

RAGE Kalender

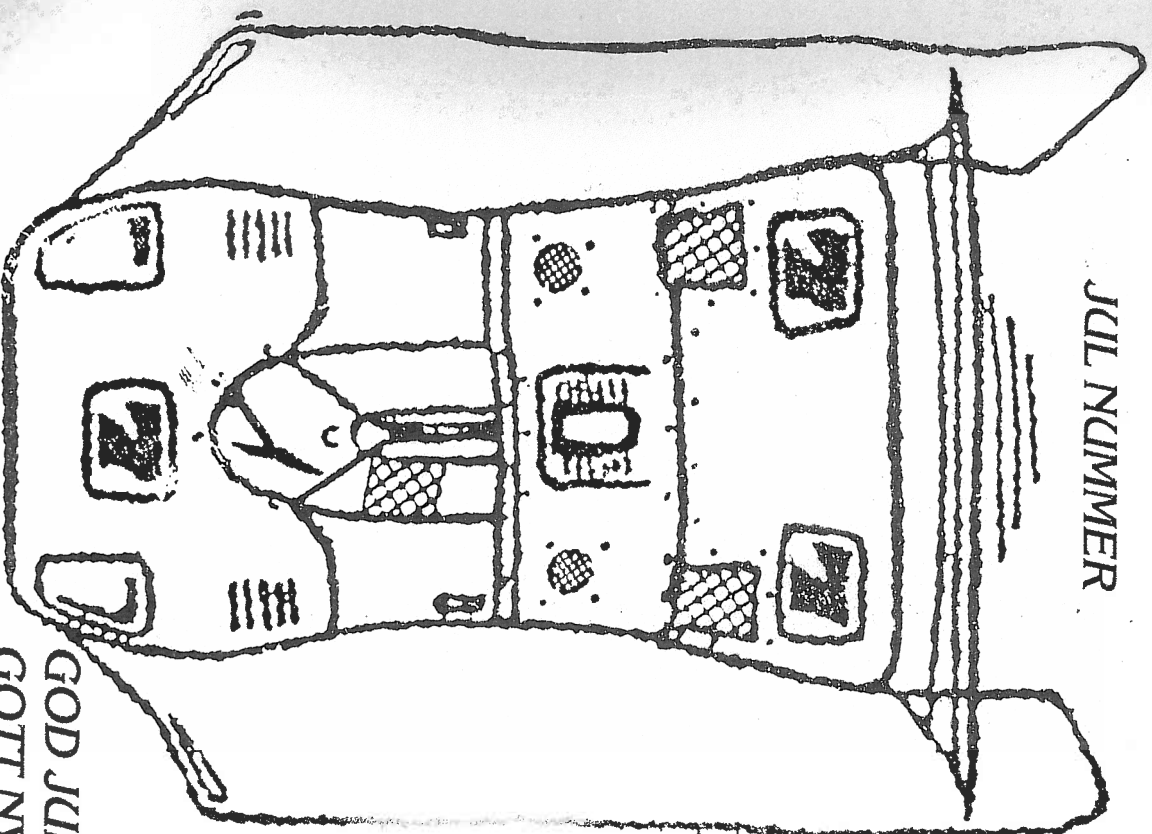
6-7/12	G-borg 1000 Måndal
13/12	Serie Öst Norrköping
31/1	Norr Cupen Skellefteå
1/2	Norr Cupen Norsjö
14-15/3	Asker
17-20/4	EM väss Uden
7-8/6	EM G-27 Wien
	EM väss Sintheim
7-8/11	EM G-27 Schweiz

SLOTNEWS

Nr 4

PRIS 10Kr

JUL NUMMER



GOD JUL OCH
GOTT NYTT ÅR

Meddelande från Redaktionen

Göteborg 1000
Göteborg 1000 körs helgen 6-7 december. Detta är sista chansen till att slå THE CHAMP i år. Ju fler vi är desto större är chansen.

Norr Cupen
Boka månadskriftet Jan-Feb för en resa till Norrland.

Största tävlingen i norrland, på de bästa barorna Skellefteå och Norrsjö.

Askers Nya King
Öppnings-Racet kommer att köras den 14-15 mars med ett stort deltagarantal blir tävlingen ännu bättre.
Så åk dit!!

Kadavers Årskrönika
Kommer ut i början av januari
Läsvärt innehåll intervjuer, artiklar och listor av olika slag.

