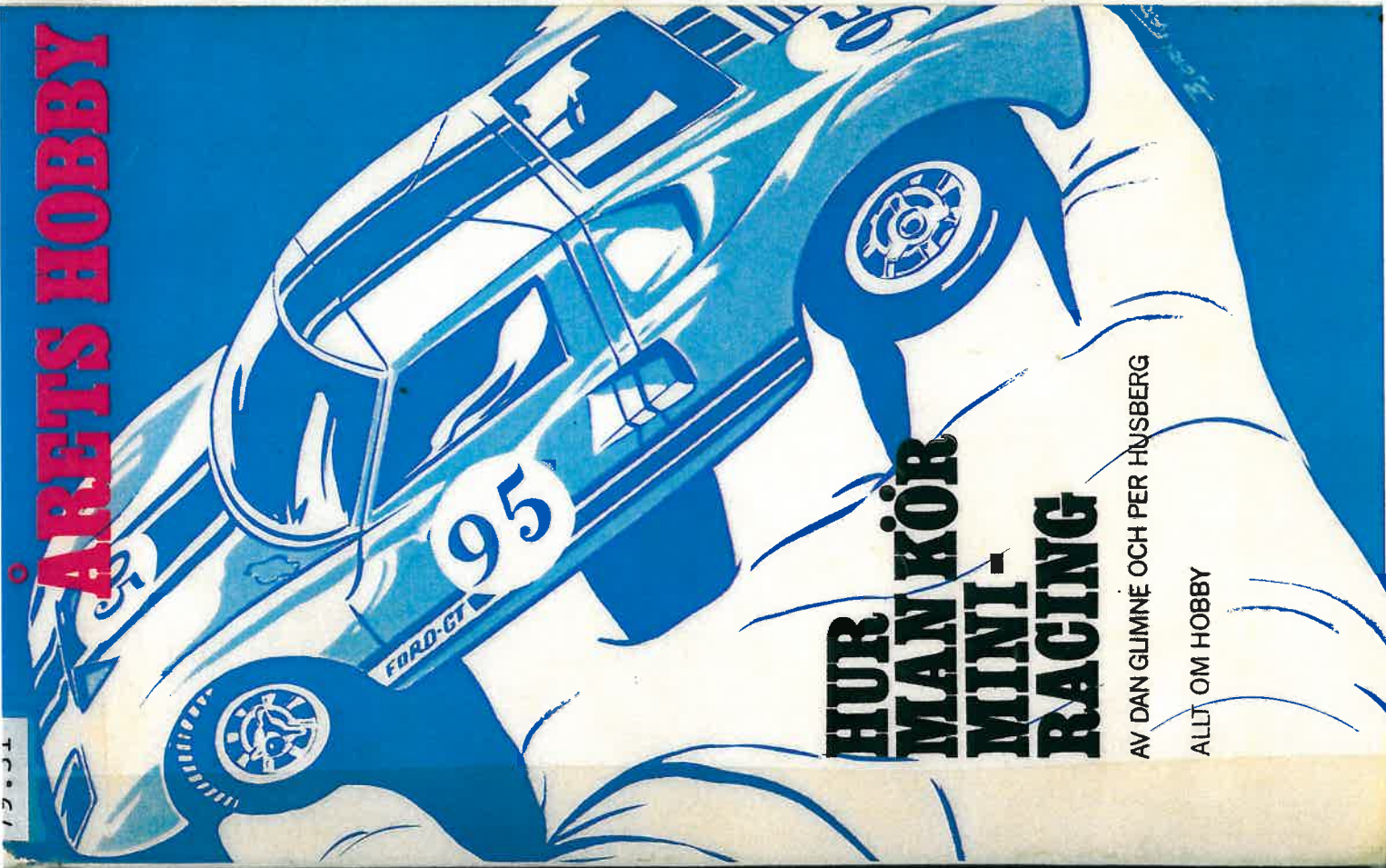


ÅRETS HOBBY



HUR MAN KÖR MINI- RACING

AV DAN GLIMNE OCH PER HUSBERG

ALLT OM HOBBY

Kapitel I

Historia, utveckling etc.

1912 konstruerade en engelsman världens första bilbana. Det var ingalunda någon racerbana i modern mening; stora klumpiga bilar som gick på räls var det enda som fanns. Men avsikten var inte heller att göra en racerbana, utan snarare en variant av modelljärnvägen, som vid den tiden hade börjat sin erövring av världen. Någon större succé blev det nu inte av den här rälsbanan, men det var ett tappert försök, och det första steget var taget.

Det skulle dröja över tjugo år innan någon åter vågade sig på bilbanan. Först i mitten av trettioalet kom den igen, då tyska Märklin lade upp en serietillverkning av en rälsbana, Autobahn-Rennen. Fortfarande kunde den inte konkurrera ut modelljärnvägen, och sedan kom kriget och tillverkningen lades ned.

Men miracingen glömdes inte bort i och med andra världskrigets utbrott. I England fanns en liten skara entusiaster, som efter freden bedrev miracing i mycket blygsam skala i form av källarhobby. På femtiotalet blev hobbyn allt mer utbredd i öriket, och så kom Scalextrics genombrott som ett "Sesam, öppna dig". Plötsligt blev miracingen en vardagsrumshobby över hela världen; den engelska leksaksfabriken hade verkligen lyckats popularisera hobbyn. Till Sverige kom Scalextric 1958, och det blev snabbt en "landsplåga" — en bättre julklapp än en bilbana kunde väl en grabb inte önska sig.

Snart började även de vuxna intressera sig för miracingen (läs Scalextric!). Småbaneägarna slog ihop sig och byggde stora banor av alla sina småbitar, och det dröjde inte länge förrän de första klubbarna var bildade. Snöbollen hade börjat rulla. Under många år var Scalextric det ledande märket i Sverige. Flera gånger kördes SM med Scalextric, ty ingen visste att åka fortare. Miracing i Sverige var helt enkelt Scalextric (skala 1:30). Visst fick det konkurrens från andra märken, men den var aldrig hårdare än att Scalextric kunde behålla sin ledarställning. Det förnämsta märket i 1:32 var nog V.I.P., vars bilar visade sig lite bättre och slog Scalextric



Foto: Jan Jangö

Förlag: Allt om Hobby · Stockholm

Tryck: Stellan Ståls Tryckerier, Stockholm 1968

i några tävlingar där de ställde upp, främst långlopp. Men V.I.P.-systemet blev aldrig någon succé, kan hända var det en aning för exklusivt.

Man gjorde även försök att introducera andra skalor. Populärast efter 1:32 var lilla Formula 152 (skala 1:52) från Wrenn. Märket var det enda i den skalan, och det kom faktiskt så långt att det fick ett eget SM 1963. En annan skala som blev ganska populär var 1:40, men den fick aldrig något eget SM. Här var SRM och Airfix de främsta fabrikaten, men inte heller de utgjorde något verkligt hot mot Scalextric och 1:32.

1963 kom den andra stora vändningen i svensk miniracing. Då introducerades Strombecker, och det blev det första verkliga hotet mot Scalextric. Strombeckerbilarna hade en riktig konstruktion med chassi, till skillnad från Scalextric som var självbärande, de hade bättre däck och var dessutom utrustade med Mabuchimotorer; följaktligen var de mer ändamålsenliga som tävlingsvagnar. Scalextric förblev emellertid ensam herre på täppan ännu ett år, t.o.m. under 1963 års SM förmådde de hålla ställningarna, men sedan var Scalextriceran definitivt slut på tävlingsbanan. Året därpå kom de revolutionerande Revellbilarna, som åkte ifrån allt vad Scalextric och Strombecker hette, och även hemmabyggarna fick en rejäl chock. Det visade sig emellertid, att ett hemmabygge med Pittmanmotor var snabbare, men Revellen var den i särklass populäraste tävlingsbilen ända fram till hösten 1965. Då var det dags för en ny våg, av samma slag som Revell ett och ett halvt år tidigare: Cox kom till Sverige, och inom loppet av ett halvår hade märket satt sin prägel på svensk miniracing.

Sverige hade vid det laget blivit helt influerat av den amerikanska miniracingen. Medan engelsmännen bedriver miniracing mer som en autentisk modellhobby med landskapsbyggande och allt vad därtill hör, har amerikanerna utvecklats till en sport. Allt som luktar pengar tilltalar ju amerikanska affärsmän alldeles enormt, och när de förstått att miniracing var något att satsa på slog de upp hallar över hela USA, med enorma åtta-spåriga banor och i anslutning en väl sorterad tillbehörsshop. Hallarna visade sig vara rena guldgruvan för sina ägare, och varje dag ökade antalet kommersiella banor. Vid mitten av 1966 fanns det över 3 500 hallar i USA.

I och med att dessa hallar slogs upp började 1:24-



Chefen för MRRRC-Airfix, Mr. Adams (t. v.), vid en uppvisningskörning.

Sveriges mest uppbackade tävling kördes på NK i Stockholm 1965, med BP, SAS och NK som sponsors. På bilden står en av Malmös finalister bakom handtaget, den smått legendariske tävlingsledaren Gösta Martin — vår egen Alfred Neubauer — bakom mikrofonen och varvräknaren Bosse Karlsson bakom kulramen. Tävlingen vanns av Per Husberg.



skalan sin frammarsch. Banorna var idealiska för 1:24-bilar — de hade ju oftast åtta spår i bredd och var sällan kortare än 40 m — så ingen ville längre hanka sig fram med en liten 1:32:a. Nej, 1:24 blev skalan på modet, och för att kunna tillgodose den enorma efterfrågan kom fabrikanterna att i allt större utsträckning missgynna 1:32-skalan, som gick starkt tillbaka.

Vid årsskiftet 1965—66 hade 1:24 erövrat också Sverige. Allt fler klubbar gick över till vår egen bana, Behco, som med fördel kunde användas till bägge skalorna. Det bästa vagnsmaterialet fanns dessutom i 1:24, så vare sig vi ville det eller inte anammade vi denna skala. De förare som hållit på några år var inte glada över utvecklingen. De hade börjat med 1:32, och för dem var det fortfarande huvudklassen. Men för de nya förarna hade något annat aldrig existerat, och då en 32-bil är betydligt svårare att köra var det helt naturligt att 1:24 blev dominerande.

När 24-skalan kom ökade också hastigheterna. En större bil går ju oftast fortare än en liten, och en tyngre bil har oftast bättre väghållning än en lätt. Alltså sjönk varviderna betydligt. Detta var ytterligare en omständighet, som gjorde 1:24 populärare. Utvecklingen på klubbarna gick också mot högre hastigheter. Alla nya banor blev mycket långa — en del uppemot 40 m — och de klubbar som redan hade bana modifierade den för de högre farterna.

1966 bäst hittills

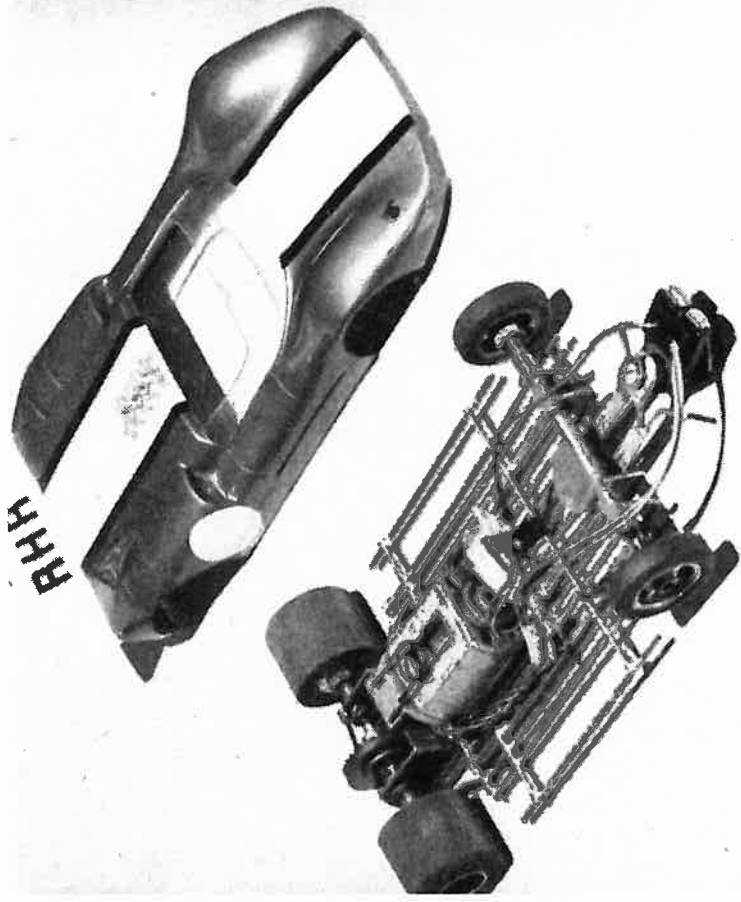
1966 var ett stort år för miniracing i Sverige. Modellhandlarna satsade i allt större utsträckning på sporten, och det hade t.o.m. dykt upp några mer eller mindre professionella förare. Visserligen var det bara ett par av de bästa, men det var i alla fall ett gott tecken på att miniracingen höll på att trampa ur barnskorna och bli accepterad som sport. Vi började även få ett garde av äldre förare; tidigare hade ordet miniracing alltid förknippats med barnlek och leksaksbilar, men tack vare att de äldre (upp till 35 år e.d.) genom klubbarnas försorg fick chans att pröva på hur det verkligen känns att köra försvann många av de "gamla" vanföreställningarna. Det faktum att allt fler tävlingar arrangerades var också ett betydelsefullt led i utvecklingen. Att mäta sina krafter mot andra har i alla tider tilltalat människan,



Ett minne blott: miniracingens träffpunkt i Stockholm var GO Center, som lades ned 1968. Banan var en 8-spårig Tiger Track på 45 m, och i anslutning en vätfyllt shop.

och miniracingen utgör inget undantag. Tvärtom, det är ett av de roligaste sätten att tävla, och det måste vara främsta anledningen till att så många äldre börjar intressera sig för miniracing som sport.

Ett annat gott tecken på att miniracingen börjar bli vuxen är de kommersiella hallar, som sista året (1967) vuxit upp som svampar ur jorden runt hela landet. Dessa hallar är kanske miniracingens starkaste puff framåt. Sveriges första kommersiella bana öppnades i januari 1967 i Uppsala, mitt under pågående jullov. Det blev genast en stormande succé, och i flera veckor stod större delen av Uppsalas befolkning, såväl gammal som ung, som klistrad vid den lilla 30-metersbanan. Hallen följdes snart av flera. Inom några få månader hade vi kommersiella hallar i Strängnäs, Göteborg, Hälsingborg och Stockholm, och Uppsala fick sin *andra* hall! Detta är bara en del, många fler har under tiden öppnats runt om i våra städer. De här hallarna har verkligen pumpat nytt friskt blod i svensk miniracing. Det är ingen överdrift om man påstår, att Sveriges miniracingåkande befolkning ökat med det dubbla under 1967. I hallarna anord-

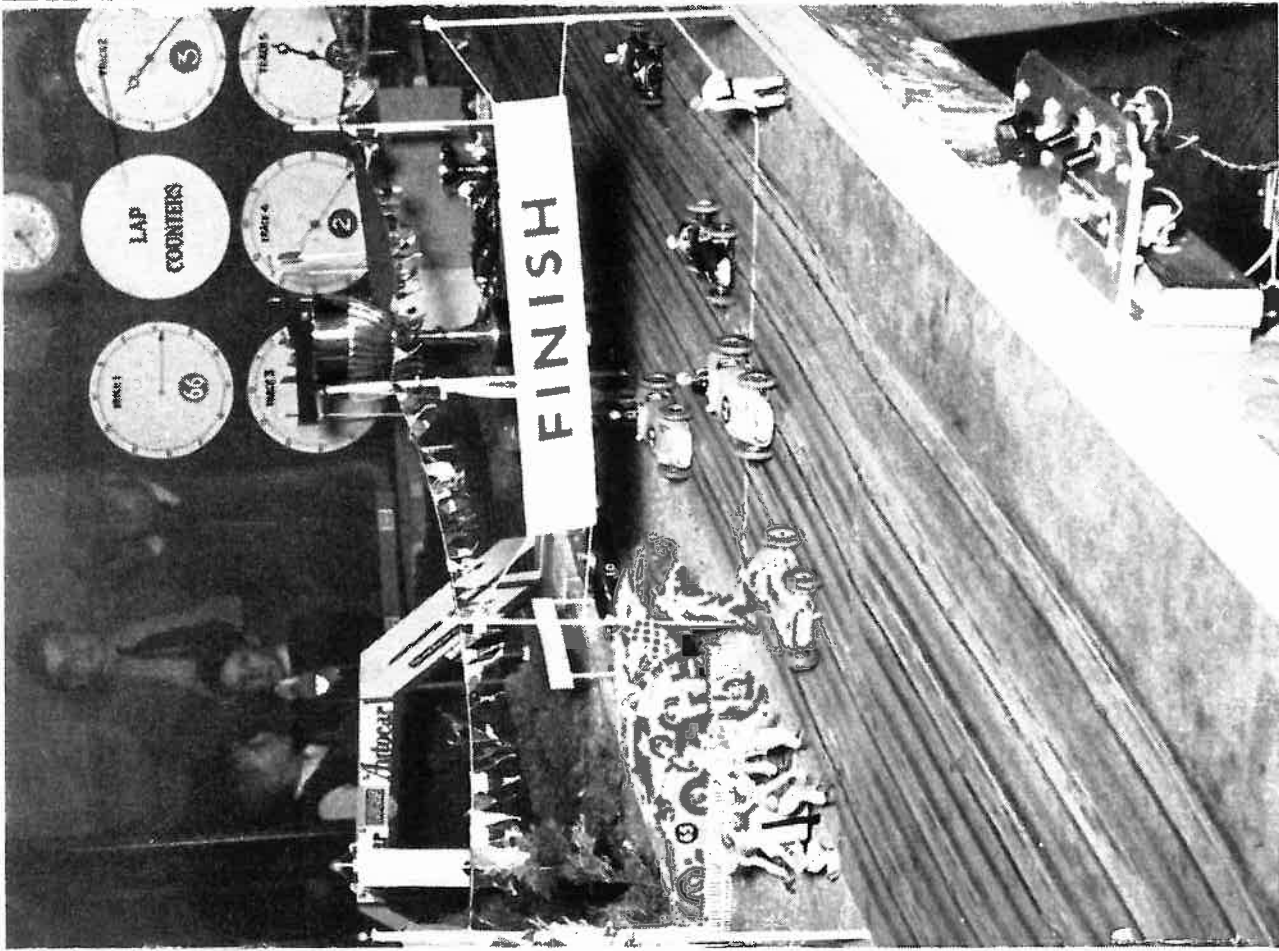


En verklig profsbil! Hemmabyggt "brass rod" chassi, lågprofilsmotor (16 D), lågprofilspick-up med dubbla ledningar, nälfästen för karossen, superbredda däck bak och smala fram. Karossen är en s.k. "lättviktare" med målad spoiler bak och genomskinlig fram. Bilen är en McLaren och är byggd av Ronny Hedman, Team RHR.

nas tävlingar som aldrig tillförne, och de priser som delas ut har vi inte sett maken till — för de bästa har det snart blivit en ekonomisk vinning att tävla!

Liksom i USA har under 1968 en minskning av intresset för körning i kommersiella hallar skett, och en del har tvingats slå igen. Orsaken till detta ska vi inte ta upp här. Låt oss bara konstatera, att klubbverksamheten tack vare detta har tilltagit över lag.

För närvarande står miniracingen på toppen i Sverige, och hela tiden tilltar utbredningen och populariseringen av sporten. Det finns enormt mycket ogjort, men det är inte utan att man undrar hur länge det hela kommer att vara. Den rådande uppfattningen bland handlarna är att miniracingens framtid bara är två, möjligen tre



Engelsk miniracing från slutet av 1950-talet. En rälsbana med fem spår, varvräknare, klocka — och "pubstämning". Trofén står ovanför målskynket.



Titta på föraren till höger, och försök att kopiera hans körstil, en variant av den s. k. Mikkelnsen style. Den vänstra föraren utgör ett skräckexempel.

år till, sedan är det dags för något annat! Detta ska naturligtvis inte tolkas som att sporten helt kommer att försvinna. Givetvis kommer det att finnas en massa klubbar, och det hela kommer att ligga på en ideell nivå. Vad som än händer kommer miracingen att förbli vad den är i dag — sporten på toppen!

Kapitel II

Körteknik

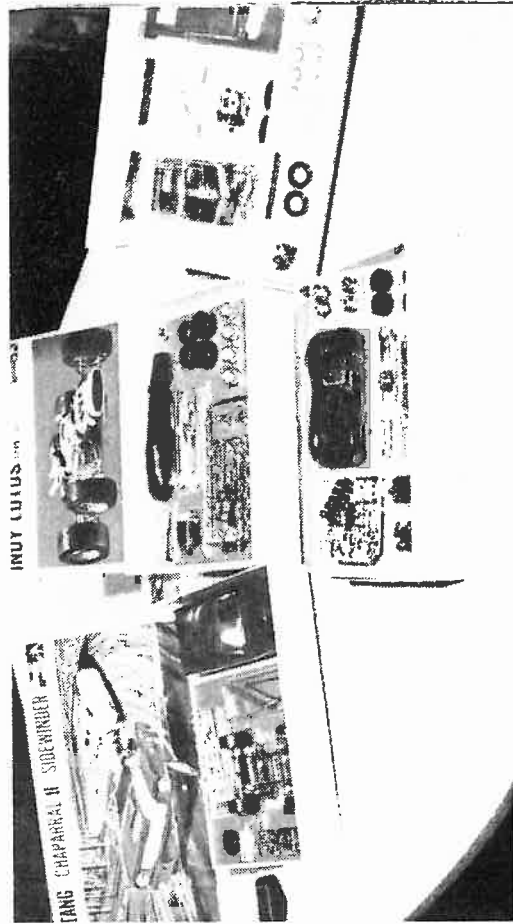
Det är ett känt faktum, att en toppbil inte garanterar några som helst framgångar, såvida den inte körs skickligt. I sportens historia finns många exempel på förare, som tack vare sitt överlägsna kunnande lyckats vinna med underlägsna bilar. Man kan få ge många sköna slantar för en första klassens vagn, men om kvaliteten på ens körning inte står i paritet med vagnens kommer man inte långt. Kör man ett hemmabygge är det lätt att skylla misslyckanden på bilen. Men vad säger man om man har en fabriksvagn, som redan från början är en potentiell vinnare, och ändå kommer sist? Svaret är ett: Din körteknik lämnar mycket i övrigt att önska!

Vad är det som behövs för att vinna? Är det segervilja? Viktigt, men inte nog. En "blytummé"? Bra på rakorna, men redan första kurvan kommer att rasera din teori. En hejarklack, kanske? Mycket uppmuntrande, men bilen tar inte kurvorna fortare för det. Men vad är det då? Jo, *koordination* och *koncentration* är nyckeln till framgång. Koordinationen talar om för dig *när* och *hur långt* du ska trycka ned respektive släppa upp handtaget. Med koncentrationens hjälp kan du upprepa detta varv efter varv.

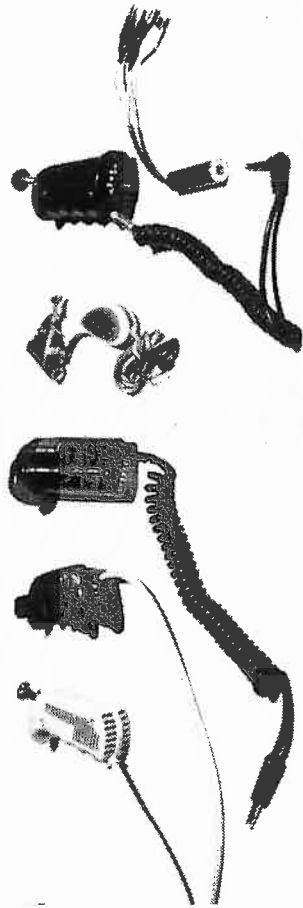
Val av utrustning

Vi förutsätter att läsaren redan tagit sina första stapplande steg inom sporten, och den som provat på någon större tävling är säkert medveten om att vägen till toppen är både lång och hård. Det följande kanske kan göra den lite kortare.

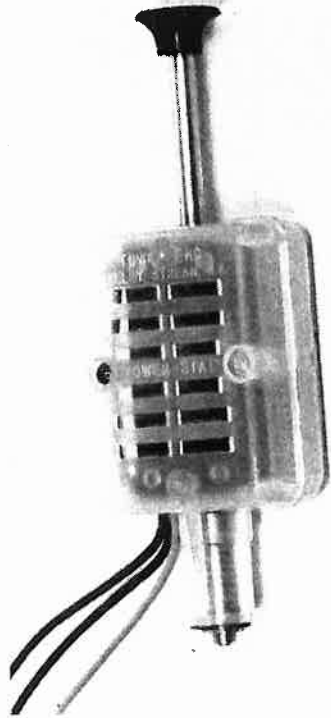
Två saker är nödvändiga för en god start: en *bra* bil och ett *bra* handtag. Först och främst ska du inte köpa någon av de supertrimmade "orkanerna" som din första bil. Börja i stället med en helt ordinär byggsatsbil i 50—60-kronorsklassen, exempelvis Monogram, Cox eller Revell. Någon av de nya japanska bilarna bör också passa för ändamålet, men akta dig för de alltför



En sådan här byggsats bör bli din första.



Fem handtag att rekommendera. Från vänster MRRC, Atlas/Marusan, MRC Varipower, Mura och Cox Mk 7. Nedan: Det lilla Tower Stat-handtaget.



billiga — och undermåliga — typerna. Sätt ihop bilen exakt efter instruktionerna. Bry dig inte om att trimma den ännu, det är viktigare att den är korrekt insturerad. Bilen måste gå mjukt, inget rassel i drev, inget hopande eller skuttande på rakorna. Och så givetvis inkörningen — den skadar aldrig.

Handtagsvalet slarvas det ofta med, trots att det är en så pass viktig detalj. Tänk på att handtaget är din enda möjlighet att kontrollera bilen, så chansa inte på ett undermåligt sådant. Få av de handtag som medföljer satsen duger, dels för att de är för klena och brinner lätt eller går sönder, dels för att de oftast har för hög resistans.

