styrke og tog straks en klar føring, som han holdt alle 21 minutter. Arne Toft kæmpede med Traving om andenpladsen, som sidstnevnte erobrede. Svend Studstrup fik fjerdepladsen foran broderen Jens Peter. Sidste postintager var Elif Skov.

Om søndagen kørt 1/24-klassen

Her fik Dennis Stochholm som ventet hurtigste tidtagning med 6,60 kun 6/100 sekund fra banerekorden. Erling Larsen fik placeret sig på andenpladsen med en tid på 6,62. Igen i 1/24 var Arne Toft med fremme og vandt semifinalen foran Vagn Nedergård, Kjellerup. Sidste mand, som rykkede op, var Silkeborgs Sven Sponholtz. Finalen:

Her var der lagt op til alle tiders kamp. Kun 2/100 sek. skilte Dennis og Erling, og så er det jo et spørgsmål, hvem der er bedst af dem. Men ak, vi fik ingen rigtig kamp, for allerede på første omgang kværnede Erling sin gearing. Og så lå vejen jo fri for Dennis.

Han vandt da også sikkert foran det nye navn Arne Toft. Trediepladsen gik til Gorm Sæderrup fra Løgstør, så den arrangerende klub blev pænt placeret alligevel.

Læs i FLYV nr. 9 om:

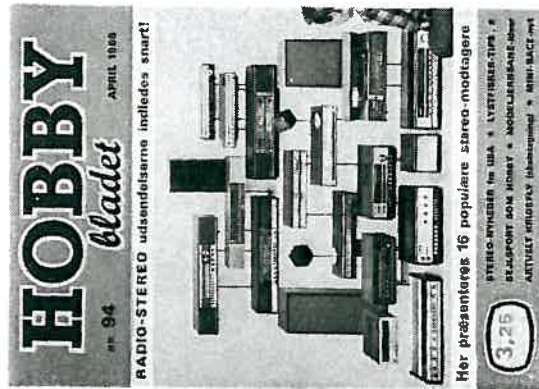
KZ III fylder 25 år
KZ III i skala 1:50
VM i radiostyring
NM i svæveflyvning og faldskærmsport

Fås hos bog- og bladhandlere, kr. 3,10.

FLYV's FORLAG A/S, Rømersgade 19,
1362 København K.

Ved at samle alle HOBBY-bladene får De en praktisk og uvurderlig HOBBY-HÅNDBOG

idet register følger med hvert december-nummer.



**Disse og alle andre udsendte numre
kan endnu leveres, evt. indbundet årgangsvis**

De får dem tilsendt portofrit ved indbetaling af kr. 3,25 pr. nr. på vor postkonto 2 92 24 eller i frimærker. Ellers pr. postoprævning med tillæg af kr. 2,50 i porto (til Norge dog kr. 3,90).

Et årsabonnement, der koster kr. 32,50 kan påbegyndes fra hvert kvartals begyndelse, evt. med efterlevering af tidligere numre. Indbundne årgange koster kr. 42⁰⁰ - 45⁰⁰ pr. bind.

HOBBY BLADET

MAGNOLIAVEJ 27 • 2500 KØBENHAVN VALBY • TLF. *VA 3500
POSTKONTO 292 24

Byg godt ★ Byg billigt ★ Byg selv!

Under dette motto har vi nu i 12 år leveret byggesæt til de mest populære joller i Danmark



HOBBY BÅDEN (se billedet)

der er tegnet specielt for danske forhold og for selvbyggere, er 4,10 m lang og 1,45 m bred. Byggetid: 50-70 timer. Båden er beregnet til påhængsmotorer op til 22 hk, hvormed der kan opnås en hastighed af 50 km/t. Den kan også bruges som robåd eller som sejlbåd, hvis man monterer mast og sænkekøl. Komplet byggesæt kr. 840,- + MOMS. Komplet tegningssæt: kr. 70,-.

OK-JOLLEN

er beregnet for voksne jollebyggere, som kræver noget af deres båd. Byggesættet koster kr. 860,- + MOMS.

BILTAGS-BÅDEN

er specielt beregnet for de mange biler, som gerne vil nye sommeren på vandet, hvor de kommer hen på ferie. Jollen kan transporteres uden vanskeligheder på biltaget, fordi den kun er 315 cm lang og 140 cm bred. Er nem at ro, men kan forsynes med påhængsmotor op til 10 hk.

Byggesæt incl. lim, søm og skruer koster kr. 660,- + MOMS.

OPTIMIST-JOLLEN

for den yngre årgang, er både let at bygge og billig i anskaffelse. Byggesættet til den koster incl. lim, søm, skruer, forbeslag og tegning kr. 355,- + MOMS. Tegningen koster kr. 20,- + MOMS.

Byggesæt til CAR PORT (309 X 505 cm) kr. 650,- + moms og fragt
Byggesæt til redskabsskur v. car port (147 X 255) kr. 800,- + moms og fragt

Ring eller send os et brevkort og vi sender Dem vore brochurer om byggesættene

VORDINGBORG TRÆLSTHANDEL A/S

Vordingborg - Telf. (03 775) 23

HOBBY

bladet

NR. 110

OKTOBER 1969

MED **STEREO** OG **Hi-FI** MAGASINET **LYD & TONE**

Hiemme
hos
Claus Bering



KR.

3,25

NYT- specielt for hobbister

LEGLAND

er navnet på en udstilling i Bella-Centret i tiden 16. oktober til 2. november, hvor stor plads er sat af til legeplads for større og mindre børn, men hvor der dog også bliver en mindre udstilling af hobbyting; bl. a. vil grosserer Thomsen, „Mekaniik“, her vise den flotte nye Arnold Rapido drejeskive med de 48 muligheder foruden nyheder fra POLA MAXI, og det store LBG-havetog i skala 0 vil køre rundt på en meget stor bane.

Rettelse

Herr Møller fra Nyboder Hobby beder os korrigerer det svar på et læserbrev, som vi gav i nr. 104, side 50, hvor vi fortalte, at det var vanskeligt at fremskaffe skinnestrenge i hobbyforretninger – idet hans forretning kan levere skinnestrenge i messing

DE KAN SPARE OVER

1000:-

kr. pr. sæt



hvis De køber walkie-talkie fra

SVENSK RADIO & TELEVISION
LOMMA/MALMØ – Sverige
Telefon Malmø 46 13 21, 46 13 20
Stort katalog mod 2.- d. kr.

og nysevl i alle koder samt tilbehør dertil som skinnemejsel og skinnesøm, hvilket sikkert vil glæde vore mange læsere, som bygger selv.

HOBBY-MÅRKEDET

WALKIE-TALKIE – TOWER ST-105 – 5 transistorer og 1 krystal. Sendereffekt 50 mW, frekvens 27,125 MHz. Ikke typegodkendt i Danmark, men er specielt egnet for radioamatører, idet den ved udskiftning af krystal kan benyttes på 10 meter. Pris incl. batteri og forsendelse: kr. 176,00 + moms. Gratis brochure tilsendes. Dansk-Italiensk Film Co., Importafd., Falkoneralle 8, 2000 København F. Tlf. (0183) VE 324.

Sælges meget velholdt: Komplet proportional anlæg (FUTABA), gløderørsmotorer, fly og speedbåde, samt alt tilhørende grej sælges. Lars Ole Knudsen. Mandag-fredag tlf. (01) 14 38 42 (kl. 13–16,30).

MINI-RACING

Af nyheder fremhæves:

B-Production motorer kr. 105,00
Ankre i MURA: 23 single..... kr. 120,00
Mini Brut motorer kr. 55,00
24, 25 single kr. 95,00
27/28 double, 28/28 double kr. 95,00
MURA-kul m. pigetails, pr. sæt kr. 7,50

Til opbygning af chassis:

Messingtrør og -plader, pianotråd, motorer, ankere etc.