Best. från
Kristen Hällgren
Liljevägen 8
931 42 Skellefteå

Träskbladet
Kan beställas av mig
och kostar 4 kr/st.
Kristen Hällgren
Liljevägen 8
931 42 Skellefteå

Årets andra delävling i EM G-27 kördes i Uden 19/10. Vann gjorde Achim Burzman (D) före Tomas Weckerle (D) och Peter Zanoni (A). Detta innebär att Achim Burzman vann EM-titeln i G-27, han slog också ett nytt europarekord på 40 min G-27 med 644 varv.

Martin Granman (A) han som har vunnit G-27 EM de tidigare åren. Han vann även femna del i Wien, tog sig något övranter till final.

Slot News är idag den ledande min-racing tidningen i Sverige, men har som tur är även fått konkurens "Norr i från" genom Träskbladet. Målet närlag började skriva denna tidning var att försöka öka intresset för Slot-racing. Genom att låta så många som möjligt få veta vad som har hänt och vad som kommer att hända inom svensk och europeisk slotracing.

Antalet nummer nästa år kan jag inte säga nu. Men för att bibehålla antalet eller öka det så måste jag få mycket mera hjälp. Framförallt flera färdigskrivna reportage från tävlingar. En sak som jag tycker är lustig är att det är så få förare som har beg. saker att sälja. Och att ingen säger någonting negativt om tidningen till mig.

Tack Lasse Åberg för din hjälp i detta nummer av Slot News.

Nats 1986

Text o bilder Lasse Åberg

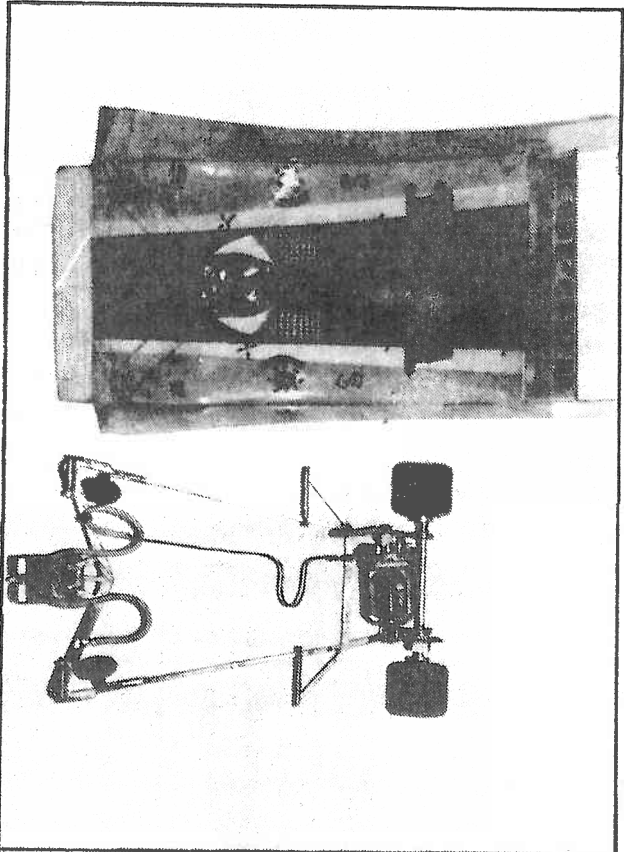
Måndagen den 26:e September tog jag flyget till USA och Chicago. Resans mål var 1986 års Nationals hos Family Hobbits and Cones i Detroit. Första etappmålet var ett besök hos Koford Engineering för att se mig om och preppa mina grejer. Efter förnöret hos Inmargentkontrollen på O Hare möttes jag av Mikael Svass som är General Manager hos Koford. Mike's bil, en Ford Escort-01:a hade inte preppats så väl. Han ursäktade sig för bilen och berättade att den (bilen) en gång gick lite för varm och att verkstadspersonalen där han hade lämnat in bilen hade berättat att kolvarna förmodligen inte skulle passa lika bra nu som från början. Escorten gick i alla fall bra i medlet sedan vi hade tappat de sista resterna av avgassystemet i en kurva. Färden var dock inte alltför lång och snart var vi framme. Koford visade sig husera i en stor lokal med flera rum där aktiviteter pågår. Där tillbringade jag tre dagar med att preppa mina och andras grejer. På torsdagskvällen åkte jag och Mike upp till Detroit i en Chevy Van som vi hade lånat av Mike Ojse i en av de bättre semi-Pro förarna i staterna. (Ise'n fördrog att flyga då han hade brallom att komma hem efter racet Mellan Chicago och Detroit tar det 5-6 timmar, så jag fick packa in och ratta då Mike fördrog att sova före att köra. Ivarr så verkar jankarna inte använda backspeglarna, så färderna blev lite jämtfäktig med alla bromsklossar som låg framför oss. Nåväl vi kom fram till slut, ja, slutet av tävningen på torsdagen. Jag hann att sätta på bilen på banan. Köra till första kurvan och där fastna i soppen. På fredagen var det också tävning. Tävlingsledningen fungerar som så att först tävlingarna du dig igenom en hop feta jankare. Rycker tag i flaskberget som ager banan. Vilar med en sedelbunt samtidigt som du desperat skriller i hans öra. Här du tur tar han pengarna och skriver dit något namn på sin lista. Bland ditt.