Vilka fordringar ska man då ställa på ett bra handtag? Först och främst måste det ligga perfekt i handen: man kör osäkrare om inte handtaget "känns" bra eller om man hela tiden håller på att tappa greppet om det. Just den där vana känslan med ens eget favorithandtag är mycket stärkande för självförtroendet. Man får pröva sig fram till sitt favorithandtag. Det får inte vara för stort eller för litet, det måste ligga stadigt i handen utan att man ska behöva hålla det krampaktigt, fjädertrycket måste vara lagom, handtaget får inte raspa, gå trögt eller visa tendenser till att låsa sig i något läge. Tyvärr kör många med undermåliga handtag, gör inte samma misstag själv. Visserligen är ett bra handtag ofta lika med ett dyrt handtag, men sköter man det väl ska det inte behöva bli mer än en engångskostnad. Handtaget måste också vara pålitligt, ett krav som inte alla uppfyller. Man ska kunna ställa upp i en tävling i förvisningen att handtaget inte ger upp efter halva sträckan i ett moln av rök. Har du inget förtroende för ditt handtag, så skaffa dig ett bättre.

Vidare ska handtaget vara avpassat efter den bil man ska köra, vilket innebär att handtags resistans måste vara avpassad efter motorn. Resistans (mätes i ohm) är ett uttryck för hur lätt någonting släpper igenom ström. Ju lägre resistansen är, desto mer ström flyter igenom. En tävlingsvagn med sin vassa motor drar betydligt mer ström än en standardbil, och fordrar därför ett handtag med låg resistans, som släpper igenom tillräckligt med ström. Om ett handtag har för hög resistans, kommer bilen inte att röra sig förrän det är nästan helt nedtryckt. Man har då bara några millimeter av handtags totala slaglängd att kontrollera bilen på, vilket är alldeles för

tion Controller och Testor's 15 ohm, och ett exklusivt handtag är Cox Mk 7 för 120:—. Vidare kan vi rekommendera MRC Endura Varipower och Mura.

Körträning

Med en bra bil och ett bra handtag är du så klar att ge dig ut på banan. Tag det lugnt bara, det kommer att ta minst ett halvår innan du kan anses som en bra tävlingsförare. Försök inte köra så fort du kan, utan koncentreras dig i stället på att köra mjukt, jämnt och rakt. Det är viktigt att du försöker arbeta in rytmen i körningen redan från början.

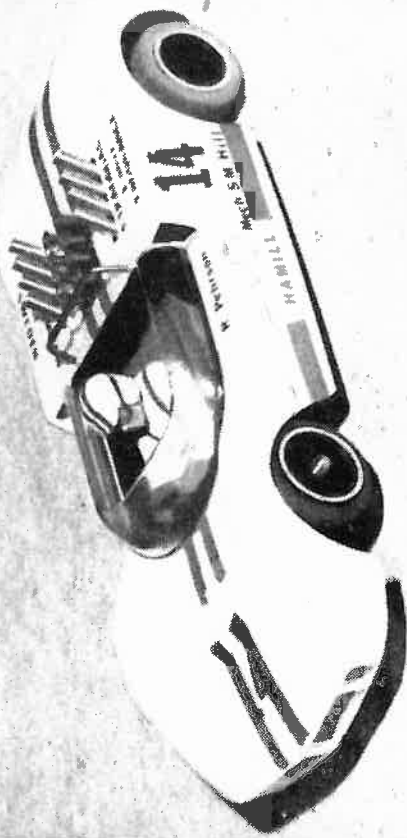
Var håller du ögonen när du kör? På bilen? Ett par decimeter framför? Det råder delade meningar om vilket sätt som är det bästa. Vi ska här inte rekommendera något av dem, utan du får själv avgöra vad som passar dig. Låt oss i alla fall redogöra för vad de bägge innebär. Om du håller ögonen framför bilen koncentrerar du dig på bilens läge på banan, du ser kurvorna innan du går in i dem, och du kan bättre avväga bromspunkterna. Dessutom har du större möjligheter att upptäcka hinder på banan i förväg. Håller du däremot blicken på bilen ser du exakt hur den uppför sig, du kan avpassa sladdar och "uppställningar" bättre i kurvorna. De båda körsätten har sålunda olika fördelar. Prova gärna bägge två, för att komma under fund med vilket av dem som passar dig bäst.

Låt oss behandla kurvtagningens ädla konst ett stycke framöver. Det första man gör när man närmar sig en kurva är att bromsa, vilket man gör genom att släppa upp handtaget. Det låter ju enkelt, men ändå är det bara en handfull förare som verkligen behärskar inbromsningens teknik. Tyvärr inser många inte värdet av det hela, utan slarvar över den som något mer eller mindre oväsentligt. Det viktigaste är att finna den rätta bromspunkten, det ställe där man *senast* måste bromsa för att bilen inte ska gå av i kurvan. Där släpper man upp handtaget HELT, inte bara lättar några millimeter, ty bromsen kopplas in först när handtaget är helt uppe. Pumpbromsa inte! Det innebär att du har missat bromspunkten, eller rättare sagt börjat bromsa för tidigt. Det gäller att ta till vara varje liten tiondel, och då måste man hålla nere så länge som möjligt på rakan för att sedan slå på maximal bromseffekt. Kan du bara vinna

Denna ytterst välgjorda Hamill tillhör Sveriges Team Champion. Lagg märke till de prydliga målningarna och de utskurna luftintagen med finmaskigt nät bakom!

lite. Är å andra sidan resistansen för låg, blir resultatet att bilen skjuter iväg så fort man rör handtaget. Idealet är att bilen långsamt ska börja rulla då man trycker ned handtaget, för att sedan göra en mjuk och jämn acceleration upp till toppfart, allt eftersom man fortsätter att trycka. Handtagets hela slaglängd ska alltså kunna utnyttjas.

Vilken resistans som är den lämpligaste beror dels på bilen, dels på föraren. En god regel är: ju vassare motor, desto lägre ohmtal. Det är emellertid inte sagt, att två jämgoda förare skulle välja samma resistans för samma bil, valet är högst individuellt. Vanligast är dock att resistansen ligger mellan 5 och 15 ohm, beroende på hur hårt trimmad bilen är. Lämpliga handtag i prisklassen 50:— och därunder är MRRC, Tower Stat, Russkit Formula 3 och Marusan (Atlas) 12 ohm. Upp till 70:— har vi Cox Mk 4 och Mk 5, Revells Competi-



en enda tiondel per varv genom bättre bromsteknik, kan det bli uppemot två varv i ett 100-varvslopp.

Sedan gäller det att snabbt ta sig genom kurvan. Det gör man i tre moment: 1) släpp upp handtaget helt vid bromspunkten. 2) När bilen kommit in i kurvan och börjat vrida sig, tryck försiktigt ned handtaget igen. Om din bil är bra ska du kunna accelerera stadigt genom kurvan genom att successivt trycka ned handtaget. 3) När bilen nästan är ute ur kurvan och står i linje med raksträckan — vänta hellre tills du kört ut på den om du inte kan "ställa upp" bilen i kurvan — tryck handtaget i botten och kör vidare till nästa kurva. I moment 3 måste du ge noga akt på en sak: att inte komma ut på rakan med sladd, vilket oftast resulterar i "fishtailing", dvs. bilen sladdar från sida till sida. (Svansen viftar på hunden...) Du förlorar värdefull fart på detta, och därtill löper du risken att komma i kontakt med andra bilar, något som vid formelvagnskörning är direkt livsfarligt.

Detta är de tre grundmomenten. Du kommer att finna, att du blir tvungen att modifiera tekniken för olika kurvor. En vanlig, kort kurva tar du så här: flytta fram bromspunkten några cm, för att få en aning högre ingångsfart. Med denna extra satsning får du bilen att knycka till, bakvagnen slänger ut, och i en enda rörelse har bilen ställt sig i linje med rakan. I detta ögonblick ger du gas igen med ett exakt avvägt pådrag. Är det otillräckligt bryter du avdriften och spolierar det fina utgångsläget, och är det för kraftigt går bilen ut på rakan med "fishtailing", och i bägge fallen förlorar du tid.

Om kurvan är stor och lång behåller du din ursprungliga bromspunkt och kommer in med lagom fart, varvid bakvagnen långsamt börjar sladda utåt. Genom moderat pådrag ökar du försiktigt avdriften, så att bilen när den nått utgången av kurvan — men inte hunnit ur den — står parallellt med följande raka. Just i det ögonblicket lättar du blixtnabbt på handtaget för att häva sladden, och trycker sedan fullt igen ut på raksträckan. Det är en manöver som kräver mycket träning och full känsla för bilen, då du ska lyfta och trycka ned i en enda jämn rörelse, och på exakt rätt ställe.

Alla kurvor är emellertid olika varandra på något sätt, så träna och träna tills du kan dem alla utantill. Försök

utvidga dina erfarenheter genom att köra på så många olika banor som möjligt, men håll dig till en bil, annars vet du inte hur mycket du förbättras. Ett stoppur är till god hjälp, men du kan klara dig utan om du måste. Glöm inte mjukheten i körningen: att ta sig verkligen snabbt runt en bana är som att gå balansgång på en lina, det finns inget utrymme för ryckiga eller klumpiga manövrar.

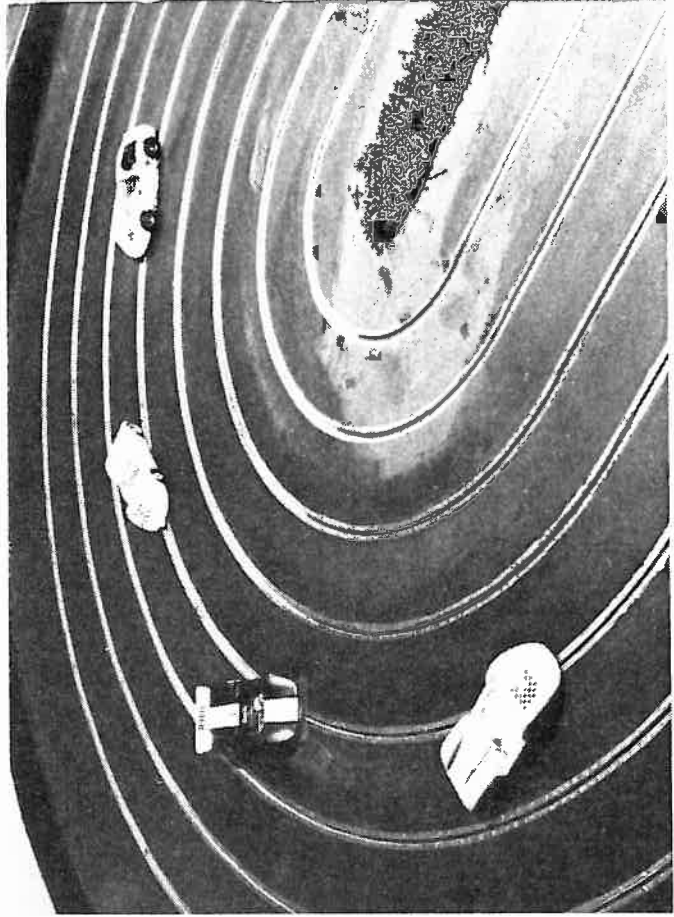
Föraren

Ett av de viktigaste momenten i körningen är förarens förmåga att koppla av allt, utom koncentrationen på körningen och den egna bilen. Grunden till detta är en avspänd körställning. Många, tyvärr alltför många, spänner sig hårt när de kör. De håller sig med ett stadigt grepp fast i kontrollbordet, några gör omedvetet groteska miner, somliga kramar handtaget för hårt och en del står nästan och dansar när de kör. Allt detta är fel, men likväl uppför sig många nya förare så. Visst tyder det på att föraren lägger ned hela sin själ i körningen, men det avslöjar även en stor nervositet och spänning.

Vi ska rekommendera en mycket bra körställning, nämligen den som introducerades av framlidne mästaren Björn Mikkelsen: man står rakt upp och ner i en avspänd ställning, håller som vanligt körhandtaget i ena handen, medan man med den andra fattar om handleden. Sedan står man så och kör, avslappat, utan att flytta sig, utan att röra en min. I början känns det ganska avigt, men håll fast vid den stilen och du kommer att finna att den är behaglig, att det är den "rätta".

Avsikten med en bra körställning är att förhindra att man spänner sig och därigenom blir nervös. Man lär sig att slappna av och koncentrera sig på körningen. Det är ett stort plus: det blir nämligen katastrof om nerverna sviker dig i den avgörande finalen. Alla stora förare har en fördel på sin sida, och det är självförtroendet, som är en del av rutinen. De är vana att köra inför publik, att hela tiden vara i ramplyuset. När en förare för första gången kommer så långt brukar han bli alldeles för nervös, med påföljd att de mer garvade gossarna kör skjortan av honom i finalen.

Det viktiga att lära är alltså koncentration under press. Den förmågan utvecklar du genom att tävla, ju oftare dess bättre. De kommersiella banorna är utmärkta trä-

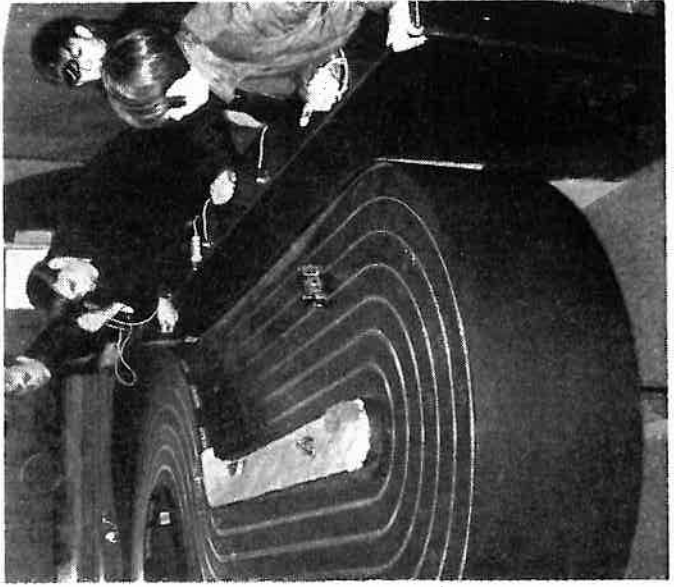


De här fyra bilarna visar hur man ska ta sig runt en 180-graderskurva. 1) gå in med lagom fart, så att bilen kastas ut i en lätt sladd, 2) håll sedan sladden in mot mitten av kurvan, 3) där du med ett extra hårt gaspådrag får bilen att ställa upp sig, 4) och innan den kommit ut ur kurvan står den parallellt med nästa raka.

ningsplatser för att lära sig köra med mycket folk runt omkring. Vänj dig vid att köra inför publik. Till slut kommer du att lära dig att helt koppla bort irritationsmomenten, att döva dina öron för annat än startsignalen, att vara blind för annat än din egen bil. Titta inte på bilen bredvid eller motståndaren intill dig, tänk inte ens på dem. Håll hela tiden uppmärksamheten på din egen bil, och koncentrera dig på att köra den så fort som möjligt. Skaffa dig goda nerver och tävlingsrutin, med den kommer självförtroendet. Det är det bästa vapen du kan ha!

Avancerad körning

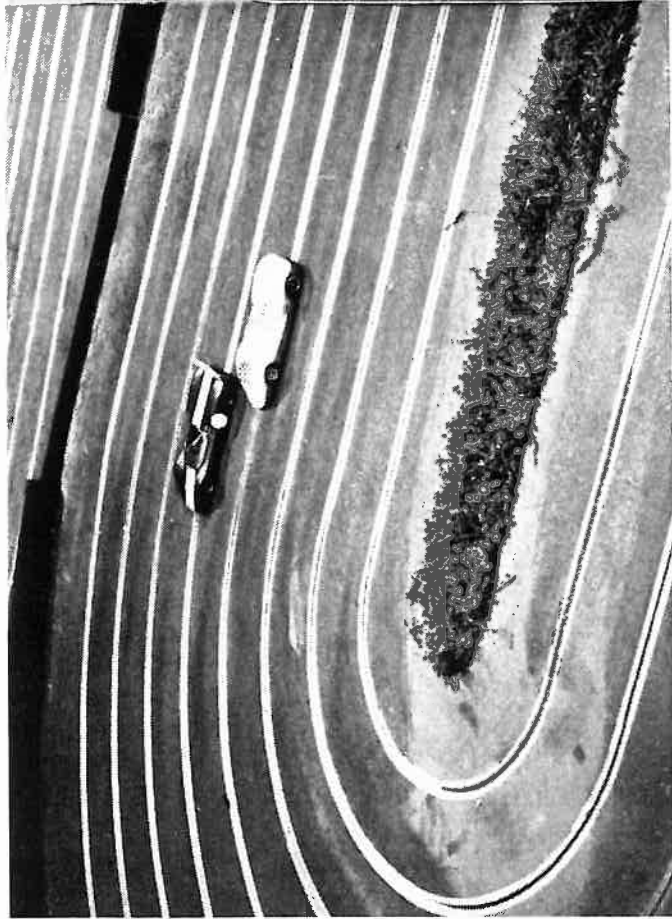
Efterhand märker du att du blivit bättre, att ditt självförtroende och din rutin har ökat, och du kan lära dig



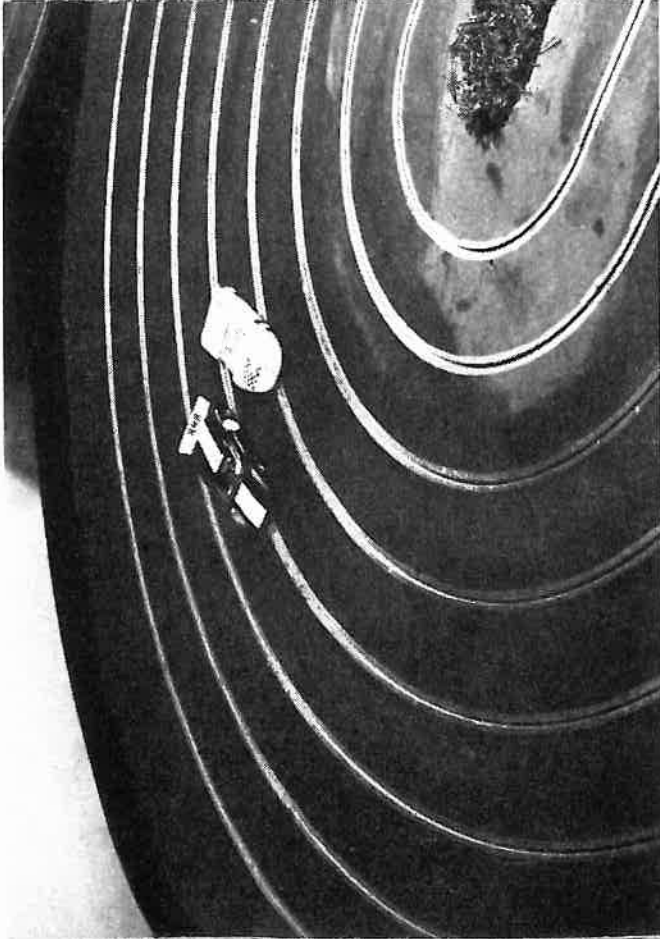
Förarna får inte skymma varandra genom att luta sig över banan. Bilden från Kjell Hedströms Mini-racing i Uppsala.

en ny bana ganska snabbt. När du kommit så långt är du mogen att lära dig några tricks, som du kommer att ha nytta av då det verkligen gäller.

Den sköna, ehuru något svarta konsten att "kicka" bör varje förare med självaktning behärska. Kickning innebär att man med en välriktad sladd mot konkurrentens bil skickar honom av banan. En regelrätt kick går till så här: en annan bil ligger på utsidan av din egen i en kurva. Genom att ta lite extra sats kan du få din bil att sladda utåt kraftigt, så att du träffar konkurrentbilen. Har du träffat rätt åker den andre av. Har du tagit i för hårt åker ni bägge av, din motståndare blir påsatt först, och du har förlorat tvekampen. Har du otur och missar kicken hamnar du i "geografin" medan motståndaren kan köra vidare, och då har du åter förlorat.



Så här går en perfekt kickning till: Först är de bägge bilarna på väg in i kurvan med "offret" en bit före...



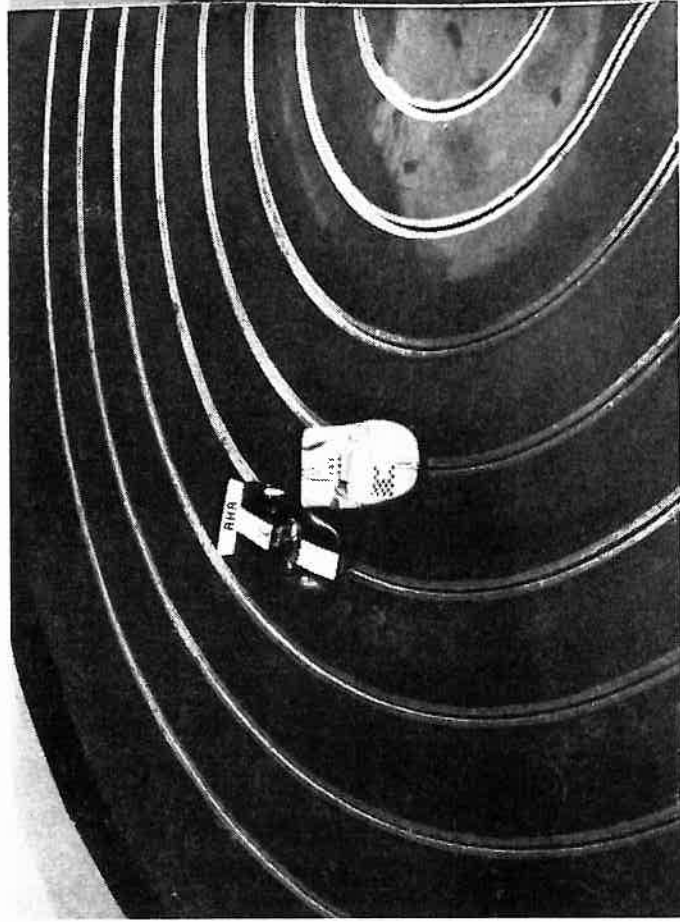
...den som skall kicka får gå litet fortare än den andra, dels för att hinna ifatt, dels för att lägga en bredare sladd och nå ut.

Sladden måste vara hård och snabb, och helst ska den träffa motståndarbilens strax bakom framhjulet.

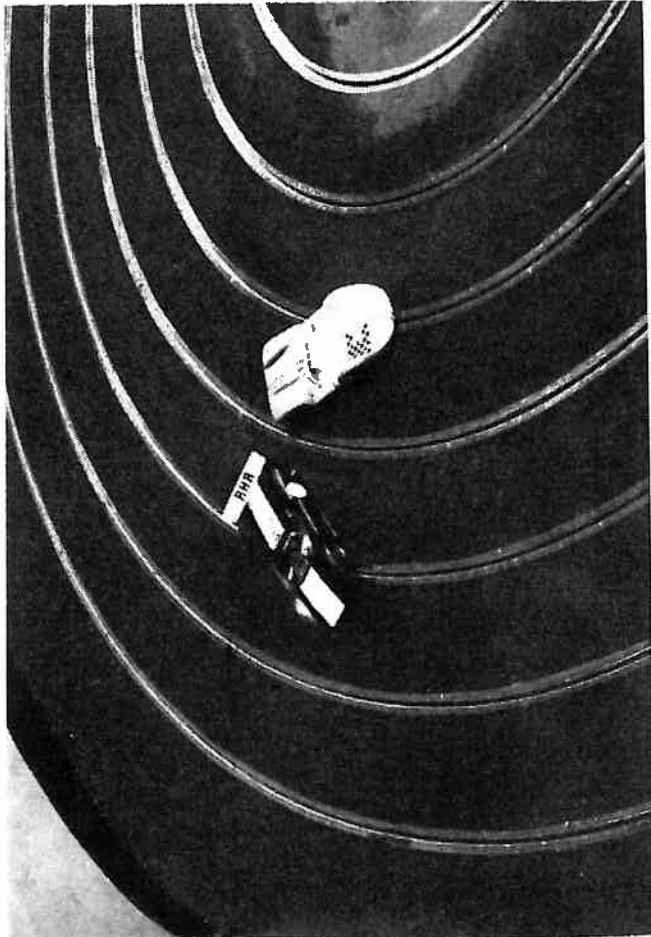
Ett annat sätt, som är bäst i korta, tvära kurvor: ni är två stycken på väg in mot kurvan, och du har insidan. Du lägger dig en liten bit efter den andre, och vid ingången till kurvan bromsar du ett par centimeter senare än normalt. Då kommer din bil in med högre fart och får en sladd, och det är den sladden som ska träffa konkurrentens bil och få honom ur spår.

