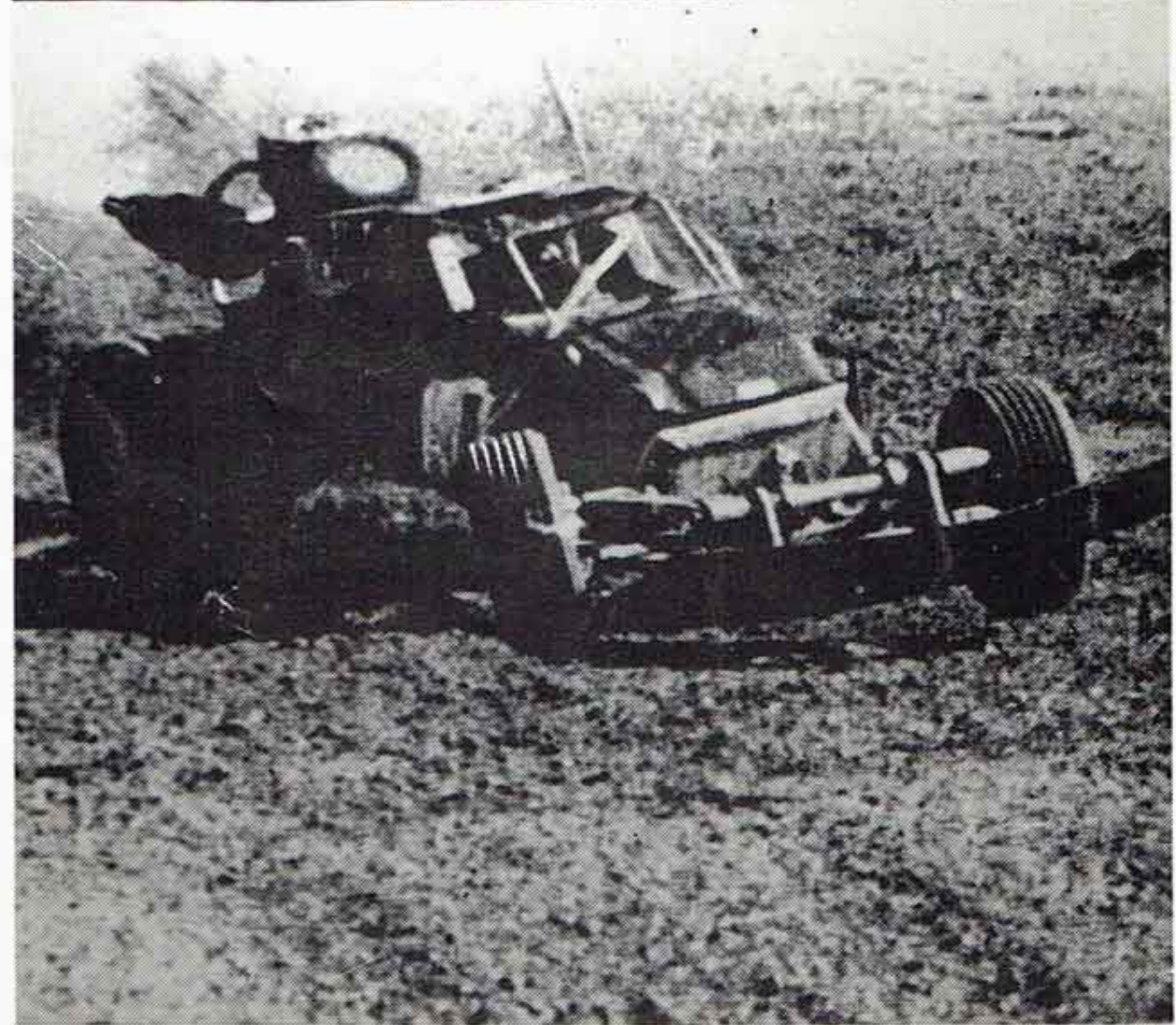


studio 6

W E R S



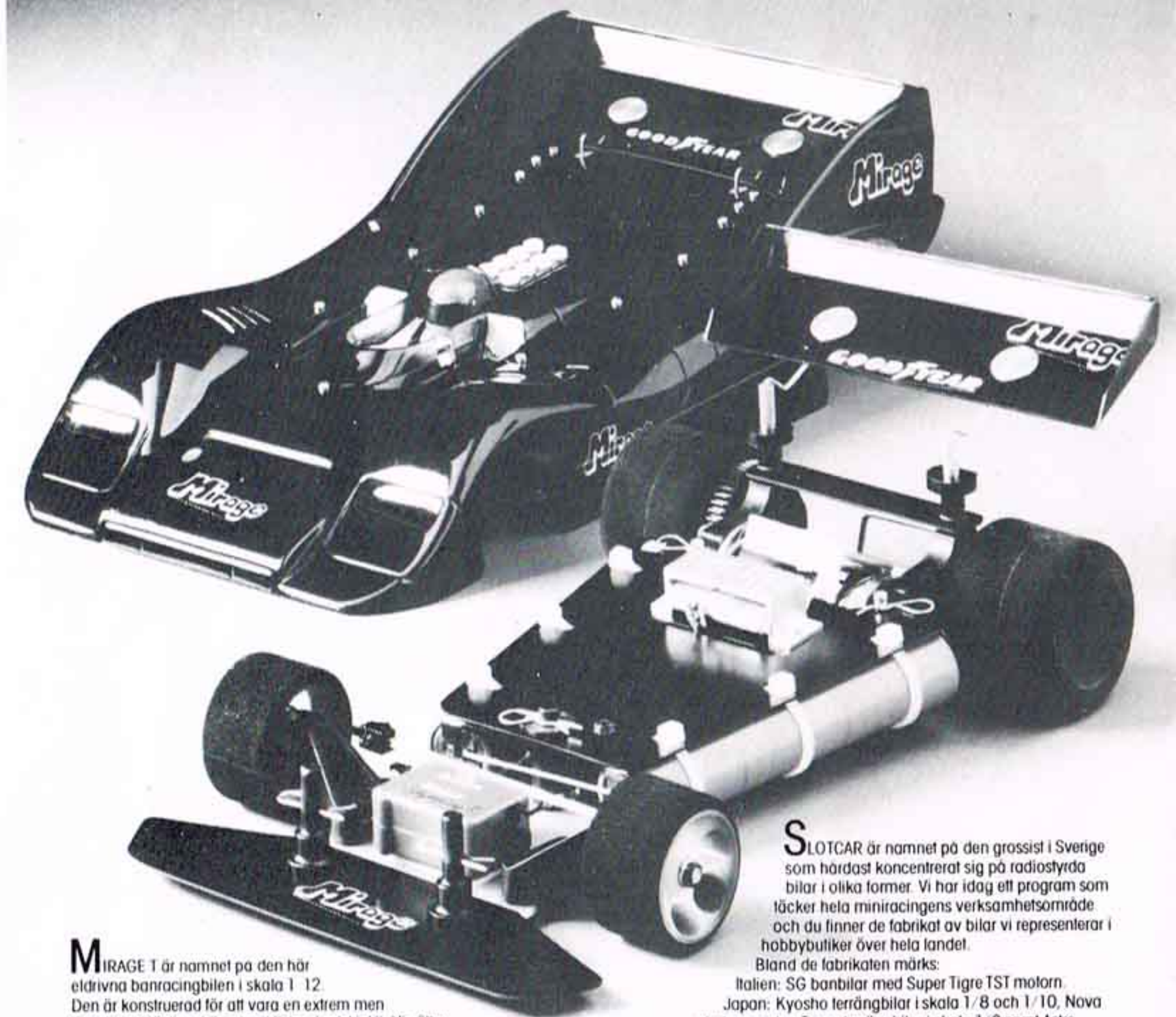
NORSK RC BIL
FORBUNDS
RC BIL BLAD.

NR. 5 '82

PRIS KR. 8,-



MIRAGE T



MIRAGE T är namnet på den här eldrivna banracingbilen i skala 1/12. Den är konstruerad för att vara en extrem men lättarbetad tävlingsbil redan i "standardskick". Vi sätter standardskick inom sätionstecken eftersom det motsvarar maximal extrautrustning när det gäller andra fabrikat.

Standardutrustning på Mirage är bla snabbflytssystem för ack-platta och radio-platta, fram och bakvagn med justerbar frigång, differential med axiallager av högsta kvalité, bakaxel av aluminium i flygkvalité (6305T6), kullager för bakaxeln, bakhjulsnav med klämfäste som ej skadar bakaxeln, stötfångarbåge bak, justerbar vinge, resistorfäste som även är kylfläns. Och sist men inte minst - fälgar som är gjutna styckevis därför att det är det enda sättet att få dem perfekt runda. Mirage T distribueras i Sverige av SLOTCAR.

SLOTCAR är namnet på den grösst i Sverige som hårdast koncentrerat sig på radiostyrda bilar i olika former. Vi har idag ett program som läcker hela miniracingens verksamhetsområde och du finner de fabrikat av bilar vi representerar i hobbybutiker över hela landet.

Bland de fabrikat märks:

Italien: SG banbilar med Super Tigre TST motorn.

Japan: Kyosho terrängbilar i skala 1/8 och 1/10, Nova

startapparater, Tomo terrängbilar i skala 1/8 samt Astro

Racing radioanläggningar.

Tyskland: Varta ackumulatörer för elbilar och radioanläggningar.

USA: BoLink 1/12 karosser, DuBro tillbehör, K&B racingmotorer, Kraft

radio, McCoy trimningstillbehör, MRP karosser i skala 1/12, 1/10 och

1/8, Parma karosser i skala 1/12, 1/10 och 1/8, Perry förgasare,

Sonic Tronic tillbehör, Twinn-K tillbehör. För spårstyrd miniracing dess-

utom: AJ's, Camen, Champion, Faas, GRW, Mura, Outisight, Parma

samt Trinity.

Dessutom ett tillbehörssortiment under varumärket SLOTCAR samt elbilen

MIRAGE som vi själva tillverkar.

AB SLOTCAR BOX 21107 100 31 STOCKHOLM TEL 08-348000

MIRAGE T säljs i Norge av LOYD's TOYS, Tel: 032/97044

LEDER

Vi vil i denne leder ta opp et viktig punkt for alle løpsarrangører - eller rettere sagt for alle deltagere i rc-konkurranser.

En påmelding til et løp medfører en forpliktelse, nemlig at vedkommende skal stille på startstreken i det løp han er påmeldt til. Arrangøren beregner et visst antall startende, annonserer med dette og kjøper et løpsopplegg av ganske omfattende art, og fremfor alt har direkte utgifter til premier etc. som står i forhold til det antall som er påmeldt.

Når da kjørerne ikke stiller opp til start og heller ikke melder fra om dette eller betaler sin startavgift kan vel de fleste se for seg hvilken flopp det blir.

Tynne heat som er lite publikumsvennlig. Økonomiske vanskeligheter for arrangøren. Arrangementsmessige problemer. Alt ting som kan gjøre at vi om en stund ikke har arrangører til store race.

Vi foreslår derfor at alle arrangører skal innby til race, med forhåndsinnbetaling av startavgiften. En påmelding til arrangøren uten innbetaling av startavgiften bør ansees ugyldig, og medføre at kjøreren ansees som etteranmeldt dersom han kommer til racet. Etteranmeldelse bør ha en høyere avgift enn vanlig, og kjøreren kan bare regne med å få starte dersom arrangøren anser det mulig å få han plassert inn i ekstra heat - eller eventuelle ledige plasser som kun bør forekomme ved sykdom.

Vi mener det er en stor forpliktelse å melde seg til race - en forpliktelse overfor medkonkurrenter, klubber, sporten, men fremfor alt overfor publikum som har kommet for å se spennende fighter og velfylte heat.

Vær ditt ansvar bevisst - meld deg på og MØT opp.

Dette er skrevet etter tanker fra et vel overstått NM buggy, og med erfaring fra 2-3 års erfaring som løpsarrangør.

Andre tanker, erfaringer og synspunkter tas imot med takk..

TH

SPEED

BLADET FOR
RC — BIL INTERESSERTE

Utgis annen hver måned

UTGIVER:

Norsk Rc — bil Forbund
Postboks 30, Haugenstua
Oslo 9

KONTAKTMENN:

Tom Hagelid, Tlf. (02) - 57 47 10
Kåre T. Haugerud, Tlf. (02) 30 01 51

I REDAKSJONEN:

Kåre T. Haugerud
Tom Hagelid
Terje Haugen
Terje Brynhildsen
Bjørn Rybakken
Thomas Jaxing (Sverige)

SATS:

Tom Hagelid

MONTASJE:

Kåre T. Haugerud

TRYKK:

Print Team A/S, Åkebergvn. 56, Oslo 6
Tlf. (02) - 19 12 65

OPPLAG: 2000 eks.

NESTE NR: 15. Desember

ANNONSE OG MANUSFRIST: 20 Nov.

PRINT TEAM A.S

ÅKEBERGVEIEN 56, OSLO 6, TLF. (02) - 19 12 65

ÅRSMØTE NrcBF

Det første konstituerende årsmøte i NrcBF ble avholdt i Oslo 2. oktober.

Dessverre fant kun 7 klubber veien til Oslo og vårt viktige møte, men møtet ble likevel gjort beslutningsdyktig.

Første punkt var forsikring. En redegjørelse fra Tore Haga, Fredrikstad om forsikring og dets viktighet gjorde at det ble besluttet at en forsikring skulle tegnes. Hva forsikringen skal dekke er ennå ikke avgjort, men det er klart at forsikringen skal inngå i førerlisensene som blir innført fra neste år. Det skal også bli tegnet en arrangørlisens, som NrcBF betaler og som alle klubber tilsluttet forbundet får glede av.

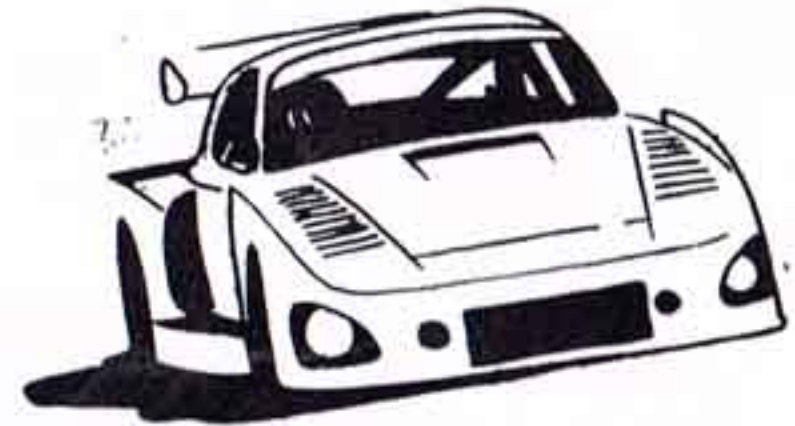
Andre forandringer som ble vedtatt er at førerne fra neste år deles i A, B og debutant førere. Debutantene skal kjøre 3 debutantløp før de kan søke om B-førerlisens. I B-klassen må førerne samle 10 poeng etter en bestemt skala før de rykker opp i A-klassen. B-førerne skal kjøre kvalomgangene i egne heat og finalene kjøres også separat både i A og B-klassen. Denne klasseinndelingen er gjort for å stimulere nybegynnere slik at de kan kjøre mot nogenlunde likeverdige kjørere og slipper å møte de aller beste som de ikke har en sjanse til å vinne over før de får mer erfaring og trening. Det vil derfor være en stimulans at B-førerne kjemper om plasseringer og premier i sin egen klasse, og ikke må stille langt bak i køen etter A-kjørerne. Vi håper derfor at dette vil være ett vellykket tiltak som stimulerer til at vi får ennå fler med i racene.