Här du tur är det bara några framför dig i tur innan det är din tur. Men här du otur blir det aldrig din tur. Skämt åsido, fullt så illa är det inte. Tävlningen är avgiftsbelagd. I Detroit tog dom 1,25 dollar för en kvart. Jag hann inte få så mycket tävning då det var över 200 startande och bara två timmars tävning på fredagen. Valet av chassakaross och motor gick i Ole, Dale, Doff andra. Fredagen och lördagen var sega och tråkiga. Tävlingsledningen var förmodligen inte förberedd på det stora deltagarantalet vilket gjorde saker och ting striligare än vad dom borde vara. När vi kommit till den uteställda tiden för Semi-Pro och Pro att kvala i G-7 så kördes fortfarande G-27 förarna sina semis. Strömmen bröts och alla förberedde sig på kval. Vilket också kom i gång. Tre timmar senare! Dvs. den tid det tog för tävlingsledningen att lota startfältet och välja ut den snyggaste bilen. Semi-Pro killarna fick börja kvalet och efter ca tio startande kom man på ett lidtagningen fungerade för snabba förare. Avkänningen var av den gamla modellen med avbrött i matningen. Med Chubbbs hjälp? Färländes zonen med koppar tej och kvalet kunde startas om. Soppan fiddade, trille och många kom överhuvudtaget inte runt.

När det blev P.A. Watson's tur kom den första bra tiden. En hog 2,4:a. Han körde bara runt ett par varv innan han tog sitt stopp utan att ta bort eller jagga dit någon soppa. Jag kvalade efter P.A. kom till deasman och bilen sällt fast i soppan. försökte ett par gånger. fick något varv på 2,0 innan jag tog ett stopp. Vid mitt andra försök så var återigen P.A. före mig och sänkte då tiden till 2,368 och det utan att köra tiden ut. Jag hade problem igen. Jag hade bytt till bredare däck, näi, okörd! Infor starten av varje heat eller kalamäng besittas bilen. Man måste ha 1,6 mm fridgång vilken inte är något problem ett uppnå, men man måste också ha en min. 0,10 på 19mm. Några tillräckligt breda däck som var inkomrade och uppfyllde de båda kriterierna hade jag inte. Jag satte ner bilen på rakan, körde försiktigt genom dosen, och vad hä vi efter dosen? Jo just det, deasman, och vad finns där? Jo just det, soppa. Vad kommer efter deasman och vad finns där??. Nåväl till slut kom jag runt ett par varv tack vare att jag drog ur bromsen. Tiden 2,64. P.A. vann kvalet och jag kom till coney G. Uppskattningssvis fanns det ett 40-tal förare mellan 2,50 och 2,67. Tufti. Efter kvalets slut fortsatte G-27 tävlingen.

Nats

1986



Mike Beuford kvalvinnarbil i G-27 med tiden 2.632 sek.

Om G-27 kan jag säga att Beuford vann kvalet på 2,62 och att Nick (serietills) vann tävlingen. På söndagen fick vi gå upp tidigt vilket vi hade varit tvungna att göra alla dagar på mekklatsbrist. Som vanligt åt vi frukost hos Elias Brothers "the home of the Big Boy". Nu hade jag antligen hittat några alternativt, icke fettdiypande Belgiska vittlot med gräddor och jordgubbs-syll, mums till frukost. Efter till tävlingen, i det lagrta konsy fanns det fem startare och fyra av dem skulle gå vidare. Endast fyra dök upp till start. Det blev Axel Pomeranz och två brasiliansare. Axel plockade i en C-27 motor för att spara sitt material vilket var klokt. Alla de andra brändde sina motorer. En av brasiliansarna var väst, fyra motorer på tre heat, undrar om det