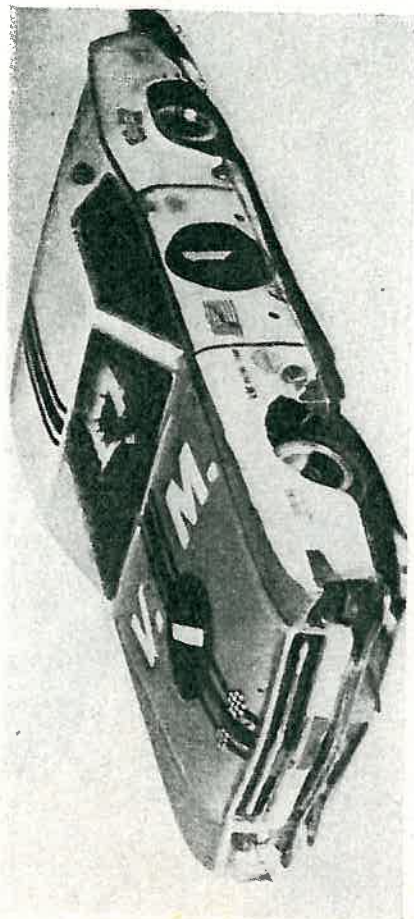
Ackermanns Hobby

AFD. KORSGADE 49

2200 København N - Tlf. (01) 39 02 41

Postordrer ekspederes omgående

MINI-RACING



LANGDISTANCE-LØB

24 timers-løb er noget ganske specielt inden for miniracing. At så at sige leve på en minirace-bane i 24 timer, er en helt fantastisk oplevelse.

I starten tror man faktisk, det er et sprinterløb; alle kørerne maser på og presser deres vogne for at komme forrest, men senere, efter nogle timers kørsel, tager de fleste det lidt mere med ro.

Så har de indset, at det andet ikke kan betale sig: det man har indvundet i køretid, tabes senere under reparationer.

Hurtigt skiller nogle teams sig ud fra de andre og lægger sig i spidsen – for andre går det mindre godt; deres vogne bryder ustandselig sammen, og de tilbringer næsten længere tid i depotet end på banen.

Det første 24 timers-løb herhjemme blev kørt i Århus i sommeren 1967. Da bestod holdene kun af 2 mand; det var næsten for hårdt for køerne, der faktisk ikke kunne få nogen søvn. Senere bestemtes det, at

et hold skal bestå af 3–4 køere samt en team-chef.

Mange mener, at i et 24 timers-løb betyder den enkelte køers dygtighed ikke noget videre, men intet er mere ukorrekt! Vi følger f. eks. en vogn på banen under et 24 timers-løb, først ført af en god og rutineret kører. Efter køerskiftet, hvor en uerfaren kommer til, er man tilbøjelig til at tro; at vognen også er skiftet ud. Pludselig begynder den at opføre sig mærkeligt, den hopper gennem svingene, ryger af banen, hvor den aldrig har gjort det før osv.; snart skal den også i depot p. gr. af bukket aksel, afrevet karrosseri eller ødelagt chassis. Hvis en kører taber bare 3/10 sekund pr. omgang (der tager 5 sekunder) til en bedre kører, betyder det 43 omganges tab i hver time! Ikke så lidt, vel?

Men selvfølgelig skal vognen også være i tip-top orden, ellers kan selv den bedste kører ikke udrette noget positivt.



SCALEXTRIC er RIGTIGT BILVÆDELØB
Scalextric giver det rigtige motorløbs uafrystelige spænding - sætter DEM lige ind på førersædet



Startsæt fra kr. 115,-
Sæt som illustration kr. 285,-
Transformator 1,7 A kr. 59,50
Transformator 3,2 A kr. 79,50

SÆT 69 "SPEED"

Sættet indeholder:
1 C/15 Ford Mirage GT
1 C/16 Ferrari P4 GT
625 cm banestreckning

- SCALEXTRIC kataloget 1969/70 er nu udkommet, pris kr. 2,-**
- ★ Se de mange nyheder i biler, baner og andet tilbehør
 - ★ To superhurtige nye GT-biler
 - ★ Baneskit giver lige lange baner

REKORD 64 MINIRACE

- ★ Nye MODEL-biler:
3540 Renault R 8, Gordini, kr. 36,-
3550 Austin Cooper S, kr. 36,-
- ★ Nye banestykker og stejlkurver - nu indtil 6 spor
- ★ Ny håndspæder med bremse - 2 stk. med tilslutningsbanestykke kr. 39,85
- ★ Markedets billigste LOOPING SÆT - kun kr. 45,-



Se nyhederne hos Deres hobbyforhandler eller forlang brochure og prisliste mod 60 øre i svarporto hos importøren:

POPLAR PLASTICS A/S
Postboks 93 - 4000 ROSKILDE
Tlf. (03) 381 Tøne 144

Endelig kommer...



W A L K L E T A L K L E

S T 1 0 5

I oktober kan vi tilbyde Dem den lille walkie-talkie ST-105. Ikke godkendt til brug på medborgerhåndet, men specielt egnet for radioamatører, idet den ved udskiftning af krystal kan benyttes på 10 meter.

Tekniske data: 5 transistorer, 1 krystal, sender-effekt 50 mW, 9 volt, frekvens 27,125 MHz.

Pris komplet incl. batteri og forsendelse: Kr. 176,00 + moms.

GRATIS BROCHURE TILSENDES

DANITA CO., INT.

Falkonbralle 8 - 2000 Kbh. F - tlf. (0183) VE 324

Lad os slå een ting fast: I 24 timers-løb skal der *ikke* bruges sprintervogne. For hvad betyder det, at vognen kører en smule langsommere, hvis den til gengæld kører *hele tiden*?

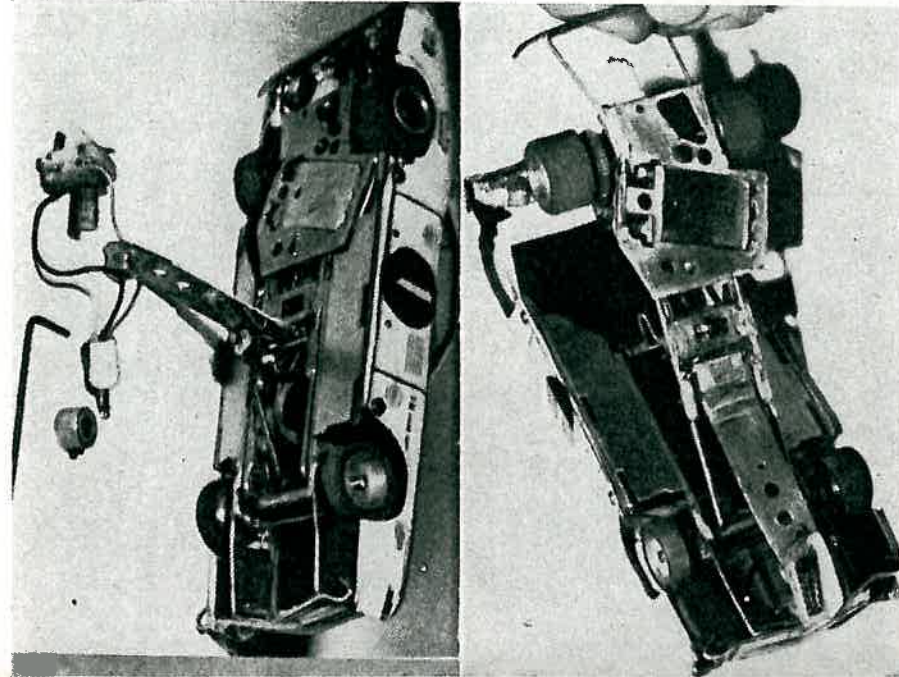
Chassiset skal være virkelig solidt. Husk, hellere for mange forstærkninger end for få.

En anden vigtig ting er, at alle dele skal være lette at udskifte. Hvam har ikke prøvet at skulle skifte motor midt i løbet og fundet ud af, at reserve-motoren simpelt-hen ikke passede ned i chassiset. Det er bittert at tabe et løb på den slags dumheder, men desværre sker det ikke så sjældent.