Innen den tekniske delen av reglementet ble det også gjort en del forandringer. Tidligere er det i MRE vedtatt at fra kommende sesong kjører med vektbegrensning på minimum 880 gram, og at dekkene skal være sorte - kun farget reklametrykk på dekkssidene er tillatt.

I el.buggyklassen ble det tildels store forandringer. Det ble vedtatt at vi skal innføre to klasser. Først en standardklasse hvor bilene skal være tilnærmet lik det som man setter sammen fra ett av byggesettene. »Kun originale reservedeler laget og basert på elektrobuggy kan brukes» Dvs. at f.eks. kan Tamiya-bilene ikke benytte lexankarosseri og AYK-bilene kan ikke benytte Tamiya-dekkene. Fartsregulatorne ble gjort fritt dvs. at elektronisk fartsregulator er tillatt dessuten er fabrikatet på akkene fritt så lenge de holder sine andre data.

Den andre klassen i el.buggy - spesialkassen vil bli åpen for alle modifiseringer og alle spesialdeler, men den største forandringen blir at det blir tillatt med 8 celler i bilene. Bilene skal imidlertid kjøre med standardmotor, men en vurdering om lett trimmede motorer vil bli gjort til neste år for eventuelt å slippe disse løs i 1984.

I MRR og MRRC ble det avgjort at vi neste år skal tillate nitro i fuelen. Det ble også besluttet at førerne i A-klassen i bensinbuggy skal kjøre med karosserier liknende rallycrossbiler, eller rettere sagt - heldekkende karosserier - ikke frittliggende hjul. Dette ble gjort for at bilene skal bli mest mulig like virkelige rallycrossbiler og dermed mer publikumsvennlige.



Det ble i tillegg også valgt et hovedstyre i NrcBF med underkomiteer, men dette vil vi komme tilbake til i neste nummer av SPEED.

En nærmere informasjon vil bli sendt alle klubber, samt at regelverket vil bli redigert og tilsendt alle lisensierte førere neste år.

Ett vellykket møte, men et håp om større deltagelse på neste årsmøte.



Rapport fra solskinns-landet i sør - Kristiansand.

Først vil jeg på vegne av RC-Car Sør få takke for et meget godt blad, og initiativet til NrcBF. (red. Vi reiser oss og bukker).

RC-Car Sør ble startet på nyåret 1980 og hadde ved siste opptelling 23 medlemmer. Siden starten har vi fått disponere en gymsal i sentrum av Kristiansand. Men p.g.a. at salen tilhører kommunen, og skal deles mellom amnge klubber og foreninger får vi bare slippe til 2-3 ganger pr. mnd. Dette gir ikke så mye trening, men vi får bare prøve å gjøre det beste utav det.

I en tidligere artikkel fikk vi både ros og ris for vår innsats rundtforbi. Ros fordi vi var ivrige etter å stille opp, ris fordi vi var dårlige til å spørre, og selvfølgelig dårlige til å mekke. Dette siste har vi tatt til oss, og håper vi skal få rettet på det i framtida. Når det gjelder iveren, skal vi gjøre vårt beste for at den skal holde seg.

I juni i år var vi så heldige å kunne innvie vår første permanente asfaltbane. Den er oppmalt på

parkeringsplassen ved Leif Huberts jernvarelager i Søgne, utenfor Kristiansand. Banen har fått navnet Søgne Raceway og har en kjørelengde på 140 m.

28. august kom Eirik Asmyr, Rolf Corneliusen og Rune Walderhaug fra Larvik Modellbilklubb på besøk for å inspisere banen. Og de var så fornøyd at de ble to dager til endes. Vi kjørte og utvekslet erfaringer og hadde det gøy hele tiden. Forresten, ikke Rolf. Han fikk motorhavari første dagen, så han satt helst og mumlet om råder og veivtapper resten av tiden. Men, men, bedre lykke neste gang, Rolf. Vi sier i allefall tusen takk for besøket og håper på at et lignende arrangement kan gjennomføres igjen, men vi vil da gjerne ha flere klubber med.

Vi minner om adressen til RC-Car Sør: 4600 Kristiansand - kontaktperson Per K.Jonassen tlf. 042- 12359.

Med hilsen

Richard Thorkildsen

SPEED

KORRIGERER


I Speed nr. 4 hadde vi en artikkel om justering av forgasser. I artikkel oppstod det en feil, så vi vil gjerne få rettet dette.

Teksten skal være


Det finnes mange forgassertyper på markedet, men alle har 3 justeringer felles

- 1) Justering av hoveddyse som regulerer bensin/luftmengden ved fullgass.
Se bilde - skrue C.
- 2) Justering av tomgangsdyse som regulerer bensinmengden på tomgang.
Se bilde - skrue B.
- 3) Justering av minste åpning av forgasser (tomgangshastighet) ved stengt forgasser.
Se bilde - skrue A.

ae ASSOCIATED ELECTRICS INC



RC 500



MIKUNI

AKTUELLE PRODUKTER FRA:

Minicraft

2008 FJERDINGBY
TLF. (02) - 83 71 92

Norgesmesterskapet i buggy ble arrangert av Oslo RC Bil Club 3.-5. september på Motorsenteret ved Hvervenbukta utenfor Oslo.

Oslo-klubben har ikke egen bane så det ble derfor laget en bane for løpet på en parkeringsplass på Motorsenteret. Banen ble kanskje noe i korteste laget, men den var morsom og vekslende, men ble etter hvert noe oppkjørt og dumpete.

Det skulle kjøres både i MREC og MRRC, og det var ca. 30 deltagere påmeldt i elektroklassen og hele 50 stykker i 1/8-klassen. Det er jo noe betankelig i og med at vi vet at det er solgt mange tusen biler rundt om i landet, mens det i forhold er kun solgt noen få bensinbilera Vi kan ikke skjønne annet enn at elektrobilene fortsatt blir sett på som et leketøy og brukt deretter, men en med bensinbil har kjøpt sen en hobbybil og gjerne vil ut å kjøre om kapp.

Dette siste forholdet er selvfølgelig bare positivt, men det bør vel gjøres noe med elektrobilklassen f.eks. nybegynnerklasse slik at alle tør å stille opp i race. Dette er kanskje noe å tenke på for NrcBF.

Fredagen av avsatt til trening, og trening ble det til langt utover kvelden. Natt til lørdag begynte det å regne å vi fryktet det værste, men heldigvis var det opphol om morgenen og det ble finere og finere vær utover dagen. Regnværet hadde bare vært til det gode for banen for det var kjørt på et lass med steinmel og med regnet ble dette fastere å bedre og kjøre på.

Heattrening og 2 kval. skulle kjøres på lørdag, og det hersket en spent stemning i depotet, spesielt etter at Terje Haugen og Eivind Loyd Pettersen dukket opp med hver sin amerikanske spesialbil for 1/10-klassen. CRP heter bilen og skiller seg fra kjente Tamiya og AYK-biler i hele sin konstruksjon. Enkel bred epoxy chassisplate, hurtigbyttbare akker festet i velcrobönd, lettet forstilling med store støtdempere og spiralfjæring, plast forstillingsarmer, micro elektronisk fartskontroll, men fremforalt et bakhjulsoppheng og fjæring som ikke går ann å beskrive.

Ved prøvekjøringen viste det seg da også at bilene oppførte seg helt annerledes enn hva de øvrige e gjort. Bilen lå fullstendig død på banen »som å dra et katteskin over banen» var det en som sa. Vesentlig fortene gikk selvfølgelig ikke bilen p..g.a. motor og akker som følger standardbil regelverket. Men kjøreegenskapene var helt enorme. Tamiya og AYK bilene hopper ikke mye som velpreparerte og modifiserte biler, men i forhold så det ut som man kjørte på rågummiballer som pretter bortover uten mål og mening. CRP'n var så overlegen i kjøreegenskaper at mange hadde lyst



Her ser vi CRP'en i aksjon, en fryd! Eller hva.

til å trekke seg fra NM for de mente at det ikke var mulig å konkurrere med disse bilene.

Men kjøring ble det etterhvert. Eivind var uheldig å kjørte sin CRP istykker i begge sine kval. på men han tok igjen på søndag da han fikk en tid på 14r74, som imidlertid viste seg bare å holde til B-finale. Det var nok en skuffelse med den bilen, men Eivind hadde aldri kjørt el.buggy før og heller ikke denne bilen, så litt av årsaken ligger nok i dette for at bilen er potensiell vinner er det ikke tvil om.



Eivind Loyd Pettersen er så absolutt ikke fornøyd

Terje Haugen var imidlertid med og fikk på lørdag neste beste tid 16r59 som var ett hår etter Egil Holth's 16r51. Beste Tamiya bil kjørte Tom Nordby som kvalet inn på en fjerde plass. Med til A-finalen kom også Team Tamiyaføreren Svein Andreassen fra Drammen.

En del overraskelser, kanskje mest i negativ retning var det i el.bil . Nemlig at hverken Kåre Haugerud Cato Haakonsen eller Eivind Loyd klarte å kvale inn til A-finalen.

Dette skyltes først og fremst at Trond Andresen fra Asker kjørte fort og sikret seg en A-finale plass.

SØndag var det kval. og finaler og i C-finalen ble det en jevn match mellom Espen Lund fra Drammen som gjennom hele heatet kjempet mot Robert Lund fra Oslo. Bare 5 sekunder skilte disse to i mål. Ove Trøen fra Råholt hang også godt med,

men var aldri helt i teten. En fin 3.plass ble det i alle fall.

B-finalen ble vunnet av Cato Haakonsen fra Oslo uten å bli direkte truet av noen i heatet. 2.plassen gikk til Kåre Haugerud som er et nyervervet medlem i Team Tamiya, men Kåre slet med problemer med sin bil hele helge og det har senere vist seg at det var den typen elektronisk fartskontroll han brukte som ikke passet hans kjørestil. 3.plassen ble besatt av Geir Gustavsen og 4. plass av Eivind Loyd Petersen, Fredrikstad.

A-finalen var det alle ventet på. Hvordan skulle standardbilene klare seg mot Terje Haugens superbil



Starten går i A - finalen og feltet er bra samlet – enda . .

Starten går og det oppstår som vanlig problemer i første sving. Terje og Tom Nordby kom imidlertid løs fra feltet, mens den raskeste i kval.omgangene Egil Holth ligger sist.

Ledelsen veksler mellom Terje og Tom hele tiden, men p.g.a. det gjøres feil av kjørerne og samtdig at det er problemer med enkelte forbipasseringer blir det aldri noen store lukera Trond Andresen kjører seg opp i feltet og det samme gjør Knut fra Team AYK. Tiden går og de to første ligger helt jevnt, helt inn på siste runden - første mann til mål skulle bli norgesmester. Terje ligger først, men



Så tett var det store deler av finalen mellom Terje Haugen og Tom Nordby. Vi ser Robert Haugland i bakgrunnen.

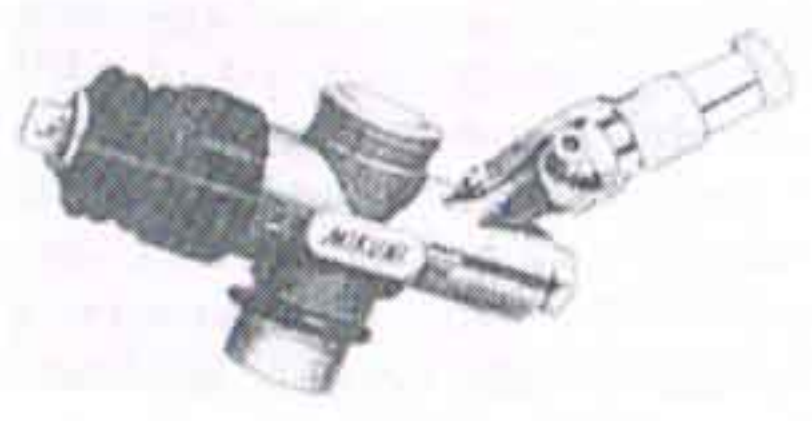
gjør en liten miss og Tom kommer forbi inn på strekket før 180 graders svingen rett før mål. Tom

MIKUNI GENUINE PARTS

VI HAR OGSÅ RACINGDELER TIL ELEKTROBUGGYER OG BENSINBUGGYER.

IMPORTERER DEN SUVERENE LEXANLAKKEN FRA SLOTCAR ! RETT FRA BOKSEN OG INN I LAKKERINGSSPRØTA !

ALLE FARGER



EN KVALITETS SLEIDEGASSER MED MEGET GODE EGENSKAPER

Passer til 12 - 13 - 14 mm hals og har et innsug på hele 9 mm.

Megt enkel og justere samt at det blir skikkelig " bånddrag " i bilen DIN !

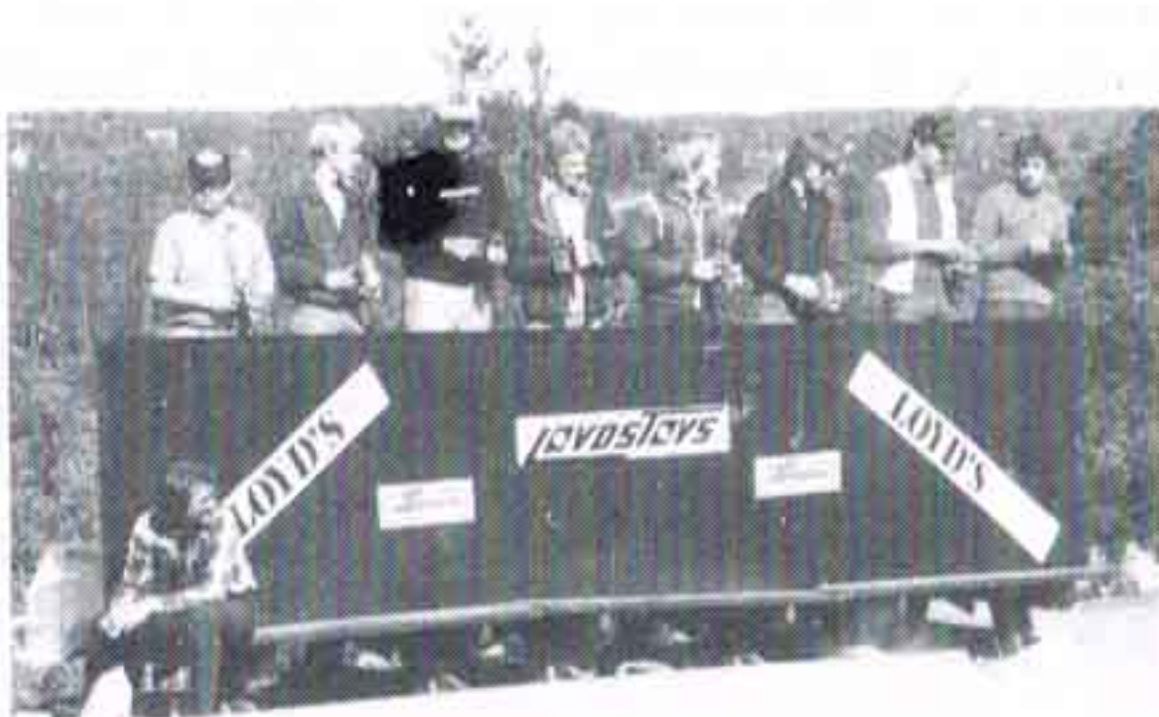
Ring eller skriv til oss etter informasjon. Vi sender på postoppkrav i hele landet

S. ANDREASSEN

IMPORT & SALG

BERGLIVEIEN 5, 3000 DRAMMEN – TLF. (03) - 82 24 65

blir litt for ivrig og svinger for tidlig og går i banemarkeringen og henger seg opp. Terje som ligger 10 cm. bak klarer ikke og komme forbi og svinger i stedet inn ved siden av Tom og begge henger på banemarkering en halv meter fra mål. Det betyr at den som først blir satt ned på bakken blir vinner.