var Camen?, efter ett par konsy var det min tur. I från varje konsy går två vidare och något större problem hade jag inte att gå vidare. I konsy C hade jag fått bättre folk att tämpas mot. Jan Laser fanns där plus många andra duktiga förare. Laser tog ledningen följde av mig som tvåa. Ställningen varade så i tre av fyra heat. I fjärde heatet hade jag black-lane, motsvaras av ytteln i deadman. Jag försökte hanga på men jag räckte inte riktigt till. I sista heatet hade alla ögonen på mig och Dale Yamashita som låg trea. I heatets slut passerade Dale mig under stort jubel. Vad ingen hade uppmärksamhet var att Boyd-Johnsson som hade jagat fyra hade passerat både mig och Dale. Med det tog Boyd andra platsen efter Laser. Efter det tappade jag lite av intresset för facet och agerade som brautvaltare och bilhärare åt Mike Swiss.

Nats

1986



Delar av finalfältet F.v. John Laser Camen, Mike Swiss Koford och P. A. Watson Fantom Racing.

Ill gick P-A Watson, Fantom Racing, Mike Swiss, Koford, John Laser, Camen, Cash, Camen, Lore Andersson, Camen, John Strachan, Camen, Ray Nunes, P.K., och Dan Perls, P.K., på fredagen när jag sojt på trottoaren utanför Lokalen. Där det upp en 1130 kille och började prata svenska, John-Lore Andersson var hans namn. Fabriksterrare hos Camen och Callifornia etta. Han är född i Sverige. Flyttade tidigt till U.S.A där han i slutet på 60-talet och börjar på 70-talet tävlade mycket. Han har hållit upp ett bra tag innan han satte i gång igen. För några år sedan. P-A Watson och Jan Laser tog kommandot från början vilket framgår av verryprotokollet. Först när lasters motor gick upp i fok fick P-A en chans att gå upp i ledningen och skaffa sig en lucka då var tävlingen redan avgjord till hans fördel. Alla förare i finalen hade snabba motorer, kanske alla PK-förarnas motorer gick lite snabbare jämfört. Mike Swiss råkade ut för något så ovanligt som fälgbrott. Fälgan gick av där Jimningen börjar. Däcket var ett limpach och när Jan Limpach fick se det tog han hand om bilarna och placerade dem utom räckhåll för några fotografer. Vad som

övertäckade mig var att soppa användes mycket även i heat. Inför finalen presenterades alla förare och under presentationen skulle de köra ett varv. Starten var belägen på rakan mellan fingret och 90. P-A var ute först. Han fastnade i 90 sedan i ingången till karusellen, deadman och slutligen fingret innan han åter kom fram till start. Ingen soppa torrades bort. När det gäller tekniska detaljer så såg jag inget speciellt. Ill skällnad från Europa så kors det mycket med olika varianter på tipper, forntum perimeter. Motorerna var i stort sett samma som vi kan se ute i Europa. Utisights krosser var det inte många som körde med. Camen och Koford var det vanligaste. Camens lancia verkade fungera fint i de flesta klasser. Kofords Astun Martin återfanns mest i G-7 och Mazda i G-13 och G-27. Efter facets slut var det dags för USA möte. En sng historica som slutade vid halv fem tiden på morgonen. Efter mötets slut åkte vi till vårat hotell och sov några timmar innan vi checkade ut vid lunchtiden. Innan jag och Mike åkte hem besökte vi Henry Ford muset i Detroit. Där dök vi på Alpha gången med piratfir. I speisen. Ingen av oss var så pigga så efter en timme i muset otvåkade vi inte att gå runt något mera.

SM+RM i Umeå

Text Lasse Åberg



Årets svenska mästare Lasse Åberg.

Den 27-28 sept. var det dax för 1986 års RM och SM-tävlingar. Umeå, norr om Stockholm hade i år fått äran att arrangera mästerskapen på sin Blåe King.

Jag anlände på fredagskvällen till banan och fann kråkförarna Krister Hällgren och Leif Lind sittande meckande med sitt skrot, föråt material ska det visst va.

Verksamheten har legat nere ett tag i Umeå men nu har den fått fart igen med hjälp av Thomas Lundgren f.d. skellefte-bo.

Efter att vi tagit bort alla limkittar i spåret och lagt ditt en flaska Brown i

ingångarna så var det fritt fram att köra.

På lördagen dök alla kändisarna och blivande (?) kändisarna upp, inklusive kråkförarna nr 1 (?) P-O Karlsson från Skellefteå.