Kickning har sina risker. Missar man har man förlorat mycket mer, än om man inte gjort något alls. Men hur försvarar man sig bäst mot en tilltänkt kick? Ja, den frågan för oss vidare till ett annat konstågrepp, nämligen utbromsning av en konkurrent. Om du är på väg mot en kurva och någon kommer uppsmygande på inner-spåret kan du lätt bli avpetad i kurvan. Då kan du i

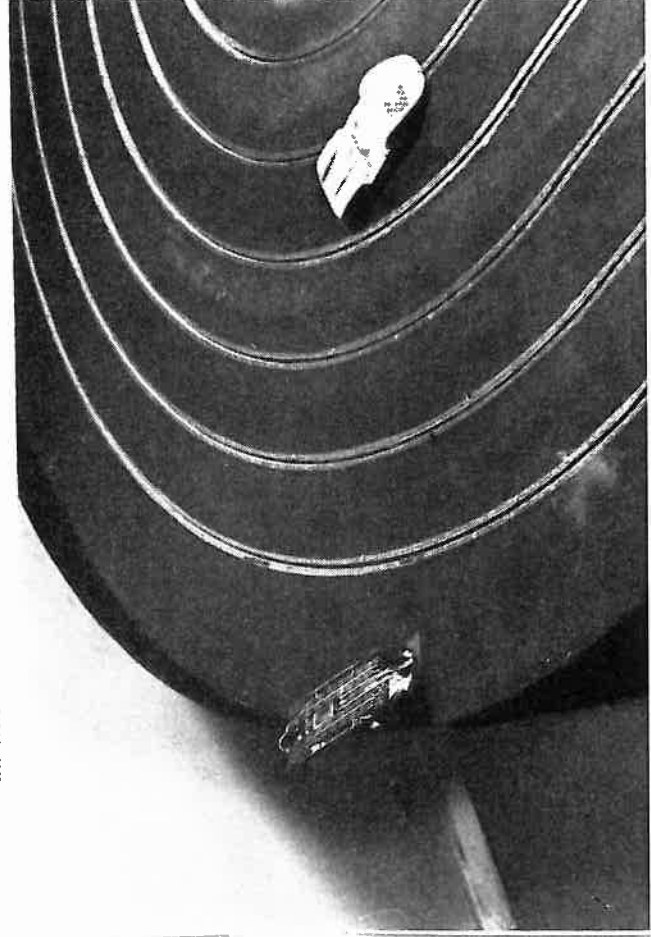
stället ta chansen att bromsa ut honom, dvs. lura honom att bromsa för sent. Det kan du göra på två sätt, antingen bromsar du så sent du någonsin törs, eller så pumpar du dig in mot kurvan. I det första fallet bromsar du alltså senare än normalt, och eftersom den andre jagar dig vill han inte börja bromsa förrän du har gjort det. Men nu har han innerspåret, vilket innebär att kurvan är snävare för honom, och han löper större risk än du att åka av. Det är emellertid en riskfylld metod, som du inte bör ge dig in på om inte din bil har mycket kraftig broms och du kan banan perfekt. Det är lätt hänt att du själv träffas när den andre åker av. Då är den andra metoden säkrare för dig själv, även om den kanske inte är lika effektiv. Du låter din förföljare komma upp jämsides på raksträcken. Vid kurvan bromsar du ca en och en halv meter tidigare än normalt, se-



En bestämd knuff vid framhjulet är sedan allt som behövs...



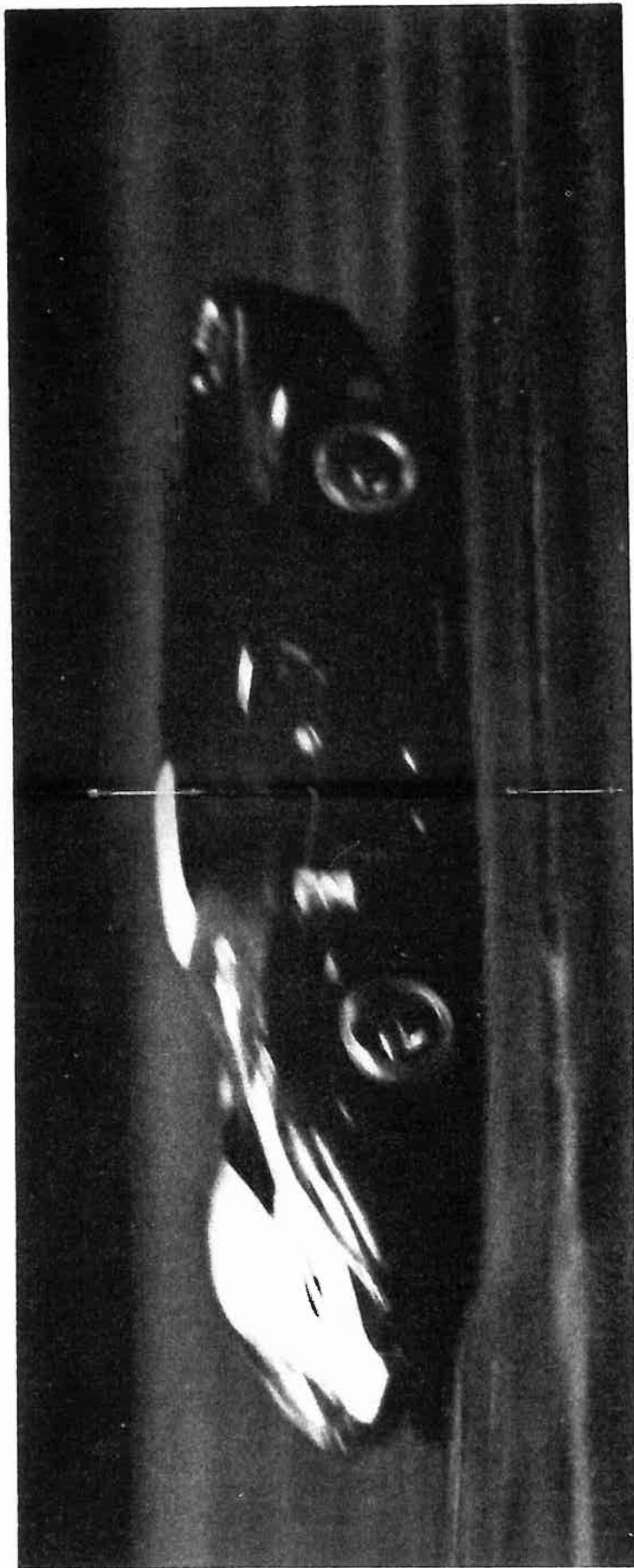
...för att bringa den andre ur spår och skicka honom av banan...



...där han får ligga, medan den första bilen rusar vidare till nästa kurva.

dan skuter du fart igen och bromsar lagom för att ta kurvan. Den andre är oförberedd på din manöver; din tidiga bromsning och den plötsliga känslan av att vara jagad förvirrar honom så att han kanske bromsar för sent eller rent av glömmar att bromsa. Men försök inte bromsa ut en gammal "banråv", han rubbas inte av dina manövrar, och den största risken tar du då själv.

Ge dig inte in på att träna sånt här innan du verkligen KAN köra. Kicknings- och utbromsningsteknik fordrar precisionskörning, stor rutin och perfekt känsla för den egna bilen. Somliga har för sig att sådana här tricks är högst regelvidriga, vilket dock inte alls stämmer med verkligheten. Underlåt inte att kicka i ett lopp om du har en god chans, men akta dig för att göra det utom tävlingar. Då är det verkligen obefogat, och de drabbade har rätt att klaga och kalla det för buskörning. För egen



Den bästa bilden! Så nära en miniracer i fart som Bengt Björkbom (Team American Hobbies) kommit med sin kamera har ingen annan gjort. Team Musas Lola "niger" vid en inbromsning under ett 24-timmarslopp 1967.

del, glöm inte regeln: lägg dig **ALDRIG** på utsidan om någon i en kurva, så vida han inte är minst två spår ifrån!

Avslutande råd

Förbered noga varje tävling du tänker köra. Det viktigaste är körskickligheten, men därefter kommer en bil som inte ligger någon annan efter! Det förutsätter att din bil är ordentligt genomgången och "servad". Förare som tappar hjul och dräller skruvar gör alltid tävlingarna tråkiga och medtävlarna förgade, och deras aktier står inte särskilt högt i kurs. Under träningen kan du gärna gå runt i depåerna och snappa upp tips om växlingar, däck etc. Var inte rädd för att stjäla andras idéer om de är bra — använd proffsens egna knep för att slå dem!

Glöm inte heller bort den psykologiska effekten. Agera alltid med självförtroende, även om du vet med dig att du inte kan vinna. Håll ordning på utrustningen. Bilarna ska vara rena och vältrimmade, verktyg och reservdelar på sina platser. Sådant stärker självförtroendet, får motståndarna på sin vakt och visar att du menar allvar. Lär dig att aldrig köra av! Få saker i den här sporten kan på ett ögonblick rasera ditt självförtroende som en avkörning i "rätta" ögonblicket, du kommer ur rytmen och förlorar dyrbara sekunder medan påsättaren fumlar med bilen och konkurrenten susar bort längs rakan.

Slutligen får du inte för ett ögonblick glömma att alltid uppföra dig som en sportsman. Följ alltid reglerna och tävla ärligt, tag det med jämmt humör när du förlorar och med värdighet när du vinner. På så sätt ger du både sporten och dig själv ett gott rykte.

Kapitel III

Tävlingar

Några råd om och kring en tävling

Vägen till framgång — i den här sporten så väl som över allt annars — går över erfarenheten. Den skaffar man sig genom att tävla — så mycket och så ofta man rimligtvis kan. Men, man måste genomföra tävlingarna på rätt sätt. Följande avsnitt är sammanställt för att hjälpa dig igenom en tävling på bästa sätt.

Låt oss antaga att du hittat en tävling som passar dig bra, både vad svårighetsgraden, konkurrensen och bilarna beträffar. Låt dig inte avskräckas av kända namn på anmälningslistan! Det är enbart nyttigt att då och då få "sparra" en av de stora. Du plockar upp en mängd tips, och du får en uppfattning om vilken standard du ska sikta på, både med bilarna och körtekniken.

Förberedelser

Ta först reda på tävlingsreglerna och studera dem noga. Man ska inte alltid utgå från att SMRF:s regler gäller. Det är nämligen så, att förbundet kan tillåta vissa tilläggsregler även om de avviker från deras egna. Och om tävlingen inte är sanktionerad av SMRF har du ännu större anledning att studera reglerna, ty då kan vad som helst gälla.

Regelstudiet är förebyggande: det kanske står att pick-upen inte får sticka utanför, och då är det lämpligt att veta det i förväg, så man slipper bli stoppad vid besiktningen. Å andra sidan kanske reglerna är "snällare" än normalt, man tillåts kanske större bredd eller mindre däck. Även det ska man känna till i förväg och dra nytta av. Den bil man tänker använda måste vara preparerad, man ska kunna veta att den går igenom besiktningen utan några höjda ögonbryn från tävlingsledningen. Att tvingas ändra bilen i sista minuten skadar både dess prestanda och moralen.

Utnyttja alltid reglerna så långt som möjligt när det gäller bredd, däckstorlek, karossmodifieringar o.dyl.

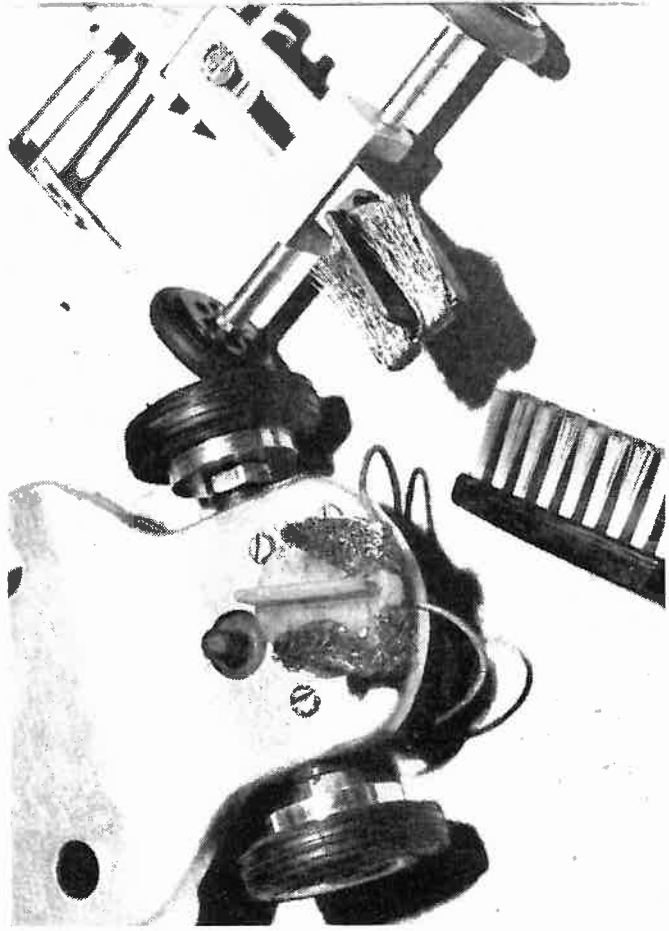


Dan Glimne och "Lalle" Larsson, två välbekanta profiler i svensk miniracing, pustar ut efter att ha vunnit ett 24-tim-marslopp. Foto Bengt Björkboom.

Men försök aldrig fuska! Chanserna att få igenom en regelvidrig bil är ytterst små, och har du en gång blivit ertappad riskerar du att bli avstängd helt. En fuskare betraktas med yttersta förakt av sina medtävlare, och han kan sedan försöka att komma med i en klubb! Riskera därför inte din karriär genom osportsliga metoder, utan tävla alltid ärligt.

Medan du nu går igenom din bil och modifierar och justerar, ska du hela tiden tänka på att den ska trimmas in efter banan där du ska köra. Har du åkt där förut, kan du nöja dig med att utnyttja dina tidigare erfarenheter. Är det däremot första gången, så försök i förväg att ta reda på vilka däck som går bäst och hur de bör behandlas (däcksoppa t.ex.) hurdan växling man bör ha, vilka biltyper som passar osv. Låt dig dock inte luras — har du fått uppgifter av någon, så försök alltid kontrollera dem med någon annan. Använd också sunt förnuft och erfarenheter från andra banor: banans längd och utformning brukar ganska väl skvallra om bästa biltypen och lämpligaste växlingen. Tag reda på strömkällans art och använd motorer som är trimmade därefter. Inga trippellindningar på Scalextrictorstransformatorer!

Man kan inte nog trycka på detta att vara förberedd, och det gäller inte bara bilarna, utan också handtaget och den övriga utrustningen. Du måste ha med åtminstone de nödvändigaste reservdelarna ifall bilen skulle



På det högra chassit syns hur ett par borstar skall se ut: upplåtade och trimmade med en tandborste.

krångla på träningen. Drev och däck i reserv, axlar, pick-up med borstar m.m., liksom verktyg för eventuella arbeten. Framför allt måste varje sak ha sin bestämda plats i miniracingväskan, så att du lätt hittar allting. Organisation och noggrannhet är starka vapen i kampen om förstaplatsen.

Är ni flera i ett team måste alla veta var de hittar saker och ting, och sedan lägga tillbaka dem efter sig på rätt plats. Tävlingsar har förlorats för att en skruvmejsel saknades!

Träning för loppet

Med allting färdigt och på sin plats anländer du så till träningen i god tid, mutar in ett hörn i depån och packar upp. Tag sedan reda på exakt när du får träna, så att du kan förbereda dig i tid. Ge bilen en snabböversyn och kontrollera att allting löper som det ska, behandla däcken och ställ in borstarna ordentligt. Se till att hand-

taget löper smidigt, och förvissa dig än en gång om att allt ligger på sin rätta plats.

Hur du ska lägga upp träningen beror helt på din vana vid banan. Har du kört där förut så du kan den innan och utan, kan du ägna dig åt bilen direkt. Om det däremot är första gången och träningstiden är begränsad, måste du så fort som möjligt pränta in banans sträckning i huvudet. Det bästa sättet är att först stå som åskådare ett tag, och med ögonen följa en bil som kör runt banan. Ha gärna handtaget i handen och tryck och släpp precis som om du själv körde den där bilen (skuggkörning). När det sedan är din tur att köra, kommer du att ha lärt dig banans utseende och fått lite känning av själva körryttmen.

Gå alltid ut i ett mycket makligt tempo! Försök inte hänga med de redan hemmastadda förarna, även om du vet att din bil är snabbare än deras. Ställer du på för hårt i början kan det lätt hända att du missar en inbromsning totalt eller förväxlar två kurvor, och resten kan du själv tänka dig: din bil kan skadas, och du kanske tvingas offra dyrbar träningstid på reparationer. I värsta fall kan dina chanser vara helt förstörda, så akta dig för att ge dig in på något du inte klarar av. Kör i stället de första varven lugnt och behärskat, det hjälper dig att snabbare och säkrare lära känna banan och dess egenheter — du får tid att nöta in en eventuell chikan eller någon speciellt svår kurva. Vartefter du blir förtrogen med banan skruvar du successivt upp tempot, och du kan utan större risk ge dig in i en tvekamp i all lekfullhet med någon av dina motståndare. Men håll det på lekens plan, och ge dig inte in på några farligheter som att lägga dig på utsidan om honom.

Kom ihåg att det bara är träningskörning det är fråga om. Märker du att den andre drar ifrån dig, så låt honom göra det. Det är ingen större prestigeförlust att bli frånräkt på en bana som du inte kan, och tänk på, att om en förare är bra på träningen är det ingenting som säger att han för den skull är bra på tävlingen. Låt där för aldrig träningsresultaten påverka ditt självförtroende, åtminstone inte till det sämre! Ställer du upp till start i den fasta övertygelsen att du är chanslös och kommer att komma sist, har du gett dina motståndare ett alldeles för bra psykologiskt övertag. Under en tävling är det så många andra faktorer som spelar in, att träningssti-

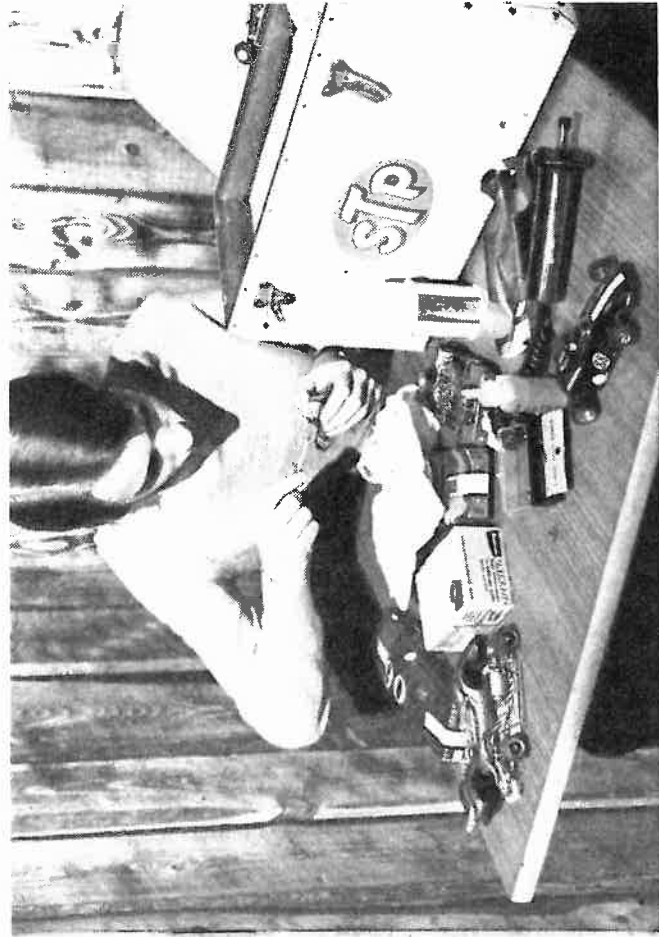
derna sällan håller vad de lovar. Under loppet blir tävlingsnerverna ofta avgörande, så du får å andra sidan inte bli alltför självsäker om du själv är bäst på träningen. Det kan räcka med en avkörning under loppet för att rasera ditt självförtroende och bringa dig på fall.

Utnyttja träningsstiden till fullo. Du behöver vartenda varv för att öka din rutin. Öva in kurvorna tills du verkligen kan dem, leta ut de bästa bromspunkterna och lär in banans rytm i handtaget. Glöm inte intrimningen av bilen, experimentera med växlingar o.dyl. Tänker du byta däck till finalen nästa dag, så gör det redan på träningen och kör några varv för att "rugga upp" dem och kolla att de är OK. Allt mekanikerjobb ska ske på träningen, INTE natten före tävlingen. Det är inte särskilt lyckat att meka med bilen om man inte samtidigt har tillfälle att prova hur den har förändrats. Gör därför allt arbete före tävlingen, och när bilen går som en dröm tar du och packar ned den och rör den inte förrän nästa dag.

Tävlingen

Så randas den stora dagen, och nu måste både du själv och din utrustning vara i god kondition. Handtaget är bra, det kontrollerade du på träningen i går. Du aktar dig för att meka med bilen, möjligen kan du olja den lite lätt. Själv är du i god form, utvilad och avslappad. Arrangören gör en sista översyn av banan. Det är över en timme kvar till starten, så du kan koppla av en stund framöver. Försök gärna slå bort alla tankar på det stundande loppet, läs tidningen eller gå ut och åt tillsammans med någon. Snart har den där timmen förflutit, och det är dags att ta fram sakerna och göra sig i ordning. Lägg en skruvmejsel och en nyckel till hjulmuttrarna lätt åtkomliga, så att du snabbt kan sätta fast ett lossat drev eller hjul. Du ska dock inte ha några verktyg framme vid banan, det frestar dig bara att meka på förarplatsen. Visa hänsyn mot dina medtävlare och utför allt arbete i depån, även en så liten servicedetalj som justering av borstar.

De flesta tävlingar brukar föregås av ett par minuters sista träning för dem som ska köra. En del förare tar då ut det maximala och kör några blixtrande snabba varv, några åker sina varv liksom för att rekognoscera, medan andra föredrar att inte köra alls och ställer upp till start



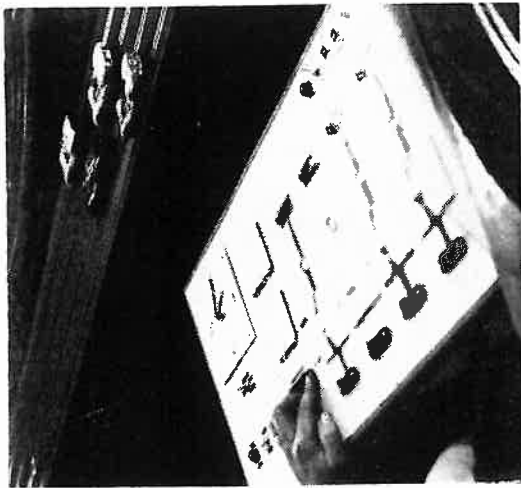
För att man skall kunna göra ett bra arbete i depån krävs en riktig verktygsutrustning, gott om reservdelar och framför allt ett eget depåområde där man kan arbeta i lugn och ro.

direkt. Vilket du än gör själv, så utsatt inte din bil för några risker så här i sista minuten.

Iväg!

Till slut är samtliga bilar uppradade på startlinjen. Du intar din favoritkörställning och försöker helt glömma din nervositet och koncentrerar dig på den kommande körningen. Startern räknar ned och fältet är iväg. Om starten sker med påslag av huvudströmbrytare, håller du handtaget nedtryckt i botten.

På vägen in mot första kurvan finns en gyllene regel: först eller sist. Ligger du mitt i fältet kan endast ett mirakel få dig igenom utan att du blir avkickad. Att "ta" en start fordrar en kvick bil och goda nerver. Om du inte är säker på dig själv bör du lägga dig efter klungan, så du är säkrare tills de första böjarna är avklarade och fältet har spritts ut. Kom ihåg att det alltid är lättare att jaga än att vara jagad, och du kan ligga och avvakta medan de andra strider och kanske kör av.



Starten går i ett sportvagnslopp på Sundbergs bana. I förgrunden tävlingsledarens välutrustade kontrollbord.

När det så börjar bli dags att attackera täten gör du en framstöt, och kan ligga och irritera ledaren ett bra tag. Kanske blir han nervös och kör av, och du kan fritt gå upp och vinna — din taktik har lyckats.

Om du i stället kom iväg bra och har ledningen i första kurvan blir situationen en helt annan, och du får använda en annan taktik. I stort sett är det bara en sak du har att göra, nämligen att stå på så hårt du kan och försöka behålla din ledning. Det är dock betydligt svårare än det kan låta, och vi rekommenderar inte denna taktik till andra än rutinerade tävlingsförare; att följa det hela kräver nämligen så pass mycket av sin man, att en grön förare oftast gör bättre i att hålla sig i kön, och försöka lära sig något av loppet.

Nåväl, du har alltså tagit ledningen och vill till varje pris behålla den. Om du efter några fortfarande leder och dessutom har dragit ifrån de övriga, är du bara att gratulera — du är den bäste föraren på banan. Tänk då på att ta det lugnt, och kör inte fortare än du nödvändigtvis behöver för att hålla en trygg ledning. Om du däremot fått ledningen för att de bättre råkar vurpa i början, får du räkna med hårda tag i fortsättningen. Inom några varv bör de andra vara i fatt dig, och du har då två alternativ att välja mellan: du kan antingen uppbringa allt ditt kunnande och försöka hålla ledningen, och därmed utsätta dig för en stark psykisk press

som du kanske inte kan köra under, eller så kan du släppa förbi dem som kört i fatt dig och lägga dig omedelbart efter, ty det är bättre att jaga än att vara jagad, och du överför den psykiska pressen på dina motståndare. Om du kan hänga med tillräckligt länge kan ske den framförvarande gör en avkörning, och då kan du passa på att dra ifrån igen. Men om de andra kör om dig och du märker att du inte kan hänga med dem, så låt dem åka. Låt aldrig din tävlingsiver tala mot förnuftet, utan koncentrera dig på att hålla den placering du har. Du lär dig mest på att köra inom ramen för din förmåga.

Vid all miniracingkörning, och i högsta grad vid tävlingskörning, gäller att man aldrig får köra av banan. De omedelbara följderna av en avkörning är uppenbara: du förlorar dyrbara sekunder på själva vurpan, du riskerar att förlora ytterligare tid om påsättaren är rutinerad, klumpig eller rent av partisk, och dessutom löper du risken att krascha bilen. De indirekta följderna, de som påverkar dig själv och ditt psykiska tillstånd, kanske inte framstår lika tydligt: när du gör en avkörning i stridens hetta kommer du ur rytmen, som du under de kördna varven arbetat dig in i. Det tar åtskilliga varv innan du fallit in i den igen, och det medför en rent tidsmässig förlust. Men det medför också ett avbräck i ditt ovärderliga självförtroende: i och med att du kört av inser du hur sårbar du är på den punkten, och det gör dig nervös och sårbar även på andra punkter. När väl nervositeten fått sitt grepp om en har man mycket svårt att kontrollera sina handlingar, så till vida att körstilen blir ryckig och man faller ur rytmen totalt. Om du verkligen stålsätter dig under de följande varven så att du inte åker av igen, kan du efterhand återvinna balansen och körrytmen, och därmed självförtroendet. Glöm inte att behålla den avspända körställningen. Den hjälper, ty då du inte spänner dig kör du lugnare och framför allt säkrare.