Stor spenning på kjøreplattformen under slutten av A - finalen. Vi ser her fra venstre: Egil Holth, Oslo, Robert Haugland, Oslo, Terje Haugen, Oslo, Knut E. Enger, Oslo, Terje Brynhildsen, Oslo, Tom Nordby, Oslo, Svein Andreassen, Drammen og Trond Andresen, Asker.

Begge går over mål - samtidig, og dommeren bestemmer at det skal kjøres omkjøring mellom Tom og Terje etter at 1/8-finalene er over. Dette var den eneste riktige løsningen på den situasjonen som oppstod.

Inn til en fin 3. plass kjører imidlertid Trond Andresen fra Asker, og Team Modell-Hobby A/S med sin Tamiya bil foran Knut Enger og Egil Holth begge fra Team AYK. Robert Haugland kjemper seg til en 6. plass.

Omkjøringen som er dagens siste heat blir kjørt. Også her kommer de likt ut. Bilene går like fort, men bilene oppfører seg ikke like pent på banen. Terjes bil ligger rolig og kontrollert mens Tom må kjøre på kanten av det bilen tåler for å henge med. Det betyr at kjøringen blir oppkavet, og stressende og Tom gjør en liten feil, og en til og er plutselig en runde etter Terje. Stillingen i mål er at Terje vinner med litt over en runde foran Tom.

En glad vinner, for første gang norgesmester Terje Haugen, men en alltid like glad, smilende og fornøyd Tom Nordby på annen plass.



En meget fornøyd Terje Haugen etter seieren i elektro.

1/8 klassen var sett fram i mot med stor spenning. ca. 50 kjørere som skulle kjempe om en NM-tittel.

En noe famlende åpning med mye motorstopp og problemer med å lære seg banen, gjorde at de første heatene ble noe tynne og ikke så publikumsvennlige som man håpet.

Men i heat 4 tro Kjell Pedersen fra Drøbak til. Han kjørte som han skulle ha stjålet bilen. Han



Kjell Pedersen og Tomo Lupus er virkelig en topp kombinasjon. De tro til med beste kval. tid.

passerte de andre på yttern eller innern ettersom det passet. Han kjørte fra alt, og bilen virkelig trivde på banen. 15r26 s fikk han til slutt, og det var klart beste tide, og det skulle vise seg at det skulle blir kval.omgangenes beste tid, og med det var Kjell allerede kvalifisert for A-finalen.

En annen som på lørdag kjørte godt var Svein Andreassen fra Drammen og Team Hobbytronic



Svein Andreassen fra Drammen med sin Hirobo Rusher kjørte også meget godt. Vi ser han her i forgrunnen

som i sin andre kval.omgang kjørte inn til 15r97 som også kvalifiserte til A finale.

Forventningene i depotet var store til de ombygde banebilene - Serpent Quattro og PB Alpha. Men som alle så - dette er banebiler og ennå det var lagt ned uttallige timer på ombygging oppførte de seg ikke som terrengilber. Dårlig fjæring og kjøreegenskaper og stein i drevet var gjennomgående problemer. Så den konkurransen og frykten som mange hadde var ugrunnet. Bilene er meget bra som banebiler, men det er langt igjen til å bli bra buggy, og flere av prosjektene er allerede

lagt på hylla, og vanlige terrengbiler er under bygging for neste møte.

To mann som tidligere nevnt gikk etter kvalet direkte til finalen, mens de 14 neste kjørte i semifinalene og kjempet om 6 plasser i A-finalen. Semifinalene ble kjørt over 15. minutter og i semi 1 kjørte Bertil Schwack en egen offroad oppvisning av de helt store. Ingen klarte å henge med og Bertil som lå syk på lørdag og bare møtte opp på søndag for at rc-kjøring er gøy gikk lekende lett gjennom kvalet med ett forsøk og via semi til en soleklar finaleplass. En prestasjon vi sent vil glemme - et hyggelig resultat til en hyggelig rc-bil entusiast.

Store forventninger ble stillet til Per Arne Hamar fra Hønefoss med en Kyosho bil. Per Arne gikk lett til semi, men under semien fikk han problemer, som selv ikke mekaniker og modellproffen Roger Ludvigen kunne gjøre noe med. Synd for Per Arne, som vanligvis er å finne i finalefeltene.

Terje Haugen som allerede på lørdag la sitt Serpent-buggy prosjekt på hylla byttet ut til Tomo Lupus på søndag og kvalifiserte seg til semifinalen, men fikk der stadige motorstopp og kom ikke til A-finalen.

Til A-finalen gikk imidlertid Eivind Loyd Pettersen med en utlånt Tomo Lupus fra Sverige (den som vant det svenske mesterskapet). Bra kjøring og et hyggelig resultat var ivente. Øyvind Hov var for



Øyvind Hov fra Tønsberg var vel NM's store overraskelse med en meget bra plassering. Han var vel en av de få som hadde bilen sin igang hele tiden

oss et ukjent kort, men fort kjørte han hele tiden, og med en velpreparert Sigma II fikk han lett via semi til finalen.

I semifinale 2 tok Trond Bjarås, også en trivelig Drammenser fra Tarmslyng Racing Team ledelsen og kjempet sammen med Tor Steinar Knutsen fra Risør, som vi kjenner igjen som vinner av Trøgstad Grand Prix, om teten.

Vinner av semien ble tilslutt Tor Steinar 1 runde foran Trond og disse to var de eneste fra denne semien som klarte å gå videre til A-finalena



K&B Off-Road

Den utprøvede K&B 3,5 cc bilmotoren er nå tilgjengelig i en spesialversjon for terrengbiler. Motoren har de samme konkurransedyktige egenskaper som banebilmotoren, men har et noe høyere dreiemoment i de lavere turtallsområder. Dette er oppnådd ved å redusere tverrsnittet på innsuget og derved gi motoren en mer stabil tomgang og en gunstigere effektkaraktrestikk for terrengkjøring. Som for de øvrige K&B motorene i 3,5 cc-serien er følgende forbedringer lagt inn i produksjonen på 82 - modellene:

- Ny spesiallegert sylindreforing med større veggtykkelse gir mindre deformasjon ved høye temperaturer og derved økt slitestyrke.
- Ny honeprosess i fremstillingen av stempel/ sylindreforing gir anledning til finere pasningstoleranser og derved høyere effekt og større slitestyrke.
- Nye K&B kulelagre som er testet til å tåle kontinuerlig over 30.000 o/min.
- Ny råde i spesiallegering og med foring i begge ender.
- Forsterkede motorfester.

K&B's motorserie for bil, båt og fly er blandt de mest fremgangsrike i internasjonal sammenheng. PRØV K&B neste gang, så skjønner du kanskje hvorfor.

Føres av de fleste hobbyforhandlerne i landet
Importør:

Minicraft

2008 FJERDINGBY
Tlf.(02) - 83 71 92

Før A-finalen ble kjørt gikk de andre finalene i 16=-klassen.

D-finalen ble vunnet av Rolf Kragh fra Kragerø foran Roger Bach fra Risør.

C-finalen ble vunnet av Trond Andresen fra Asker klart foran Rune Svendsen fra Tøndsberg.

B-finalen ble vunnet av Knut Bråten fra Brandbu med sin Graupner bil. Bilen var mer i luften enn på bakken. Det var dagens desidert værste kjøring som ble vist av Knut. Kun to stillinger tillatt på gassen - helt av eller helt på - mest det siste. En bil med noe bedre kjøreegenskaper ville nok gitt Knut en enda bedre plassering.



Knut Bråthen fra Brandbu på Hadeland i et nøtteskal ! Her skal det ikke legges et eneste hår imellom....nei.

Størst konkurranse hadde Knut Bråten fra Per Foss fra Risør også med Kyosho bil, men 1,5 runder skilte disse i mål.

A-finalen skulle kjøres over 30 minutter og med en kjempestart, på grensen til tjuvstart stakk Svein Andreassen fra Drammen av gårde. Med sin Hirobo Ruser 8 kjørte han som en gud. Løft på innerhjulet i nesten alle svinger, nydelige oppstill og en bil med gode kjøreegenskaper, men fremfor alt en sjåfør med full kontroll førte sin bil frem med stor dyktighet. Svein var aldri truet, og det så ut til å bli en parademarsj til mål. Men etter ca. 50 kjørte runder knakk en liten 2 mm skrue i servoredderen og bilen var uten styring.

Svein gikk i depotet og forsøkte å rette på feilen, men de andre var iferd med å ta inn forspranget



Ingen har vel noensinne sett bedre kjøring enn det Svein Andreassen fra Drammen presterte under første delen av A - finalen , men hva kan ikke en liten skrue utrette av vanskeligheter. Her har akkurat Svein passert Tor Steinar Knutsen for fjerde gang ! ?.

og etter 2 runder i depotet var Tor Steinar Knutsen fra Risør med sin Tomo Lupus i teten.

Svein klarte på sluttet av finalen å få sin bil på banen igjen, men det var forsent, og noen topp-plassering var ikke oppnåelig.

Bertil Schwack med sin Graupner bil og Eivind Loyd Pettersen med sin Lupus kjempet om 2.



Når Eivind får bilen til å gå, ja da går det virkelig fort



Bertil Schwack fra Drammen kjører bare så solid som få ! Som fotografen sa: Det er ikke mulig å få et bilde av Bertil i en firehjulssladd for han gjør ikke sånt ! ?

plassen. Eivind som etterhvert som tiden gikk fikk bedre og bedre drag i sin bil klarte til slutt å ta 2. plassen, men Tor Steinar Knutsen kunne ingen gjøre noe med. Hans bil går og går, aldri problemer, og med safe kjøring nesten midt i banen sanker han runder mens andre henger på banemarkeringene eller snurrer i svingene.



Ingen kunne til slutt true Knut Steinar Knutsen og Tomo Lupus. Sikkert kunne han hente hjem Norges mestertittelen

En stille og hyggelig person som med sin bil fører en ganske anonym tilværelse ute på banen dukker nesten som troll av eske opp og setter alle på plass med en rolig avbalansert kjøring. En glad og lykkelig norgesmester fikk vi i Tor Steinar Knutsen fra Risør.

For oss som sitter på siden å ser på kjøringen virker Tor Steinars kjøring som den mest fornuftige per idag. Med tiden vil vel utviklingen gå dithen at man må stå på med jernet i bann fra første meter, ha en bil med ekstreme kjøreegenskaper og muligens ha noe flaks samtidig for å kunne vinne, men vi følger og venter med lengsel på neste sesong.

Det var i alle fall helt tydelig at publikum likte hva de så. Aldri har det vært så mye folk på Motorsenteret, og jeg tror de var med om en opplevelse de sent vil glemme. En meget god PR for sporten.

En annen meget interessant ting er å lese resultatlisten. Den vanlige Oslo-dominansen gjelder ikke i buggy i alle fall ikke i 1/8-klassen. 5 forskjellige steder i landet var representert bare i A-finalen, og Oslo er kun representert ved Kjell P. fra Drøbak.

Det vil ganske sikkert bli trent og trimmet skikkelig fremover i Oslo-området for å ta igjen det tapte.

TH



Norgesmesteren Tor Steinar Knutsen fra Risør med den store pokalen. Han er nok glad den karen



Gromgutta – Fra venstre: Tom Nordby 2. plass MREC, Egil Holth 5.plass MREC, Eivind Loyd Pettersen 2.plass MRRC, Terje Haugen Norgesmester MREC, Tor Steinar Knutsen Norgesmester MRRC og Bertil Scwach 3. plass MRRC.

RIKKI'S hobby-shop
Bekken. 4
4630 SØGNE
Tlf: 042-50 842

VI STÅR
PÅ HØDET
FOR DIN
SKYLD

Navn:	Klubb:	Bil:	Motor:	Kval.tid:	Slutt res:
1. Terje Haugen	Oslo	CRP	Igarashi	16,59	15,99
2. Tom Nordby	Oslo	Tamiya	Igarashi	16,87	15,99
3. Trond Andresen	Asker	Tamiya	Mabuchi	16,59	14,75
4. Knut E. Enger	Oslo	AYK	Igarashi	15,50	14,99
5. Egil Holth	Oslo	AYK	Igarashi	16,51	14,99
6. Robert Haugland	Oslo	Tamiya	Igarashi	14,01	13,47
7. Terje Brynhildsen	Oslo	AYK	Igarashi	16,70	13,55
8. Svein Andreassen	Drammen	Tamiya	Mabushi	15,99	12,46
9. Cato Haakonsen	Oslo	Tamiya	Igarashi	14,19	14,93
10. Kåre Haugerud	Oslo	Tamiya	Igarashi	14,08	13,28
11. Geir Gustavsen	Oslo	Tamiya	Igarashi	13,61	13,99
12. Eivind Loyd Pettersen	Fredrikstad	CRP	Igarashi	14,74	13,99
13. Roy Andersen	Oslo	Tamiya	Mabushi	14,77	12,45
14. Morten Lillestrøm	Hønefoss	AYK	Igarashi	13,64	10,76
15. Harald Teisen	Oslo	Tamiya	Mabushi	13,99	6,99
16. Per Roar Haakonsen	Oslo	Tamiya	Igarashi	12,17	0
17. Espen Lund	Drammen	Tamiya	Mabushi	12,40	12,57
18. Robert Lund	Oslo	Tamiya	Mabushi	12,86	12,77
19. Ove Trøen	Råholt	Tamiya	Mabushi	12,76	12,99
20. Tore Sand	Spydeberg	Tamiya	Mabushi	10,99	9,02
21. Jan Guldbrandsen	Drammen	Tamiya	Mabushi	9,99	9,94
22. David Foss	Oslo	Tamiya	Igarashi	11,99	3,99
23. Jan Ingar Knudsen	Oslo	Tamiya	Mabushi	10,35	0
24. Frank Sørensen	Oslo	Tamiya	Mabushi	12,65	0