I grupp 27-kvalet gick de tre första direkt till final. De tre var P-O Karlsson 3,053, Lasse Åberg 3,070 och Krister Hällgren 3,106. Efter semifinalen fanns dessutom Lars Bergström, Leif Lind, Per Persson, Malin Fransson och Lars-Erik Andersson i final. Lasse Åberg vann och resultaten från finalen framgår av varvprotokollet.

SM+RM i Umeå

Under lördagen kördes också Grp. 15 vars kval vanns av Jan Andersson, Sundsvall 4,311. Grp. 15 finalen vanns av Roger Nordvall, Vännäs.

Söndagen hade Grp. 20 Bigg och Väss på schemat. Bigg har tyvärr erskräpant inga resultat från så vi går vidare till Väss där inte särskilt överraskande Lasse Åberg vann kvaler med 2,794. Krister Hällgren var tvåa, 2,943 och Leif Lindh trea, 2,980.

I den här klassen blev det bara sju startande vilket betydde att en del av förarna inte var riktigt i den klass som behövs i ett SM-startfält. Lasse Åberg vann dock överlägset här igen, se varvprotokoll.

En summering av intrycken under helgen är att: Strömmen är bra enligt svenska mått, banan var bättre 1984 men kan bli bra igen om verksamheten ökar i Umeå och fler hemmatörare börjar köra och åtgärdar små-felen.

Per Persson och Malin Fransson tycker inte att väss är kul eftersom dom inte ställde upp på söndagen, eller är de rädda för mästarern?

Janne Andersson hade tydligen gott om pengar då han hade sovgröjer på hotell trots att han hade sovgröjer med sig...

Det kromade kråkgänget har fått tillbaka Leif Lindh och med det är det nog det starkaste teamet i Sverige?

P-O Karlsson, årets biggkung i Norrland och en av kråkorna hävdar bestämt att det är en gammal teamet har som symbol och att deras namn är Kadaver.

Janne A. hade tydligen lite av chassibyggaren Kai Johansson i sig vilket innefattar att går det dåligt i ett race så är det chassiets fel och då ska det förstoras, förhitas, stampas, vridas ihj, med andra ord göras permanent obrukbart.

G-20 11 startande

1 Lasse Åberg	Sollentuna	571
2 Krister Hällgren	Skellefteå	516
3 Per Persson	Korsjö	509
4 Leif Lind	Skellefteå	501
5 Peter Karlsson	Skellefteå	499
6 L-E Andersson	Bureå	434
7 Malin Fransson	Korsjö	428
8 Lars Bergström	Korsjö	414

Väss 7 startande

1 Lasse Åberg	Sollentuna	572
2 Leif Lind	Skellefteå	514
3 Peter Karlsson	Skellefteå	504
4 Krister Hällgren	Skellefteå	461
5 L-E Andersson	Bureå	351
6 Rikard Jonsson	Umeå	284
7 Tony Andersson	Vännäs	171

EM i Sintheim 2:a del.

Text Anders Gustafson

HEJSANI!

Så var det då dax för vår världsmästare att efter sommarens VM titel bekänna färg, vid denna den andra EM deltävlingen i Sintheim. Denna King-Dana i sydtyskland är belägen i ett jättestort bilmuseum.

Kvallet började med att Ralf Klose körde på 2,12 sek, men då blev det en halvtimmes paus tills tävlingsledningen fick ordning på tidtagningen. Kvallet varns av KOFORD.

Etta blev nämligen Martin Gramann (A) med 2,71 före Alf Zoder (A) 2,75 och Lasse Åberg 2,77. Efter den trion kom tre tyskar Burkhard Werner 2,78, Ralf Klose 2,79 och Ashim Burgman 2,83. De två övriga som kvalade sig till semi var Maurizio Baccarini (I) 2,83 och Kaj Johansson 2,85.

De övriga svenskarnas kvalresultat var Anders Gustafson 2,86, Magnus Nilsson 2,87, Janne Ekman 2,87, Kristofer Hällgren 2,89 och Rune Syven 3,03.

Runes kvaltid innebar att han var tvungen att köra uppsamlingsheat på lördagsmorgonen.

Från de tre uppsamlingsheaten som kördes så vann Rune med 217 varv före Tomas Weckerle (D) 215 och Erich Lorenz (D) 195.

I kvartarna körde de svenska förarna överlag sämre än väntat. Magnus köjde 166 varv, Anders 189, Kristofer 204 och Rune 204.

Enda svensk som gick vidare därifrån var Janne med 208 varv. De övriga som gick vidare var det 6 tyskar och en schweizare.