Avsluta lugnt

Loppets slutskede är ofta avgörande, så där får du noga väga dina chanser mot riskerna. Om du har en chans att köra om den framförvarande utan att förlora din placering om du skulle köra av, ska du ta den. Om du verkligen har något att kämpa för, t.ex. sista prisplatsen,

kan du gott sätta allt på ett kort de tio sista varven, och chans på att det går vägen. Har du å andra sidan en bra placering säkrad ska du inte riskera den i onödan. Fall inte offer för dina egna överloppsgärningar, exempelvis genom att försöka göra ett mycket snabbt sista varv. Tag det då gärna lite extra lugnt i stället under de sista varven för att vara på den säkra sidan.

Efter loppet

I efterhand kan det vara intressant att titta på ditt uppförande. Hur var du under tävlingen? Som den professionelle, med iskall behärskning och suverän körstil? Eller som grönögling, som hoppar av ilska och skriker åt påsättarna? Vi hoppas att det inte var det sistnämnda!

Sportsligt uppträdande är A och O vid alla tävlingar, hur små och obetydliga de än må vara. Om du misslyckas kapitalt och hamnar långt ned i prislistan, får du inte fatta humör för det. Försök att ta alla motgångar med jänmmod, det är bara till din egen nackdel om du bär dig illa åt.

Ett tillfälle, då du verkligen får visa prov på din sportslighet är när du kört av, och kurvvakten av någon anledning inte får på bilen med det samma. Den omogne föraren avslöjar sig direkt genom att börja skrika till honom, och tror att det blir bättre av det. Om funktionären är oerfaren blir han ofelbart nervös och virrig av alla de tillmälen han får, och det gör naturligtvis att bilen kommer på långsammare än om han hade fått arbeta i lugn och ro. Gör du en avkörning och funktionären inte ser bilen, räcker det med att du ropar hans namn, din banas markering eller på annat sätt stillsamt påkallar hans uppmärksamhet. Glöm inte att avkörningen är resultatet av din egen klumpighet, och på sättaren har bara till uppgift att hjälpa dig. Skulle du emellertid få intrycket av att en funktionär är partisk eller avsiktligt fumlar med din bil, undviker du lättast alla komplikationer genom att försöka låta bli att köra av i hans kurva.

I sportsligt uppträdande ligger också att kunna skilja mellan svart och vitt. Vad som inträffat på tävlingsbanan ska vara glömt när loppet är över, och en oväsentlig episod får inte leda till osämja mellan två konkurrenter. Även om den andre gjort sig skyldig till en ganska grov förseelse på banan, får man förutsätta att

den inte var avsiktlig och låta udda vara jämnt. I stridens hetta gör vi alla överilade saker, som vi efteråt ångrar. Inte heller om två stycken är ovänner privat får det ta sig något uttryck på tävlingsbanan. Reglerna är ett slags "gentlemen's agreement", något som de tävlande i förväg kommit överens om att följa, och då gäller det för alla att hålla sitt ord. Det kan låta enormt krävande, speciellt för den som tar miniracingen som en lek, men det sportsliga värderas mycket högt inom svensk miniracingsport, och det är alltid de nya som ska överta traditionerna. Av den anledningen bör du lära dig att alltid ta emot en utsträckt hand; att ignorera den kan vara allvarigare än du tror.

Prisutdelningen är en ceremoni, som inte ska äga rum förrän alla har accepterat resultatet av tävlingen. Tänk på att du alltid lämnar in en eventuell protest i tid, dvs. före prisutdelningen. Protestera inte för småsaker, utan endast om du blivit utsatt för en verklig orättvisa. Du måste också räkna med att din protest kan bli avslagen, och i så fall är du tvungen att acceptera det. Prisdomarnas bedömning är mera objektiv än din egen, och deras utslag är i nio fall av tio helt korrekt. För övrigt måste du veta att blint lyda tävlingsledarens alla direktiv. Det är han som ansvarar för tävlingen, och du har bara att göra som han säger.

Alltid när en tävling är över sätter det s.k. eftersnacket igång. Det är faktiskt en bra företeelse, ty alla misstag som begåtts under loppet blir ordentligt utredda, och alla vet precis vad de gjort för fel och vad de i stället bort göra. Du ska inte bara komma ihåg dina misstag, utan tag tillfället i akt och dra lärdom av andras erfarenheter, de är ofta av minst lika stort värde som dina egna. Var inte heller rädd att fråga mer erfarna förare om råd som du behöver, deras hjälp är oftast mycket värdefull.

Tävlingen är slut och det hela är över för den här gången. De erfarenheter du gjort är värdefulla till nästa tävling, så glöm inte bort dem. För det är klart att det blir en nästa tävling. Om det gått dåligt den här gången är det bara att ta i med nya friska krafter igen, som sportsman får du inte tappa sugen vid en motgång. Vi tror tvärtom att du är ivrigare än förut och riktigt ser fram emot nästa tävling. Happy racing!

Kapitel IV

Olika tävlingsformer

För inte så många år sedan var det bara den mest initialerade förunnat att köra tävlingar. Den vanlige dödliga entusiasten hade praktiskt taget inte en chans att ställa upp i något, så vida han inte ordnade egna lopp på sin lilla hemmabana. I dag är situationen helt annorlunda; överallt vimlar det av klubbar och kommersiella banor där det körs massor av tävlingar. Problemet för dagens entusiast är inte att hitta en tävling att ställa upp i, utan att välja vilken typ av tävling som passar honom bäst. Låt oss därför ta en titt på vilka olika typer av tävlingar det finns.

Deq allra vanligaste tävlingsformen är s.k. sprinter-lopp, där det gäller att köra en kort sträcka så fort man någonsin kan. Heatens längd varierar, men de är inte längre än att en supertrimmad bil håller distansen ut. Oftast rör det sig om mellan 25 och 100 varv, och tiden överstiger sällan 15 minuter. Om det körs ett antal heat före en final brukar det oftast vara några minuters uppehåll mellan körningarna, så att bilarna får en chans att svalna lite. Sålunda ser man på denna typ av tävling endast de vassaste bilarna, där förarna gjort sitt yttersta för att få den så snabb som möjligt. Sprinterlopp ställer höga krav på körskickligheten, ett misstag kan ofta vara fatalt.

Förr om åren gick ofta sprinterloppen till så, att förarna körde den givna sträckan eller tiden en och en, men detta tävlingsätt är numera så gott som helt försvunnet. De nya kommersiella banorna har infört en ny giv när det gäller att arrangera tävlingar: att göra dem så publikdragande som möjligt. Det betyder att vi numera nästan alltid får se fulla startfält med ända upp till åtta bilar i bredd. Våldsamma kubbningar i de första kurvorna är snarare regel än undantag, och det gillar publiken. Genom att loppet är så kort kör alla för glatta livet, och ofta blir det en hård kamp om placeringarna med bilarna hjul vid hjul. Genom att köra

flera heat har arrangören chans att ge publiken det mesta möjliga.

En i USA mycket vanlig tävlingsform är lopp över en längre tidsrymd, där förarna mer eller mindre står och "nöter" loppet ut. De varar från en halvtimme ända upp till omkring fyra timmar. Denna tävlingsform ställer högre krav på bilarnas uthållighet, men är ändå så avpassad att man hinner reparera ett lindrigt fel på sin bil och ändå har en chans till topplacering, genom att sätta igång en klappjakt. Sådana tävlingar är sällsynta i Sverige — ännu så länge. Vi får hoppas att de snart kommer hit, ty det är för oss ett ovanligt och roligt sätt att tävla.

De verkliga långdistansloppen, över 12 eller 24 timmar, har verkligen vunnit gehör här hemma. Dessa mastodontlopp sätter inte bara bilen, utan också förarna på svåra utmattningsprov. Varje bil körs i regel av två, ibland fler förare, som byter av varandra. Svenska rekordet (som också är europeiskt) på 24 timmar är 414 km, satt av South Swedish Racing Team i Go-centers tävling hösten 1967. Men det är trots allt en bra bit kvar till världsrekordet. Alla tiders rekord i långa tävlingar är dock Westcliffe 500-miles 1966 (800 km). Den gången kördes det 65 timmar i sträck!

I de här loppen kommer uthålligheten i första hand, och snabbheten får ofta stå tillbaka en smula. För att vagnen ska överleva i 24 timmar måste man i första hand se till att ingenting går sönder. Det går inte att chansa som i de små sprinterloppen, utan man måste använda komponenter som man vet är hållbara, och sätta ihop dem så väl man kan. I själva tävlingen får man sedan inte köra för hårt i onödan, pressar man bilen till det yttersta slits den för mycket, och risken för att man ska krascha den i en olycka ökar. Alla långlopp är mycket påfrestande, inte minst för förarna, som ska stå och "mala" timme efter timme. Man bör inte ställa upp i sånt här innan man skaffat sig en god portion erfarenhet.

Utöver de ovanstående huvudtyperna finns många andra tävlingsätt man kan stöta på, speciellt i utlandet. Oftast är de avsedda som hårda tester av tävlingsnerverna, som exempelvis "wildcatracing", vilket tillgår så här: Antag att banan har 8 spår. Då ställer 8 förare upp och kör i 8 heat, en gång på varje spår. Man kör korta heat, 10 varv eller 2 minuter, och räknar 3 poäng

Bilen

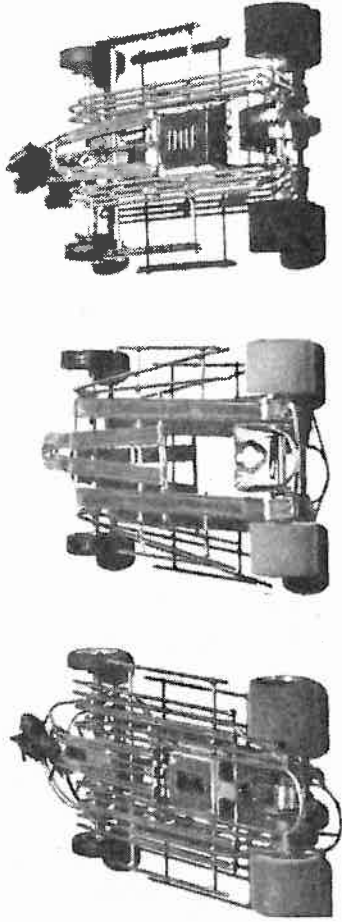
Att bygga en bil som klarar sig hyggligt i konkurrensen på sprinttävlingarna behöver inte kosta särskilt mycket. Ett Cox Cucaracha-chassi, som visat sig mycket bra och säkert inte kommer att vara "ute" under det närmaste året, kostar löst 12:—. En bra japansk motor kan man få för ca 25:—. Däck, axlar, drev och annat löst går på ungefär 25—30:—, men man klarar sig oftast med mindre. Sedan återstår en clear plastic-kaross för något över tian, och ytterligare några kronor för smådetaljer som färg och dekalering. En summering ger att bilen ovan skulle kosta ca 80:— ny, vilket inte är mycket. Med tur kan man komma över bra begagnade delar billigt, och då blir kostnaden betydligt lägre. För den händige hemmabyggaren blir det naturligtvis ännu billigare. Materialkostnaden för ett hemmabyggt chassi är bara några kronor, och lindar man om motorn själv kostar det bara några öre för tråd och lim. Å andra sidan är det ingen svårighet att få upp kostnaden över 200:—: speciella magneter, silvertråd i motorn, kullager överallt, extra bra hjul och däck och mycket mera.

Att ställa upp i långlopp är dyrare. Här får man, som tidigare nämnts, satsa på kvalitet, och det blir inte alltid så billigt. Dessutom tillkommer ytterligare kostnader för däck och drev som försliets under loppet, och man löper också risken att köra sönder motorn eller något annat dyrbart.

Till bilen kommer sedan det nödvändigaste i verktygs-våg, skruvmejsel, fång, fil, nyckel till muttrarna m.m. och lite reservdelar, däck och strömvtagare t.ex. Sedan får man inte glömma att införskaffa ett bra handtag, vilket vi ordade om i körteknikkapitlet. Men med lite ambition och händighet bör totalsumman kunna hållas nere på en rimlig nivå.

Klubbarna vs. de kommersiella banorna

Man kan dela upp de tävlingar som finns i två grupper: de som körs på kommersiella banor och de som körs på klubbarna. Klubbverksamheten inom miniracingen ligger oftast på det ideella planet, dvs. tävlingarna där medför inga större ekonomiska vinningar. Man tävlar i stället om mästerskap, allt ifrån klubbmästerskap och ända upp till svenska mästerskap. Av dessa är ett svenskt mäster-



Tre "brass rod" chassin av klass. Fr. v. Ronny Hedmans (RHR), Olof Svenningssons (Gera) och Sven Ruhnbooms (Musa). På vissa punkter är de lika, på andra inte alls. De tre teamen tycks bygga chassin efter helt olika principer.

för första plats, 2 för andra och 1 för tredje, men — kör man av är man ute i det heatet, bilen sätts inte på. Mesta poäng efter alla heaten vinner.

Sedan finns det "match racing", förarna möter varandra två och två, genom lottning, i 10-varvsheat. Förloren av ett heat är ute ur tävlingen, vinnaren går vidare, tills bara en återstår, han som har vunnit tävlingen.

Den hårdaste formen av alla är dock "sudden death", extremt korta sprinterlopp på bara ett eller två varv. För att vinna ett sådant heat tvingas man ta våldsamma chanser och köra med fullkomligt dödsförakt, vilket gör loppet verkligen sevärd. Oftast brukar man också köra klasserna tillsammans i de här tävlingsformerna, vilket gör att man kan få se både sportvagnar och stock cars köra mot GP-bilar.

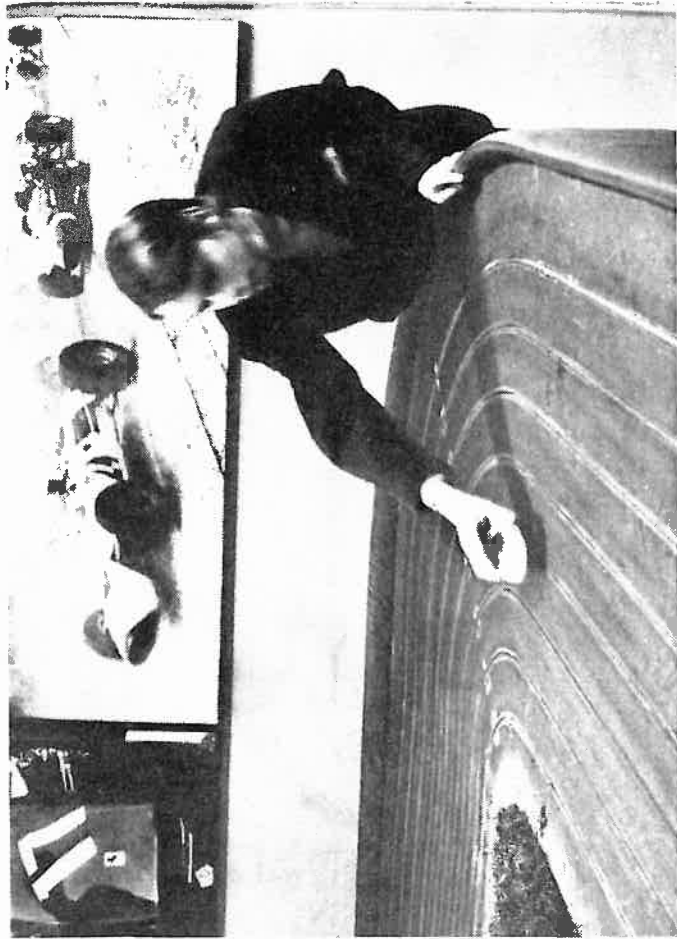


skap det enda som kan mäta sig med de kommersiella tävlingarna ifråga om belöning för segraren.

I de kommersiella banornas tävlingar väntar i regel värdefulla priser. Där kan man vinna stora, dyrbara pokaler och troféer, kontanter eller priser in natura, såsom bilar och annat material. Många av dem som tävlar i hallarna är inte klubbanslutna, utan kör endast för priserna. I hallen går man bara in med sin bil, betalar anmälningsavgiften (om det är någon alls) och kör tävlingen, medan man ofta får gå igenom mer komplice-

rade procedurer för att få tävla på en klubb. Det extra besväret man har i en klubb har man dock igen många gånger om, genom fri körning för den ringa medlemsavgiften och den ovärderliga tävlingserfarenhet man kan skaffa sig där.

Realism! De tre första i ett Le Mans med Scalextric susar förbi depåerna nästan sida vid sida.



En kurvakt i aktion. Banans siffermarkering hjälper honom att snabbt hitta rätt spår. Bilen har samma siffror påsatt.

Personerna kring en tävling

I varje tävling kommer du i kontakt med personerna som leder det hela, och ibland kanske du själv får medverka i organisationen. Låt oss därför se lite närmare på hur tävlingsorganisationen är uppbyggd, och vilka dessa personers funktioner är.

Tävlingsledaren är den som håller i trådarna och har ansvaret för att det hela löper friktionsfritt, något som ofta är ett mycket krävande jobb. Oftast (om ej speciell tävlingskommitté finns) har han till uppgift att organisera körtiderna, att se till att träningen, kvalheaten och finalerna läggs upp till allas, eller i varje fall majoritetens, belåtenhet. Han måste ständigt hålla sig uppdaterad om allt som händer på banan, se till att kurvvakter finns i alla heat, och i regel dömer han också i proctestfrågor. Allt som allt är det en krävande och ansvarsfull uppgift, varför tävlingsledaren bör vara erfaren och väl insatt i alla frågor.

Tävlingskommittén består oftast av 2—3 man, vilka handhar grovarbetet vid tävlingen. T-kommittén sköter tekniska inspektionen av bilarna, samt fullgör allt protokollarbete som tidtagning och varvräkning, gör upp listorna på vilka som kvalificerat och vilka som går vidare till final m.m. Oftast ingår också ansvaret för att banan fungerar oklanderligt. Det kan också vara ett mycket hårt jobb.

Kurvvakts jobb är mycket otacksamt, men du kommer i alla fall att ofta få medverka som sådan. Posten är ansvarsfull, ibland kan en förstaplats hänga på en snabb påsättning. Du bör därför vara väl insatt i Kurvvakts Grundregler.

När du väl blivit dig tilldelad en bit av banan, så var noga med att hålla uppmärksamheten där hela tiden. Även om kampen om ledningen är aldrig så spännande, får du inte förra blicken bort från ditt område. Din viktigaste uppgift där är att hålla banan fri för bilarna som ska igenom, och först i andra hand kommer att sätta på avkörda bilar. Kör en bil av i ditt hörn, ska du alltså genast lyfta undan den så att efterkommande bilar har vägen fri. Sedan sätter du på bilen på rätt spår. Tips: sätt aldrig på bilen direkt i en kurva, så vida det inte är nödvändigt. Sätt den hellre efter kurvan, så är det mindre risk att den blir påkörd. Var också noga med att bilen sätts på rätt bana, även om det skulle ta någon sekund extra att kolla färg- eller nummermarkeringen.

Lär dig själva påsättnings tekniken, att snabbt få ner bilen i spåret eller att kvickt justera en snedställd pickup. Med tid och träning kommer handlingen att bli instinktiv. Lär dig också alla småreglerna för påsättningen: om en bil blir påkörd av en annan och bägge åker av, ska den påkörda bilen sättas på först etc. Låt dig inte bekymras av skrikande förare: sådant är bara tecken på omogenhet, och föraren skulle inte vara i den situationen om det inte vore för hans egen klumpighet.

Sist en stillsam varning: försök inga partiska påsättningar, dvs. ett avsiktligt fumlande med motståndarnas bilar för att fördröja dem. Sådant märks med en gång, och du kommer att få ett mycket dåligt rykte.

Hur man arrangerar en tävling

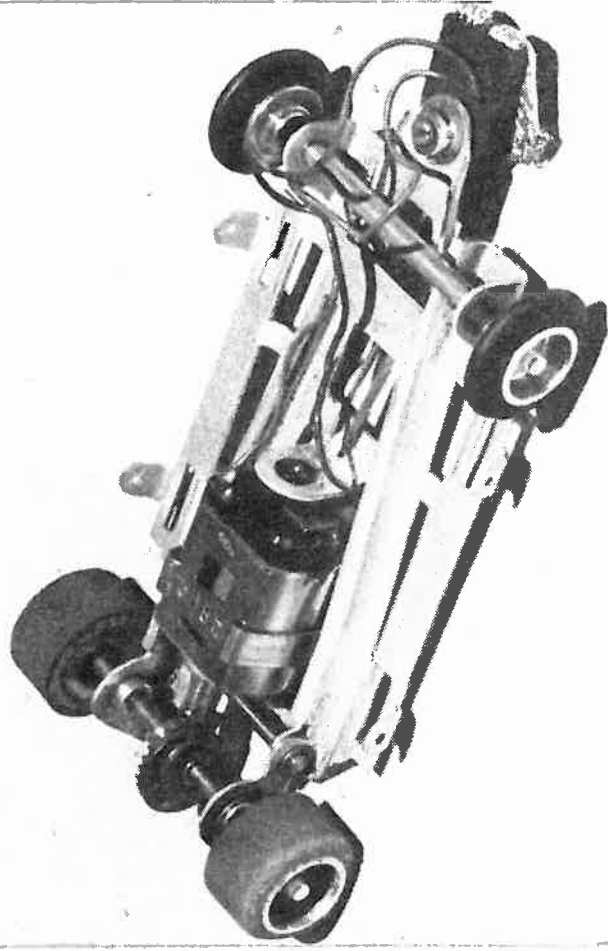
Tävlingar arrangerar man lätt själv. Av alla de slag, från små enkla 10-varvare i vardagsrummet upp till hallarnas 24-timmars maratonaffärer. Givetvis får ju arrangemangen avpassas efter förutsättningarna, men vi ska här ge en allmän handledning i konsten att hålla en tävling.

På "bansatsnivån" är möjligheterna begränsade på grund av det vanligtvis ringa antalet förare och små möjligheter till exakt varvräkning. För kortare tävlingar kan man dock förlita sig på manuell varvräkning, exempelvis med kulram eller papper och penna. Tävlingsformen bestämmes man som man vill, vanligen är det så och så många varv eller flest körda varv under en viss tid, men variera kan man göra efter behag. Organisation för en tävling på matsalsgolvet är ju av ytterst liten omfattning.

På klubbnivån öppnar sig helt andra möjligheter. Dels kan man köra tävlingar inom klubben, dels kan man hålla "open meetings", då man bjuder in andra klubbar för tävlingar.

En klubb bör anslå minst en, gärna två kvällar i veckan då man kör tävlingar, och klasserna och tävlingsformerna bör varieras för att hålla intresset uppe. Håll ett litet klubbssammanträde och bestäm tävlingsprogrammet för den närmaste tiden, och sätt sedan upp det på anslagstavlan (varje klubb med självaktning har en sådan). Man får också bestämma sig för en fast tävlingsrutin, så att det hela löper friktionsfritt på kvällarna. Alla tävlingarna börjar på ett visst klockslag, t.ex. en halvtimme eller tre kvart efter att klubben öppnats på kvällen, detta för att ge deltagarna en sista chans till intrimning av vagnarna. På det utsatta klockslaget kör man sedan igång direkt med heaten, utan föregående träning (medlemmarna ska ju kunna banan!). Deltagarnas ordning i heaten är i förväg bestämd och tillkännagjord, så att alla vet när det är deras tur att köra, och de som inte kör står som kurvvakter. Sedan är det bara att avverka alla heaten och eventuella finaler, medan någon hela tiden för noggranna anteckningar med penna och papper. Om alla hjälper till och sköter sitt brukar det gå förvånansvärt snabbt och smärtfritt. Tävlingsprotokollen kan man sedan förvara i en pärm, så man kan se efter vem som var bäst under den månaden osv.

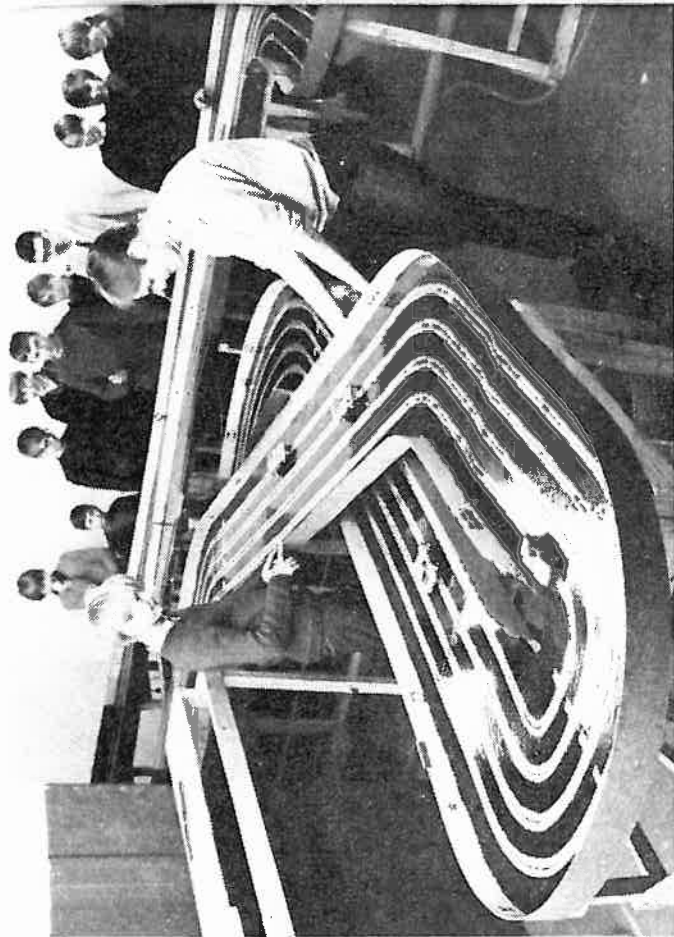
Svårare än så är det inte att hålla reguljära klubbtäv-



Med detta under skalet har många förare börjat sin karriär — en Cox La Cucaracha.

lingar. En väl invand rutin och hjälpsamhet från alla, sedan går resten av sig själv. Inspektion av bilarna ska inte vara nödvändig, man får lita på varandra, och även om det är någon detalj som inte stämmer, t.ex. att en bil saknar nummer e.dyl., kan den gott få ställa upp i alla fall. I sådana sammanhang behöver man inte vara kinkig, klubb tävlingarna är ju bara tränings- och test-tillfällen för de verkligen stora tävlingarna.