MRRC

1. Tor Steinar Knudsen	Risør	Lupus	OS Max	14,53	77,64
2. Eivind Loyd Pettersen	Fredrikstad	Lupus	K&B	14,21	71,57
3. Bertil Schwack	Drammen	Graupner	OS Max	14,63	70,79
4. Kjell Pedersen	Oslo	Lupus	K&B	15,26	66,49
5. Øyvind Hov	Åsgårdstrand	Sigma	Enya	14,98	64,99
6. Bjarne Bendiksen	Risør	Lupus	OS Max	13,96	60,08
7. Svein Andreassen	Drammen	Hirobo	Enya	15,97	58,83
8. Trond Bjarås	Drammen	Graupner	OS Max	13,09	47,99
9. Knut Bråten	Brandbu	Graupner	OS Max	13,92	25,02
10. Per Foss	Risør	Kyosho	K&B	12,66	23,91
11. Bjørn Evensen	Tønsberg	Sigma	OS Max	13,47	21,99
12. Per Arne Hamar	Hønefoss	Graupner	OS Max	14,83	18,99
13. Per Tveter	Hønefoss	HP	OS Max	12,99	0
13. Cato Haakonsen	Oslo	Serpent	OPS	14,89	0
13. Terje Haugen	Oslo	Lupus	OPS	14,69	0
16. Trond Andresen	Asker	PB Alpha	HP	11,99	22,93
17. Rune Svendsen	Horten	Sigma	OS Max	10,32	19,70
18. Jan E. Bergstrøm	Hønefoss	Graupner	OS Max	11,99	18,99
19. Per A. Larsen	Drammen	Graupner	OS Max	11,20	16,82
20. Knut Mathisen	Tønsberg	Sigma	ST	9,05	14,48
21. Bjørn Lund	Drammen	Toring	ST	9,11	0
22. Øyvind Lundby	Oslo	Sigma	HP	10,10	0



NORWEGIAN

MODELLERS AS

SIMPROP CAR PROFI FM
PROFESJONELL BILRADIO FOR
"TOPPENE". SUPERRASKE SERVOER
0,2 SEK/3,2 KG - KULELAGRET.
VANNSIKRET. KOMPLETT ANLEGG
M/2 SERVO NETTO **KR.2.644,-**



SIMPROP RC-ANLEGG
MED 3 ÅRS GARANTI
SMALBÅNDET - NORSK
BRUKSANVISNING

FLERE DETALJER I VÅR KATALOG

BUGGY'S 1:8
MANGE TYPER

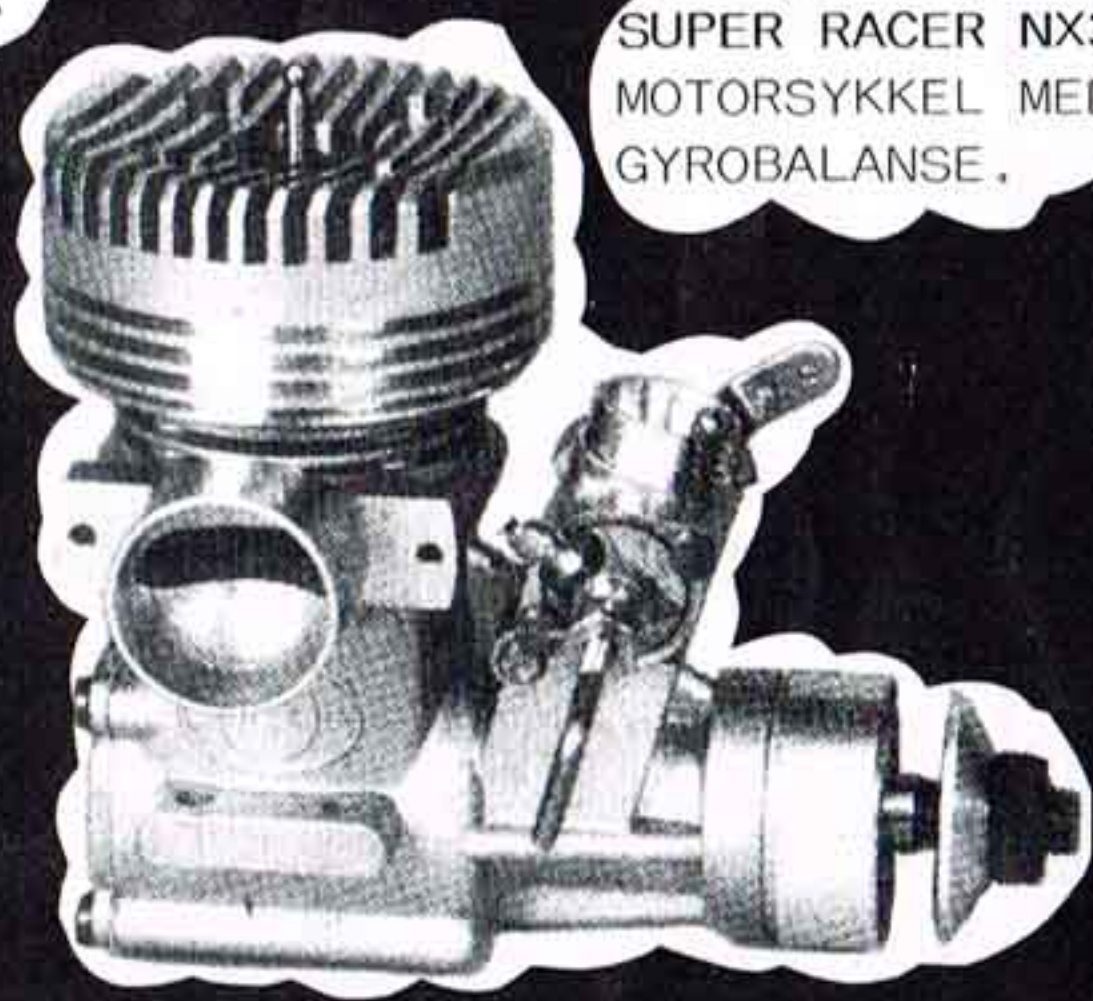
SG 1:12 ELEKTROBILER
M/540S OG REGULATOR.
LASER-ANTARES-MONZA
M/DIFF. FRA **KR.355,-**

SG 1:8 FUTURA VCS MC
DIFF:BIL KUN **KR.1255,-**

SG 1:8 COLOMBIA IS4
UAVH.FJÆRING M/OLJED. PÅ
ALLE HJUL. DIFF/KJEDEDR.
TOPP BIL KUN **KR.1750,-**

SG LEXAN KARR. 1:8-1:12
F1 - PROTOTYPE - SPORT
FRA NETTO KUN **KR.72,-**

SUPER RACER NX3
MOTORSYKKELE MED
GYROBALANSE.



VI FØRER OGSÅ
CIPOLLA CAR MOTORER I
ABC OG ALUM.UTGAVER.
SPECIAL BUGGYMOTOR.

IRVINE 20 CAR
NÅ I ABC-SIDE

SUPER TIGRE - MOTORER
X 21 CAR TST ABC
0,95 HK - 25000 RPM
NETTO KUN **KR. 475,-**

X 21 TST RE ABC
BAKEKSOS MED HELE
1,3 HK - 26200 RPM
NETTO KUN **KR. 607,-**

**Kjøp Skandinavias beste
R-C hobbykatalog
148 sider, også med farger.**

BESTILLINGSKUPONG :

NAVN _____

ADRESSE _____

BY/STED _____

SENDES TIL :

NORWEGIAN MODELLERS AS
BOX 552
3101 TØNSBERG

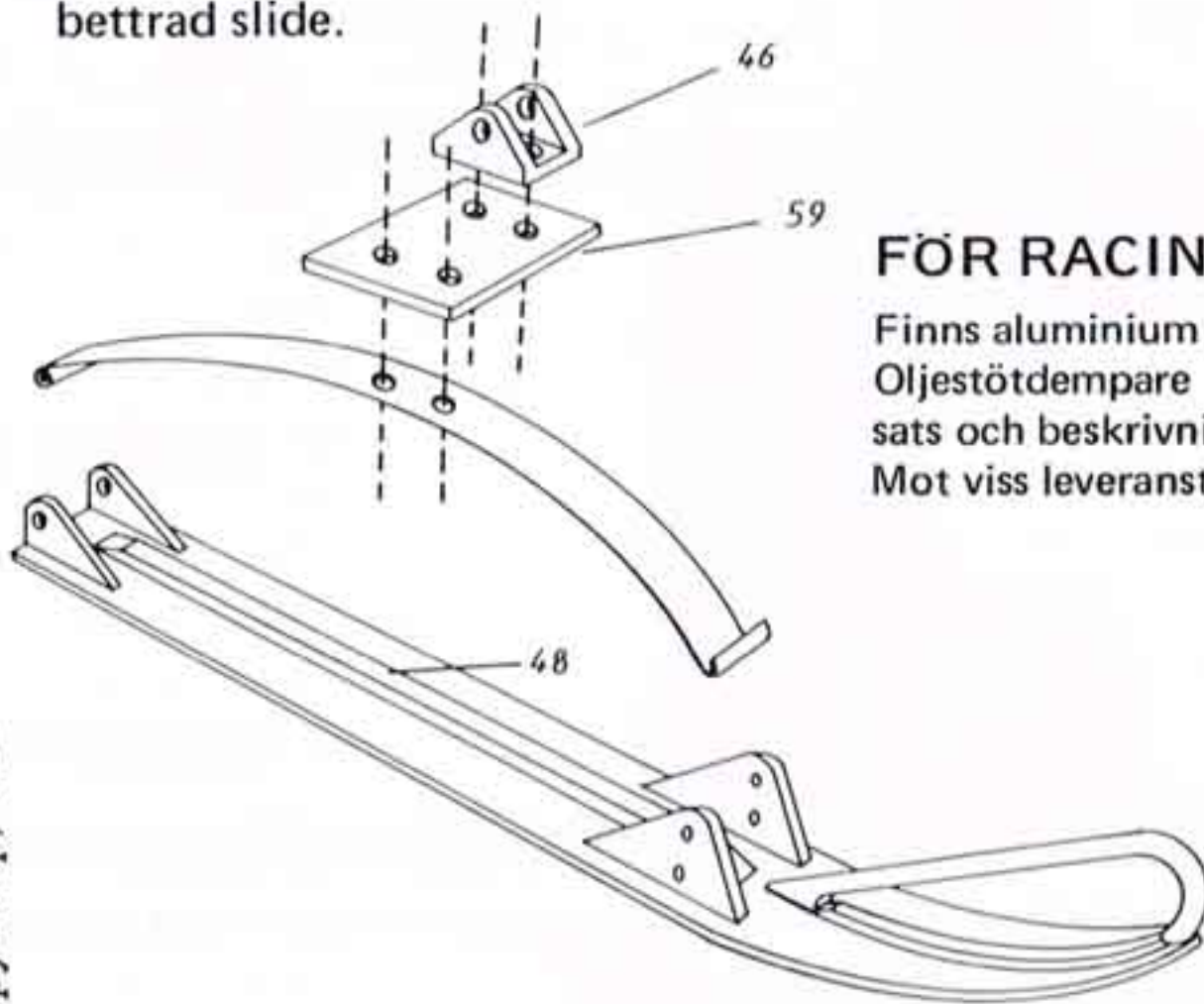
JEG BESTILLER FØLGENDE :	ANTALL
<i>R-C Hobbykatalog 82/83</i> Kr. 23,-	
<i>Simprop katalog</i> Kr. 30,-	

ATOMIC



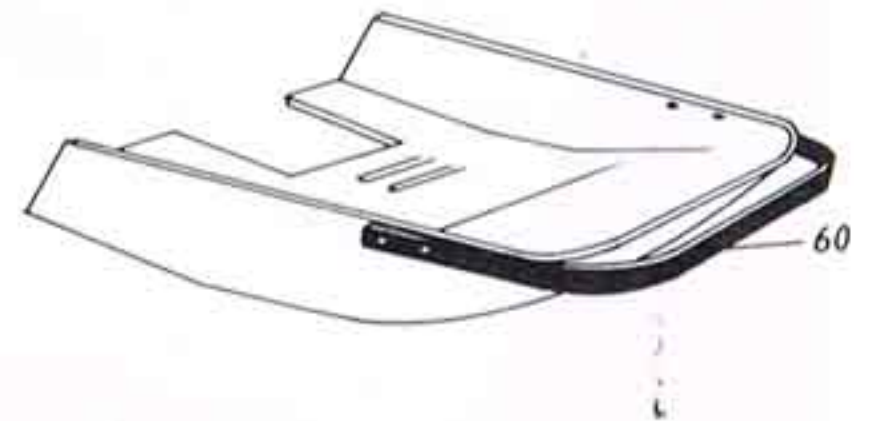
NYHETER '83

46: Förstärkt bladfjäderhållare. 59: Skidbreddare
48: Försterkt skida. 60: Syddsåge. 05: För-
bettrad slide.



FÖR RACING:

Finns aluminium styrspindlar.
Oljestötdempare med monterings-
sats och beskrivning.
Mot viss leveranstid!



ATOMIC är en radiostyrd snö-
scoter som är byggd som en normal
snöskoter. Slaiden där mattan sitter
är fjädrande, den är också försedd
med sträckanordning. Både drivaxel
och bakaxel är kullagrade. Skotern
är ca. 60 cm. lång och väger 2,5 kg.

Copy Shop, Oslo

GENERALAGENT

RC SKOTER AB

Storgatan 50 • S - 951 31 LULEÅ
Sweden. Tel. 0920 - 124 96



KITS

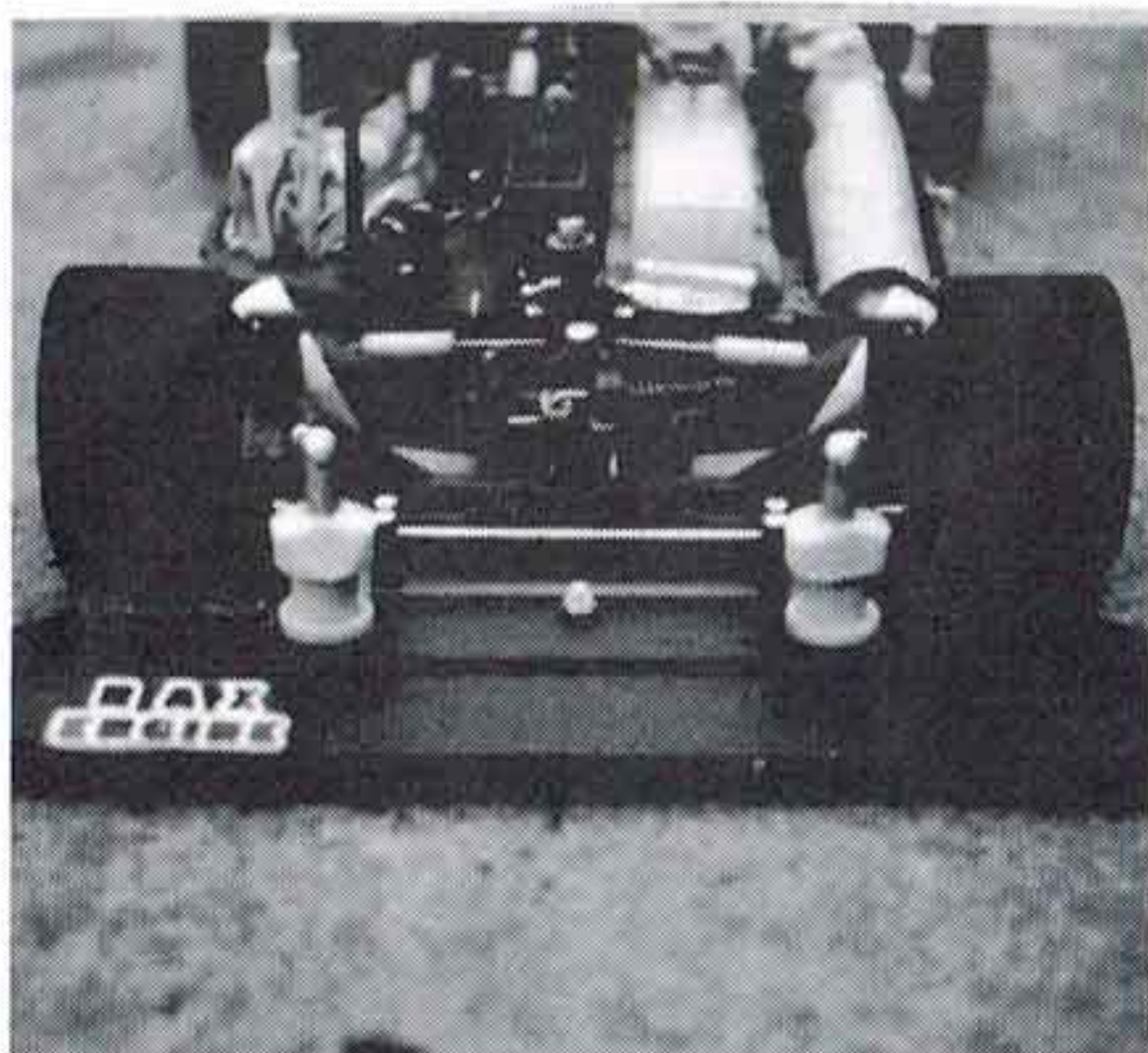
HOBBYKJEDE

Trenden de siste to sesonger har gått mot suspension-biler i MRR-klassen, og idag kjører vel bort i mot 90% av førerne med fjæringsbiler på bane.