For at illustrere hvordan det kan gøres, viser vi et par billeder fra et engelsk 24 timers-løb for standardvogne i skala 1/32. Alt er her gennemtænkt til det yderste, så absolut intet kan ske under det hektiske race, tror man da!

Det viser sig nemlig altid, at det er umuligt at planlægge og gennemtænke alle detaljer før et sådant løb. Ofte sker der noget uforudset, enten i form af en menneskelig fejl eller en mekanisk. Det er klart, at jo mere man garderer sig, jo lettere har man ved at undgå det helt store "crash".

Det er en god idé at gennemprøve og tilkøre *alle* reservedele i god tid før starten.



Vippearmen slås ned, styretappen skrues af med en enkelt pinol-nøgle og et jacks-tik tages af. Alt sammen noget, der kan gøres på 4-5 sek., og absolut hurtigere end at skifte strømraftagere på den gamle måde. Bemærk: overdelen er skruet omhyggelig fast på chassis'et, og *ikke* beregnet til at tage af!

Det er heller ikke nødvendigt, idet hele bagtøjet kan vippes op. Nu kan motoren snildt og hurtigt skrues fra og skiftes. Den er selvfølgelig også monteret med jacks-stik.

Så er man sikker på, at de fungerer og passer rigtigt. Motorene skal tilkøres, og det samme er tilfældet med baghjul og gearing. Desværre er det ofte sådan, at de fleste teams dårligt nok når at blive færdige med selve løbsvognen, før løbet skal starte.

Når vognen skal repareres under løbet, opstår der meget let forvirring blandt køberne. Hvem skal foretage sig hvad . . . osv. Skænderi er heller ikke ukendt i kritiske øjeblikke, men nerverne spiller selvfølgelig en væsentlig rolle.

Det, man mangler, er en leder, en, der bestemmer over køerne og træffer alle afgørelser. Altså en team-chef er sagen!! Han skal holde regnskab med stillingen, bestemme hvor lang tid de forskellige køere skal i ilden o. m. a. Efter lang tids kørsel sker det tit, at en køers omgangstid stiger; så må team-chefen enten udskifte køeren eller gøre denne opmærksom på, at han kører for langsomt.

Orden på reparationsbordet er også en vigtig faktor. Det lyder måske som en selvfølghed, men de, der har prøvet at køre 24 timers-løb, ved hvor hurtigt der bliver et forfærdeligt rod. Så snart man skal finde noget, bliver der panik, for genstanden er selvfølgelig forsvundet.

Også her bør team-chefen være på vagt og sørge for, at alt er på rette plads og intet uvedkommende findes blandt reservedelstingene eller blandt værktøjet.

Kort sagt: Team-chefen skal være allevegne på een gang og sørge for, at alt fungerer som det skal. *Peter Bendtsen.*

Læs i FLXX nr. 10 om:

Hvordan er verdens største fly, Lockheed Galaxy, at flyve?
VM i fritflyvning i Østbrig
NM i motorflyvning i Ringsted
Lynkursus i svæveflyvning

Fås hos bog- og bladhandlere, kr. 3,10.

FLXX's FORLAG A/S, Romersgade 19,
1362 København K.

MINI-RACING noter

3. af d. af DM i formel kørtes den 6./7. sept. på banen i Herfølge. I 1/32 klassen vandt Knud Seligmann før Jan Traving og Peter Bjørn. I 1/24 klassen vandt Dennis Stochholm foran Helge Nielsen og Chr. Schou.

DANSK MINI-RACE UNION afholdt generalforsamling i Ebeltoft den 28. august, hvor de mange ønsker om en billig klasse (begrænset motorpris) forhåbentlig er blevet vedtaget.

Byggematerialer til opbygning af chassis er ikke noget problem sådan som det elters ofte fremgår af læserbreve vi modtager (navnlig fra provinsen). Ackermanns Hobby, Korgsgade 49, 2200 København N, kan levere alt i messingplade og -rør samt rør, stænger, pianotråd etc. og sender overalt - også til udlandet.

Den ny forbedrede

Burgia REX

gør-det-selv universal

EL-sprøjte-pistol

Forstøver alt.
Ingen kompresser.
Tilsluttes enhver stikkontakt.
Sparer tid og materiale.
Undværig for hobbyværksteder, hjemmeindustrier, bil- og villafejere m.m.

Leveres komplet med betændt, 2 m. kabel, 2 dytter samt reservedele

kr. 155

1 års garanti

P. STØRUP Tlf. (01) 35 84 10
1960 København V
Åboulevard 55

En læser spørger:

Fortæl os, hvordan man kan nå at fernisere en trappe, som er i brug det meste af døgnet.
E. N., Rudekøbing.

Vi svarer:

FERNISERING AF TRAPPER

Med et lille kunstgreb kan man holde færdslen i gang på en ny-ferniseret trappe - og endda opnå et hæderligt resultat.

Alle trapper må af og til have en gang fernis. Det hører ganske enkelt med til den almindelige vedligeholdelse. Men hvordan skal man bære sig ad med at fernisere en trappe, som ikke kan spærres af, mens gulv-lakken hærdner?

Der er flere metoder, som kan bruges, men den, der er vist her, er velegnet i private huse, hvor man kan regne med, at familiemedlemmerne vil holde sig de givne „færdselsregler“ efterrettelige.

Metoden er kun løseligt skitseret på illustrationerne, men forhåbentlig giver de primitive tegninger alligevel et indtryk af fremgangsmåden.

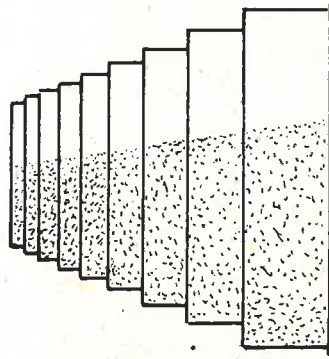
Tegning A

Man begynder med at fernisere trappens venstre to tredjedele. Med forsigtighed og rene sko kan trappen da befærdes på den ikke-ferniserede højre tredjedel.

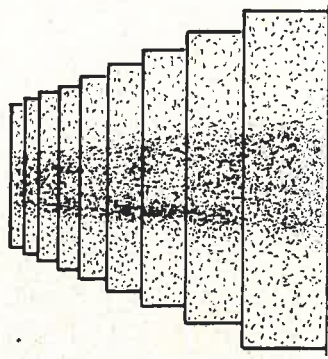
Inden fernissen smøres på, må trappen naturligvis være omhyggeligt rengjort og knastør, og eventuelle ru steder må være slebet af med sandpapir.

Tegning B

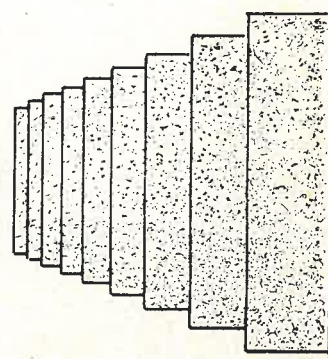
Efter et døgn forløb er fernissen tør, og nu ferniserer man trappens højre to tredjedele.



A



B



C

10. 11. 69
10. 11. 69

5230
Munk Bibliotek
Munk

Hvordan lyder der på månen?

Tag et nyt og
uindspillet Scotch Dynarange lydbånd.
Læg det på båndoptageren. Afspil på laveste
hastighed og lyt så godt efter!

Nej vel - ikke en lyd! Ikke den mindste
hvislen, knitren eller susen. Bare total tom
stilhed. Ganske som på månen.

Scotch Low Noise. Og hvad et så lavt
støjniveau betyder for dynamik, optagelse
og gengivelse er ikke svært at forestille sig.
Det gi'r en himmelvid forskel.



Apropos måne. Scotch Dynarange lydbånd
er ikke 3M - er det er indtil med månen.
Dataanlæg rækker komponenter, astronomi-
udstyr m. m. levevæ. af 3M til det amerikanske
rumprogram.