Någon gång kan det vara roligt att arrangera en större tävling med inbjudna deltagare, men det fordrar mera i fråga om organisation. Det första man gör är att ha ett



Haga Norra MRC:s bana före ombyggnaden 1966.

klubbssammanträde, där man diskuterar igenom när och hur tävlingen ska hållas, man bestämmer datum, vilka klasser som ska köras, vilka regler som ska gälla, man bestämmer tiderna för träningen, uttagningarna och finallerna, hur stora anmälningsavgifterna ska bli och vilka priser som ska skänkas, och allt det övriga som hör tävlingen till. Mötet i förväg är mycket viktigt, så att man i god tid hinner diskutera igenom vad man ger sig in på. Ta också i samband härmed kontakt med dem som ska komma till tävlingen, för att kunna förlägga den till lämpligaste datum och dessutom få en vink om klasserna och tävlingsformen.

En stab av funktionärer får utses: en tävlingsledare, som ser till att tiderna hålls och att protokollet sköts ordentligt, en eller två personer som sköter banan och besiktningen, och åtskilliga pålitliga kurvvakter.

När alla detaljer har bestämts skickar man ut inbjudan till alla som ska ställa upp. Denna inbjudan måste innehålla alla upplysningar om klasserna som ska köras och de regler som gäller, uppgifter om banan (längd, an-

tal spår, strömkälla), hur tävlingen ska tillgå, tidsuppgifter om träning och uttagningar m.m. Tänk också på att inbjudningarna ska skickas ut i god tid, så att de deltagande hinner förbereda sig. Ett alternativ till detta är att meddela om tävlingen i förväg och sedan sätta upp en anmälningslista, så att tävlingen är öppen för alla. Detta görs bäst så att man sätter upp en lapp med alla upplysningar om tävlingen och anmälningslista på ett lämpligt ställe, förslagsvis närmaste hobbyaffär. Glöm inte att sätta ut sista anmälningsdatum, så att man vet innan tävlingen hur många som kommer.

Därefter vidtar förberedelserna. Klubblokalen städas upp och banan görs i ordning. Kontrollera alla elektriska anslutningar och varvräknarna, se till att sargarna på utsidan av kurvorna sitter fast, och en massa annat. Sätt upp mekborrd åt de tävlande, och anskaffa nödvändig utrustning (penna, papper, stoppur etc). Funktionsstaben måste sätta sig in i sina uppgifter, så att de vet exakt vad och hur de ska göra. Och glöm givetvis inte att skaffa fram priserna.

De flesta tävlingar av detta slag brukar tillgå så, att alla deltagarna tränar under en dag, för att sedan tävla den nästa. Är deltagarantalet litet, kan man tänka sig att ha träning och tävling på samma dag, men för det mesta bör man följa "tvådagarssystemet". På träningsdagen får de deltagande anmäla sig vid inspektionsbordet och överlämna bilarna för besiktning. Går bilarna igenom förses de med en "godkännande"-lapp och antecknas, varpå föraren betalar sin anmälningsavgift och är klar att träna.

Inom parentes kan sägas att reglerna ska följas strikt vid besiktningen, det är bäst för alla parter. Släpp inte igenom regelvidriga bilar, den tävlande får skylla sig själv om han har läst reglerna och ändå försöker komma med en felaktig bil.

Redan träningen blir ett eldprov för tävlingsledaren och hans organisatoriska förmåga. Han måste se till att var och en av deltagarna får sin del av träningstiden, han ska övervaka att bytena sker planerligt och att allting löper friktionsfritt. En klok tävlingsledare ser också till att det finns marginal på träningstiden, så att ingen riskerar att inte få sin fulla tid. Lägg gärna upp träningen så att var och en får två eller flera pass, för att han ska ha chans att meka med bilen emellanåt. Glöm

inte heller att deltagarna bör få pröva på samtliga spår. När träningen sedan är slut, görs banan och lokalen i ordning för tävlingen.

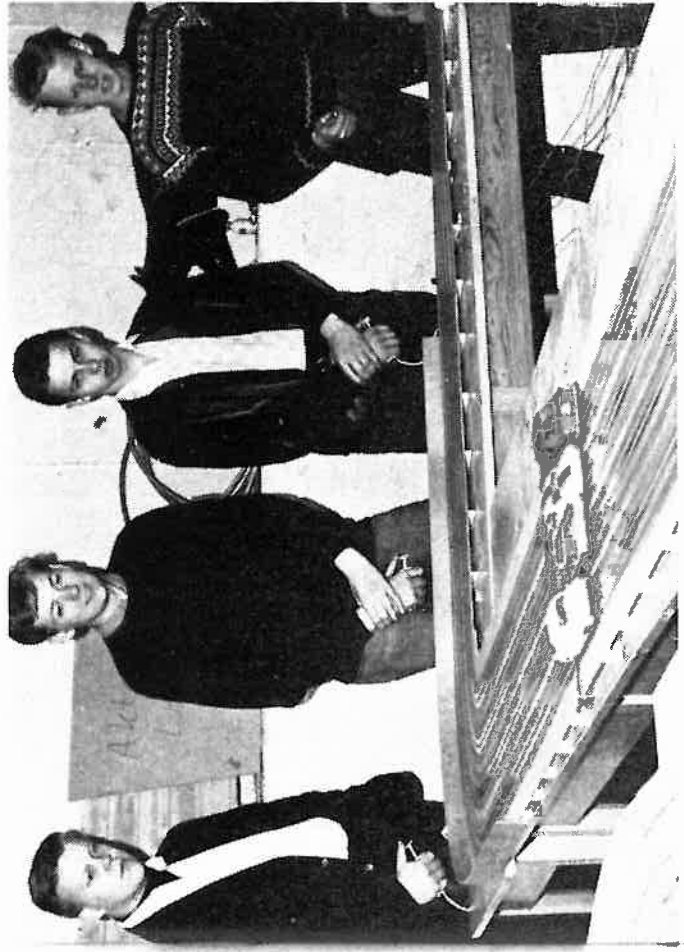
Nästa dag börjar man med kvalificeringarna, och då ska givetvis tidtagning, varvräkning och protokollföring vara av högsta klass. Om man har en griffeltavla av större format kan man använda den som löpande anslagstavla, dvs. man håller där hela tiden listan över de 6 eller 8 bästa (eller var nu kvalransen går), så att alla kan se om de är med eller inte. Kommer någon och slår ut en av dem på listan, stryker man den utslagne och sätter dit den nye, likaså kan man lätt ändra om någon skulle bättra på sin tid i andra eller tredje försöket, osv. I birst på griffeltavla kan man använda ett stort papper, men det är inte lika lätt att bara sudda ut och ändra då.

I övrigt är det bara att låta alla avverka sina försök, i enlighet med vad man kommit överens om. När det är klart gör man en kort paus, vanligen 15 minuter, för att de som kvalificerat sig ska kunna göra sina sista förberedelser före finalerna. Därefter avverkar man dessa, och sedan är det bara att dela ut priserna och tacka de deltagande.

Ungefär så tillgår alltså ett "open meeting", och oftast också de kommersiella hallarnas tävlingar. Om du och din klubb tänker arrangera en sådan tävling, glöm inte att förbereda det hela noggrant, så att ni undviker ett fiasko. Det är också sed att den arrangerande klubben inte själv deltar i tävlingen, på grund av att hemmabanan skulle ge en orättvis fördel. Men den skadan tar ni igen genom att komma på de andra klubbarnas tävlingar. Om ni är flera klubbar i området, kan ni ju arrangera en liten serie; i tur och ordning ordnar var och en av klubbarna en tävling, som de övriga deltar i. Ni räknar poäng, och efter alla deltävlingarna utser ni vinnarna i serien.

Till hjälp för själva tävlingssättet ska vi ge två förslag, bägge för fyrspåriga banor. De apteras dock lätt till 6- och 8-spåriga, genom att ändra siffrorna något.

Svenska sättet: De med de åtta bästa tiderna är kvalificerade. Dessa åtta fördelas genom lottning på två semifinaler. Alla klockas i semifinalerna, och de med de fyra bästa tiderna går vidare till finalen. I varje heat gäller att den med bästa tiden väljer spår först, därefter den med näst bästa tiden osv.



Stockholm Slot Racing Club. Andre man från vänster är mästarern Björn Mikkelsen och längst till höger står Lars Brönning.

Amerikanska sättet: De två med bästa tiderna går automatiskt till finalen, de nästa två till semifinalen, och de fyra sista (av de 8 bästa) till "tröstfinalen" (Consolation). Tröstfinalen körs, och de två bästa i den går vidare till semifinalen. Därefter körs semifinalen, och de två bästa i den går till finalen. Finaldeltagarna består alltså av de två bästa från kvalificeringarna, plus ettan och tvåan i semifinalen. Finalen körs sedan på vanligt sätt. I tröstfinalen väljer man banor precis som med det svenska sättet, i semifinalen väljer först de som kvalificerade sig dit och sedan de som vann tröstfinalen och flyttades upp i semin, och likadant i finalen.

Kapitel V

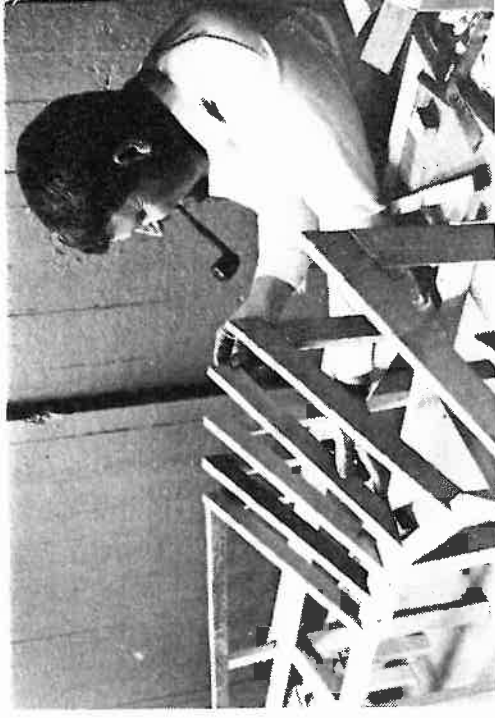
Banbygge

När man löst lokalfrågan och är färdig att starta ett banbygge bör man rita en så utförlig skiss över banan som möjligt. I samband härmed kan det vara lämpligt att man så exakt som möjligt beräknar virkeåtgången, det besparar en mycket bekymmer.

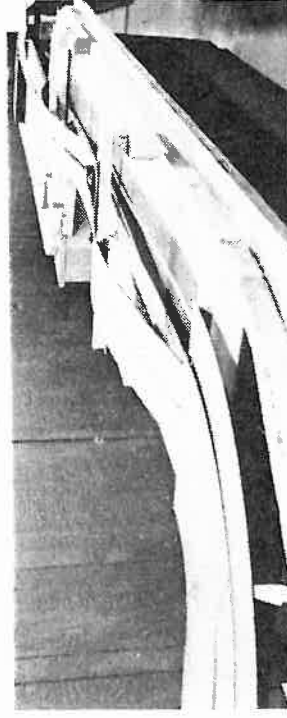
Första steget är att göra ett plant och mycket stabilt underlag. Sundbybergsklubben, vars bana vi här beskriver, hade tur — när Epa byggde om sina personalutrymmen fick den ett antal överblivna skåp, som nu tjänar både som underlag och garage för klubben. Om man inte kan komma över några skåp måste man själv snickra till några mycket stadiga bord e.dyl. En lämplig höjd på banan är 45—65 cm över golvet, då kan man ha god översikt även om man sitter och kör. På sådana ställen där de inte kan använda skåpen som underlag har sundbybergarna använt sig av stödben i dimensionen $2 \times 2''$. Konstruktionen vid viadukten är mycket stadigt gjord i form av ett H-stag.

Nästa steg är att på det vågräta och stadiga underlaget göra en träram, som exakt följer banans mått. Sundbybergsklubben gjorde sin av ohyvlat virke i dimensionen $1 \times 1\frac{1}{2}''$, och spikade och limmade fast den på skåpen. När de långsgående sidorna är fastspikade lägger man på hyvlade tvärsålar, ribbor, i dimensionen $1 \times \frac{3}{4}''$. På dessa tvärsålar skall sedan banan vila, varför det är tvunget att såga ur en kvadratcentimeters fördjupning under varje spår, så att bilarnas pick-uper kan passera utan att slå i. Tvärsålar bör ligga med 15 cm mellanrum för att stabiliteten ska bli så god som möjligt.

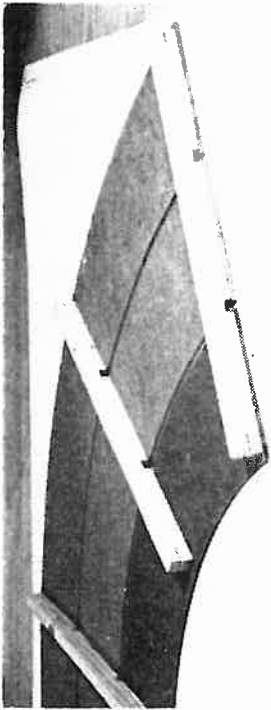
Om man ämnar göra en doserad kurva måste den byggas på ett något annorlunda sätt än en konventionell. Raksträckorna till och från den doserade kurvan byggs på ovan nämnda träram, medan själva kurvan på triangulstag, vars yttre kanter också sitter med 15 cm mellanrum. Man börjar med att bygga det mittersta staget, och ge det en viss lutning, exempelvis 20° , med hjälp av en



Björn Björck i färd med att passa in ribborna under velodromen på sundbybergsbanan. Det gäller att göra ett noggrant jobb, annars kommer kurvan att gå i vågor.



För att guppen skall bli perfekta måste man använda hela masonitstrips, som man fäster i ena änden och böjer i önskad kuperad form.



En lös sektion av en Behco-bana sedd underifrån.

Tack vare att banan står på skåp kan varje medlem få sitt privata garage. På bilden Sture Fängström, son till SMRF:s dynamiske ordförande.



Vill man inte använda "roller" vid läggningen av teipen, kan man göra som Lennart Axelsson i Enskede Miniracing — använda fingrarna!

gradskiva. Sedan tar man en rak plank och placerar ena änden på staget och den andra en bit ut på raksträckan, där "uppfarten" till den doserade kurvan ska börja. (Det är lämpligt att göra "uppfarten" (givetvis också "nedfarten") 1 m för varje 10:e grad som kurvan är doserad, då får man en jämn och mjuk ingång.) Halvvägs mellan uppfartens början och det första triangelstaget bygger man det andra, vars toppvinkel måste ligga mitt för plankan. Detta kontrollerar man bäst medelst ett vattenpass eller en tumstock, eller bägge. Sedan är det bara att fortsätta att ta hälften av varje avstånd och bygga ett stag mitt för plankan tills det finns ett var 15:e cm. Observera, att det är bara i själva kurvan man ska göra triangelstag. På den delen av rakan som ska vara uppfart bygger man upp ytterkanten som en fortsättning

på stagen (se bild). Det gäller alltså att göra en jämn kurva mellan den lägsta punkten (uppfartens början) och den högsta punkten (mittersta triangelstaget). När triangelstagen samt upp- och nedfarterna är klara spikar man på de speciellt ursågade tvärsåarna (se ovan).

Vill man göra ett par gupp erbjuder det inga som helst svårigheter. Man tar helt enkelt en masonitskiva, håller fast den i ena änden och böjer till ett par kullar, som man stagar genom att lägga träbitar i mellanrummen under dem. Sedan tar man bort skivan och spikar fast stagen ordentligt.

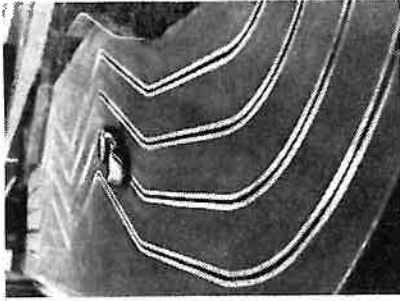
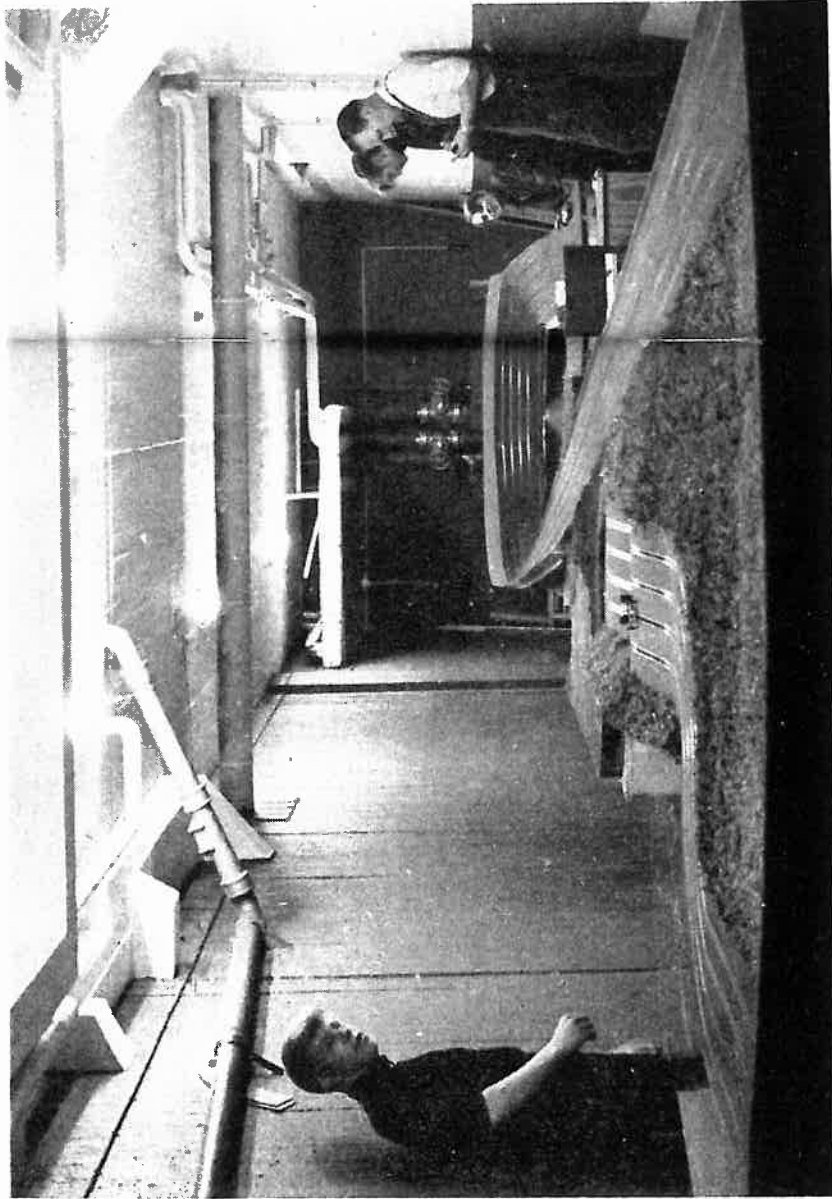
Så har vi kommit fram till masoniten, som man både köper och låter säga till i en brädgård. Med raksträckorna är det inga problem, där säger man bara ut raka strips. Kurvorna däremot är något besvärligare, där bör man först rita upp en mall genom att lägga en vit pappskiva mellan två rakor, där kurvan ska ligga, och rita ut på mallen exakt hur kurvan ska gå. När det är klart skär man till ytter- och innerkanterna. Det är dock inte nödvändigt att skära upp hela mallen i strips, det gör man bara om snickaren begär det. Sedan lämnar man bara in mallarna till brädgården och ber att de sägar ut strips efter den. Kom ihåg, att enligt Svenska Miniracing Förbundets regler måste stripsen vara minst 100 mm breda och ligga med ett mellanrum av 3—4 mm. För att underlätta arbetet kan man göra en måttstock som är exakt 4 mm, och använda den när man lägger ut masoniten.

Målningen är ett av de absolut viktigaste momenten i ett banbygge. Det gäller att hitta en färg, vars yta passar de flesta däcktyper utan att man ska behöva använda däcksocka. På sundbybergsbanan har man använt svart s.k. skoltavellack och blandat i karburundum-mjöl (ett otroligt hårt pulver som förr användes till att slipa marmorstatyer med). Resultatet har blivit en beläggning där man kan använda alla mjuka däcktyper inklusive de mjukaste silikondäcken, medan vanliga silikondäck och andra hårdare däcktyper inte är särskilt bra. En mycket snarlik beläggning har provats i Halmstad, och där är man mycket nöjd med resultatet. Samma skoltavellack har använts, men i stället för karburundum är färgen blandad med ett sorts anti-halk-pulver, som man vintertid strör ut på båtäck för att få bättre fotfäste. Resultatet har som sagt blivit mycket gott, och de däck som passar där är samma typer som går bra i Sundbyberg.

En annan "ny" färg som också visat sig vara mycket bra, är den syntetiska gummifärg som används till Swedish Tiger Track. Den passar de flesta däck men den är ganska dyr, 43 kronor per kilo, och man får räkna med en åtgång av 1 kg per 10 meter.

Vilken beläggning man än har på sin bana finns det alltid ett stort problem, nämligen dammet. Det spelar ingen roll hur bra däck man har, när banan börjar bli dammig far alla omkring som den berömda smörklicken i stekpannan. Därför har det visat sig mycket bra med en luftfuktare i lokalen som binder allt damm. De flesta miniracingförare brukar använda någon sorts däcksocka för att få däcken fria från damm och annan smuts. Men tyvärr har det blivit alltmer vanligt att banorna blir toltalt "nedslabbade" av däcksocka, och det har gjort att många klubbar och banägare med all rätt är ganska trötta på "sörjan". Sundbybergsklubben t.ex. förbjuder helt användningen av däcksocka på sin bana. (— Polisen förbjuder flaskan i Sundbyberg, säger humoristerna!)

När färgen är torr är det dags att börja med tejpningen. Den bästa teipen är koppartejp, och det vanligaste märket är Strombecker. När man lägger teipen behöver man ett litet specialverktyg, rollern, som finns hos Beckman & Co i Stockholm. Tejpningen är det moment som kräver största noggrannheten, teipen bör ha ett konstant avstånd från spåret av 1 mm, även i kurvorna. Innan teipen läggs ut får man börja med förberedelserna för inmatning av ström. Bilarna ska köras på 12 volt likström, och som bekant blir det ett spänningsfall ju längre väg den har att gå. Därför är det nödvändigt med fler inmatningsställen än ett för att varje spår ska kunna hålla stipulerade 12 volt och 10 ampère runt hela varvet. Det bästa är att ha 5—8 m mellan varje inmatning, då blir spänningsfallet det minsta möjliga. Ett av de bästa sätten att göra en inmatning är att innan man börjar teipningen borra ett litet hål i banan ca 3 mm på varje sida om spåret, så att teipen kommer att täcka det. Tag sedan en skruv (med platt huvud, givetvis) och skruva den tvärs genom teipen och banan, så att den sticker ut någon centimeter på undersidan. Genom att skruven och teipen pressas mot varandra blir det bra kontakt mellan dem, och man kan mata in strömmen genom den tapp av skruven som sticker ut på undersidan. Kom ihåg vid inmatning av strömmen, att



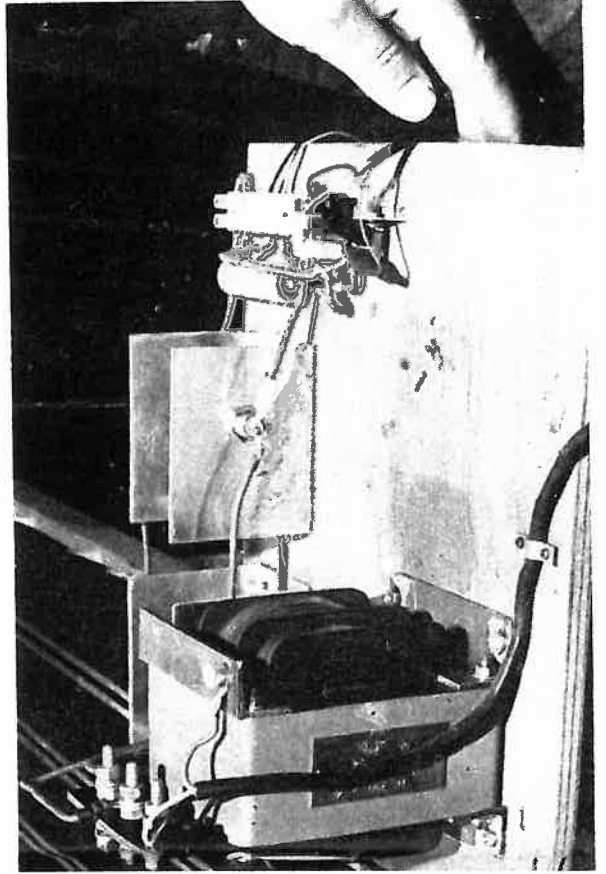
En BZ Banshee slingrar sig igenom det svåra zick-zack-avsnittet.

En av de två transformatorerna på vardera 11 ampère som försörjer banan med ström.

Så här snygg blev sundbybergsbanan i färdigt skick. Per Husberg provkör (sittande).

pluspolen måste ligga till vänster om spåret i färdriktningen.

Vad strömkällan beträffar måste den ju ge minst 10 ampère runt hela banan enligt Svenska Miniracing Förbundets regler. Då marknaden förmodligen inte kan erbjuda en färdig S-märkt 10 ampère transformator är den vanligen använda strömkällan ett 12 volts bilbatteri, ju fler ampèretimmar desto bättre. Därtill är man tvungen att ha en batteriladdare, ty efter 10—20 timmar är ett fulladdat batteri på 80 ampèretimmar helt utsuget om man kör med full belastning. Sundbybergspolisen har emellertid löst problemet med transformator.



Kapitel VI

7 Förare — 10 Frågor

Leif Norlin, Katrineholms Miniracing Club, 20 år.