Carlsson-bilen ble i år sluppet løs med fjæring kun på bakhjulene, og Mr. Carlsson's uttalelse den gangen var at gjæringsbilene alltid ble satt opp med stiv forstilling, så fjærer foran var unødvendig.

Men alle har rett til å endre mening.

På siste racet i Gøteborg dukket imidlertid Carlsson-teamet opp med modifiserte og ombygde biler.



Ny forstilling - fjærende. Carlsson bilen har blitt suspension-bil. Ikke nok med det, men bilen til far og sønn Carlsson hadde også to-trinns gearkasse, og det hadde ingen kjørt med før - i alle fall ikke som vi har sett.

Først forstillingen. Den var enkel - som alt Carlsson kommer med. Hele forstillingen var nesten bare to biter, en til hver side. Bæreamene var leddet på midten hvor fjæringen satt gikk så helt ut til forhjulene som var festet via styrespindel til bæreamene. Støtdempere av egen konstruksjon var også montert både foran og bak.



Gearboksen var trinnløs i to trinn. Fordelen med gearboksen er to - du får høyere topphastighet spesielt på langsiden, samtidig som man ikke overbelaster motoren for å få dette.

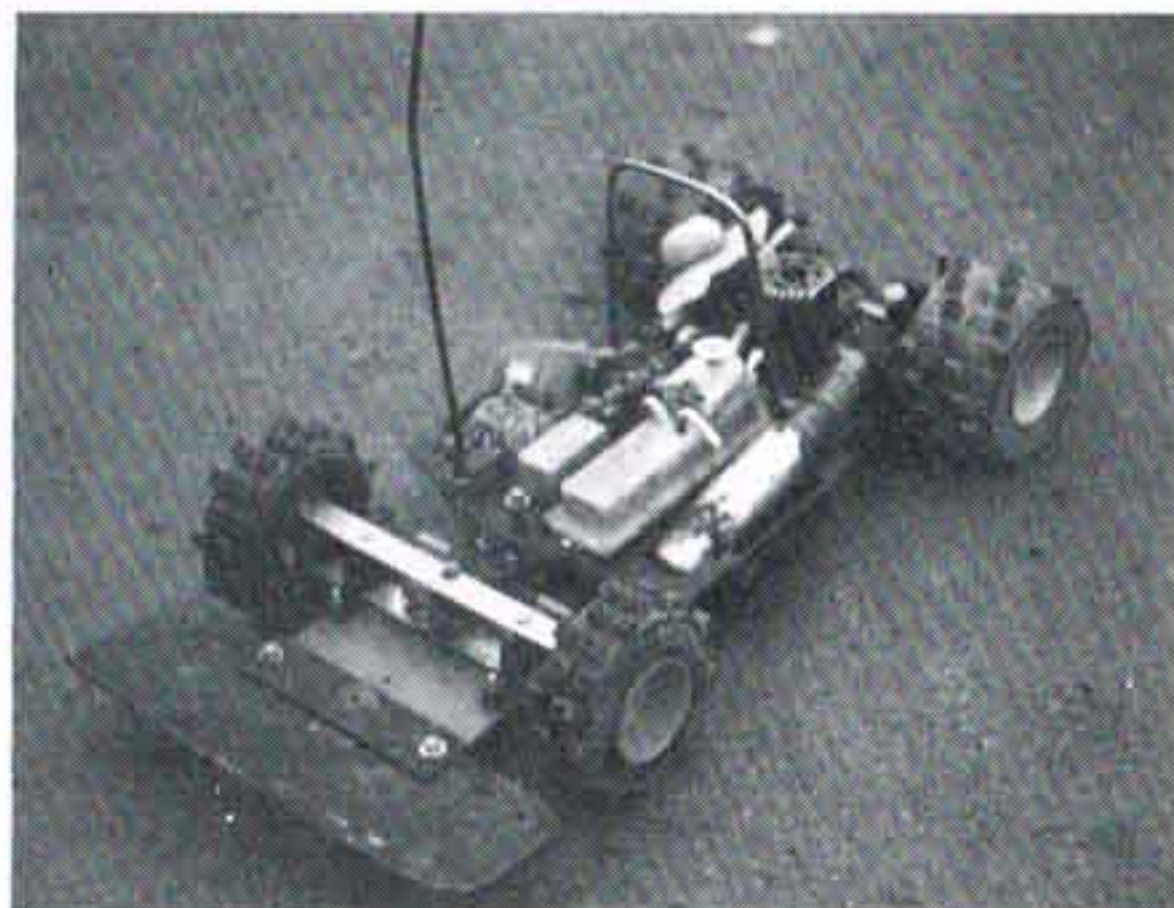
I alle fall en meget interessant, ren og enkel bil har Carlsson-bilen blitt. Fungerer gjør den også - det beviste både Rune og Dick i løpet av helgen.

Utviklingen går fort, det blir interessant å se hva som dukker opp i løpet av vinteren. Vi vet at flere produsenter har gearbokser under utvikling, og som Carlssons deler vil nok alle være klar til å ta fatt på 1983 års sesong.

CARLSSON PRO 80 S SOM BUGGY !

Som vi ser her er det bygget en buggy ut i fra en helt vanlig PRO 80 S. Med helt stiv forstilling kan det la seg gjøre å få en slik bil til å fungere.

Dette viste Carlssonteamet med en liten oppvisning under siste ract i Gøteborg. Det var bare å se på at bilen oppførte seg bedre enn vi hadde ventet !



ER DET NOEN SOM
BRUKER NOE ANNET DA ?!

JA, MEN INGEN I TÉTEN !!



Bruk SANYO CADNICA du også.



MORGENSTIERNE

Ingeniørfirma Morgenstjerne & Co. A/S
*35 61 10 - Konghellegt. 3/5 - Oslo 5

SEMESTERRACE I STAFFANSTORP

Efter en mycket solig semestervecka, när allt mekande ble ett nödvändigt ont, åkte vi tre illdoingar ner till Skåne. Meningen var att vi skulle ha kört Norrlandscupen, men det blev nåt fel på kompassen...

Skämt åsido, när vi hade packat i Skövde började det att regna förstås och de ordramsor som följde härav bör ej återges här. Väl nere i Skåne sex timmar senare sken dock solen och fredagens träning ble ett rent nöje.

Dom två som lurade med mej dit var mina polare Johan Scheling och Mats Karlsson med förvändningen att bensinen ble billigare per person, men jag är van... Mats har ju utmärkt sig i Västra:s SM-kval med en förstaplats och två andraplatser. Både Johan och Mats kör SG VCS och sponsras av stans trevliga hobbyhandel, Hobbygruvan. Själv är jag som bekant en riktig klåpare.

Nog om oss och över til banan. Den drivs av Staffanstorps Hobbysällskap, ett gäng glada, trevliga och trinda skåningar. Anläggningen är vackert belägen mellan en motorgård, en mc-crossbana, en trävarufirma og en vägkorsninga. Den er lång och rolig att köra. Dess speciella egenhet är den långa rakans omärkbara avböjning efter 2/3. En felbedömning här og man fann sig fastklämd under staketet. Falkögon rekommenderas samt total okänslighet för reparationskostnader. Greppet på banan: en svår grej, främst om vinden låg fel från crossbanan. Lite mycket kritik kanske för banan är kul att köra när man lärt känna den.

Ensom verkligen gjort dette är Johan Schelin. Han sopade hem lördagens formeltävling med buller og bång. Det våldsamma startfältet (12 man) blev rätt så överkört i ordets dubbla bemärkelse. Efteråt följde en kaotisk prisutdelning där glade skåningar kramades og pussades til prisutdelerskans förskräckelse.

Sporttävlingen (Syd-DM) hyste ett betydligt bredare startfält, og den putrade på imaklig takt i sommarhettan, lemonaden flödade.

Kvalet var av stenålderstyp 2x7 min så det gällde at skärpa sig. Vann kvalet gjorde Carlssonspensade Anders Petterseon, som hade en mycket vass Picco, med 18 varv og några sekunder före Johan Schelin. Detta med två avkörningar. Anders far förnekade all trimning og sa att det ända han gjort var at grada av motorn, runda til insuget og han var noga med inshimsningen. Trots detta var han depåns nervösaste mek. för tanken räckte inte mer än 6.50 sådär så avkörningarna var tur i oturen.

Anders körde en Carlsson »gump» suspension men

iövrigt var det mest SG-bilar og en del Alphor og Serpentbilar.

Av semifinalerna blev det så småningom final. I denna befann sig Anders, Johan, Mats Karlsson, Lars Carselli, Kent Håård, Roger Byskog og Anders Thornberg åttonde man... kvinna var Carina Thornberg, tävlingens ända kvinnliga deltagare. Hon kom på 6. plats. Finalen såg annars ut att bli rätt avslagen för Anders drog ifrån og ledde klart före Johan og sedan kom övriga. Men när det bara var 3 minutter kvar hände det. Anders knäckte vevstaken og blev mäktat irriterad. Pappa gjorde hopplösa försök att starta motoren till vissas het, men finalen varförlopad og Pontus Hagel klättrade upp og nöp Johan i tån og sa til honom att ta't cool. Vilket han gjorde.

Kul för Johan att han fikk desse fullträffar - det var han värd. Trots detta kramade an inte om den omfångsrike priutdelaren Håkar ison. Han ville hellre at det skulle ha vart hør som servera glass.....

Sammanfattningsvis kan säjas att trevliga tävlingar vanns av en trevlig skit. Åk dit og prova.

TJ

RESULTATER STAFFANSTORP

SPORT — 8

1. JOHAN SCHELIN	73. 2,1
2. Anders Thornberg	68. 3,5
3. Anders Pettersson	68. 6,0
4. Mats Karlsson	67. 3,4
5. Lars Carselli	59. 2,1
6. Carina Thornberg	57. 6,6
7. Roger Byskog	57. 1,6
8. Kent Håård	44. 6,0



Tor Steinar Knutsen
22 år
Bilmekaniker
Ugift

Vi har hatt en prat med den nybakte norgesmester for 1/8 buggy Tor Steinar Knutsen fra Risør, og medlem av Risør RC Klubb.

Vi har hørt rykter om at du er av de aller ferskeste innen rc-bil sporten, når eksakt kjøpte du bilen?
17. april i år, dvs. jeg hadde hatt bilen knappe 5 måneder nr NM gikk

Med den kontrollen du hadde på utstyret, har du vel drevet med andre former for modellsport?
Nei, jeg hadde aldri tatt i en radio før, treningen har jeg kun fått via det utstyret jeg har nå - og det er som sagt det første jeg har kjøpt.

Det er fantastisk og ikke helt fair for de som har drevet rc-bilsport i mange år - hva gjør at du vinner?
For det første har jeg en bil som går hele tiden, dessuten kjører jeg med marginer på banen. Jeg føler meg ikke så sikker at jeg kan stå på som de værste. Jeg ligger heller midt i banen og prøver å unngå kollisjoner og stoppsladder.

Din taktikk og løpsopplegg har tydelig lyktes. Hvilke løp har du deltatt i og hvilke plasseringer har du fått
Første racet jeg stilte opp i var tre dager etter

at jeg hadde kjøpt bilen. Det var et klubbrace mellom Risør og Kragerø-klubbene og jeg fikk en 3.plass. Deretter var det ett nytt klubbrace, som jeg vant. Det første større racet var i Trøgstad-Trøgstad Grand Prix (red. les SPEED nr 4.) og det vant jeg. Deretter var jeg for en tid siden i Drammen, og kom på 3. plass etter Per Arne Hamar og Bertil Schwack. Det siste racet er altså NM.

Du har vel lagt ned en masse tid og penger i utstyret ditt?

Det utstyret jeg har er det du kjøper når du tar ut en bil fra butikken. Bil, motor, radio og litt deler. Ett sted mellom 4 og 5000,- har jeg utstyr for. Radioen er en vanlig Futaba rattradio og jeg kjører med standard 7-servo, OS 3,5 motor og bilen er en Tomo Lupus - fjorårsmodellen med reimdrift.

Du har selvfølgelig trent mye i sommer?

Ja det har gått jevnt. Vi har til nå trent på en grus fotballbane hvor vi har lagt ut markeringer for svingene, men det blir ikke det samme som å kjøre på en avgrenset bane dessverre. Men nå legger vi siste hånd på verket - vår egen permanente buggybane. Da får vi skikkelige treningsforhold og håper at vi også kan stå imot konkurransen neste år.

Ja, hva med fremtiden?

Jeg kommer selvfølgelig til å fortsette med buggykjøringen, men jeg har vurdert også å kjøre litt elektrobil i vinter for treningens skyld - får se hva jeg gjør.

Vi gratulerer igjen Tor Steinar med seieren og NM-tittelen. Lykke til i fremtiden.