Från semifinalerna har jag bara en resultatlista med totalvarven. Vann gjorde Tomas Weckerle 361v, Lasse körde även han 361v. Tre blev Martin G 353 och fyra Ashim B 337. Vidare till final gick även Maurizio Baccarini, Ralf Klose, Hannes Kock och som sista man Janne Ekman. Utslagen blev tävlar Kaj delvis berende på att han tappade pinionen i första heatet och att han skulle behövt en paus efter halva semin för toaletbesök.

Så var det då dax för final

Under det första heatet var det bara de två förarna på yterspåret Klose (I) och Kock (8) som tappade varv. I heat två gick Lasse upp i ledning med 189v före T Weckeke 157 och A Burgman 150. Tredje heatet ökade Lasse ledningen till nio varv. Efter halva finalen var ställningen denna: Lasse 311, M Gramann 301, T Weckeke 299, A Burgman 297, Janne E 262, M Baccarini 261, H Kock 256, R Klose 253.

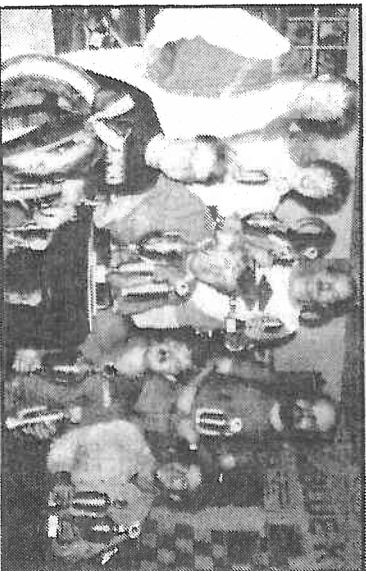
Efter sex heat såg Lasse ut som en säker segrare med en ledning på 21 varv till M Gramann och 24 varv till A Burgman. Men i sjunde heatet så körde Lasse på en annan bil och tappade motorn och därmed ledningen till M Gramann med två varv.

EM i Sintheim 2:a del.

Inför avgörandet i sista heatet var det sanna tre förare i topp, som kom på pallen vid första del i Wien. Under detta det sista heatet visade M Gramann att det inte var något fel på hans nervar genom att köra dagens bästa fem min. heat med 81 varv. Detta hjälpte nu inte utan Sverige återerövrade EM titlen genom Lasse Åberg som med en andra plats här och vinsten i Wien vann årets EM titel.	
14	Axel Pommerance D 289
15	Hugo Glettenburg D 288
16	H.P Sutter CH 284
17	Jeron van Es NL 206
18	Gert Krösing D 206
19	G Rossetti I 206
20	Rune Syven Swe 204
21	Kristofer Hällgren Swe 204
22	Dieter Jens D 199
23	Verner Karmoll D 199
24	Mick Lawrence GB 198
25	Marcus Schnier D 195
26	RolandFalx D 195
27	Marcel Munster CH 194
28	Dirk Hochschwender D 190
29	Anders Gustafson SWE 189
30	Monica Seiler CH 187
31	Horst Wochering A 187
32	Gianni Baccarini I 185
33	Reto Kunz D 184
34	Rene Vock D 182
35	Magnus Nilsson SWE 166
36	Massimo Prato I 166
37	Andreas Funkeleier D 165
38	Valter Maurer D 155
39	Tan Baker GB 140
40	Mick Harvey GB 86
Plus några till som jag inte vet namn och varv på.	

1	Martin Gramann A 607
2	Lasse Åberg Swe 593
3	Ashim Burgman D 587
4	Tomas Weckerle D 560
5	Maurizio Baccarini I 505
6	Janne Ekman Swe 490
7	Ralf Klose D 483
8	Hannes Kock D 459
9	Burkart Werner D 312
10	Bernt Möbus D 310
11	Erich Lorenz D 310
12	Alf Zoder A 298
13	Kaj Johansson Swe 296

EM i Sintheim 2:a del.



De åtta bästa totalt i EM-serien. Stående fr. v. B Werner (D), R Klose (D), T Weckerle (D), H Kock (D), Sittarde L Åberg (S), M Gramann (A), A Burgman (D) och M Baccarini.