3M

HOBBY

Bladet

NR. 111

NOVEMBER 1969

MED **STEREO** OG **Hi-FI** MAGASINET **LYD & TONE**



KR.
3,25

Fig. 2 viser vippekantaken i neutral stilling. På fig. 3 udløser vippekantaken hornet under kørsel på kontaktskinnen.

Selve hornet er blot en hurtigvingende summer, indbygget i en metalkappe med stålmembran. Ved hjælp af en stillekrue kan man indstille tonehøjden.

Og så er der lige at nævne, at bryder man sig ikke om en italienskpræget rejsegodsvogn i sin vognpark, fjerner man blot vognkassen og sætter en ny vognkasse på i dansk stil.

BOGANMELDelse

Gerhard Rosenzweig: Modeljernbaner. Lommebiblioteket Lademann, 140 sider (indb. i lærred) kr. 12,75.

En billigbog om modeljernbaner er noget helt nyt og uprøvet, men ikke desto mindre er denne bog særdeles vellykket.

Lad det være sagt straks. Bogen er ikke skrevet for den modelbygger, der går videnskabeligt til værks, ej heller for den, der ønsker anvisninger til bygning af vogne eller loko. Men ellers har forfatteren fået næsten alt med. F. eks.:

Hvilke systemer ved hvilke fabrikater, anlæggets udformning, det transportable anlæg, underlagets konstruktion, baggrund og kulisser, rangering eller kørsel,

bygninger, planter og terræn, remiseanlæg,

landskab og skinneanlæg,

betjening af signaler og sporskifter, selv at bygge og lægge skinner, egne diagrammer,

kontakter og lodninger,

fabrikker og stationer,

belysning af huse og gader m. m.

Bogen giver nye impulser på en frisk måde, let krydret med fotos og trefarvede diagrammer, og godt oplivet af talrige farvefotos.

Teksten er spændende som nogen roman. Et register gør den også velegnet som opslagsbog, en bog man tyer til igen og igen, en bog både for begynderen og for den, der tror, at han i forvejen kender alt om modeljernbaner. Sidstnævnte skal nok blive bragt ud af denne vilddfarelse.

Den lave pris skyldes, at bogen er en oversættelse af den tyske bog „Unsere Modelleisenbahnen“. Oversættelsen er forvrigt perfekt udført, og vi kan på det varmeste anbefale bogen til vore læsere.

HOBBY-MARKEDET

RUBRIK-ANNONCER. Pris 50 øre pr. ord. Indsend venligst beløbet samtidig med bestillingen enten i frimærker eller på bladets postkonto 29224.

Modeljernbane, Märklin, sælges. Markussen, Strandlodsvej 90, 1., 2300 København S, tlf. 21 06 02 mellem 9-16.

RØDOVRE HOBBY & LEGETØJ

Roskildevej 284 - 2610 Rødovre - Telefon (01) 70 19 04

leverer alt i modeljernbane: HO: Märklin - Fleischmann og i N: Rapido - Minitrix - Fleischmann - Lima - Jouef + et rigt holdigt tilbehør til opbygning af individuelle modelbaner. PECO skinner (à 1 m), skiftespor og releær til skala HO, N og O.

MINI-RACING

Generalforsamling i

DANSK MINI-RACING UNION

afholdtes den 28. september i Ebeltoft.

Unionens første levår havde givet mange problemer - men alle var enige om, at der måtte gøres endnu mere for at gøre denne hobby yderligere populær.

Der blev derfor oprettet 3 nye klasser, der i grove træk kommer til at se sådan ud:

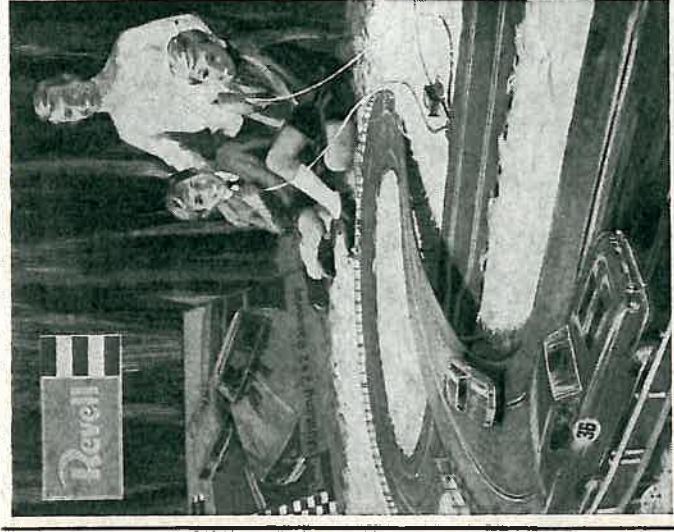
A 1 klasse for frit chassis og motor til højst 50 kr.

A 2 klasse for købt chassis Champion eller nøjagtigt mager til og motor til højst 100 kr.

A 3 klasse for frit chassis og fri motor.

Den nye bestyrelse kom til at bestå af: *Erling Rügge*, HMR, formand, *Dennis Stochholm*, I/S MRC, næstformand, *Ove Lilie*, I/S MRC, sekretær, *Válther Lauritsen*, SOMR, kasserer, samt *Arne Toft*, HMRK, *Tage Hansen*, SOMR, og *Erland Nielsen*, AMK. Suppleanter: *Jens Lindhart*, LMR, og *Jan Traving*, RMK.

Henvendelser kan rettes til DMRU, Højlevej 45, Silkeborg, eller DMRU, Læsøsgade 16, København N.



Revell racerbaner begejstrer både far og søn. Revell er kvaliteten fra A til Z

Se de mange muligheder -

Revell passer til skala 1:32 og 1:24.

Priseksempel: Mustang 2+2,

en populær 8-tals bane

med 2 biler, kr. 198,-

Begynder sæt fra kr. 128,-

Få Revell demonstreret

i de førende forretninger -

både far og søn vil blive begejstret.

Revell

NYHED

MURA B-Production

er en helt ny konstruktion med lidt andre dimensioner end de foregående motorer af samme fabrikat.

Det eneste i B-motoren, der er uforandret, er ankeret. Selve motorkassen og endellen er 2 mm lavere (nærlig 14 mm) og har en halv gang så tykke vægge. Det giver bedre magnetfelt og dermed en bedre køling, bremsevævne og forlænget levetid.

Magneterne skulle være 40 % kraftigere, hvilket lyder utroligt, kullene er større (mindre slitage på kommutatoren samt bedre afkøling) og fjedrene kraftigere.

Konklusion: B-Production er en vindermotor og betegner nærmest en revolution inden for mini-race - herom hersker der ingen tvivl. Pris omkring kr. 105.-.

(set i ACKERMANN'S HOBBY,
Korsgade, Kbhvn. K)

HEDEGÅRDEN MINI RACING

er navnet på Danmarks nu 6. godkendte bane, som åbnede i Ballerup den 31. august. Til stede var repræsentanter for de bollselskaber, som har stillet lokaler til rådighed, og for medlemmer fra DMRU, der har bistået med banens opbygning.

Klubbens formand, Erling Rügge, holdt åbningstalen, medens Svend Ibsen, formand for beboerklubben, klippede den røde snor over, hvorefter den smukke bane blev flittigt benyttet.

Vi ønsker klub og bane held og lykke og håber, at initiativet må smitte rundt om.

Læs i FLYV nr. 11 om:

„Biafra-jageren“ MFI-9B
Luftfartens jordforbindelser
Mere om radiostyrede skalamodeller
Sammenligning af svævefly i
Braunschweig

Fås hos bog- og bladhandlere, kr. 3,10.
FLYV's FORLAG A/S, Rømersgade 19,
1362 København K.

Nyt om chassiserne

Udviklingen inden for chassis-konstruktion har ikke været så hastig inden for det sidste halve år som i det foregående; men alligevel sker der stadig væk lidt, men det er faktisk kun med hensyn til bedre vægfordeling og forbedringer af mindre detaljer.

Der er derfor slet ikke tale om, at chassiser fra foråret kan være forældede nu.