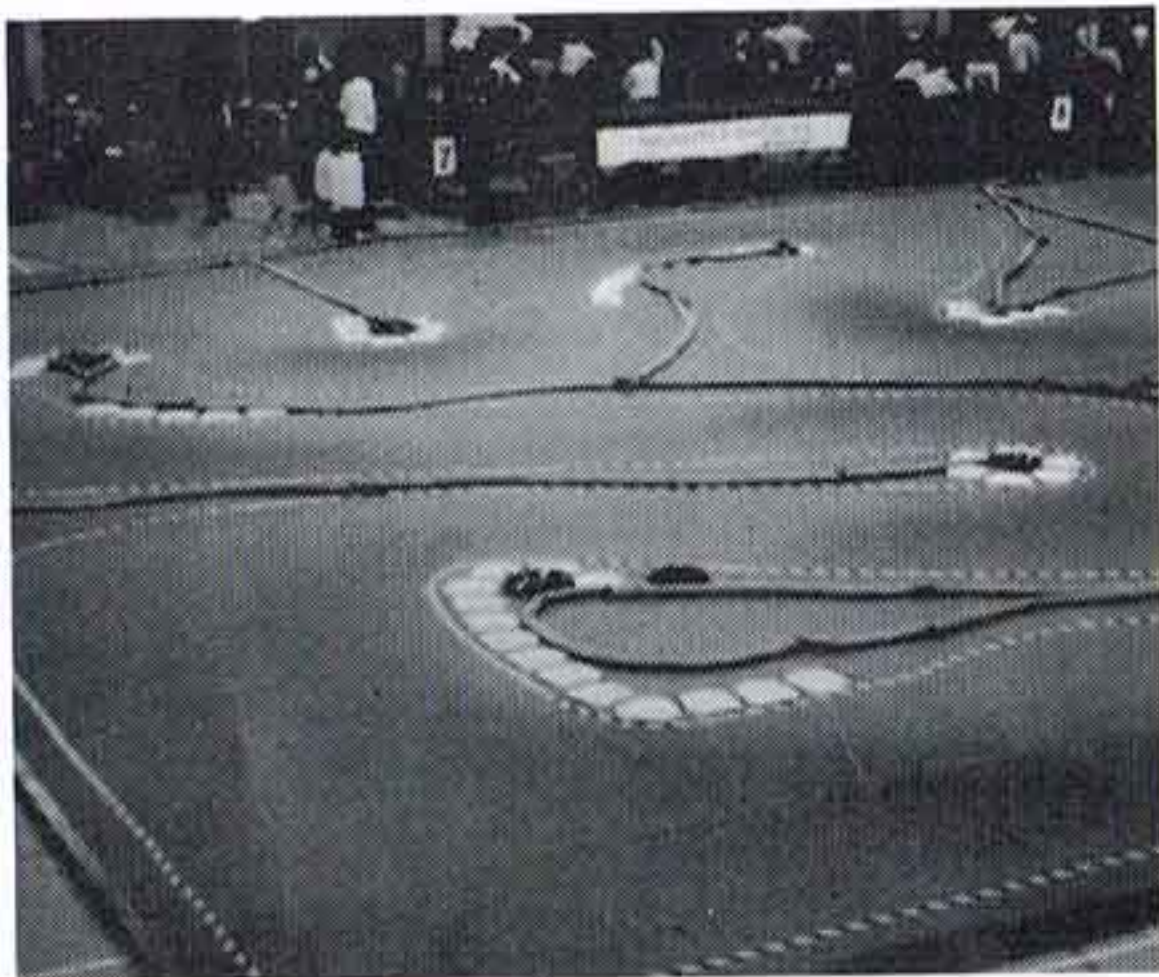


Europamesterskapet i 1/12 banebiler gikk i år i London. Etter den første kontakt med internasjonelle størrelser i Danmark (se SPEED nr 2) reiste Robert Haugland, Eivind Loyd Pettersen og Terje Haugen med et håp om å blande seg med de 10-20 beste i EM.

Problemet var imidlertid at det var mitt i 1/8-sesongen og ingen hadde kjørt elbil på flere Løpet var også for trimmede motorer som i Danmark, men forhandlinger med Ole Söderholm i Sping Power System løste det problemet. Han skulle hjelpe oss å prøve en del forskjellige viklinger og når vi fant en vi var fornøyd med kjøpte vi den. På den måten slapp vi å kjøpe en hel del forskjellige motorer.

Vi møtte det svenske landslaget på båten fra Göteborg og det ble en god del bilprat som forståelig er.

Fredag. Vi kom tidlig til vanen så vi kunne få så mye trening som mulig, og hvilken bane det var. Noen lengde ble ikke oppgitt, men jeg tipper 150-160 meter. Teppet var veldig likt det vi bruker her hjemme, men lagt ut i en stor firkant på 18 x 30 meter. Så langsiden ble 30 meter lang, og resten



Et lite utsnitt av banen – hvilke dimensjoner!

så ut som en lang spagetti. Vi lurte på hvordan vi skulle kunne lære banen på den meget begrensede treningstiden som det alltid er på slike store race. Men etter ett par ladinger fant vi ut at det var fin «rytme» i banen så vi lærte den fort.

Da var det værre med bilen, og motorer og utveksling. Den lange langsiden skapte problemer. Det som gikk fort på langsiden hadde ikke nok «bånndrag» ut av svingene på resten av banen, og hvis en motor hadde bånndrag brukte den så mye strøm at det ikke holdt i 8 minutter.

Terjes velprøvde «Loyds Spesial» oppførte seg eksemplarisk og etter en del laborering med ut-

SPING

NU ER DOM ENTLIGEN
TILGÅENGLIGA!

MOTORS

MOTORERNA SOM ALLA VENTAT PÅ.

VI HAR INTE VILJAT SLÄPPA DOM
UTAN AT VETA AT DOM ER BÄST!

FÖLGANDE MODELLER FINNS:

SPING SSS (Super Selected Standard)
35V – 23 T
SPING Cheater 32V – 22T
SPING Carpet Eater , trimmotor i
olika utföranden.

COMING SOON!

SPING T.Q. Super Modified Motor

Tävlingsresultater:

1. & 3. EM 1981, 1. & 2. kval. EM 1982, Bästa Europeiska motor vid VM - 82 samt et otal svenska och norska race.

PHANTOM lexan - bil säljes nu i skandinavien av oss.

Hör efter med din hobbyförhandlare, eller beställ din bil / motor / information direkte från oss.



SPING POWER SYSTEM

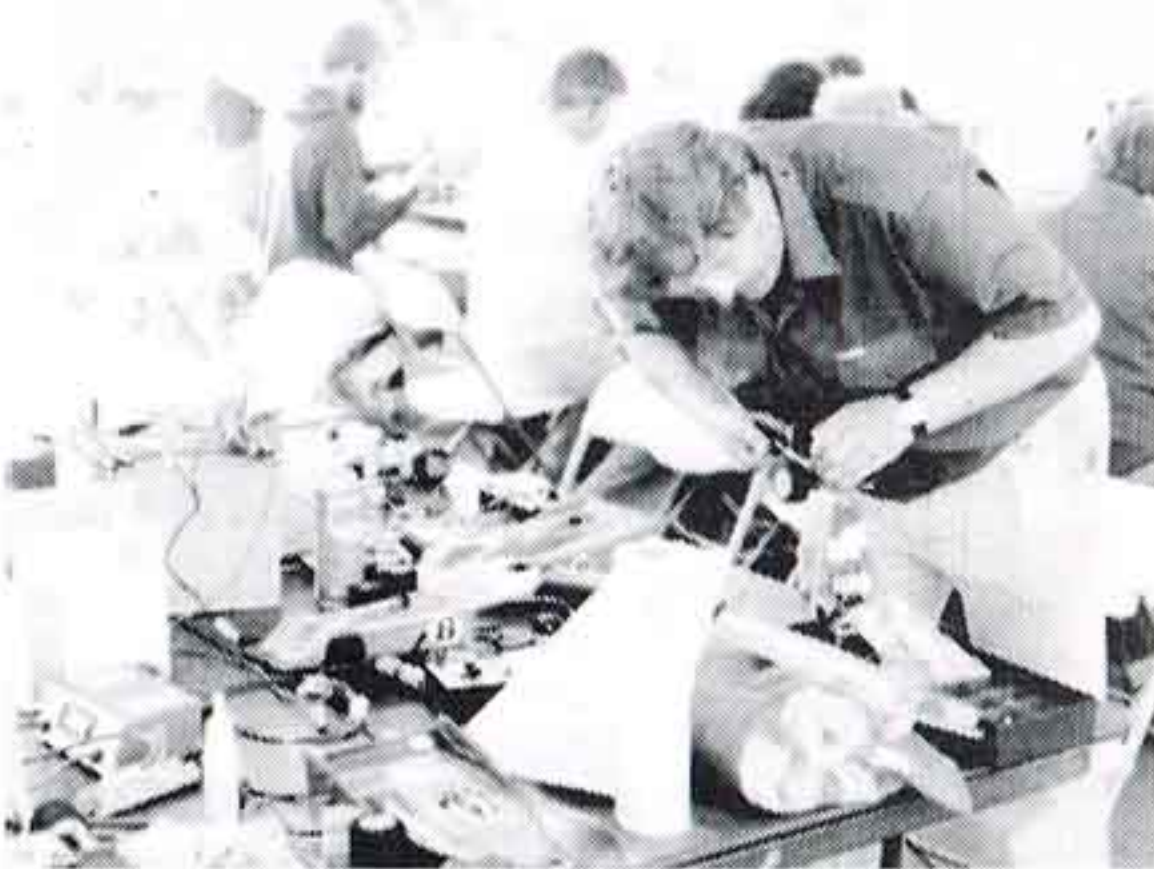
Box 19037, S - 16119 BROMMA
SVERIGE

Tlf. (08) - 89 66 72 – Tirs/ Torsdagar 19-21

vekslinger fikk han til en kvaltid som holdt til semi.

Robert hadde ikke annet enn problemer med sin modifiserte Mirage T (akker på tvers). Ledninger løsnet både her og der, og bilen var også flere nr. ute av »tweak». Noe som gjorde at han ikke fikk klaff i et eneste kval. og havnet på en dårlig plassering. Vær nøyere med mekkingen Robert..

Eiving fikk heller ikke sin Mirage T til å gå som han ville. Han hadde dessuten motorproblemer, det



Og Eivind skrur, og skrur, og skrur, og skrur.

gikk ikke fort nok slik at han prøvde å kjøre helt på grensen og over den, og dermed gjorde han for mange feil. Eiving havnet i G-finale som han vant klart, og her kjørte han som en gud, med ny motor som han lånte av Terje som i sin tur hadde fått den av Mike Reedy, motortrollmannen fra USA. 24 runder og 13 sekunder. Hadde han kjørt sånn i kval.omgangene hadde han fått 13. beste tid. Bedre enn Terje og alle svenskene. Bedre lykke neste gang.

Terje var som sagt klar for semi og her var det de to beste fra hver semi som gikk videre til finale, pluss de to beste tidene uansett semi av de som »var igjen».

Starten går, pang, Terje er sist, men det smeller friskt igjen og Terje ligger på 3. plass med dansken Finn Gjerøe foran seg, som han mot slutten av heatet passerer og kommer inn på en annen plass etter Phil Greeno, og finaleplassen er et faktum. Finn går også videre p.g.a. en meget fin tid.

Direktekvalifisert til finalen var fjorårets EM-mester Neal Francis og nr 2 fra samme mesterskap Bill Maisey. Ellers i finalen Phil Greeno, Jim Davis, Buehler fra Sveits og Henric Beck, DK.

Danskene har hatt en enorm utvikling det siste året, hvilket to mann i finalen tilsier og Henrik Carstens misset finaleplassen med 0,2 sek.

Det var også god spredning på bilmaterialet. Neal og Bill kjørte egenproduserte »Phantom» med lexan chassis. Phil kjørte sin egen Gemini også

med lexanchassis. Jim Davis med Associateds nye 12 i, Henrik Beck med ombygget JoMac 2000, Finn Gjersøe med Parma, sveitseren med hjemme bygget bil og Terje sin Loyd.

Alle engelskmennene kjørte med elektronisk farts-kontroll, men de andre kjørte med resistor.

Så gikk starten, som var »linet» opp etter beste formel 1 vis, i fire rekker med 2 biler i hver. Terje havnet i siste rekke og hadde allerede der et handikap. Det ble endel smeller i starten denne gangen ogs. Jim Davis kom best ut fulgt av Henrick Beck, men Jim hadde en klar ledelse som han ikke ga fra seg, men på siste runden var strømmen slutt, og det var så vidt det krøp av gårde og bakfra kom Henrik, også han nesten tom, og et par meter fra mål hadde han kontakt, men ble tilslutt slått med 10 cm.

Terje og Finn hadde en fin fight om tredjeplassen midtveis i løpet, men når Terje endelig kom forbi var tredjeplassen aldri trueta

Finn gikk senere tom og måtte se seg forbi kjørt av Bill Maisey.

Vi hadde fått en ny Europamester i Jim Davis fra England , men Skandinavia markerte seg



skikkelig med 2., 3. og 5. plassen. Svenskene hadde ikke »dagen». Ingen fikk det til, eneste svenske som var fornøyd var Olle. Hans motorer satt i bilene til Bill Maisey og Neal Francis, som hadde beste kvaltider.

Terjes bil ble av alle utnevnt til klart raskeste bil i finalen og hadde like raske rundetider på slutten som i begynnelsen. Terje var også den eneste som hadde en runde på 17 sek. De andre lå på 18 og 19 sek. Terjes motor ? en Sping som Olle kaller produktene sine. Dekk var som vanlig et samtale-emne, bortsett fra i den norske leieren. Alle kjørte på »Loyd Racing» som fungerer bedre enn noe annet på teppe.

SM MRR – 1982

ETT – RACE. ELLER HUR MAN KORAR EN MÄSTARE ENLIGT SBF !

Den bästa svensk år 82. Banan var Väst 8. Regn-makarna lovade nåt dom inte kunde hålla.

Kvalet började. Detta var något mycket spännande. Som säkert hade pirrat den mest hårda Stenmarks-fåne i magen. För första gången fick jag se folk kjöra över 23 varv. Närmare bestämt 7 st. Detta betyder rundor på minst 13,04. Bäst med detta lyckades lyckosten Peter De Carro, 23v 5,4 sek.



Peter De Carro här til høger.

En annan man som chockade menigheten var Anders Myrberg. Anders skulle just lägga av med MRR, gav bort alla PB grejor. När han fick reda på att han kvalat inn till SM, snabbt som satan, en Serpent, fixades. Så kom han att köra 23v han också. Serpent har blivit senaste innebilen, bland annat sågs Ted Ljungcrantz med en sän.

Efter det jultöst spännande kvalet, som " bara " varade i 9 timmar, så kom semifinalerna (naturligvis, säger du) inte så naturligvis för regnet hängde i luften, och hotade att se til att hela tävlingen fick köras om. Men på förarsammanträde hade kacklande med Rune Carlsson, som vet bäst (eller hur), fått till det. Man sa att.....skitsamma.

Vidare till final direkt gick Peter De Carro och anders Ljungquist. Semifinalerna var av samma kaliber som kvalet. Så övriga till final Hasse Johansson, Anders Myrberg, Håkan Kristofferson, Jan Rune Carlsson och lilla Mikael Kjellson.

Konstigt nog inte en enda Stockholmsförare i finalen - inte förrän på tionde, Ted.

Så skulle då SM - finalen 82 köras. Vad händer ? Regn. Efter ca. 10 varv avbryts finalen. Regnet vräker ner. I fikabyschan sargas livligt. Förarna vil köra på söndan. Tävlingsledningen vill hålla sig till reglementet som säger att tävlingen skall avgöras på en och samma dag.

SM - finalen 82 får ett västgöta klimax. Efter toppen - kval - semi körs finalen på en dyblöt Väst 8 Ring. Många fick tanken at så här får inte vårt SM avgöras.



Feltet i A - finalen strax efter start

Nåja, finalen 82 kördes i alla fall - " lika för alla " och ingen skugga ska falla över förarna och särskilt inte över årets Svenska Mästare HÅKAN KRISTOFFERSON. GRATTIS !! Tvåa blev Hasse Johansson, den karln är otrolig. Trea kom en överlycklig Anders Myrberg.



Här ser vi svenska mästaren omkransad av tvåan og trean. Från venster: Anders Myrberg, Serpent Quattro, Mästaren Håkan Kristofferson, PB Alpha IS, och Hasse Johansson, Carlsson.

Hoppas på ett ännu mer spännande SM nästa år !

TJ.

PS ! Och ni som tycker (med all rätt) at så här ursla reportage inte får skrivas : SKRIVA ETT SJÄLVA – NORGE BLIR GLAD !.

SPEED red: Thomas er inne på et vesentlig punkt i sin siste kommentar – vi har hatt store problem med å få fram reportasjer fra Sverige. Ta pennen fatt vi er åpne for alle !.