	Set up	Årm	Chassie	Body	Gears/Tire
1 Martin Gramann	U-500	6/4	Own	A Martin 8/40	Koford
2 Lasse Åberg	U-500	6/4	RL MKII	A Martin 8/38	Alpha
3 Asmin Burgman	640-U	5/4	Martren	Lancia 8/39	Alpha
4 Tomas Weckerle	640-U	5/4	Werner	Lancia 8/39	Alpha
5 Maurizio Baccarini	640-U	5/4	Tripod	Lancia 8/38	Alpha
6 Janne Ekman	640-U	6/4	RL MKII	Lancia 8/39	Carmen
7 Ralf Klose	640-U	26/27	Tripod	Lancia 8/39	Carmen
8 Hannes Kock	640-U	26/27	Martren	Lancia 8/39	Alpha

EM's slutställning 1986					
1. Lasse Åberg	Swe	38	15. Anders Gustafson	Swe	9
2. Martin Graham	A	36	Bernt Möbus	D	9
3. Ashim Burgman	D	34	Rune Syven	Swe	8
4. Ralf Klose	D	24	Alf Zoder	A	7
5. Burkhard Werner	D	23	Mausimo Prato	I	7
6. Guissepe Rossetti	I	15	Marcel Munster	CH	6
7. Tomas Weckerle	D	15	Kaj Johansson	Swe	6
8. Maurizio Baccarini	I	14	Axel Pommerance	D	5
Werner Pauli	A	14	Hugo Glettenburg	D	4
H. P Sutter	CH	14	Tommy Berggren	Swe	4
11. Erich Lorenz	D	13	Ian Baker	GB	3
Janne Ekman	Swe	13	Dier Jens	D	2
13. Hannes Kock	D	11	Jeron van Es	NL	2
14. Dieter Laddovny	A	10	Stephan von Michael	CH	1
			Gert Krösing	D	1

RM i Eskilstuna 1986

Text o bilder Anders Gustafson

Till att börja med vill jag tacka arrangörsklubben för det jobb dom har lagt ner på banan sedan SME-Racet i våras.

Tävlingen började med kvalet i G-27 där det gällande banrekordet var 3,13 satt av Lasse Åberg i våras. Att det skulle slås var den ingen tvekan om men av vem och med hur mycket var frågan?

Den som slog det var Tommy Berggren som körde 3,038. Det visade sig att de magiska tre sekunderna var det som behövdes för att klara sig bland de åtta bästa och därmed direktkvalificerade till semifinal.

Åtta blev Malin Fransson med 2,985, sju Joakin Ahlgren järfälla med 2,977, sexa Anders Gustafson med 2,958, femma Krister Hällgren tre tusendelar bättre med 2,955. Kjell Arvidsson blev fyra med 2,944. Han var den som var först under 3 sek.

Trea blev Kadaver-bossen Peter Karlsson med 2,931. Tvåa Leif Lind som lyckades knäcka 2,9 gränsen med 2,891 efter att ha fått tipsat att ha fullt i dosen. Vann kvalet i överlägsen stil gjorde Lasse Åberg med tiden 2,738. Detta gjort med en Koford U-500 set-up och med att ankare som användes vid RM:et i Umeå. Det plockades ur pga. set-up behov inför EM:et i Sintheim och sedan sattes i utan omslipning inför denna tävling.

Tävlingen fortsatte nu med kvalet i väss, men jag skriver klart om G-27 först.

Från uppsamlingsheaten och kvartarna gick följande åtta förare vidare till semi: Rune Syven, Tommy Berggren, Peter Haglund, Tommy Karlsson, Per Persson och Lars Bergström och två stycken för mig nya förare Robert Gunnarsson och Mikael Elstrom båda från Falköping.

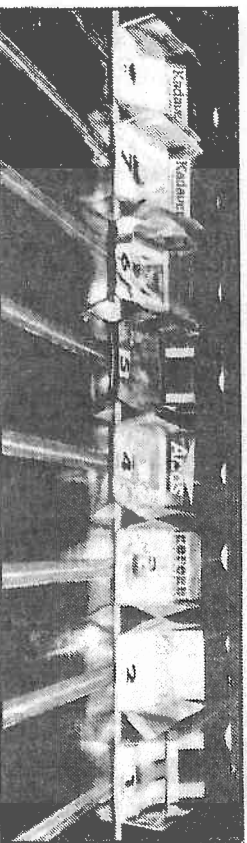
Semifinalen var det första som hände på söndagsmorgonen och för förarna ca:1/2 timma tidigare än vad som stod i inbjudan.

I semi B vann Tommy Karlsson före Rune Syven, Tommy Berggren, Peter Haglund, Robert Gunnarsson, Per Persson, Lars Bergström och Mikael Elstrom. Hur många av dessa som skulle gå vidare till final berodde ju på hur man skulle köra i semi A.