- Hur började du, och hur länge har du kört?*
Svar: Kom i kontakt med miniracing genom min bror Arne, som var med i en miniracingklubb. Jag började 1960 att aktivt deltaga i klubbens tävlingar.
- Vilken är din favoritklass?*
Svar: Standardvagnar 1:24. Det är bilar man ser på svenska tävlingsbanor som gör att jag har klass 7 som favoritklass. Jag tänker närmast på bilar som Saab, Volvo, Hundkojor etc.
- Vilken typ av tävlingar föredrar du? Varför?*
Svar: Sprintlopp på 1—2 timmar gillar jag bäst. Jag anser att tiden är tillräckligt lång för att man ska få ett utslag på bästa kombination bil/förare.
- Vilket är ditt favorithandtag, och vilket ohmtal föredrar du? Varför?*
Svar: Tower Stat 4—10 ohm och MRC Varipower anser jag vara topphandtag. Använder båda.
- Din bästa insats i en tävling?*
Svar: Jag har inte tävlat så mycket ute, utan mest i klubben. Men min bästa körning var på SM 1966 då jag vann klass 8. Jag tappade ett bakhjul i kvalet, men kom ändå till final.
- Ditt största misslyckande i en tävling?*
Svar: Vet ej. Har misslyckats några gånger, men inte så där fatalt.
- Hur håller du blicken när du kör? Varför?*
Svar: Mycket växlande. Beror mycket på hur banan ser ut.
- Vilken egenskap värderar du högst hos en förare? Varför?*
Svar: Svårt att säga. Jag vet inte riktigt vad jag ska svara på den frågan.
- Vad anser du viktigast i en tävling? Har du själv några knep du använder dig av?*
Svar: För att en tävling ska vara kul fordras att den är välorganiserad, så att inga onödiga protester behöver komma in. Man vinner på knepen. Inga avslöjanden.
- Någon synpunkt på svensk miniracingssport?*



Mura har numera två versioner på samma tema. Här är den billigare varianten. (Jämför med det andra handtaget på sidan 12.)

Svar: Jag anser att svensk miniracing har framtiden för sig, då vi äntligen har fått ett riktigt förbund.

Olof Svenningsson, Team Gera, Stockholm, 18 år.

- Hur började du, och hur länge har du kört?*
Svar: Jag har kört i 4 år. Jag började med en katalog från Auto World och ett stort intresse.
- Vilken är din favoritklass?*
Svar: Jag har länge varit anhängare av "stockers" (standardvagnar), men på senare tid har intresset ökat för F1:or.
- Vilken typ av tävlingar föredrar du? Varför?*
Svar: Långlopp, men även vanliga sprinttävlingar.
- Vilket är ditt favorithandtag, och vilket ohmtal föredrar du?*
Svar: Atlas kontroll med sitt fingergrepp. I originalutförande är den inte så bra, men modifierad är den enligt mitt förmenande överlägsen.
- Din bästa insats i en tävling?*
Svar: Svårt att svara på. Kanske sätter jag segern i 1966 års standardvagns-SM högst.
- Ditt största misslyckande i en tävling?*
Svar: Det är många det. Vårst på senare tid var 1967 års SM i klass 7.

7. *Hur håller du blicken när du kör? Varför?*

Svar: Framför under normal körning för att undvika olyckor. Men under en hård tävling i bilens framkant, vid pick-upen. (Förlåt, Dan!)

8. *Vilken egenskap värderar du högst hos en förare? Varför?*

Svar: Att han har gott humör, sinne för humor samt att han håller sig på sin bana. Även en viss känsla för att göra snygga bilar.

9. *Vad anser du viktigast i en tävling? Har du själv några knep du använder dig av?*

Svar Det beror på vilken tävling det är, men överlag kan sägas, att håller man sig på banan när man bättre resultat även om man kör sakta. Under kortare lopp satsar jag hårt på starten, som vanligen är ett mycket psykologiskt ögonblick. Men här möter man genast problemet med att vara jagad, och har man inte goda nerver misslyckas man lätt.

10. *Någon synpunkt på svensk miniracingsport?*

Svar: Bilarnas utseende är enligt mitt förmenande alltför inriktade på autenticitet i stället för skönhet och effektivitet. I största allmänhet anser jag, att många inte inser tävlingarnas betydelse — det finns alldeles för få tillfällen att tävla.

Olu Svensson, SSRT, Göteborg, 14 år.

1. *Hur började du, och hur länge har du kört?*

Svar Jag fick min första Scalextricbana när jag var 8 år. "Riktig" miniracing har jag emellertid bara kört ett år.

2. *Vilken är din favoritklass?*

Svar: För det första ska det vara 1:24. Klass 5 är lagom, det finns stor yta att jobba på, och karossen väger inte så mycket. Klass 6 har för lite plats att jobba på. Klass 7 har alldeles för tunga karosser för att man ska få dem att gå fort. Klass 8: jag gillar inte 270 mm långa monster.

3. *Vilken typ av tävlingar föredrar du? Varför?*

Svar: Korta långlopp — 4—8 timmar — tycker jag är bäst. Det ställer stora krav på förare och bil, men inte omänskliga, som när man kör över natten — usch!

4. *Vilket är ditt favoritbandtag, och vilket ohmtal föredrar du? Varför?*

Svar: Cox och MRC tycker jag bäst om. 7½ ohm är lagom till det mesta.

5. *Din bästa insats i en tävling?*

Svar: Den har jag inte gjort än. Något kul ska man väl ha kvar.

6. *Ditt största misslyckande i en tävling?*

Svar: Har nog inte heller kommit än, har jag en känsla av, men sämst hittills är nog 24-timmars på Klotet i Stockholm 1968. Vi brände upp 12 ankar på 22 timmar innan vi gav upp.

7. *Hur håller du blicken när du kör? Varför?*

Svar: Den håller jag på bilen, trots att jag vet, att vissa halmstadsbor säger, att man ska hålla den framför. Jag har försökt, men det har bara slutat i väggen! (Förlåt, Dan!)

8. *Vilken egenskap värderar du högst hos en förare? Varför?*

Svar: Goda nerver. En nervös förare som bara kör av har ju ingen chans, hur bra bil han än har.

9. *Vad anser du viktigast i en tävling? Har du själv några knep du använder dig av?*

Svar: Att man vinner. Knep? Nej, inga revolutionerande.

10. *Någon synpunkt på svensk miniracingsport?*

Svar: Vi har en rätt bred topp, och det är ju glädjande, även om vissa göteborgsförare inte lyckats hanka sig dit ännu. Sedan tycker jag att arrangören av storlopp — eller rent av SMRF (ljuva tanke) — skulle kunna tala ut lite reseersättningar, så att man fick råd att tävla. Att vissa banföreståndare satsade lite mer på banskötsel och -organisation skulle heller inte skada.

Tommy Ohlsson, Team Backarna (Semo MRK), Malmö, 19 år.

1. *Hur började du, och hur länge har du kört?*

Svar: Jag började för fem år sedan med en stor Scalextricbana på 70 meter. Så småningom steg intresset ytterligare till att "göra det själv", och så var det hela i full gång.

2. *Vilken är din favoritklass?*

Svar: Sport- och GT 1:24.

3. *Vilken typ av tävlingar föredrar du? Varför?*

Svar: Föredrar långa tävlingar, såsom 6-, 12- och 24-

timmarslopp. Jag tycker, att man får ut betydligt mer av körningen. Man lär sig de starka och de svaga sidorna hos sin motståndare, samtidigt som man kommer riktigt underfund med sin egen bil. Och framför allt tycker jag, att en förare verkligen sätts på prov, när han kanske får ligga sida vid sida med en motståndare flera timmar i sträck. Då sätts skickligheten på hårda prov.

4. *Vilket är ditt favorithandtag, och vilket ohmtal föredrar du? Varför?*

Svar: Mina favorithandtag är Cox och MRC. Ohmtal 7,5 och 15.

5. *Din bästa insats i en tävling?*

Svar: 24-timmars i Stockholm 1966, och uttagningar till SM i Jönköping. Jag vann alla mina heat, liksom i Nässjö, där jag dock blev tredje man i sista heatet.

6. *Ditt största misslyckande i en tävling?*

Svar: SM —65 misslyckades helt. Säkerligen skulle jag kunna räkna upp fler, men jag försöker glömma dem så fort jag kan. Därför räknar jag mig dock inte som en dålig förlorare.

7. *Hur håller du blicken när du kör? Varför?*

Svar: Jag håller blicken framför bilen för att kunna stanna om så behövs. Bilen är oftast för dyr för att "kvaddas" på det sättet, det finns ju så många andra tillfällen!

8. *Vilken egenskap värderar du högst hos en förare? Varför?*

Svar: Att hålla nerverna i styr. Visserligen betyder en bra bil stor chans till seger i en tävling, men föraren ska kunna köra den också. Det gör han bäst med nerverna under kontroll.

9. *Vad anser du viktigast i en tävling? Har du själv några knep du använder dig av?*

Svar: Viktigast i en tävling för min del är att bilen håller. Jag gillar inte att behöva göra för stora ingrepp på bilen i en tävling. Jag har inte några särskilda knep, tyvärr. Det kanske hade varit bra att ha.

10. *Någon synpunkt på svensk miniracingssport?*

Svar: Skulle vilja se fram emot ett samarbete, som visade resultat med övriga Norden. Själv syftar jag mest på Danmark, som jag tävlat mot åskilliga gånger. Landskamper är festligare än klubb tävlingar, men naturligtvis också dyrare.



En storförare som börjat med miniracing: Greger Kroneröd, som slutade med miniracing 1965 och som numera tävlar med riktig bil.

Dan Glimne, SSRT Halmstad, 21 år.

1. *Hur började du, och hur länge har du kört?*

Svar: Kört i över 7 år, och jag började med en Scalextricbana i julklapp 1960.

2. *Vilken är din favoritklass?*

Svar: Favoritklassen är klass 1, även om jag får köra rätt mycket i klass 5, där de stora vinsterna är.

3. *Vilken typ av tävlingar föredrar du? Varför?*

Svar: Jag föredrar den amerikanska typen. Man kvalificerar fram de bästa, och sedan semifinal och uppflyttning av de bästa i en halvtimmefinal — längre tävlingar blir gärna tjuviga.

4. *Vilket är ditt favorithandtag, och vilket ohmtal föredrar du? Varför?*

Svar: Favorithandtaget är MRC Endura 800, 15 ohm. Varför? Pålitlighet, samt en perfekt kontroll över bilen. Jag har aldrig haft ett handtag som "känts" bättre.

5. *Din bästa insats i en tävling?*

Svar: Min bästa insats är nog i lilla sport- och GT-klassen vid SM 1966. Trots en långsammare bil lyckades jag köra till mig 1:a platsen och SM-titeln.

6. *Ditt största misslyckande i en tävling?*

Svar: Malmö 24-timmars 1967! Jag har aldrig haft en förstaplats i en mindre ask än den gången, när motorn helt svekfullt gav upp.

7. *Hur håller du blicken när du kör? Varför?*

Svar: Jag håller blicken framför, för då har jag bättre uppfattning om bilens läge på banan, och kan bättre plocka ut broms- och axpunkter.

8. *Vilken egenskap värderar du högst hos en förare? Varför?*

Svar: Förmågan att helt kunna koncentrera sig på körningen och "stänga av" yttervärlden. Mycket få kan det.

9. *Vad anser du viktigast i en tävling? Har du själv några knep du använder dig av?*

Svar: Viktigast är att vara väl förberedd, att ha testat bilen, så att man vet vad den går för, och hur den är på just den banan. Och eventuella knep ska nog inte avslöjas!

10. *Någon synpunkt på svensk miniracingssport?*

Svar: Ja! Jag önskar att flera av hallarna ville stödja SMRF, i stället för att som nu förekommer, använda egna regler och på så vis bidra till splittringen inom sporten. Och jag skulle också vilja ha SM till en fullkomlig öppen tävling, utan distriktsuttagningar etc. Det vore mer spännande då.

Per Husberg, Team Musa, Stockholm, 18 år.

1. *Hur började du, och hur länge har du kört?*

Svar: Jag började 1962 i en av de stora Scalextric-tävlingar som NK brukade köra på den tiden.

2. *Vilken är din favoritklass?*

Svar: Formelbilar 1:24 tycker jag är den tjuguste klassen av alla.

3. *Vilken typ av tävlingar föredrar du? Varför?*

Svar: Tävlingar där man kör 2—3 timmar i sträck utan avbrott. Ett sådant lopp kräver mycket av föraren, och man har alltid chans att köra in tid för depåbesök o.d. Dessutom har man chans att praktisera en avancerad taktik.

4. *Vilket är ditt favorithandtag, och vilket ohmtal föredrar du? Varför?*

Svar: Jag kör mest med MRRC och MRC Varipower med ohmtal från 15 till 5. För att få fram ett idealhandtag måste man nog modifiera ett efter sin egen smak.

5. *Din bästa insats i en tävling?*

Svar: Det var nog i 5-timmarsloppet under 1966 års SM-turnering, då jag och min andreförare vann efter att ha tagit in 30 varv på den ledande bilen under sista timmen.

6. *Ditt största misslyckande i en tävling?*

Svar: I klass 5 i 1966 års SM. Min MPC-Ford var snabbast av alla i kvalet, men i finalen blev det bara brons på grund av en dålig körning.

7. *Hur håller du blicken när du kör? Varför?*

Svar: Jag tittar hela tiden på bilen. Varför vet jag inte, det har bara blivit så. (Förlåt, Dan!)

8. *Vilken egenskap värderar du högst hos en förare? Varför?*

Svar: Det viktigaste är känslan för körningen, men den har ju alla "stora" förare, så jag svarar koncentration förmågan.

9. *Vad anser du viktigast i en tävling? Har du själv några knep du använder dig av?*

Svar: Att inte köra av — man vinner faktiskt mer än man tror på att lugna tempot när man kommer i gungning. Några speciella knep brukar jag inte använda mig av under normal tävlingskörning, utöver de vi presenterat i kapitel 2 och 3.

10. *Någon synpunkt på svensk miniracingssport?*

Svar: Ja, jag tycker att många av våra toppförare inte uppträder som de skulle. Fortfarande kan en del inte uppträda som sportsmän, och det finns alldeles för mycket divalater kvar.

Raoul Rågwall, SSRT Halmstad, 17 år.

1. *Hur började du, och hur länge har du kört?*

Svar: Började med Scalextric, som inte var så dåligt på den tiden. Fortsatte med en Jaguar E-typ, som var den bästa bilen på den tiden. Har kört i över tre år nu.

2. *Vilken är din favoritklass?*

Svar: Klass 5.

Kapitel VII

Vagnsreglemente

3. *Vilken typ av tävlingar föredrar du? Varför?*
Svar: 250—500-varvstävlingar. Det är inte för lite, och inte för mycket för att avgöra en tävling rätt.
4. *Vilket är ditt favorithandtag, och vilket ohmtal föredrar du? Varför?*
Svar: MRC. Absolut bästa kvaliteten. 10—15 ohm. Kör bäst då. Det passar de flesta motorerna, trots olika lindningar.
5. *Din bästa insats i en tävling?*
Svar: Klass 1 i SM —66. Kom två trots en mycket långsam bil.
6. *Ditt största misslyckande i en tävling?*
Svar: Klass 1 i SM —67. Kom tia av tolv startande.
7. *Hur håller du blicken när du kör? Varför?*
Svar: På bilen! Kör bäst då. Ögat uppfattar så mycket av omgivningen, att det inte finns någon anledning att se framför.
8. *Vilken egenskap värderar du högst hos en förare? Varför?*
Svar: Kalla nerver. Vad som än händer, så tror jag, att man bör vara lugn och ha hjärnan klar, så att man snabbt kan klara av svåra problem, som kan uppstå vid en tävling.
9. *Vad anser du viktigast i en tävling? Har du själv några knep du använder dig av?*
Svar: Att man håller sig på banan, därför att det är den enda riktiga metoden att vinna en tävling.
10. *Någon synpunkt på svensk miniracingssport?*
Svar: Dagens bilreglemente är alltför komplicerat och tillkrånglat. Det är framför allt inte roligt. Jag vet, att det finns någonting som heter SMRF, men här i Halmstad finns absolut ingenting som påminner om dess existens. Tycker, att alla svenska tävlingar blir sämre och sämre för varje år som går. T.ex. blir startavgifterna högre, priserna sämre. Har varit i Danmark, och där kan man utan att betala startavgift delta i tävlingar, där man kan vinna fina silverskålar till ett värde av omkring 75 svenska kronor.

1 §

Fordonen uppdelas i klasser enligt följande:

Klass 1: Fordon vars förebild är: Sport, GT eller prototyper klassade av FIA eller motsvarande organisation och ej äldre än 10 år. Skala 1:32.

Klass 2: Fordon vars förebild är: Formula eller Indyvagnar klassade av FIA eller motsvarande organisation och ej äldre än 10 år. Skala 1:32.

Klass 3: Fordon vars förebild är: Standardvagnar, 2+2, 4 till 8-sitsiga, klassade av FIA eller motsvarande organisation och ej äldre än 10 år. Skala 1:32.

Klass 4: Fordon vars förebild är:

a) Klassad av FIA eller motsvarande organisation och äldre än 10 år.

b) Yngre än 10 år, saknande klassning.

c) Utan motsvarighet i verkligheten.

Karossen kan vara privat- eller fabriktillverkad och skall vara gjuten- eller vacuumformad i plast. (Privattillverkade karosser skall uppvisas hos SMRF för klassning i ett antal av 2 st)

Klass 5: Som klass 1. Skala 1:24.

Klass 6: Som klass 2. Skala 1:24.

Klass 7: Som klass 3. Skala 1:24.

Klass 8: Som klass 4. Skala 1:24.

2 §

Fordon skall drivas med elektrisk motor (en eller flera).

3 §

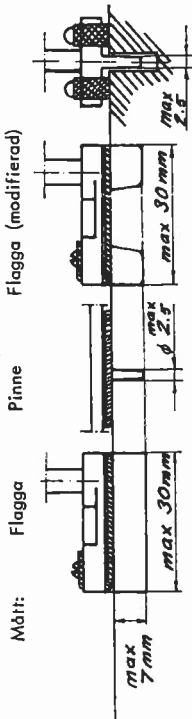
Den till fordonet inmatade effekten får ej höjas över för banan angiven effekt.

4 §

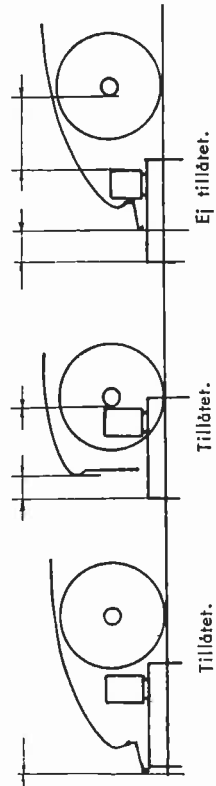
All trimning av motorer är tillåten.

5 §

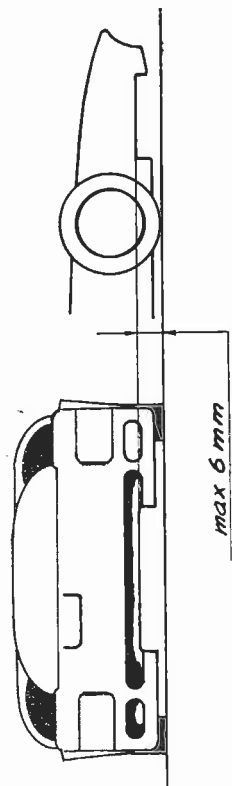
Fordonet skall styras av en (1) styrpinne eller styrflagga i vilkens strömuttagarna monterats. Endast pinnen eller flaggan får sticka ned i spåret.



Pickupen tillåtes sticka ut framför karossens kontur sett ovanifrån om avståndet mellan framaxel och karossens kontur sedd ovanifrån ej tillåter pickup-montage:



Om pickupen sticker ut framför eller vid sidan av karossen (se fig. nedan) får urtaget i karossen ej överstiga 6 mm.

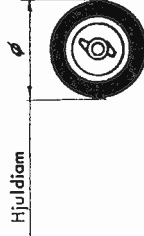


6 §

Hjulumått (om skalenligheten ej annat kräver):

(se tabellen på nästa sida!)

Övrigt ang. hjul: Hjul skall vara försedda med däck av gummi eller material med motsvarande hårdhet. Fordon med förebild: Däck av s.k. 0-ringstyp ej tillåtna. Synlig däck sida skall ha realistisk färg.



(Högsta tillåtna avvikelse = 1,5 mm)

Klass	Fram		Bak	
	Max	Min	Max	Min
1	1" (25.4 mm)	5/8" (15.9 mm)	1" (25.4 mm)	3/4" (19 mm)
2	1" (25.4 mm)	5/8" (15.9 mm)	1" (25.4 mm)	3/4" (19 mm)
3	1" (25.4 mm)	3/4" (19 mm)	1" (25.4 mm)	3/4" (19 mm)
4	(med förebild)	5/8" (15.9 mm)	1" (25.4 mm)	3/4" (19 mm)
4	(utan förebild)	-	1 1/8" (28.6 mm)	-
5	1 1/8" (28.6 mm)	7/8" (22.2 mm)	1 5/16" (33.4 mm)	1" (25.4 mm)
6	1 5/16" (33.4 mm)	7/8" (22.2 mm)	1 5/16" (33.4 mm)	1" (25.4 mm)
7	1 5/16" (33.4 mm)	1" (25.4 mm)	1 5/16" (33.4 mm)	1" (25.4 mm)
8	(med förebild)	7/8" (22.2 mm)	1 5/16" (33.4 mm)	1" (25.4 mm)
8	(utan förebild)	-	1 1/2" (38.1 mm)	-



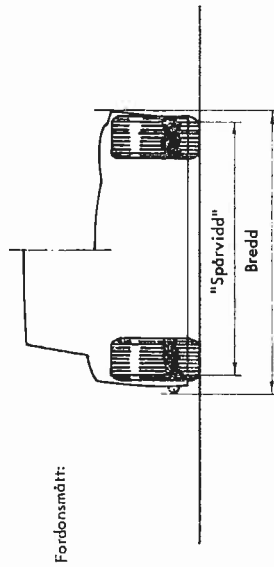
Däcksbredd



Slitbana

Klass	Däcksbredd		Slitbana	
	Max	Min	Max	Min
1 - 3 samt 4 med förebild:	17/32" (12.9 mm)	5/32" (3.8 mm)	15/32" (11.4 mm)	3/32" (2.4 mm)
4 (utan förebild):	-	-	-	-
5 - 7 samt 8 med förebild:	5/8" (16 mm)	7/32" (5.5 mm)	1/2" (12.7 mm)	1/8" (3.2 mm)
8 (utan förebild):	-	-	-	-

Fordonsmått:



Fordonsmått:

Klass	Max längd (mm)	Max spårvidd (mm)	Max bredd (mm)
1	150	58	63
2	150	58	58
3	200	64	66
4	200	61	63
5	200	78	84
6	200	78	78
7	270	86	88
8	270	82	84"

Minsta tillåtna frigångshöjd = 1.5 mm. (Undantag:

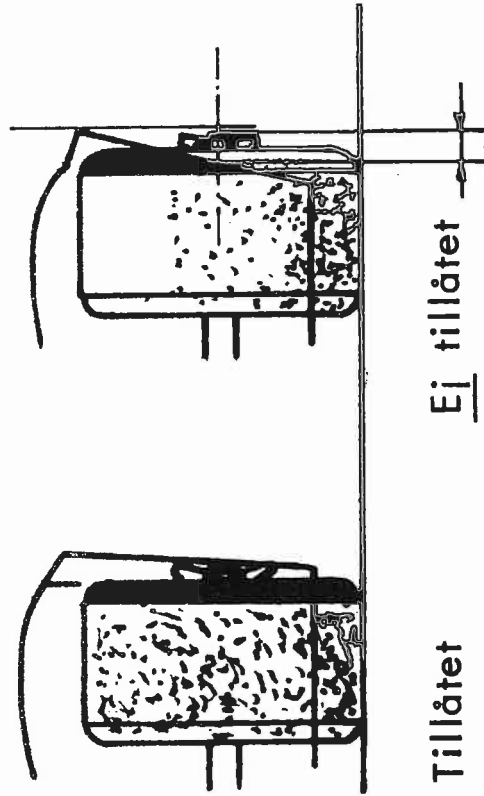
Drev = 0.8 mm.)

- Fordon skall ha kaross med minst 2 uppsättningar tävlingsnummer innehållande samma sifferkombination av realistisk form och storlek. Kaross skall ha genomsynliga fönster där förebilden har sådana. S.k. clear-bodies skall vara målade.
- Chassiets hjulbas skall överensstämma med karossens hjulbas.
- Karosser som uppenbart avviker från förebilden hänvisas till klass 4 resp. 8 och anses vara utan förebild. Kaross skall, där ej annat anges i § 1, vara tillverkad av plast, balsa eller annat jämförbart material. (Bilar med papperskarosser, bilar i dålig kondition med ostadigt fastsatta, spruckna eller i övrigt risiga karosser tillåts ej starta.)
- På plan sektion av banan skall alla hjulen vidröra denna.
- Chassi eller motor får ej synas på andra ställen än under karossens underkant, i hjulhus och luftintag resp. utsiäpp. (Alltså ej genom fönster och strålkastare.)

- Fordon skall vara försett med ordentligt fastsatt förarattrapp (huvud) i samma skala som fordonet.
- Öppna fordon skall vara försedda med ordentligt fastsatt störbåge, vilken skall vara anbragt så att den skyddar förarattrappen.
- Ballast skall vara av fast material och tillförlitligt fastsatt på fordonet. (Modellera eller liknande är ej tillåtet.)

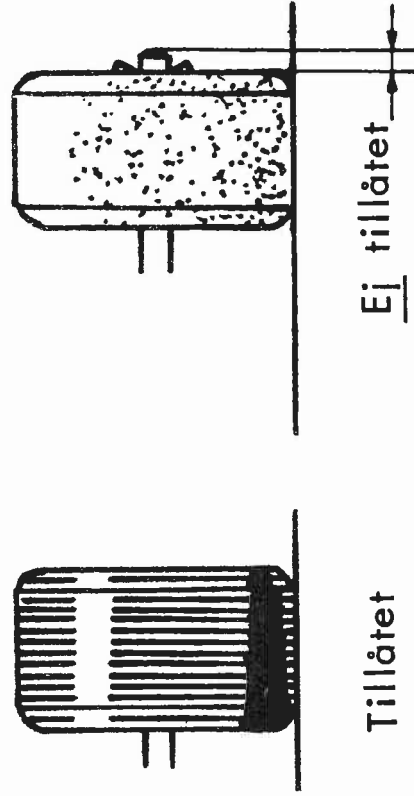
i) Hjulhus:

Klass 1, 3, 5, 7 samt 4 och 8 med förebild: Hjulhus skall täcka hjul, axel och mutter 180° över hjulcentrum.