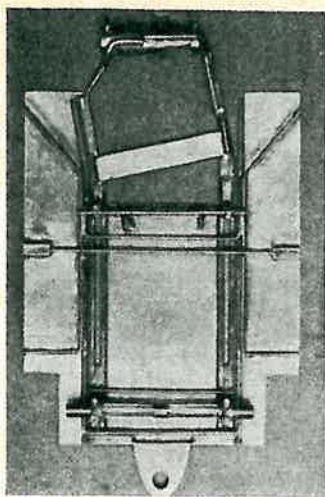
De hurtigste køre herhjemme holder - som de altid har gjort - et godt øje med, hvad der sker i USA, landet hvor 9 af 10 nye påfund kommer fra.

Men én ting har vi herhjemme endnu ikke mødt med særlig stor begejstring, nemlig hængslingen af plumbæren på vippearmen. Ja, det lyder måske mærkeligt, men ikke desto mindre kører mange af de bedste amerikanske køre med det. Fordelene her skulle være bedre bremsegegenskaber grundet plumbærens vægt på vippearmen og derved bedre kontakt mellem strømraffager og bane.

Lavere og lettere

er parolen nu - og pudsigt nok, når man tænker et halvt års tid tilbage, hvor det faktisk gjaldt om at få racerne så tunge som muligt. Fra op imod 200 gram er vi nu nået ned omkring 150 gram.

Samtidig stræbes der efter at få chassiserne så lave som muligt. I denne forbindelse kan nævnes, at nogle amerikanske køre går så vidt, at de filer de runde



Dan Glimmes chassis, opbygget af firkantede stænger og med plumbæren hængt til vippearmen.

stænger flade på begge sider, så stængernes tykkelse halveres! Det er et kæmpearbejde, men måske kan det betale sig i den sidste ende?

Den bedste svenske kører, Dan Glimme, er inde på noget i samme retning; han foretrækker nu firkantede stænger i stedet for runde.

Med den nye lave B-Production bliver det også muligt at sænke tyngdepunktet yderligere - med ca. 2 mm. Vippearmen bliver stadig bredere og bredere; efterhånden er nogle oppe på 1½" eller ca. 36 mm.

Fjedre på floobien eller ikke?

Denne sag diskuteres stadig, men det er noget af en modesag. De fleste diskuterer dog stadig herom, men de fleste mener dog, at fjedrene hjælper bedst i korte bane-knæk, hvor de sørger for at holde bilen i to, medens de i f. eks. stejlkurver ikke har nogen som helst betydning.

RØDOVRE HOBBY & LEGETØJ

Roskildevej 284 - 2610 Rødovre - Telefon (01) 70 19 04

leverer alt i MINI-RACE: SCALEXTRIC - CARRERA - REVELL - JOUEF - FALLER - FLEISCHMANN samt et stort udvalg i løse biler og tilbehør.



hobbyhjørnet Fredensgade 9 · 2200 København N
Stor sending hjemkommet med flere NYHEDER

FERRARI FORMEL

40512
Kr. 68,50



Sæt kr. 238,00

Mc Laren M6A med Buhler motor 60.000 omdr. ved 12 v kr. 169,00

Det originale tyske system - De bredeste banestykker i hver sin klasse

Brochure og prislister sendes gratis

Postordrer ekspederes omgående

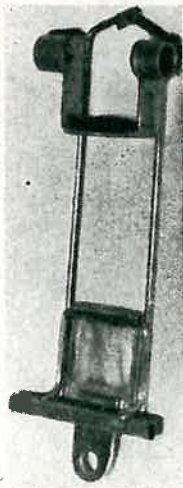
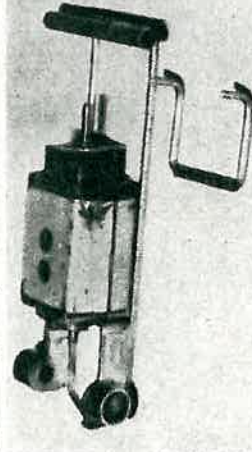
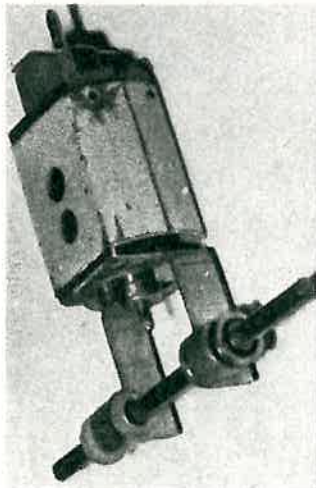


124 (1:24)

UNIVERSAL (1:32)

FORMEL-VOGN i skala 1:32

Formel-chassiserne har altid voldt miniracekøremere problemer, og navnlig i skala 1/32 er det helt galt. Langt de fleste vogne har elendige køreegenskaber, og ryger af banen for et godt ord. Årsagen hertil er naturligvis den lave vægt kombineret med de få muligheder for gode chassis-konstruktioner. Noget kan afhjælpes, hvis man bygger sit chassis med plomber, som vi nu viser et eksempel på:



Chassiset bygges til en Mabuchi 16-D motor (samme størrelse som Champion, Mura etc.). Der kan anvendes en hvilken som helst motor-bøjle, blot man passer på, at den ikke bliver for bred, så overdelene ikke kan spænde over den. Bedst er det, hvis man får fat i en, beregnet til kuglelejer. Lejerne monteres, og en aksel sættes på plads her, således at den løber fuldkomment friktionsfrit rundt. Først så kan vi lodde lejerne fast.

Til så godt som hele chassis-konstruktionen anvender vi 1,5 mm pianotråd, der er det stærkeste, man kan bruge. Bukt et stykke pianotråd, som vist på billedet; afstanden mellem de to parallelle stænger skal være 20 mm. Pas på at lave dem i den rigtige længde, så overdelen passer dertil; bedst loddet de to ender sammen. Det er besværligt at bukke dem i et stykke, som heller ikke er helt så nødvendigt, men det er gjort, således at den største styrke. Når det er gjort, loddet motorbøjlen fast, men pas på at De ikke varmer lejerne løse samtidigt.

Røret til forakslen måler indvendigt 3,3 mm. Længden af røret skal være lig med 58,5 mm + fælgenes samlede bredde. Hvis man ønsker at køre med slup i forløjet, skal dette naturligvis også trækkes fra (ca. 2-4 mm). Røret skal sidde i den højde, der giver chassis et 1 mm frihøjde, når hjulene er sat på. Metoden hertil har været omstalt tør, men vi bringer den for en sikkerheds skyld her igen. Der er to muligheder:

- 1) Læg en 1 mm tyk plade under chassis'et, og sæt de hjul på, man ønsker at køre med, så loddet forakselrøret fast, og frihøjden er nøjagtig 1 mm.
- 2) Prevmontér et dæk, der har 2 mm mindre diameter end det der skal køres med - det giver samme resultat.

Så kommer vi til vippearmen. Selve bygningen af dem skulle de fleste læsere være kendt med, så det vil ikke blive gentaget her. Vippearmen skal være så tung som mulig, og evt. anbringes til sidst lidt bly på den. Styretappen skal skydes så langt frem, som overdelene tillader det, så opnås de bedste køreegenskaber. Vippearmen hæftes fast lige foran motoren, og vippearmeknudsismen skal være uden slør.

Plumben laves også af pianotråd. Som vist bukes den uden om chassiset, og hæftes helt fremme ved forakslen. Der skal mellem selve chassiset og plumben være så stort sideslør, som karosseriet tillader det. I sving vil dette have nogenlunde samme virkning, som hvis vognen var monteret med vippekarosseri. Det kan meget let volde store vanskeligheder at montere overdelen, da karosseriet kun må berøre plumben men ikke chassiset på nogen måde. Hvis den gør det, hjælper plumben jo ikke det fjerneste, da den så bliver klemt fast.

Det færdige chassis skulle nu tage sig ud som vist her på billedet. Til sidst er det klogt at forstærke begbøjlen med et par stykker pianotråd.