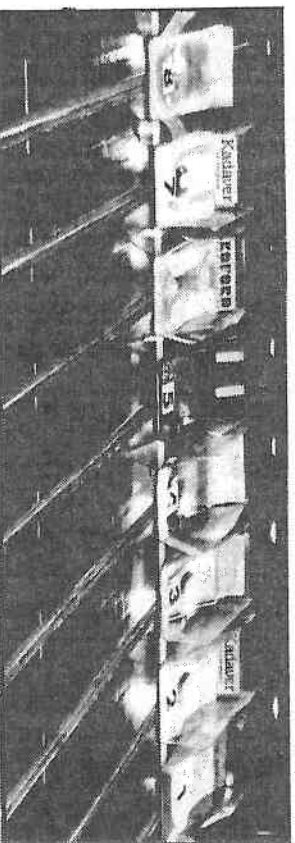
Semi A med de åtta bästa förarna från kvalet vanns av Lasse Åberg före Leif Lind, Anders Gustafson och Krister Hällgren. Dessa fyra gick vidare till final tillsammans med de fyra bästa från semi B. Utslagna från semi A blev Kjell Arvidsson, Peter Karlsson, Malin Fransson och Joakin Ahlgren.

Finalen G-27
I första heatet var det tre förare som gick ifrån de andra med ett tiotal varv. Rune S. tog ledningen med ett varv före Lasse Å. och Anders G. Från och med andra heatet var Lasse Å. i ledning tills alla åtta heaten var körda. Rune S. lyckades att bärga andra platsen med ett varv före Tom-

RM i Eskilstuna 1986



Finalbilarna i G-27.



Finalbilarna i Väss.

my B. Fyra blev Anders G. före Tommy K. Peter H. Krister H. och Leif L. Sammanfattningsvis kan sägas om denna G-27 final att den i mitt tycke är den bästa final som körts i Sverige sedan RM:et i Norsjö 1980.

I vässkvalet kördes det fort redan i början närligen 2,553 sek. av Anders Gustafson, denna tid skulle visa sig räcka till en andra plats efter Lasse Åberg som körde 2,521 sek. Tredje plats tog Tommy Berggren med 2,660 1/1000 före Magnus Nilsson 2,661.

Malin Fransson (Sveriges snabbaste tjej?) grejade femte platsen i kvalet

med 2,764, sexa en Partille förare vid namn Håkan Johansson med tiden 2,808 samma tid hade Johan Svensson. Åtta och sista man som ordnade startplats var Krister Hällgren. Tack vare en lånad motor körde han 2,817 och slog därmed Teamkompisen Leif Lind med 3/1000 sek. Antalet startande var 29st. Vilket innebar att det var dax för kvartsfinaler. Rangordning och resultat från dessa kvartar har jag inte. Men vidare till semi gick Peter Haglund, Rune Syvén, Tommy Karlsson, Peter Karlsson, Leif Lind, Kjell Arvidsson, Bengt Andersson och Henrik Karlsson.

RM i Eskilstuna 1986



Tre av finalförrarna i Väss. Fr V. Peter Haglund, Lasse Åberg, Henrik Karlsson.

I semi B med dom förare som hade kört uppsig vann Peter H med 230,11 varv före Henrik K 218,24 och Kjell A 215,97. Fyra blev Leif L med 212,85, femma Bengt A 192,21. Sexa och sjuva Peter H och Tommy K och sist i denna semi en uppgiven Rune S.

Semi A med de kval snabbaste förrarna vann av Anders Gustafson före Lasse Åberg. (Detta var detta var Lasses första förlost i en semi efter final sedan VM triumfen). Tre kom Krister H och fyra Johan S. Femma och utanför final blev Magnus N före Tommy B, Malin F och Håkan J. Finalen i Väss

I första heatet tog Anders G led-

ningen några varv före Lasse Å. Som i sin tur var några varv före Peter H. Även i andra heatet drygades Anders ledning ut fortfarande före Lasse och Peter. Tredje heatet fick Anders problem med att få pinnen att sitta kvar och därmed var tävlingen slut för hans del. Leif L hade också problem så från och med nu var det bara sex förare kvar. Men därifrån och fram till tävlingens slut så var Lasse Å i ledningen med Peter H på en andra plats. Mellan trean Johan S och fyran Krister H skilde bara tjugofem hundra delar. Femma kom Henrik K, sexa Kjell A, sjuva Anders G och åtta Leif Lind.