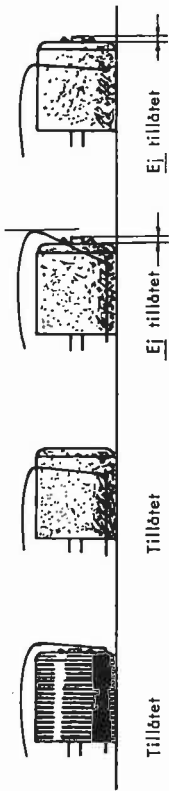


Hjul:

Klass 2, 6 samt 4 och 8 med förebild: Däck skall täcka fälg, axel och mutter.



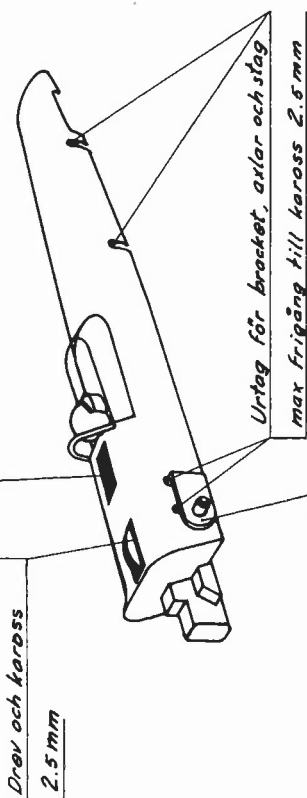
Klass 4 och 8 utan förebild:



Fälg, axel och mutter skall täckas av däck eller hjulhus (180° över hjulcentrum).

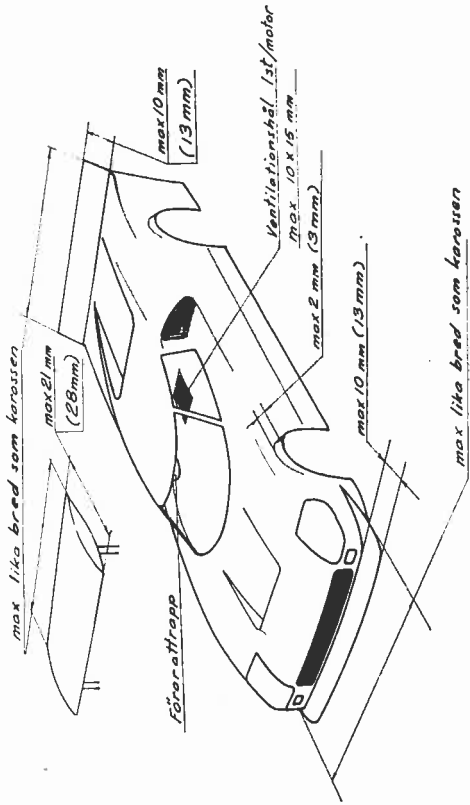
k) Tillåtna karossermodifieringar: Klass 2, 6 samt 4 och 8 med förebild av Indy- eller Formula typ.

Max frigång mellan 1st/motor max 6x12mm

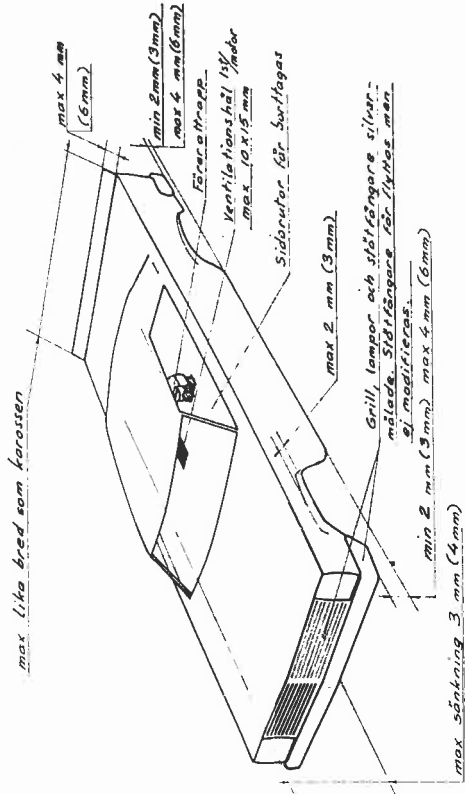


Bräcket el motsvarande för ligga utanför karossen

Klass 1, 5 samt 4 och 8 med förebild av Sport, GT eller prototyp enligt skissen nedan. Mått inom parentes gäller klass 5 och 8 (skala 1:24).



Klass 3, 7 samt 4 och 8 med förebild av standardvagnstyp (mått för 7 och 8 = () .



Regeländringar

kan ske ganska snart efter denna boks utgivning, det gäller bl. a. däckdimensioner. Följ med utvecklingen inom miniracinghobbyn genom att regelbundet läsa Allt om Hobby, som är organ för miniracing i Sverige. Allt om Hobby är månadstidning från 1 nov. 1968. Säljs genom Pressbyrån, pris 2:50. Prenumeration helår 25:—, insättes på postgiro 54771.

Allt om Hobby

Fack 9185 102 73 Stockholm 9

Telefon 08/19 40 40

Kapitel VIII

Banreglemente

1 §

Tävlingsbana skall ha minst 4 och högst 8 spår vilkas svårighetsgrad skall vara likvärdiga.

2 §

Varvlängden får ej understiga 30 meter. Avståndet mellan spåren skall vara minst 100 mm. I kurvor skall avståndet mellan yttersta spåret och bankanten vara minst 120 mm.

Från ovanstående lämnas dispens för banor färdiga före 1 juli 1967.

Spåret skall vara 3—4 mm brett och vara 7 mm djupt. Någon form av skyddsräcke på utsidan av kurvorna skall finnas.

3 §

Banbeläggningen får ej vara av typ som skadar vagnsmaterialet.

4 §

De olika spåren skall ha färgmärkning med olika kulörer eller numermärkning (eller både och) antingen utmed hela banan eller punktvis samt försedda med vid banbesiktningen godkända varvräknare. (Vid mer än 4 spår rekommenderas numermärkning.)

5 §

a) Backkrön och svackor får ej ha mindre radie än 1 500 mm.

b) Broar och viadukter ej lägre fri höjd än 120 mm.

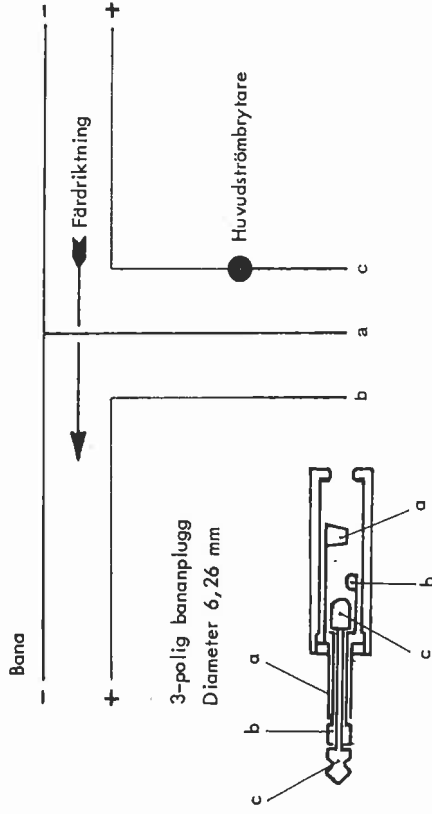
6 §

a) Drivkälla skall ge minst 12, högst 14 volts likspänning över hela banan.

b) Om spåren har separata drivkällor, skall dessa ge minst 8 ampere över hela spårlängden.

c) Om spåren har gemensam drivkälla, skall denna ge minst 10 ampere per spår.

d) Banan skall vara försedd med huvudströmbrytare inkopplad på den positiva ledaren enl. fig. 0.



7 §

Drivkällan kopplas till på var sida om spåret anbringad strömledare.

8 §

Strömkillan kopplas till bana enl. fig.

a) Inkopplas till bromsblecket i körkontrollen.

b) Inkopplas till den rörliga delen i körkontrollen (Den del som kortslutes med bromsen.)

c) Inkopplas till den fasta delen i körkontrollen. (Den del som inte kortslutes med bromsen.)

Den positiva polen inkopplas till körkontrollen, den negativa kopplas direkt till banan. Om polomvändare användes skall denna inkopplas mellan körkontroll och bana. Användes inte polomvändare skall den positiva polen vara till vänster i färdriktningen.

Om banan är försedd med polomvändare skall denna kunna försättas ur funktion vid tävlingar.

9 §

För att banan skall bli godkänd för av förbundet sanktionerade tävlingar, skall banan besiktigas av två av förbundets tävlingskommitté utsedda besiktningsmän, att banan följer de i § 1—8 fastställda reglerna. Besiktningen skall göras varje år.

Kapitel IX

Tävlingsreglemente

1 §

Rätt att kvalificera sig till serie- eller distriktstävling har varje av SMRF licensierad förare.

2 §

Tävlingslicens kan erhållas av SMRF genom ansluten klubb.

3 §

a) Tävlingsledningen består av tävlingsledare och besiktningsman. De som ingår i tävlingsledningen får ej deltaga i tävlingen.

b) Tävlingsjuryn skall bestå av tre personer. De får ej deltaga i tävlingen eller ingå i tävlingsledningen. Juryns beslut är utan appell — vädjan kan dock ingivas till SMRF.

4 §

a) Besiktning skall ske före och efter tävling. Vid första besiktningen förses bilen med startnummer.

b) Vid start av heat skall bilen förses med färg eller nummermärkning motsvarande banan bilen körs på. Denna placeras på vindrutan.

5 §

Följer tävlande ej tävlingsledningens beslut och direktiv tilldelas han en varning. Vid upprepade varningar kan tävlingslicensen dras in av förbundet. Avstängningstidens längd beslutas av förbundsstyrelsen.

6 §

a) Protest mot kört heat skall framställas muntligen och omedelbart, samt skriftligen snarast innan nästa heat köres. Protestavgiften 5:— skall bifogas den skriftliga protesten. Avgiften återfås om protesten godkänns. Protest utan bifogad avgift lämnas utan avseende. Protesten inlämnas till tävlingsledaren.

b) Protest mot resultat skall inlämnas senast 15 minuter efter att underskriven resultatlista uppsatts. Protestavgiften 5:— skall bifogas. Om protesten godkänns återfås avgiften. Protesten inlämnas till tävlingsledaren.

7 §

Organisation som arrangerar sanktionerad tävling svarar för att tillräckligt antal funktionärer finns: tävlingsledning och banpersonal. Vid SM och dess uttagningar får endast viss kvalificerad personal med funktionärslicens användas.

8 §

Batterier får ej användas inuti eller utanpå handtag för att förbättra bilens acceleration eller toppfart. Batteri får användas för att förbättra bromsverkan, men får ej driva bilen bakåt i plant läge. Backspänning får ej ökas under heatet. Specialhandtag får användas, inmatade elektriska värden får dock ej höjas över banans kapacitet. Alla komponenter skall vara lätt åtkomliga för besiktning.

9 §

a) Defekt del av bil får bytas efter tävlingsledningens godkännande.

Följande delar får ej bytas efter besiktning:

M o t o r: "Kanna" (ankare) eller motsvarande del.

C h a s s i: Med undantag av: axlar, styrflagga, pinne, strömuttagare, skruvar, lager och drev.

K a r o s s: Karossens utseende skall vara lika före och efter tävlingen (inom rimliga gränser).

b) Hjul och utväxling får bytas under besiktningsmans överinseende.

10 §

Förbundet sanktionerar tävlingar i följande klasser:

Klass 1. Sport och GT-vagnar och prototyper i skala 1:32, ej äldre än 10 år.

Klass 2. Formula och Indy-vagnar i skala 1:32, ej äldre än 10 år.

Klass 3. Standardvagnar. Skala 1:32. Bilar ej äldre än 10 år.

Klass 4. Fria klassen, övriga fordon. Skala 1:32.

Klass 5. Sport och GT-vagnar och prototyper, skala 1:24, ej äldre än 10 år.

Klass 6. Formula och Indy-vagnar, skala 1:24, ej äldre än 10 år.

Klass 7. Standardvagnar. Skala 1:24. Bilar ej äldre än 10 år.

Klass 8. Fria klassen, övriga fordon. Skala 1:24. Bilarna i klasserna 1, 2, 3, 5, 6 och 7 skall vara klassade

Kapitel X

ENGELSK — SVENSK ORDLISTA

av FIA eller motsvarande organisation. Bilarna i klass 3 och 7 skall vara 2+2, 4, 5, 6, 7 eller 8-sitsiga.

11 §

Bilens chassi eller motor får ej köras i mer än en klass under samma tävling.

12 §

Ansökan om tävling skall tillsammans med tillägsregler vara distriktsstyrelsen tillhanda senast en månad före tävlingsdag. Uppgift om tävlingen skall tillsändas förbundet. Inbjudan till tävling och tillägsregler skall vara klubbarna tillhanda senast 14 dagar före tävlingsdag. När det gäller DM, SM och internationella tävlingar skall ansökan vara förbundet tillhanda för fastställande av datum.

A. A. C. (alternating current)

— växelström
action — rörelse, aktion
adapt — anpassa, anpassa
adequate — tillräcklig
adhesion — fasthållande, ofta om däcksgrepp
adhesive — klibbig, vidhäftande; gummerad
adjust — justera
adjustable — justerbar
adjustment — justering
advance — förväg; förskott
advanced — avancerad, extrem
advantage — fördel
against — mot
aid — hjälp, bistånd
air scoop — luftintag
Allen wrench — insex-nyckel
alignment — placering i rak linje med eller i rät vinkel
mot (om sakers läge i förhållande till varandra)
allow — tillåta
alloy — legering
amount — summa, belopp
angle — vinkel
apart — isär
apply — applicera, lägga, sätta, stryka på
arc — båge; ljusbåge; blyxt
arm — 1. se drop arm
2. se armature
armature (assembly) — ankare, armatur
assembly — sammansatt enhet; sammansättning
attach — fästa

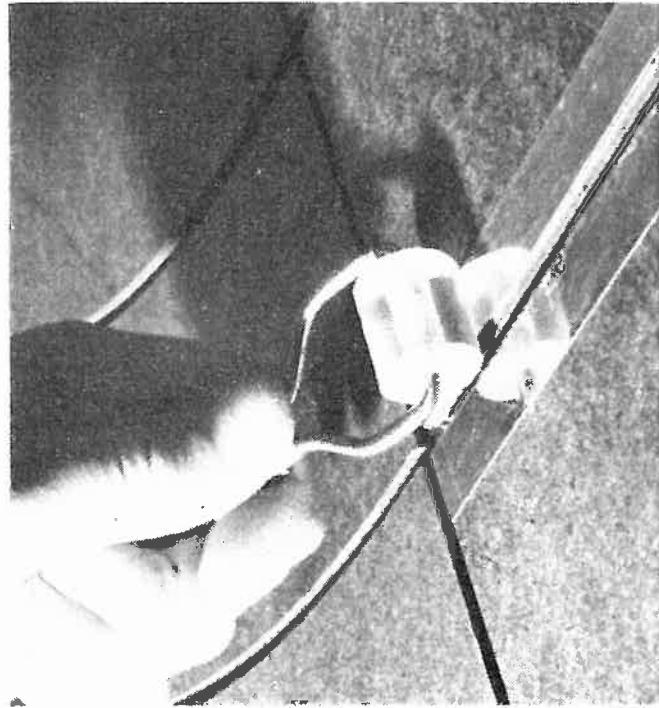
available — tillgänglig
(jfr. shaft)

A. W. G. (american wire gauge) — amerikanskt mått-system på trådtycklekar (27-, 28-tråd etc)
axle — / hjul / axel

B

backlash — feljusterade drev
back marker — varvad förare
backwards — baklänges
balance — balans; balansera
ball bearing — kullager
banked curve — doserad kurva
banking — (amerikansk engelska) se banked curve
bar — (brittisk engelska) se roll bar
bearing — lager
beat — slå, besegra
bench — se workbench
bevel gear — vinkelskuret drev
blank — blankett
body — kaross
body mount — karossfäste
bond — sammanbindning, lim (jfr. glue)
boots — (slang) "sulor", däck
bore — borrhål; borra; [sport.] tränga ur banan
bottle — flaska
bounce — studsa; stöta
brace — förstärkning; stärka
bracket — hållare, (vanl. bakaxelhållare)
braid — flätade pick-up-borstar; även som strömledere på bana

Det "klassiska" verktyget för tejpläggning — rollern. Men tumnageln fungerar faktiskt bättre!



brake — broms; bromsa
brass — mässing
break — förstöra; bryta
brush — 1. kol (i motor)
 2. pick-upborstar
 3. pensel, borste; borsta
brush spring — kolfjäder
buck — (slang) dollar
buff — (slang) entusiast
build — bygga
bulb — glödlampa
bump — gupp
bushing — lager; bussning
button — knapp

C

cable — sladd, kabel
can — burk; burkmotor
care — försiktighet
careful — försiktig
case — 1. fodral; hylsa; hölje; väska
 2. själva burken på en burkmotor
cash — kontant; kontanter
cast — gjuta; gjuten
caution — varning; försiktighet
cement — lim; limma
ceramic — keramik
C. G. = centre of gravity
challenge — utmaning; utmana
champion — mästare
championship — mästerskap
charge — 1. avgift
 2. ladda (om energi)
 3. (slang) göra en attack; köra mycket fort

chart — tabell
chase — jakt; jaga
chassis — chassi
check — kontrollera
checked — (amerikansk engelska) se chequered
chemical — kemisk
chequered flag — svart-vit-rutig måflagg
chicane — chikan, förvrängning av banan
choice — val
chip — flisa; flagna (av)
choose — välja

chrome plated — förkromad
clamp — klämma, klammer
circuit — bana
clean — rengöra; ren
clear plastic body — kaross i mjuk, genomskinlig plast
clip — hållare, klammer
clockwise — medurs, medsols
close — 1. stänga
 2. nära
closed cell — svampdäck med mycket små, slutna porer
cloth — trasa; duk
coat — överdrag, lager
cockpit — sitbrunn, förarhytt
C. O. D. (cash on delivery) — postförskott

collar — krage (t.ex. för låsning av pick-up eller drev)
collector — samlare (jfr. commutator)
colour — färg; färga
comm — (slang) se commutator
common — 1. vanlig
 2. [elekt.] utgående till banan
commutator — kollektor
competition — tävling; konkurrens
competitive — tävlingsmässig, bra i tävling
competitor — medtävlare, konkurrent
complete — komplett, fullständig
comprise — omfatta, innesluta
Concours d'Élegance — tävling om vackraste bilen
connect — ansluta, förbinda med

connection — 1. samband
 2. [elekt.] koppling
construct — konstruera, bygga
contact — kontakt
contain — innehålla
contents — innehåll
contest — tävling
contrate gear — se crown gear
controller — körhandtag
cool — kyla; svalna; kall
copper — koppar
core — kärna

corner — kurva; hörn
course — (rund)bana, (om)lopp
cover — täcke; täcka; omslag
crack — spricka; spräcka
cradle — vagg (oft. för motor)
crimson — vinröd
crown gear — in-linedrev
current — 1. ström
 2. aktuell
curve — kurva; böja
cut — skära; klippa

D

damage — 1. materiell skada
 2. tillfoga skada
dash/board/ — instrumentbräda
D. C. (direct current) — likström
de- (i början av ord) — av, från-
decal — dekal, överföringsmärke
dealer — handlare, återförsäljare
decrease — minska (se de-)
dependable — pålitlig
depth — djup
desire — önskan; önska
deslot — köra ur spår (se de-)
detail — detalj
detailling — detaljering
develop — utveckla
dice — utpräglad närkamp mellan två eller flera bilar
direction — riktning
dirt — smuts
distance — 1. avstånd; sträcka
 2. distansera

discount — rabatt; rabattera
distribution — fördelning
drag — 1. släpa, gå emot
 2. (slang) acceleration; accelerera
drag strip — rakbana för accelerationstävlingar
drill — bori; borra
driver — förare
drop arm — sving/arm/, pick-upsving
dry — torra; torr
dual — dubbel-
dust — damm

E
edge — kant; egg
efficiency — effektivitet, prestationsförmåga
enamel — färgglasyr (eg. emalj)
enclose — bifoga; innehålla
end bell/housing/ — nylon-gavel på Mabuchimotor
endurance race — uthållighetstävling
enduro (amerikansk engelska) se endurance
engine — motor (ej elektr.)
enlarge — förstora
euter — 1. komma in
 2. anmäla sig (till en tävling)
epoxy — tvåkomponentslim (typ Araldit)
equipment — utrustning
event — evenemang, tilldragelse
E-Z (slang easy eller ease) — lätt; lätthet
exceed — överskrida
excess — överskott
expensive — dyr
exhaust — 1. avgas-
 2. trötta ut
exhibit — /upp/visa, ställa ut

F

factory — fabrik; fabriks-
fall-away — se drop arm
false — falsk, osann; oäkta
fast — snabb
fasten — sätta fast, dra fast
fall — strejka, bli fel på; misslyckas
failure — misslyckande
feature — egenskap; kännetecken, utmärkande drag
feet, ft. — fot (1 fot = 30,5cm)
fence — 1. stängsel
 2. kampa
fender — flygel, stänkskärm
file — fil
firm — fast; bestämd
fit — passa
flake — färg med metallkorn (eg. flinga)
flange — fläns, upphöjd kant

f.at — 1. flat, jämn
2. matt (om färg)
flesh — hudfärg
flexible — böjlig, flexibel
flip — 1. vifta, slänga
2. slå runt; tippa av
flyer — (slang) snabb bil
forefinger — pekfinger
forward — framåt
frame — ram; chassi
fray — 1. frans; fransa upp
2. nöta, slita
front — 1. för, fram-
2. se end bell
fully — fullt, helt

G

gas cap — tanklock
gauge — 1. dimension; mått;
storlek
2. spårvidd
gear — 1. drev
2. (slang) utrustning
gear mesh — spelet i dreven
gear ratio — utväxling/sför-
hållande/
gear pullet — pinjong-
avdragare

glass — glas
gloss — glans; blank
gloves — handskar
glue — lim; limma
goggles — skyddsglasögon
goo (slang) — däcksoppa
goodies — exklusiva tillbehör
("godsaker")
G. P. — Grand Prix (franska,
"stort pris") endast om
FI-tävlingar

gravity — tyngdkraft
grease — fett; smörja in
grip — grepp; gripa
groove — räffla; grad; spår
guide shoe — pick-up, styrsko

H

hairpin — hårnålskurva
hairy (slang) — vild
handle — 1. behärskå, kon-
trollera, köra
2. uppföra sig
(om bilen)

handling — bilens uppförande
på banan
handsome — snygg

join — förena
joint — led; fog; förenings-
punkt
judge — domare; döma
junction — avtagsspår;
förgrening
junk — skrot

K

keep — hålla; hålla kvar;
bebålla
kit — sats, byggsats
knife — kniv
knock-off nut — två-eller
treuddiga hjulmutter

L

lack — brist; sakna
landscape — landskap, natur
lane — bana, spår
lap — varv; varva
lap counter — varvräknare
lap of honour — ärevary
laquer — /lack/färg
layout — planering; anläggning
lazy — slö, långsam; lat
lead — ledning; leda
leaf — blad
leaf spring — bladfjäder
(jfr. spring)
leap — hoppa
left — 1. vänster
2. lämnad
level — vågrät; jämn; parallell
light — 1. ljus
2. lätt

limit — gräns; begränsa
liquid — vätska; vätskeformig
lite (slang, light) — lätt
load — belastning; lasta;
belasta; ladda
location — placering
loose — lös
lose — förlora; tappa bort
loser — förlorare
loss — förlust
low — låg
lube — se lubricant
lubricant — /smörj/olja
lubricate — smörja
lug — draga, släpa /på/

M

mag — magnesium

main — 1. huvud-; stor
2. /huvud/finalen
major — stor; större; vikti-
gare; högre
manufacturer — tillverkare
manual — 1. handbok
2. manuell
marshal — ledare, se även
turn marshal
measure — mått; mäta
member — medlem
merely — bara, blott, endast
mesh — (om drev) kugga med
varandra, löpa jämnt
meter — mätare
metre — meter
mill (slang) — motor: "mölla"
minor — liten; mindre
mirror — spegel; backspegel
modify — modifiera
monocoque — självbärande
(utan chassi, fram- och bak-
vagn upphängda direkt i
karossen)
mount — 1. hållare, fäste
2. montera
move — röra; röra sig

N

narrow — smal
neat — snygg, prydlig
necessary — nödvändig
needle — nål
noise — oljud
notch — jack, urgröppning
nut — 1. mutter
2. (slang) idiot

O

obsolete — gammalmodig
offer — erbjuda
oil — olja
oilite bearing — oljebroms-
lager
operate — verka, arbeta
opponent — motståndare
order — 1. order, befallning
2. beställning;
beställa
3. ordning
overdoing it — tappa kon-
trollen över bilen
overheat — överhetta
ounce, oz. — ca. 28,5 gram
outfit — specialutrustning

outlaw — bil med fantasikaross eller modifierad kaross, som går utanför reglerna. Se även thingie
outlet — uttag, utsläpp