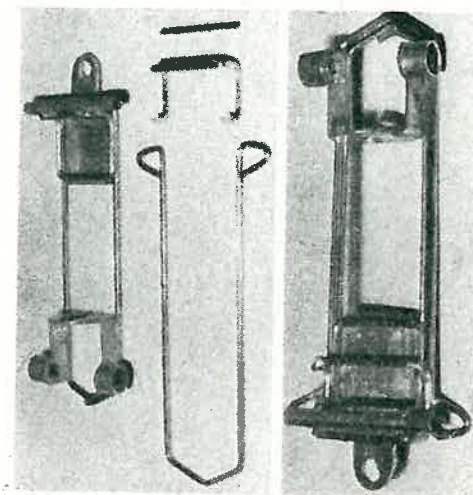
Nu har vi et godt chassis, men det er jo som bekendt ikke nok. Nedenfor er nævnt nogle ting, som man specielt skal være opmærksom på i 1/32 formel-vognene:

Motoren må ikke være for stærk. Med en for hurtig motor er det komplet umuligt at styre sin vogn sikkert i svingene; ja, selv blot på en lidt ujævn langside kan det være svært at forhindre vognen i at afspore.

En standard Mabuchi 16-D motor er rigelig drivkraft til denne lette vogn.

Baghjulenes bredde er af stor betydning for vejbeliigheden i svingene. Kun et fåtal af vognene kan gennemkøre et sving med jævn udskridning; de fleste tipper over og vælter - eller kører op med styretappen. Derfor er det en fordel at bruge forholdsvis smalle bagdæk, og ikke anvende nogen form for dækmiddel. Selvfølgelig er det en smagsag, hvorledes man ønsker sin vogns køreegenskaber, men det er en kendsgerning, at en vogn, som skrider igennem et sving, kommer hurtigere frem, end den, som ikke skrider.

Runde dæksider hjælper også på en jævn udskridning, samtidig med de afhjælper hopperi.



Husk til sidst på, at jo tungere vognen er, jo lettere er den at køre, og prøv Dem frem med blyvægte, placeret rundt omkring, hvor der er plads til det.

Rigtig god fornøjelse - held og lykke.
Peter Bendtsen.

REKORD 64 MINIRACE

- ★ Stadig BILLIG i anskaffelse - begynderet fra kr. 75,-
 - ★ Stadig BILLIGST i udvidelse - kr. 14,80 pr. meter
 - ★ Allerbillegst i vedligeholdelse - ny motor kr. 12,50 + den gamle
- Nye MODEL-biler:
3540 Renault R 8, Gordini, kr. 36,-
3550 Austin Cooper S, kr. 36,-
- ★ Nye banestykker og stejlkurver - nu indtil 6 spor
 - ★ Ny håndspeeder med bremse - 2 stk. med tilslutningsbanestykke kr. 39,85
 - ★ Markedets billigste LOOPING SÆT - kun kr. 45,-



POPLAR PLASTICS A/S

Postboks 93 - 4000 ROSKILDE
Tlf. (03) 381 Tuna 144

Se nyhederne hos Deres hobbyforhandler eller forlang brochure og prisliste mod 60 øre i svarporto hos importøren:

BASF

L+H

LOW NOISE
LAVT
BÅNDUS
VÆSENTLIGT
FORBØJET
DYNAMIKOMRÅDE

HIGH OUTPUT
HØJ
UDSTYRING

LH
15 cm 360 min
5 1/2" 1200h

... fra verdens
mest moderne
fabrik for
lydbånd



"Jeg spiller
bedst
på BASF"

*Wend
O. Swenson*



DERES FORHANDLER HAR DET

HOBBY

Munkedø Bibliotek
Munkebo

bladet

DECEMBER 1969
PRIS KR. 3.25

NR. 112

MED **STEREO** OG **HI-FI** MAGASINET **LYD & TONE**



Byg godt * Byg billigt * Byg selv!

Under dette motto har vi nu i 12 år leveret byggesæt til de mest populære joller i Danmark



HOBBY BÅDEN (se billedet)

der er tegnet specielt for danske forhold og for selvbyggere, er 4,10 m lang og 1,45 m bred. Byggetid: 50-70 timer. Båden er beregnet til påhængsmotorer op til 22 hk, hvormed der kan opnås en hastighed af 50 km/t. Den kan også bruges som robåd eller som sejlbåd, hvis man monterer mast og sænkekøl. Komplet byggesæt kr. 840,00 + MOMS. Komplet tegnings sæt: kr. 70,00.

OK-JOLLEN

er beregnet for voksne jollebyggere, som kræver noget af deres båd. Byggesættet koster kr. 860,00 + MOMS.

BILTAGS-BÅDEN

er specielt beregnet for de mange bilister, som gerne vil nyde sommeren på vandet, hvor de kommer hen på ferie. Jollen kan transporteres uden vanskeligheder på biltaget, fordi den kun er 315 cm lang og 140 cm bred. Er nem at ro, men kan forsynes med påhængsmotor op til 10 hk. Byggesæt incl. lim, søm og skruer koster kr. 660,00 + MOMS.

OPTIMIST-JOLLEN

for den yngre årgang, er både let at bygge og billig i anskaffelse. Byggesættet til den koster incl. lim, søm, skruer, rotbeslag og tegning kr. 330,00 + MOMS. Tegningen koster kr. 20,00 + MOMS.

Byggesæt til CAR PORT (309 x 505 cm) kr. 650,00 + moms og fragt
til redskabsskur v. car port (147 x 255) kr. 800 + moms og fragt

Ring eller send os et brevkort og vi sender Dem vore brochurer om byggesættene.

VORDINGBORG TRÆLASHANDEL A/S

Vordingborg - Telf. (03 775) 23



MINI-RACING

NYT FRA LONDON

Group 20 er navnet på en ny klasse i England, planlagt og arrangeret af Champion of Europa (Importøren af Championdele i Europa). Arco Group 20 løbene skal startes i 1970 og køres rundt omkring i London med "Champion of Europa" som sponsor.

Vognreglementet er det mest spændende: Valg af karrosseri, aksler, hjul, styretap og gearing er frit, men der skal anvendes et Champion 293 Anglewinder chassis. Samtidig er det bestemt, at motoren skal være en Champion 28 tråds, som man mener er den bedst egnede til flertallet af Londons baner.

Champion Group 20 byggesæt kan købes i alle hobbyforretninger i England for kun 120 shilling, eller ca. 110 d. kr.; her følger alt med, så prisen er nærmest fantastisk.

Hvis man ikke ønsker hele sættet, kan man også få chassis, motor, styretap og pinion for 75 sh. (ca. 69 d. kr.). Ja, i England forstår de at gøre noget for deres minirace-kørere.

Sådan en klasse må da også lige være sagen herhjemme. Tænk bare, en fuld konkurrencedygtig vogn for 110 kr., ikke

værst vel, når man tager i betragtning, at det ellers koster det tredobbelte at stille en vindervogn på benene.

Det kan ikke undgå at give minirace-entusiasterne blod på tanden, når de hører om det.

Der er heller ingen tvivl om, at tilgangen til minirace-kørernes rækker vil blive øget betydeligt, når anskaffelsespriserne ikke er så svimlende, som før i tiden. DMRU har åbenbart også haft et øje til Group 20, da de lavede det nye reglement.

I A2 klassen for " amatører " hedder det: „Max. 27 tråds motor til en pris af højst 100 kr., og Champion 293 Anglewinder-chassis“. Ideen hermed er naturligvis at sætte et „loft“ over udgifterne, men alligevel vil prisen for en hurtig vogn ligge på en 275 kr., altså mere end dobbelt så meget, som den engelske klasse.

Mon ikke det var en bedre ide at lade hobbyforretningerne importere disse byggesæt, og helt følge det engelske reglement?

Disse sæt skulle det kunne lade sig gøre at sælge for en 130 kr. herhjemme; det er jo noget mindre, end hvad det koster efter det „fordanskede reglement“.