NU ER VI ÄVEN SVENSKA MÄSTARE 1982 !

PB – ALPHA TOG EN SÄKER SEGER I SM FINALEN !

PB – ALPHA ÖVERLEGSSEN KONKURENTERNA !

PB – ALPHA ALLTID STEGET FÖRE !

PB – ALPHA BILEN MÅNGA FÖRSÖKER PLAGIERA !

PB – ALPHA VINNARBILEN ÄVEN FÖR DIG !

PB – ALPHA LEVERERAS KOMPLETT, I SATSEN INGÅR:

KOMPLETT BIL MED KAROSS, VINGE, VINGFÄSTE,

KOPPLING, PIPA, DEKALER, HOBBYNOXFÄRG. (SPRAY)



1982 - års Svenske Mästare
HÅKAN KRISTOFFERSON

**PB - SPECIALISTEN HAR ETT
KOMPLETT PROGRAM, SÄND OSS 5:–
SÅ ERHÅLLER DU KATALOGBLAD
OCH PRISLISTA, PÅ PB – ALPHA.**

**ÅTERFÖRSÄLJARE MED LAGER
SÖKES !**

**VI HAR ÄVEN AGENTUREN FÖR
HOBBYNOX FÄRJERNA, FINNS ÄVEN
I SPRAYBURK.**

**KOMPLETT VERTYGSPROGRAM MED
BLAND ANNAT FRÄSAR, SVARVAR,
PELARBORRMASKINER, HAND–
VERKTYG, HYLSNYCKELSATSER M.M.**

BEGAGNADE TEAMBILAR PB – ALPHA 82 SÄLJES !

PB – Specialisten

BOX 14068 – 40020 GÖTEBORG

SVERIGE , TEL: 031 - 18 04 80 – 51 24 00

Em för 1/8 formel & sport bilar gick i år i Iqualada, straxt utanför Barcelona, Spanien. Svenskarna som efter lite om och men bestemt sig för att åka var: Tim Hamberg, Ass, Peter de Carro, Ass, Tommy Axelsson, Delta, Pontus Hagel, PB, Lars Hansson, PB, Mikel Johnsson, PB, Jan Bergdahl, Carlsson, Rune og Dick Carlsson, Carlsson.

När vi anlände til Iqualad möttes vi av en bana i kolossal format. Banan var 360 m lång og hane en raksträcka på 80 m. Raksträckan skulle visa seg vara ganska krävande inte minst för motorerna. Banans »problem» var att man tack vare rakan var tvungen att växla bilen högre än vad som var idealiskt för den övriga ganska kurviga banbiten. De flesta stora fabrikssteam hade p.g.a. detta tillverkat växellådor som man provade under träningen. Resultatet var ganska lika, växellådor fungerade inne tillräckligt bar, så när det var dags för tävlingen att starta hade de flesta monterat bort växellådorna. Till saken hör dock att problemen inte är oövervinnliga och att växellådor förmodligen är nästa »pryl» för banbilsåkare (oavsett om det behövs eller ej).

På lördagen kördes formel-tävlingen. När kvalen var avslarade visade det sig att Pontus Hagel och under-teknade gått vidare til semi. Tio man körde i varje semi og det gällde at komme bland de tre första för att gå vidare til final. Semifinalen avlöpte för min del ganska problemfritt, jag slutade på andra plats og var således klar för final. Pontus, som körde mycket bra hade tyvärr problem med motorn og lyckades inte komma vidare.

Finalen blev en mycket tuff uppgörelse mellan de tre första, som alla låg på samma varv. Själv låg jag länge i mitten av fältet men ett motorhavari i slutet av finalen satte stop för vidare körning. Finalen vanns så småningom av Giulio Gherzi. Han körde mycket säkert og de flesta var därför mycket förvånade när arrangörerna först utropade Gary Culver, PB som segrare. Efter en del bråkande og kontrollerande av varvräkningen kom man dock fram til att Gherzi vunnit. Som en följd av detta beslutade sig Team PB för att lämna Iqualad og åka hem. Det var altså ett något minskat startfält när det var dags för söndagens sport-tävling.

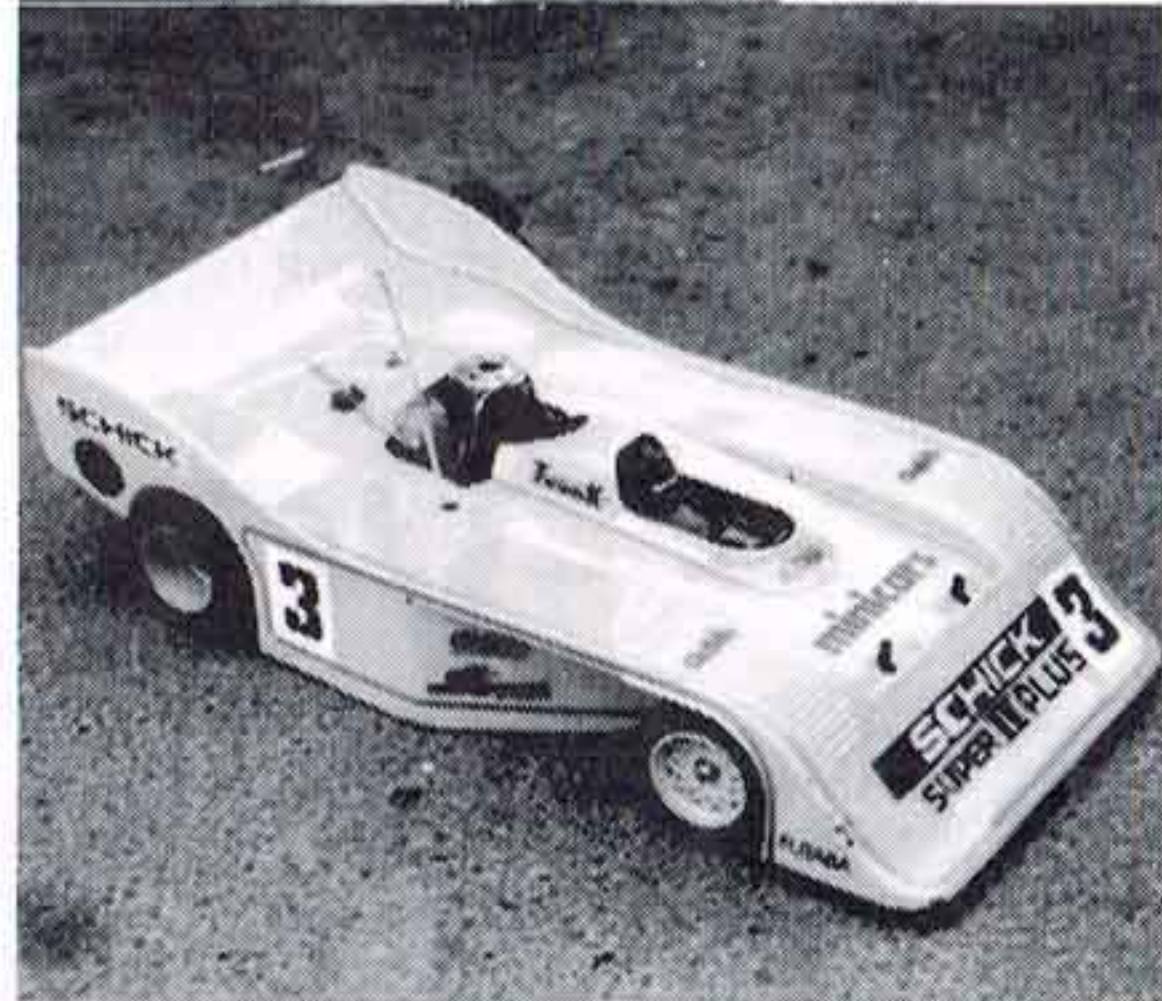
Av de svenska var det endast Lars Hansson som lyckades ta sig vidare til semi-final. Diverse problem som radiostörningar, trilskande motorer, dålig väghållning mm satte stop för de övriga svenskarna. Tyvärr vet jag ej placeringarna eftersom man tydligen inte skickar ut någon resultatlista til deltagarna. Sportklassen vanns också av Giulio Gherzi., som kör en ny modell av SG-bilen. Bl.a. har man frångott kjedjedrift og kör i stället med en rem. Man kan också konstantera att fjädringsbilarna definitivt är här för att stanna. I båda dagarnas tävlingars semifinal og final var samtliga biler »suspension» bilar.

Peter de Carro.

Vi takker Peter for at han stilte opp på meget kort varsel og skrev denne artikkel.

Bare noen linjer om:

ANDERS MYRBERG, den glade tegner fra Gøteborg satte ny banerekord på Väst-8 Ring, med sin Schick-sponsede Serpent Quattro med



K&B-motor. 23 runder 1,1 sekund ble hans notering i sport-klassen og dette i fuktig vær.

Hvem blir førstemann over 24 runder?

VÄST-8 TROPHY's sportklasse ble protestenes race. Protester på kjørerne og rundetellingen gjorde at sesongavslutningen ble lite hyggelig. I tillegg til protestene hadde arrangørerne et problem til nemlig at høyttaleranlegget sviktet. Mye løping og skriking ble det i stedet.

Det ble ikke kåret noen vinner i sportklassen for ingen av de impliserte parter ville gi seg.

VÄST-8 TROPHY's formelklasse ble dominert av Rune Carlsson med sin nye bil. Rune fikk direkte til finalen fra kvalet, og ledet fra start til mål. De andre ble noe i nærheten av statister.

TERJE HAUGEN ble beste norrmann under disse løpene med en 7. plass i sport. Terje hadde imidlertid nest beste kval.tid med 23 runder 8,1 sekunder.

TAMIYA



Terrenggående radiokontrollerte biler fra TAMIYA i skala 1:10.

Kraftige terrenggående elektrobiler. Med uavhengig fjæring på alle hjul og godt egnet for norske forhold. Myke knastdekk for godt grep på alle underlag! Topp hastighet ca. 40 km/t.

Full servicegaranti på disse populære toppkvalitetsmodeller fra TAMIYA! Et «leketøy» for ung og gammel.

I din hobbyforretning får du kjøpt TAMIYA's spesialkatalog som vil gi deg informasjon om bygging og kjøring av R/C-biler.

VOLVO 343 RALLYCROSSBIL I SKALA 1/8

VOLVO 343 BILBYGGSATS ÄR UPPBYGGD PÅ DE BEPRÖVADE DELARNA FRÅN HOBBY PRODUCTS. EN "VINNARBIL" FRÅN JAPAN.

LÅGT TYNGDPUNKT, KRAFTIGA BÄRARMAR, DUBBLA KULLAGER I BAKRE BÄRARMARNA, KULLAGER I VÄXELLÅDA OCH KOPPLING, PRECISIONSFRÄSTA SNÄCKDREV, LEXANKAROSS, PLASTSTÖTFÄNGARE, SERVOREDDARE, LEXANSKYDD TIL FLÄKTEN, RADIOLÅDA OCH BAKRE OLJESTÖTDEMPARE. BILBYGGSATSEN KOMPLETT-ERAS MED MOTOR OCH RADIO MED TILBEHÖR.



FINNS HOS
VÄLSORT-
ERADE LEK
& HOBBY
AFFÄRER.

minicars hobby ab

Box 484, 751 06 Uppsala
Tel 018/11 20 15

ROGER LUDVIGSENS MODELLVERKSTEDS POKALLØP arrangert av Buskerud RC Klubb på deres bane i Spikkestad ble vunnet av Kjell Pedersen, Drøbak foran Ole Martin Hakvaag fra Hønefoss.



Kjell Pedersen fra Drøbak er en virkelig størrrelse innen Buggysporten blitt. Han biter fra seg over alt han stiller opp, og altså senest på Spikkestadbanen utenfor Drammen.

TAMIYA OPEN for elektrobuggy ble arrangert på samme bane og løpet ble vunnet av Tom Nordby fra Oslo. Tom vant med NM vinnerbilen CRP foran Svein Andreassen fra Drammen fra team Tamiya.

HARALD LYCHE & CO'S POKALLØP ble også arrangert i Spikkestad og var første løp i Honda Grand Prix, en buggyserie som skal avvikles i løpet av høsten.

Løpet ble vunnet av Per Arne Hamar fra Hønefoss med en Graupnerbil, foran Bertil Schwack og Tor Steinar Knutsen.



Her er hele feltet fra A - finalen. Vi ser fra venstre Trond Bjarås, Drammen, Ole M. Hakvåg, Hønefoss, og en for oss ukjent, Tor Steinar Knutsen, Risør, Bertil Schwach, Drammen, og seierherren Per Arne Hamar fra Hønefoss.

No: 883
SIDEUTBLÅS
Tilbudspris:
Kr. 750,-

No: 884
BAKUTBLÅS
Tilbudspris:
Kr. 795,-

Begge er inkl. sleideforgasser og luftfilter !!

FRA NORSE POWER AS

HJORTEVEIEN 6, OSLO 8 ORDRETELEFON (02) - 13 76 11

NORDISK MESTERSKAP MRE 1983.

Det skal også i 1983 arrangeres et Nordisk MRE-mesterskap. Etter hva vi har erfart er det ingen i hverken SVerige eller Danmark som villige til å ta på seg arrangementet.

Oslo RC Bil Club vil derfor igjen sørge for at mesterskapet blir avviklet. Nordisk vil derfor også neste år gå i Oslo. Endelig dato og sted er ennå ikke fastsatt, men antagelig vil det bli i likhet med tidligere arrangementer i slutten av januar.

Det er allerede nå mulig å melde seg på til racet, men mer informasjon vil bli gitt i neste nummer av SPEED.

NrcBFhar i den siste tiden tatt opp en del 8 mm filmer. Disse filmene er for utlån til medlemsklubber for bruk på klubbkvelder o.l. Bestill filmene nå.

1. Mini Indy 500 - 1/8 race på rundbane i Indianapolis, USA.
2. VM 1982 California 1/12 elektro.
3. NM 1982 Bergen 1/12 elektro.
4. Nordisk Mesterskap 1982 1/8 Göteborg.
5. NM 1982 Oslo 1/8 buggy.

OSLO RC BIL CLUB melder at NM i buggy ble en kjempesuksess, ikke bare arrangementsmessig, men også i den forstand at våre aktiviteter sporet ledelse av Motorsenteret. Klubben er nå blitt tildelt område for bygging av permanent buggybane, men fremfor alt en permanent asfaltbane for 1/8-biler. Byggingen blir påbegynt allerede i høst, og klubben regner med å legge asfalt allerede til våren dersom alt klaffer. Klubbledelsen er nå på jakt etter penger - det beregnes at anlegget vil ligge i 100.000,- kronersklassen, så sponsorer tas imot med takk.

HØNEFOSS-KLUBBEN har også luftet mulighetene for å asfaltere sin buggybane. Med andre ord gjøre banen om til 1/8 baneracingbane. For oss som har drevet med banebiler er dette meget hyggelig, for det er ingenting som er så gøy som det. Vi håper flere kan få istand asfaltbaner - så kanskje vi kan få skikkelig sving også på denne grenen.