P

pace — 1. draghjälp
2. tempo, hastighet
paint — färg; måla
paint work — målningsarbete
pan — flat metallbit, även chassityp
part — del; dela
pass — passera
penalty — straff
penetrate — genomtränga, tränga ned i
performance — 1. prestanda
2. prestation, uppvisning
phone plug — telefonpropp
pin — knapptål
pinion — pinjong, motordrev
pit — depå; gå i depå
pitch — mått på förhållandet mellan kuggarna på ett drev
placement — placering
play — 1. spel, lek
2. spel, glapp
plate — platta
pliers — tång
plug — 1. stickkontakt
2. skjuta ned; koppla in, plugga i
plunger — stav, kolv
pivot — vridningscentrum, pivå; vrida sig
pole — pol
policy — politik; försäkringsbesked; "taktik"
poor — dålig, skral; fattig
post — stolpe
postage — porto
power — kraft
power brake — batteribröms
power pack — transformator, strömkälla
power plant — (slang) motor
power supply — strömkälla
practice — träning
practise — träna
pre — för-

prime — först, grundläggande; grundmåla
primer — grundfärg
pro — professionell
proper — lämplig
prove — visa sig vara; bevisa
purple — violett, purpur
putty — kitt

Q

quadruple — fyrdubbel; fyrdubbla
qualify — kvalificera
quick — snabb, kvick; [am. sport.] snabbast
quick change — snabbbyte

R

race — tävling; tävla
rail — skena, spår
range — 1. räckvidd; område; utsträckning
2. ranka, inplacera, uppställa
rate — 1. grad; beräkning
2. hastighet
3. uppskatta; anse
ratio — förhållande
rattle — skrammel; skramla
razor blade — rakblad
re — åter, om igen, ny
real — riktig, verklig
rear — bak-, bakre
rectifier — likriktare
reduce — minska
regulation — regel, stadga (jfr. rule)
reliable — pålitlig
rely on — lita på
remagnetize — ommagnetisera (se re-)
remain — bestå; återstå
remove — avlägsna, ta bort
replace — byta ut
require — kräva, behöva
resistance — motstånd, resistans
resistor — motstånd
retain — kvarhålla
retire — dra sig tillbaka; bryta en tävling
retrospect — tillbakablick
reverse — omvända; omvänd; kasta om

rewind — omlindning; linda om
rebound — omlindad
right — 1. höger
2. rätt
rigid — styv, stel; vridstyv
rim — fälg
rivet — nit
roadholding — våghållning
rod — stav, stång; vevstake (brass rod — mässingstråd)
rollbar — störbåge
roof — /ytter/tak
rotate — rotera
rough — 1. ojämn, skrovlig
2. vild, våldsam

RPM (revolutions per minute) — varv per minut

RTR (ready to run) — färdigbyggd, körklar bil (från fabriken)
rub — gnida, polera
rubber — gummi
rugged — 1. bastant, hållfast
2. ojämn, skrovlig
rule — regel, paragraf (jfr. regulation)
ruler — linjal
run — gå; köra
run in — köra in
running gear (slang) — bilens innehåll, motor och chassi

S

safety — säkerhet
safety pin — säkerhetsnål
sand — slipa med sandpapper
saw — såg; såga
scale — skala
scaler (slang) — utpräglat skalenlig bil
scenery — landskap, dekoration
scissors — sax
scoop — se air scoop
score — poängskörd; vinna poäng
scoreboard — tavla där körda tider, varv m.m. anslås
scrap — skrotdejar, lösa delar
scrape — skrapa
scratch — 1. lösa delar (scratch parts)
2. repa, skråma

scratch building — byggande av egna bilar
scratch built — hemmabyggt /bil/
screamer — mycket snabb bil eller motor
screen — skärm
screw — skruv; skruva
screwdriver — skruvmejsel
secure — säker, säkra
selection — urval
self-tapping screw — självgängande skruv
set — sats; uppsättning; set
set screw — låsskruv
semi — halv-
shaft — axel, oftast motoraxel (jfr. axle)
shell — kaross (eg. snäckskal)
short — kort
short circuit — kortslutning; kortsluta
short out — kortsluta
shortcoming — brist, fel
shift — växla; byta
shift lever — växelspak
sidewinder — motorn på tvären i bilen, ("sidvridare")
simple — enkel
size — storlek
skill — skicklighet
skillful — skicklig
slick — 1. brett omöstrat däck
2. jämn, slät
slide gauge — skjutmått
slight — lätt
slightly — en aning, lite grann
slender — smal, tunn
slit — springa, skåra; skåra upp
slot — spår, ränna, fördjupning
slow — långsam; sakta av
sluggish — trög, slö
smooth — jämn; fin; mjuk
smear — smeta ned, smeta på
soft — mjuk
solder — 1. lödtenn
2. löda
soldering iron — lödkolv
soldering gun — lödpistol
solution — lösning
solvent — lösningsmedel
spacer — mellanlägsbricka
spare — extra, reserv-

sparingly — sparsamt
spin off — sladda av banan
spoiler — ving eller kant, som pressar bilen mot banan
spoke — eker
sponge — svampgummi/däck/
spot — 1. ställe, fläck
 2. få syn på, upptäcka
spray — spruta
spread — sprida; bredda
spring — /spiral/fjäder, (metall-) jfr. leaf spring
spur gear — sidewinderdrev (bakdrev)
square — fyrkantig
squirt — 1. kort, häftig fartökning
 2. spruta
 3. kort dusch med sprutflaska
stain — fläck; fläcka ned
stainless — rostfri; fläckfri
steel — stål
step — steg
steering wheel — ratt
stiff — styv
stock — 1. standard (ej modifierad)
 2. lager; lagra
stock car — standardvagn
stocker — trimmad amerikansk standardvagn
straight — rak; raksträcka
straightaway — raksträcka
strength — styrka
strip — 1. skala, riva av; demontera, plocka ned
 2. remsa; bit; stycke
stripe — remsa; rand; strimma; band
stroke — 1. slag
 2. köra lugnt
style — stil
subscription — prenumeration
succeed — lyckas
success — lycka, framgång; lyckträff
suit — passa
supercharger — kompressor
super sponge — se closed cell
support — stöd; stödja
sure — säker
suspension — fjädring; upphängning
swing arm — se drop arm

S. W. G. (standard wire gauge)
 — engelskt måttssystem på trådtycklekar

T

tab — flik
table — 1. bord
 2. tabell
tail — bakdel av bil (eg. svans)
taper — smalna av, kona av
taper lock — konlåsning
taper to front — avsmalnande framåt
task — uppgrift
technique — teknik
teeth — tänder, kuggar
ten-tenths (slang) — köra på gränsen
thingie (slang) — se outlaw
thread — gänga; gängning
threat — hot; hotsa
thrill — spänning
throttle — gas/pedal/
tight — 1. hård; fast
 2. tvär (kurva)
tighten — dra åt; spänna fast
tilt — tippa, luta
timing — 1. tidtagning
 2. koordination
tiny — /mycket/ liten
tire — (amerikansk engelska) se tyre
tire bite — däcksopta
tongue — tunga; svingarm
tonneau — 1. karossens innetrymme (eg. tunna)
 2. sufflett
tool — verktyg
toothbrush — tandborste
torque — vridmoment, vridande kraft
track — 1. bana, spår; väg bana
 2. bilens bredd över däcken
traction — väggrepp, däcksgrepp
transformer — transformator
transverse — placerad på tvären
tread — 1. däcksmönster
 2. bilens bredd över däcken
treat — behandla

W

wear — slita, nöta
wear in — se run in
weight — vikt; tyngd
weight distribution — vikt-fördelning
weld — svetsa
wheel — hjul; även ratt (se vidare steering wheel)
wheel insert — hjulinsats
wheelie (slang) — se wheelstand
wheelstand — stegring, när bilen lyfter framhjul/en vid acceleration
wide — bred
width — bredd
wind — 1. snurra; snurra runt
 2. linda (motor)
 3. slingra, vrida
winding — lindning
window — fönster
windshield — vindruta
wipe — torka /av/
wiper — vindrutetorkare
wire — 1. ledning; tråd
 2. [elektr.] koppla
wire wheel — ekerhjul
work — 1. arbete; arbeta, verka
 2. fungera, arbeta, verka

V

vacuum formed body
 — vakuumformad kaross, normalt glasklar (se clear plastic body)
variable — variabel, omställbar
varnish — fernissa, lack
versus, vs. — mot, kontra
victory — seger
victim — offer
vintage — gammal fin årgång
vice — skruvstöd
voltage — spänning, volttal

Y

yield — ge med sig; få ut

Z

zap (slang) — krut, kraft (motor)

U

ultimate — slutlig; färdig
unbreakable — oförstörbar
unit — enhet
unwind — linda av; linda upp
use — användning; använda
useful — användbar

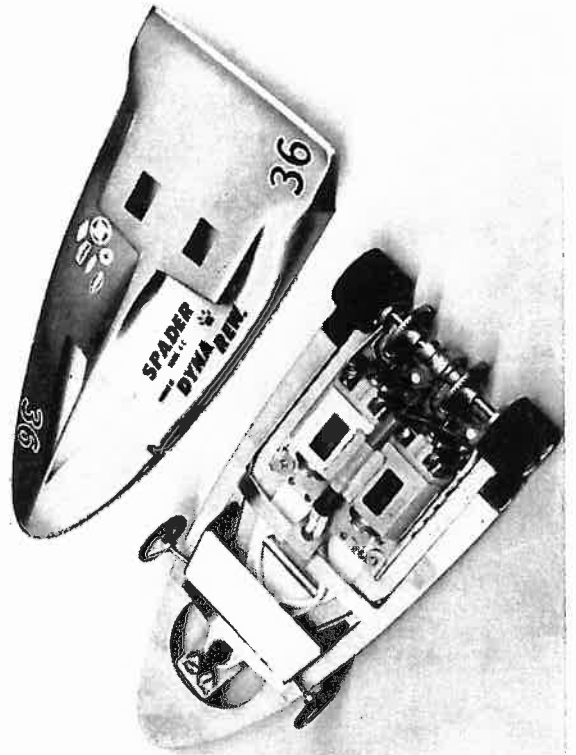
U

toxic — giftig
trigger — avtryckare; trycka av
trim — 1. jämna
 2. trimma
 3. skick, tillstånd
trimmer — skärmaskin
trued tires — jämnslipade däck
tube — rör
tubing — rör (i allmänhet)
tubular — rörformig; gjord av rör
turn — 1. kurva
 2. varv; vrida ett varv
 3. vrida; vända
turn marshal — kurvvak, påsättare
tweezer — pincett
twist — vrida /runt/
tyre — däck



Vill man inte bygga en vanlig bil efter förbundets regler, kan man strunta i alltihop och bygga efter egen fantasi i stället, som Ronny "Spader" Heilkvist — mannen som skrivit reglerna. Här är hans Spader Mk 4c, som finns utförligt beskriven i Allt om Hobby nr 3-68.

Visst kan man trimma en elmotor!



Dan Glimne inledde i Allt om Hobys novembernummer 1968 en serie om hur man trimmar en miniracingmotor för större effekt och kan anpassa motorn efter olika typer av banor. Lär Dig hur de stora kanonerna gör för att få högsta fart på sina bilar! Läs om det i

ALLT OM HOBBY

Provnummer mot 2:50 i frimärken från
Allt om Hobby, Box 9185, 102 73 Stockholm 9

Kapitel XI

MINIRACINGENS LEDANDE ORGAN

För att miniracingen här i landet inte ska bli ett stort kaos finns Svenska Miniracingförbundet — SMRF — som sportens centrala organ.

Så sent som för bara ett par år sedan var förbundet mycket svagt, reglerna t. ex. var bara lösryckta paragrafer, som rymdes på mindre än ett par A4-sidor. Sedan hände emellertid stora och märkliga ting. Då miniracingen befann sig i ett kritiskt läge kom den räddande hjälpen i form av Kjell Fångström, ordförande, Ove Manniëte, sekreterare, Sven Lagergren, PR-man och Ronny "Spader" Hellqvist, teknisk expert. Dessa fyra herrar har utträttat underverk, och utan deras ledning hade vi varit förlorade. Men tyvärr har deras arbete inte varit märkbart för Miniracingensvanson. De rev ned allt virrvarr som fanns, och byggde upp förbundet igen och gav oss en stadig grund att stå på.

De har gett oss stadgar i samma klass som SVEMA:s, tre väl genomarbetade reglementen, förarlicenser och mycket mer. Deras största bravad är dock att ha fått in SMRF i Svenska Bilsportförbundet, något som gjort oss både auktoriserade och praktiskt taget ekonomiskt oberoende — åtminstone om man jämför med de tidigare förhållandena.

DISTRIKTEN

SMRF har då denna bok skrivs 37 klubbar anslutna, och bara fler och fler hör av sig och anmäler sitt intresse. För att administrativt klara bredden på sporten har förbundet delat in landet i distrikt, närmare bestämt tio stycken, vilkas områden och kontaktmän finns senare i kapitlet.

Distriktsstyrelsernas uppgifter består i att sköta verksamheten "ute på fältet", dvs. hålla kontakten med förrarna, knyta förbindelser med nya klubbar, ordna uttagningar inför SM och en massa andra detaljer på det lokala planet.

När en ny klubb vill ansluta sig till SMRF skriver den först till kontaktmannen i sitt distrikt och berättar lite om sig själv. Den får då vanligen ett vagnsreglemente och en anmälningsblankett, där uppgifter om bana, lokal, styrelse etc. ska lämnas, tillbaka.

Uppfyller klubben förbundets krav får den så ett godkännandebevis i form av ett diplom, stadgar och samtliga regler, varvprotokoll, redogörelser, medlemsartiklar m. m. mot att årsavgiften på 50 kr. erläggs.

Ofta kommer det en av förbundet utbildad besiktningsman och tittar på banan och lokalen.

Väl ansluten kan klubben börja köra auktoriserade tävlingar, DM, SM-kval eller rent av nästa års Svenska Mästerskap.

*

Förbundets adress:

Svenska Miniracingförbundet, ordf. Kjell Fångström,
Skogsbacken 24, 172 41 Sundbyberg

DISTRIKTEN OCH DERAS KONTAKTMÄN

Södra distriktet

Tommy Ohlsson, Västra Bernadottesgatan 19,
216 12 Malmö

Sydvästra distriktet

Lars-Göran Larsson, Hemmansvägen 19,
302 53 Halmstad

Smålandsdistriktet

Arkadi Ivanoff, Mellangatan 24, 552 43 Jönköping
eller

Gösta Solve, Box 127, 571 00 Nässjö

Södra Stockholms-, Östgöta- och Sörmlandsdistriktet

Lars Brönning, Herrhagsvägen 97, 122 40 Enskede

Norra Stockholms-, Västerås- och Uppsaladistriktet

Erik Hielm, Skultunavägen 26, 722 17 Västerås

Värmland-Närkedistriktet

Christer Rosengren, Blomsterhultsgatan 10,
694 00 Hallsberg
eller

Arne Nilsson, Norra Promenaden 13, 694 00 Hallsberg

Gävle-Daladistriktet

Jan Anger, Branta Backen 4, Ludvika

Östersunds-Sundsvallsdistriktet

Inga klubbar anslutna

Västerbottendistriktet

Inga klubbar anslutna

Norrbottendistriktet

Hans Söderquist, Mjölkuddsvägen 304, Luleå
eller

Kjell Sandström, Lovägen 11, Boden

ANSLUTNA KLUBBAR I SVENSKA MINIRACING- FÖRBUNDET DEN 31/6 1968

Södra distriktet

SEMO MRC

Tommy Ohlsson, V. Bernadottesg. 19, Malmö, 040/558 02
NYDALA SLOT

Ronny Mogensen, Eriksfältg. 81 G, Malmö, 040/96 24 38

MALMÖ MRC

Hasse Svensson, Västansv. 63 C, Malmö, 040/16 13 31

Sydvästra distriktet

MIRAC

Björn Björnetoft, Fåborgsv. 11 D, Falkenberg, 164 74

HUNNESTADS MRC

Tommy Wettersten, Hunnestad, Varberg, 0340/721 66

TEAM TEQUILA

Vilhard Wiberg, Stekastigen 4, Agnesberg, 69 07 63

CLUB KNOCK OFF

Tommy Wahlström, Blåbärsstigen 8, Skövde, 0500/128 87

SOUTH SWEDISH RACING TEAM

Raoul Rågwall, Uranusgränd 7, 302 35 Halmstad,
035/12 08 99

Smålands distrikt

TEAM THREE STARS

Lennart Quist, von Essenv. 10, Jönköping, 036/12 78 89

TEAM TIGER

Sven Lingegård, Lindg. 6, Älmhult, 0476/104 90

NÄSSJÖ MRC

Gösta Solve, Box 127, Nässjö, 0380/105 24

Södra Stockholm, Östgöta-Sörmlands distrikt

LINKÖPINGS SLOT

Jan-Erik Olofsson, Pionjärg. 60, Linköping, 013/13 99 79

ENSKEDE MR

Ingvar Löfgren, Letstigen 3, Enskede, 08/39 32 44

SLOT RACING LTD

Kay Placht, Slatviken, Vallby (Eskilstuna), 532 45

STRÅNGNÄS MRC

Gösta Grawé, Trädgårdsg. 21, Strängnäs, 0152/122 45

SWEDISH TEAM ASS.

Simon Magnus Hill, Fregattv. 9, Lidingö, 08/765 24 55

TEAM AMERICAN HOB.

Anders Aredal, Axbergsgård 31, Bandhagen, 08/86 24 64

CLUB 72 MRC

Göran Åberg, Klingag. 2, Norrköping

GO RACING CLUB

Hans Kalderén, Stureg. 32, Stockholm, 08/60 55 55

INNEHÅLL

MHF-ÅRSTA MRC Erik Persson, Bolmensv. 22, Johanneshov, 08/48 50 25	
STOCKHOLM SLOT Lars Brönning, Herrhagsv. 97, Enskede, 08/48 16 12	
STHLM SLOT (Nacka) Lennart Dahl, Oxelv. 45, Älta, 08/773 11 29	
KATRINEHOLM MRC Leif Norlin, Storg. 6, Katrineholm, 0150/166 39	
Värmland-Närke distrikt	
HALLSBERGS MK Christer Rosengren, Blomsterhultsg. 10, Hallsberg	
Arne Nilsson, N. Promenaden 13, Hallsberg, 0582/118 90	
KARLSKOGA MRC Lennart Bodin, Selkroksv. 31, Karlskoga, 0586/320 53	
Norra Stockholm, Västerås-Uppsala distrikt	
KALLHÄLLS MRC Jan Ohlin, Lådersättrav. 95, Kallhäll, 0758/388 69	
KNIVSTA MRC Jan Norling, Lugnv. 4, Knivsta, 018/421 36	
TEAM TIGER TRACK Bengt Johansson, Fack 2, Bromma 7, 08/87 16 70	
VÄSBY MRC Mats Larsson, Karlbergsv. 21, Uppl. Väsby, 0760/308 69	
SUNDBYBERGS MRC Kjell Fångström, Skogsbacken 24, Sundbyberg, 08/29 65 56	
GYLLENE KLOTET Claes-Henric Wessblad, Kungsholmsg. 70, Sthlm, 50 35 10	
HAGA NORRA MRC Bengt Ryhn, Box 339, Solna 3, 08/27 40 11	
VÄSTERÅS MRC Erik Hjelm, Skultunav. 26, Västerås	
Gävle-Dala distrikt	
LUUDVIKA SLOT R. Jan Anger, Branta backen 4, Ludvika, 0240/117 55	
GÄVLE SLOT R.C. Fred Rothpfeffer, Spartallsv., Hilleby, 026/677 90	
Norrbottnens distrikt	
LULEÅ MRC Hans Söderquist, Mjölkuddsv. 304, Luleå, 0920/214 24	
BODEN MRC Kjell Sandström, Lovägen 11, Boden, 155 59	

Kap.		
I	Historia, utveckling etc.	3
II	Körteknik	10
III	Tävlingar	26
IV	Olika tävlingsformer	36
V	Banbygge	50
VI	7 förare — 10 frågor	58
VII	Vagnreglemente	67
VIII	Banreglemente	74
IX	Tävlingsreglemente	76
X	Engelsk-svensk ordlista	79
XI	Presentation av Svenska Miniracingförbundet. Distrikts- och klubbförteckningar	90

Hobbylitteratur från Allt om Hobby

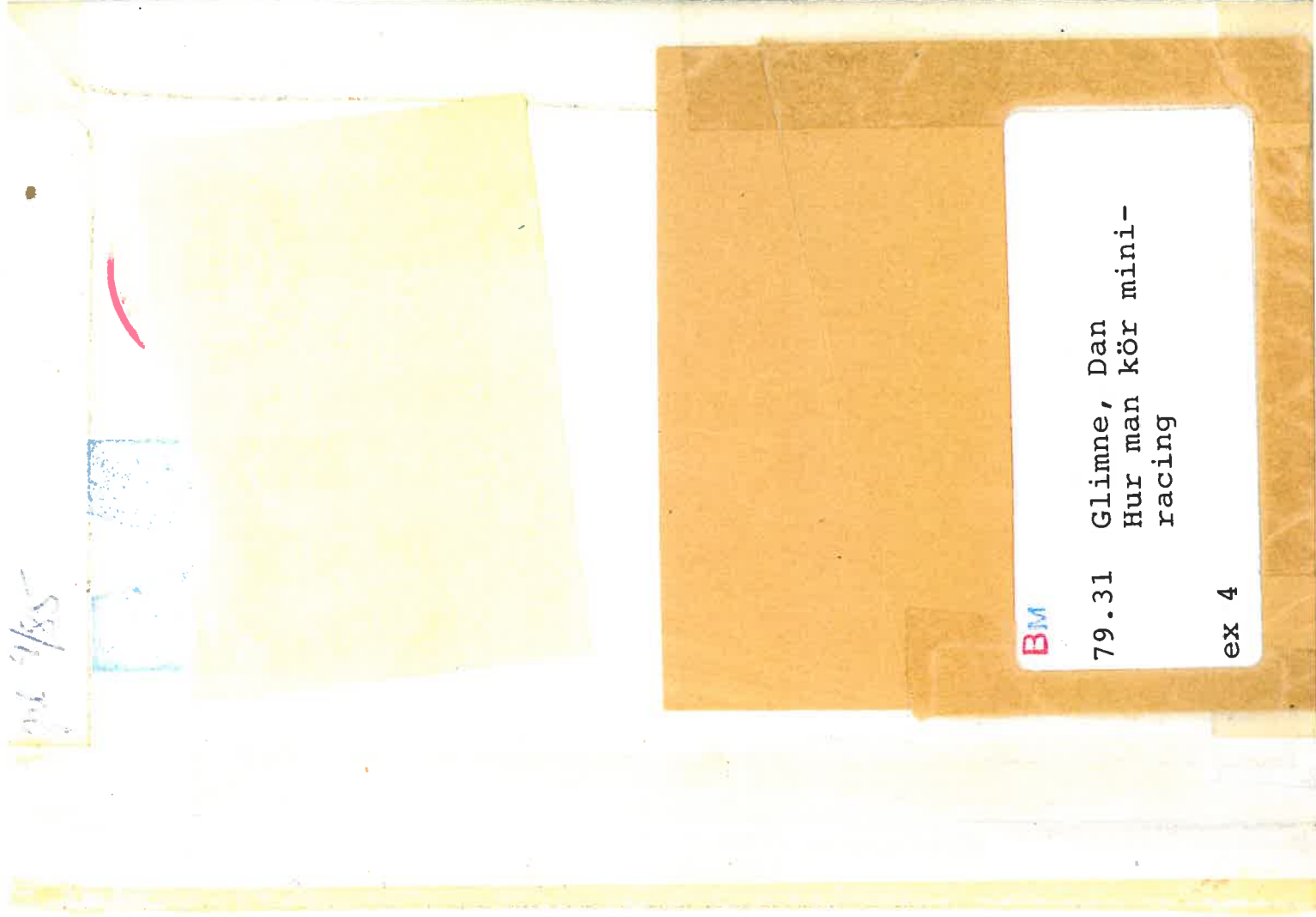
TAG — en bildrapso di om svenska lok och järnvägar. Utgiven 1966 — pris kr 29: —

HEJ SPÄRVAGNI!!! Boken om Sveriges 13 spårvägsstäder. Utgiven 1967 — pris kr 31: 50

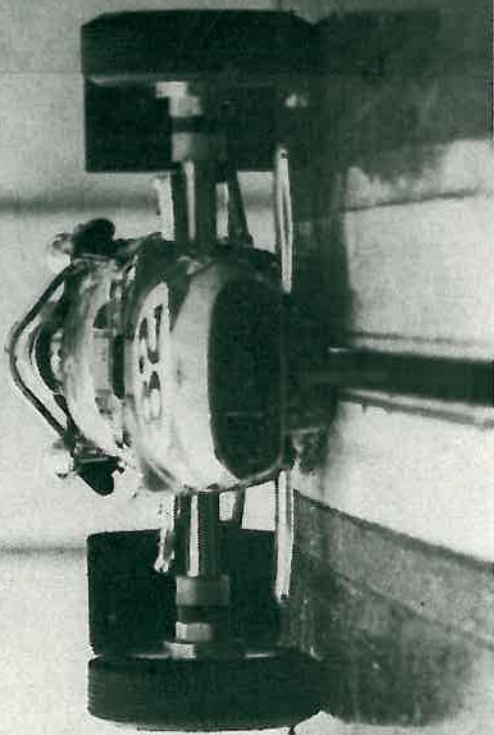
ÅRETS TEKNIK 68/69. Allt om Hobbys första årsbok om tekniska ting. Utgiven 1968 — pris kr 9: 25

SVENSKARNA OCH DERAS JÄRNVÄGAR. Fortsättningen på den populära tågbo ken. Under utgivning.

Allt om Hobby
Specialtidning för teknisk hobby



ÅRETS HOBBY



ÅRETS HOBBY

HUR MAN KÖR MINIRACING
Glimne och Per Husberg, två aktiva miniracingförare, som dessutom är benter. De tävlar faktiskt med varandra att skriva! Boken talar om den snarast alla förare tips om hur de ska göra hur man håller tävlingsnervarna i sanning och vad det finns för klubbar och regler. Som avslutning ett förnämligt engelska En hypermodern och eftertänksamma niska hobby. Foto och red

MAN

... som av-
... on!
... ek-



Förlag: ALLT OM HOBBY S049370385

Box 9185, 102 73 STOCKHOLM

Pris kr 9:25 inkl. moms

17.51

Glimne och Per Husberg



HUR MAN KÖR MINIRACING

AV DAN GLIMNE OCH PER HUSBERG

ALLT OM HOBBY