RØDOVRE HOBBY & LEGETØJ

Roskildevej 284 - 2610 Rødovre - Telefon (01) 70 19 04

leverer alt i MINI-RACE: SCALEXTRIC - CARRERA - REVELL - JOUEF - FALLER - FLEISCHMANN samt et stort udvalg i løse biler og tilbehør.

GODE RÅD OM CHASSISET

Vi skal se lidt på teorien ved bygningen af et chassis, altså ikke det praktiske, om hvordan man lodder det sammen osv., men hvordan man får de køreegenskaber frem, som man ønsker.

For at et chassis skal gå godt, er det yderst vigtigt, at de 2 baghjul og styretappen danner en stiv trekant. Ergo må der ikke være noget slør i hverken styretappen eller i vippearmen. Chassiset skal også være stift fra vippearmsængslingen bagud til bagakslen, og husk så, at det skal være lige.

Mål fra højre forhjul til venstre baghjul, og fra venstre forhjul til højre baghjul. Når disse afstande er lige store, kan man gå ud fra, at hjulene danner et lige rektangel, men pas på alle 4 hjul rører banen. Navnlige forhjulene skal bære lige meget vægt i hver side. Styretappen må kun sidde nøjagtigt i midten, ellers vil vog-

nen trække skævt ned ad langsiden og ligge sikkert i svingene.

Alle de ovennævnte ting skal være OK, før man kan begynde at eksperimentere videre med sit chassis, ellers vil man yderst sjældent få noget godt ud af det.

Den eneste måde at finde ud af, hvad der er galt med et chassis, er ved at køre det af nogle gange i svingene, og lægge mærke til, hvad der egentlig sker med vognen, når den køres over grænsen!

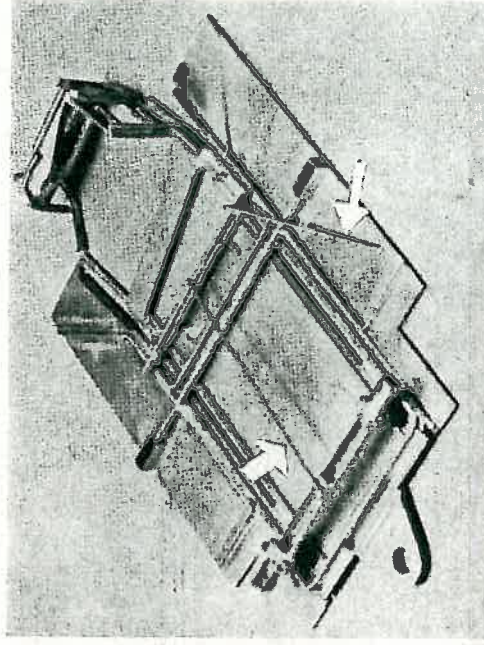
1. Bilen tipper over, dvs. den løfter det inderste sæt hjul og vælter over: For højt tyngdepunkt og for megen vægt på baghjulene. Anbring vægt forrest på floobien, eller forrest på vippearmen.
2. Bilen løfter det inderste baghjul og hopper af: For fleksibelt chassis. Læg en ekstra længde pianotråd i, og evt. lidt mere vægt på baghjulene.

3. Bilen skrider kun lidt, døreføer går styrtappen op - og vognen kører af sporet: Der skal mere vægt frem i vognen, enten forrest på vippearmen eller forrest på floobien. Et andet trick (fig. A): Lod et stykke pianotråd, ganske tyndt, fast på vippearmsnismen til vippearmen, så det følger vippearms bevægelser; den anden ende skal gå op over forakselrøret. En tredje metode er at flytte vippearmen lidt fremefter. Det giver mindre greb bagtil og bedre for-

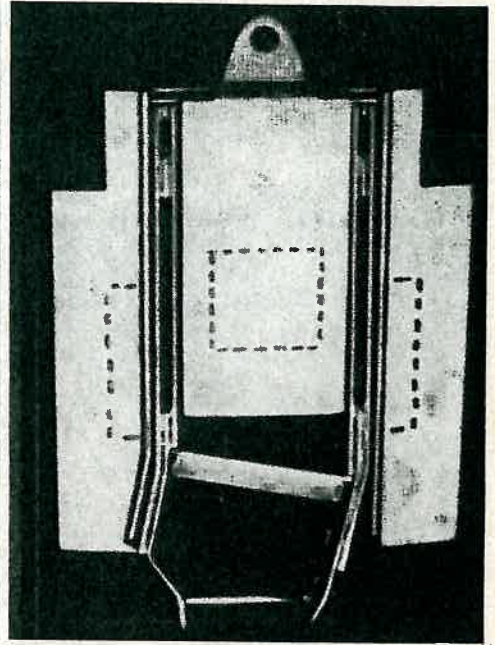
til; herved vil bilen skride tidligere - og forblive i sporet.

4. Bilen skrider ud med bagenden og mister tilsidst helt grebet med baghjulene: For let chassis, for stift chassis, for lidt vægt på baghjulene eller dårlige baghjul. Hvis vi går ud fra, at hjulene er i orden, så prøv med en blyplade helt bagest, eller flyt vippearmen tilbage.

Hvor fleksibelt skal et chassis være? Det afhænger af tre ting:



A



B



SCALEXTRIC er RIGTIGT BILVÆDELØB
Scalextric giver det rigtige motorløbs uafrystelige spænding - sætter DEM lige ind på førersædet



Se de mange nyheder i biler, baner og andet tilbehør til mini-race i **SCALEXTRIC** kataloget 1969/70
Pris kr. 2.-

RECORD 64 MINI-RACE



- ★ Den ideelle „hjemmebane“
- ★ Fylder kun lidt
- ★ Alligevel en rigtig RACER-bane

1:40 ★ Begynder sæt fra kr. 75,-

- ★ Ingen reparationsproblemer, ombytningsmotor incl. baghøj og hjul koster kun kr. 12,-50

★ Nye MODEL-biler:

- 3540 Renault R 8, Gordini, kr. 36,-
- 3550 Austin Cooper S, kr. 36,-

- ★ Nye banestykker og stejlkurver - nu indtil 6 spor

- ★ Ny håndspæder med bremse - 2 stk. med tilslutningsbanestykke kr. 39,85

- ★ Markedets billigste LOOPING SÆT - kun kr. 45,-

Se nyhederne hos Deres hobbyforhandler eller forfang brochure og prislister mod 60 øre i svarporto hos importøren.

POPLAR PLASTICS A/S

Postboks 93 - 4000 ROSKILDE
Tlf. (03) 381 Teme 144

Den ny forbedrede

Burgia REX

gør-det-selv universel

EL-sprøjte-pistol

Forstøver alt. Ingen kompressor. Tilsluttes enhver stikkontakt.

Sparer tid

og materiale.

Uundværlig for

hobbyværksteder,

hjemmeindustrier,

bil- og

villaejere m.m.

Leveres komplet

med beholder,

2 m kabel,

reserverede

kr. 155

1 års garanti

P. STØRUP

Tlf. (01) 35 84 10

Åboulevard 55 1960 København V

1. Køerens temperament,
 2. Banens form og 3. Motoren.
- ad 1. Hvad en køer bedst kan lide, finder han forhåbentlig selv ud af.
- ad 2. Jo større sving, jo blødere chassis og omvendt.

ad 3. Man skal også tage hensyn til motorens kræfter; en stærk motor kræver et lidt mere stift chassis, end en svag.

Afstanden fra styretap til bagaksel er også medvirkende til baghjulenes greb til banen. En formindskelse af afstanden medfører som regel dårligere greb for baghjulene. Hvis vognen ikke vil skride, findes der også en anden måde for at få den til det: reducer sporvidden bagtil!

Hvis man skærer et stort firkantet hul bagtil på vipparmen (fig. B), og det samme midt i floobien, vil chassiset få nogenlunde de samme køreegenskaber som før, blot vil man opnå større top hastighed.

Nye vognklasser i 1970

På DMRUs generalforsamling den 28. september i Æbeltoft har man planlagt klasserne til næste års DM:

A1 - Afdeling, begynder

GT og Prototyper 1/24

GT og Prototyper 1/32

Her køres der 2 løb på Sjælland, 2 i Jylland og en samlet finale.

A2 - Afdeling, amatør

GT og Prototyper 1/24

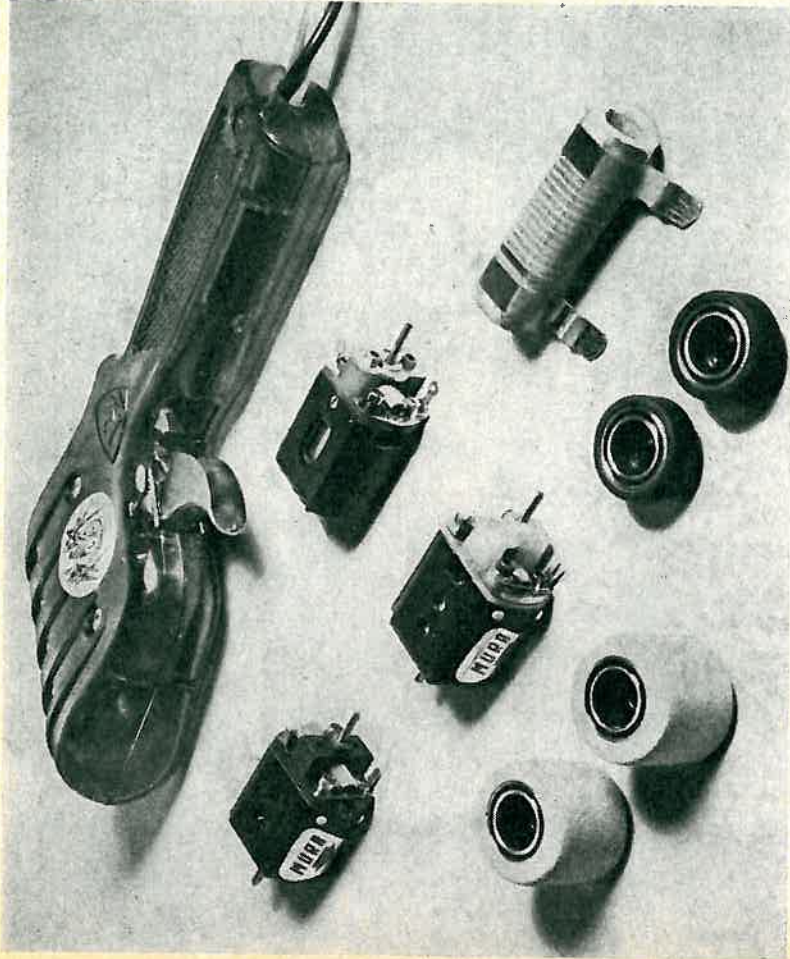
Her køres også 2 løb på Sjælland, 2 i Jylland og en samlet finale.

Begrænsninger: Max. 27 tråds motor til højst 100 kr. Der skal anvendes et Champion Anglewinderchassis nr. 290, nøjagtigt kopi af dette.

A3 - Afdeling, professionel

Her køres der 5 afdelinger, hvoraf de 4 bedste af en køers placeringer er tællede. Klassen er frit inden for DMRUs vognreglement.

Slutbemærkninger: A1 og A2 licens gælder ikke til A3 klassen, og A3 køere kan kun deltage i A3 løb.



Nyheder, der er kommet hertil!

Fra Mura er nu kommet et 23 tråds anker, altså endnu hottere end deres 24 tråds. Prisen er kr. 120, men så må man også regne med, at man får det absolut hurtigste, det er muligt at købe. Ankeret er selvfølgelig nøjagtigt afbalanceret og kommunikatoren er drejet af med 1/1000 mm's nøjagtighed. Ankerkernen består af ca. 70 lameller, hver især 0,007" tykke - altså ligesom de tidligere typer.

Champion lancerer en 24 tråds motor - vist på billedet i midten, til højre - til en pris af kr. 140. - Det er utroligt billigt, når man tænker på, hvad de forskellige moto-

rer kostede for blot et halvt år siden. En stor del skyldes importøren, der sætter priserne lavt - til glæde for mange mini-race entusiaster.

Mura Short-Can (helt til venstre) er en motor navnlig beregnet på 1/32 bilerne, grundet dens korte længde (ca. 6 mm kortere end de alm. typer). Den kan leveres med såvel 27 som 29 enkelt tråd, men elers er udførelsen ligesom de andre Mura motorer (pris kr. 105).

Den i sidste nummer omtalte: Mura B-Production, motoren, der er 2 mm lavere end alle andre (midtfør) har fået en sådan

HOBBY-MARKEDET

RUBRIK-ANNONCER. Pris 50 øre pr. ord. Indsend venligst beløbet samtidig med bestillingen enten i frimærker eller på bladets postkonto 29224.

RADIOSTYRING: Nyt Futuba med 4 rotor-maskiner Sr. Falcon udstyret med 10 cm max. motor, færdigbygget „Theodor Heuss“ samt „Seacommander“, alt som nyt, samt tilhørende grej sælges. Lars-Ole Kruidsen. Tlf. 14 38 42.

Walkie-talkie TOWER ST-105 er Danmarks billigste sender/modtager. God julegave til alle radioamatører, ikke godkendt til medborgerbåndet, max. rækkevidde 1,8 km. Pris pr. sæt 198,00 incl. moms. DANITA CO., Int., Falkoneralle 8, 2000 København F. (01-83) VE 324. Vi sender gratis brochure.

Telefunken mono båndoptager, stor model Magnetophon 85, nyværdi omkring 1.500 kr. sælges for halv pris. (01) 60 50 22.

Sælges. Professionel båndmaskine TEAC model 313 (stereo) med 2 båndhastigheder, bånddæk og forstærker hver for sig, 10 måneder gammel, sælges for et antageligt tilbud. Nærmere oplysninger (01) 21 36 84, Preben Christiansen, efter kl. 18.

DE KAN SPARE OVER

1000:-

kr. pr. sæt



hvis De køber walkie-talkie fra

SVENSK RADIO & TELEVISION

LOMMA/MALMØ - Sverige

Telefon Malmø 46 13 21, 46 13 20

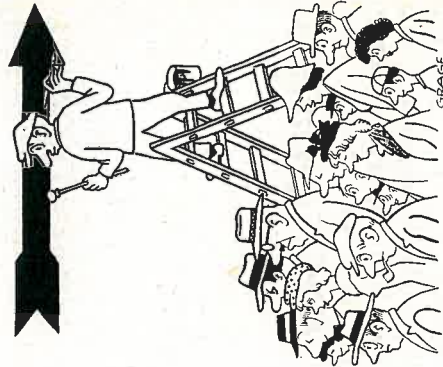
Stort katalog mod 2.- d. kr.

succes i sit hjemland, at flere andre firmaer er begyndt at fremstille efterligninger af den. Den koster kr. 105.

Den så længe ventede Parma håndspejder (bægst) kan nu fås - formedelst kr. 165. Modstanden varierer fra 5 ohm helt ned til 6/10 ohm! Løse modstands fås for kr. 55.- (foran til højre).

Riggen baghjulene - foran til venstre - som har vist sig at være noget af det bedste, der fremstilles, koster kr. 18.- (de findes både i blå og i orange farve). Forhjulene - foran til højre - er i hårdt gummi og koster kr. 13.-. Riggen anglewinder gearhjul i nylon, 48 picc (samme tandstørrelse som Cox), koster kr. 6.50.

(Set i Ackermanns hobby, Korsgade)



Læs i FLYV nr. 12 om:

Tilbageblik på 1960'erne

Automatisk flyvekontrol

Brüel & Kjør - leverandør til

flyve- og rumfartsindustrien

Sæbeblæsmaskiner og termikfølere

Fås hos bog- og bladhandlere, kr. 3,10.

FLYV's FORLAG A/S, Rømersgade 19,
1362 København K.

HOBBY

bladet

REGISTER

Nr. 102-112

10. årgang

Januar - december 1969