TILBUD



SIGMA II, Panther: Topp kvalitet byggesett i skala 1:8. Dette er en terreng - gående bil for konkurransekjørere. Alle nødvendige deler utenom radio og motor følger med. Luftfilter, karosseri og oljestøtdempere er standard. Passende motor er OS 21 F SR-C. Settet er nydelig pakket og byggebeskrivelse på forståelig språk følger med. Tilbudspris uten motor og radio 1.590,- Fåes også i BMW M1 utførelse til samme pris. OS 21 F SR-C: Kr. 660,-

Ved kjøp av bil og motor samtidig

Kr. 2.150,-

Vi har fullt delelager !



hobbyboden

Innehavere: O.H. Ruud og A. Wold

POSTBOKS 124, 2601 LILLEHAMMER

KUN POSTORDRE

Elektroniske fartsregulatorer har vært på markedet i mange år, men har aldri fått særlig stor utbredelse. Fordelene er trinnløs regulering av hastigheten forover og bakover. Man sparer et servo og (brente) resistorer, og bilen stanser automatisk hvis du mister radiokontakt.

Ulempene har vært spenningstap i transistorene ved full gass, og høy vekt - stort volum.

I den siste tiden har volum, vekt og pris begynt å krympe, og frem for alt har produsentene montert et fullfartsrele som kobler transistorene ved full fart. De har også redusert antallet effekttransistorer fra 4 til en, og løser da ryggefunksjonen med et ekstra rele.

Selv om du kjøper en regulator av et annet merke enn din radio, kan du vanligvis klippe av pluggen fra regulatoren til mottakeren og lodde på din egen plugg (sjekk med fagmann). Mottakeren får spenning fra regulatoren slik at mottakerbatteriet blir overflødig.

Regulatoren vi tester her er fremdeles for store eller tunge til konkurransekjøring med banebil, men i elektrobuggy fungerer de meget bra. I NM-finalen i buggy brukte alle finalister elektronisk fartskontroll.

Den første kontrollen vi prøver er laget spesielt for Tamiya buggien. Den er utviklet av den engelske Tamiya importøren, men selges som Acoms tilbehør.



Selve kontrollen er lett og liten fordi transistoren ikke har kjøleplate. Transistoren skal festes direkte på metallgearboksen som gir nødvendig kjøling. Illustrert bruksanvisning (på engelsk) viser hvordan dette gjøres.

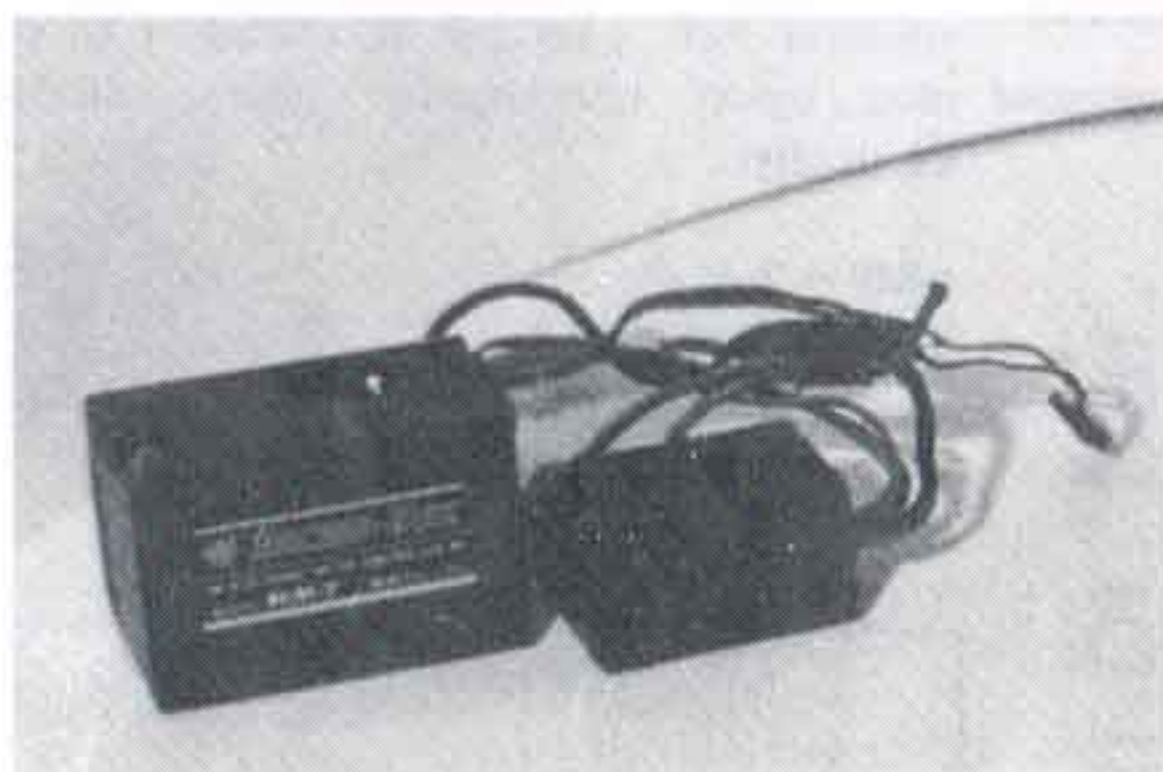
For uvanlighetens skyld kan denne kontrollen ikke brukes uten separate mottakerbatterier. Den har også to funksjoner som i praksis kan være direkte ulemper. Når man gir full gass er fullfartsreleet forsinket med ca. 1 sekund. Dette gir en følelse av at bilen henger litt igjen hver gang man aksle-

rerer for fullt. Når man slipper gassen, gir kontrollen 100% brems. Dette blir i meste laget på løst underlag, og kjøringen kan lett bli rykkete i løp.

I sin nåværende utførelse er det først og fremst en utmerket regulator for hjemmekjørere. Den største fordelene er den lave prisen.

Amp = 6 A kont.
Mål = 66 x 43 x 20
Vekt = 60 g
Ca. pris = 360 kroner

Neste kontroll er Racing Max fra K.O.Digace. Her er ryggereleet plassert utenfor selve regulatoren hvilket kan gi »innredningstrøbbel» der det er trangt om plassen. Den har også justering av tilslaget på fullfartsreleet. Man kan da velge om man vil ha en brå eller myk kontroll. K.O.Digace selger også



en bremseregulator som ekstrautstyr. Denne har dessverre ingen virkning så de pengene kan man spare. Racing Max er for tiden likevel den mest populære regulatoren for konkurransekjørere. God bruksanvisning på norsk medfølger.

AMP = 10 A kont.
Mål = 45 x 63 x 34, ryggerele 26 x 45 x 32
Vekt = 130 g
Ca. pris = 490,- kroner

Fra Futaba kommer en helt ny kontroll. Futaba bruker samme effekttransistor som K.O.Digace, men



Futaba har klart å få hele regulatoren ned i en metallboks. Dette gir nødvendig kjøling og enkel montering. Utførelse og loddearbeid står i en klasse for seg. Kontrollen gir brems som er passe avstemt. Den bremses ikke fra reversposisjon med stikke-radio. Dette er ikke direkte et problem, men det betyr at kjøriere som bruker rattradio med dragass (tilsvarer stikke bakover) ikke får brems.

AMP = 25 A
 Mål = 69 x 44 x 24
 Vekt = 125 g
 Pris = 505,- kroner

Til slutt skal vi ta med en micro kontroll fra Futaba. Den egner seg til biler i skala 1/20 og mindre, eller i små båter. Vi monterte kontrollen i en VW boble i skala 1/30 (!) og trodde vi kunne kjøre race på spisebordet. Bilen ble imidlertid alt for rask for bordet, men på gulvet fikk vi konstatert at kontrollen virket utmerket. En liten advarsel her: pass på at motoren er støydempet med egnet kondensator ellers kan den skade kontrollen.

AMP = 2 A
 Mål = 24 x 24 x 18
 Vekt = 5 g
 ca. pris = 200,- kroner



Vi kan nevne at bilen er av merket ABC Hobby, og har kulelager, spongedekk, glassfiberchassis og lexankarosseri. Kjøretiden er ca. 5-6 min. på et spesielt 100 mA NC batteri. Dessverre er ikke prisen like liten som bilen. Ca. 600,- kroner koster vidunderet uten radio. Selv med minikomponenter fra Futaba blir det så trangt, at skala 1/24 nok er den nedre praktiske grense for micro racing i øyeblikket.

TB

Vi fører det som teller *
 * innen teknisk hobby!

Motor

HGK
 HP
 KB

Radio

JR
 FUTABA
 ACOMS

Biler

HIROBO
 LUPUS
 TAMIYA
 MIRAGE
 AYK

hobbytronic

STORGATEN 6, 2050 JESSHEIM — TLF. (02) - 97 24 09



DEKK • 30% på alle priser

AJS R/C bildekk 1:12

"500" Traction Cuts	kr. 49.-	bakdekk
Medium Soft	" 28.50	"
Very Firm	" 43.-	"
Soft Medium	" 55.-	"
"Skunk"	" 87.-	"
Super Soft	" 37.-	"
Firm	" 50.-	fordekk
Soft	" 50.-	"
Medium	" 30.50	"
"Skunk"	" 65.50	"
Soft Medium	" 37.-	"

MINICARS R/C bildekk 1:12

5377	" 27.25	bakdekk
5373	" 35.75	fordekk
5372	" 41.60	"
5371	" 28.80	"
5370	" 26.-	"

AYK R/C bildekk 1:12

4380-10	" 58.50	bakdekk
3480-8	" 36.-	fordekk

AJS Originaldekk til TAMIYA banebiler

T-103	RA1003 Tyrrell	" 99.-	bakdekk
	RA1012 Ligier	" 99.-	"
T-102	RA1221 CanAm Lola	" 79.50	"
T-105	RA1208 Countack	" 64.-	"
T-101	RA 1208 Countack		
	RA 1209 Celica Turbo		
	RA 1012 Ligier	" 41.50	fordekk
T-104	RA 1013 Mach		
	RA 1014 Martini		
	RA 1018 Ralt	" 79.50	bakdekk

Alle priser pr. par.



Modell-Hobby's

SPECIALFORRETNING FOR TEKNISK HOBBY

SKOVVEIEN 27, OSLO 2 - TLF. (02) 44 20 15 - 56 26 65
 MODELLJERNBANER: SKOVVEIEN 13, OSLO 2 - TLF. (02) 44 17 70



Nytt race i Gøteborg og Väst-8 Ring. Denne gang var det Volvocupen 1982 som gikk av stapelen 7. og 8. august. Endel normenn hadde ligget i treningsleier på Väst-8 i ferien, og tenke seg til ikke noe regn under hele treningstiden, så utbyttet av denne treningen var stort.

Lørdag, i strålende solskinn, ble formelklassen som vanlig kjørt. Beste kvalifiseringstid fikk Kåre Haugerud fra Oslo. Med seg til finalen fikk han Svein E. Arnesen, Oslo og Knut Enger, Oslo pluss Thorleif Kroh fra Kongsberg som noe overraskende, men fullt fortjent etter nydelig kjøring i kval og semi gikk videre til finalen. Med andre ord 4 svensker og 4 normenn i finalen.

Kåre Haugerud var den vi normenn hadde størst forhåpninger til etter den kjøringen han viste i kvalet, men etter bare 10. min. kjøring løsnet manifolden fra moteren og Kåre måtte i depotet for reparasjon. Løs manifold ble Kåres gjennomgående problem gjennom hele finalen, og mange depotbesøk ble det etter hvert. Svein og Knut hadde problemer med at bilene stoppet på tomgang og lave hastigheter.

Det har etterpå vist seg at fueltankene har blitt tettet med ShoeGoo i sveiseskjøtene, og ShoeGoo'n har blitt løst opp av av metanolen og fulgt med inn i forgasseren. Ett råd - tett ikke fueltanken med Shoe Goo.

Thorleif Kroh kjørt jevnt og pent, sjelden eller aldri på gresset, med sløv Picco-motor tok han seg til mål uten problemer. Motoren var så sløv at »jeg kan ikke kjenne om stempelet er på topp eller bunn» sa Thorleif etterpå. Men gikk gjorde den og det så bra at Thorleif ble beste normann i formelklassen med en kjempes fin 3. plass. Uten tvil Thorleif's beste resultat på rc-bilbanen. En fin og hyggelig oppmuntring. Speed gratulerer.

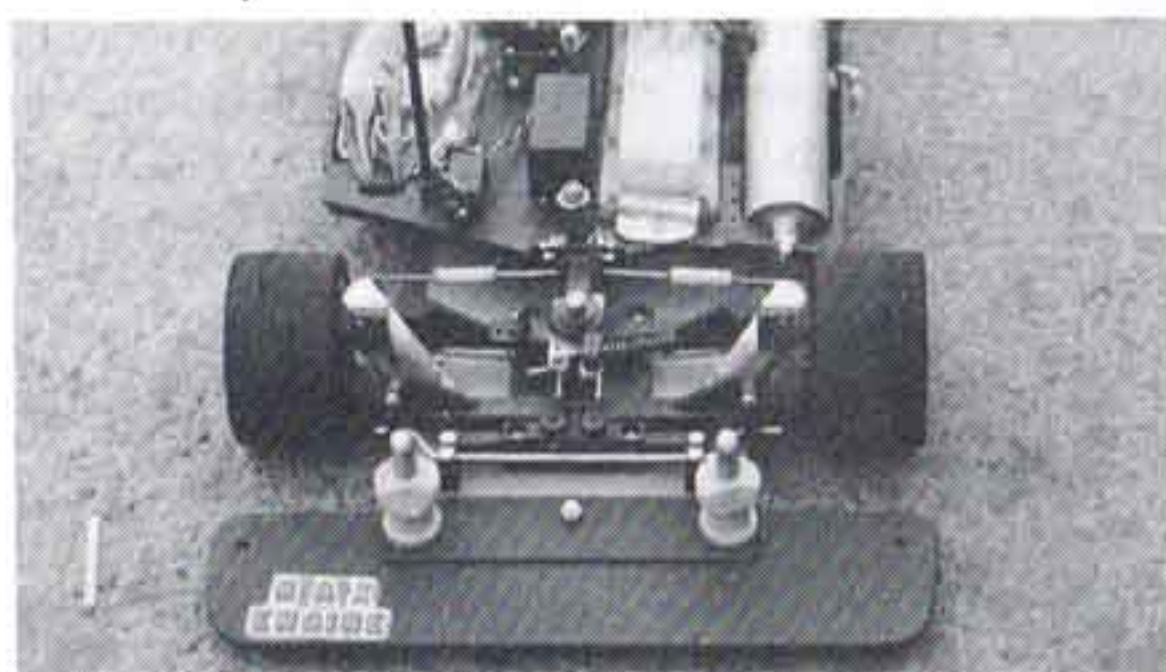
Vinner ble en aldri truet Bjørn Johannesson fra Väst-8 foran Joachim Gustavsson fra samme klubb.

Natt til søndag kom det alle hadde ventet på - regn - men for en gang skyld var det bare en liten skur, som kun skapte litt greppproblemer for de første treningsheatene.

En noe svak norsk innsats gjorde at bare to normenn kom til finalen. Cato Haakonsen og Arne Blomquist begge fra Oslo og Cato med beste kval.tid. Sportfinelen skulle altså gå med 6 svensker og 2 normenn. Bjørn Johannesson, lørdagens formelvinner og Johan Scheling fra Mariestad stakk fra de andre, og var aldri truet truet på sine plasser. Kun uhell kunne ta fra dem 1. og 2. plassen. Jevnt og spennende var det, men mot slutten var alt klart Bjørn skulle også bli vinner av sportklassen. Gratulerer med dobbeltseier. Johan var til slutt 3 runder etter Bjørn i mål.

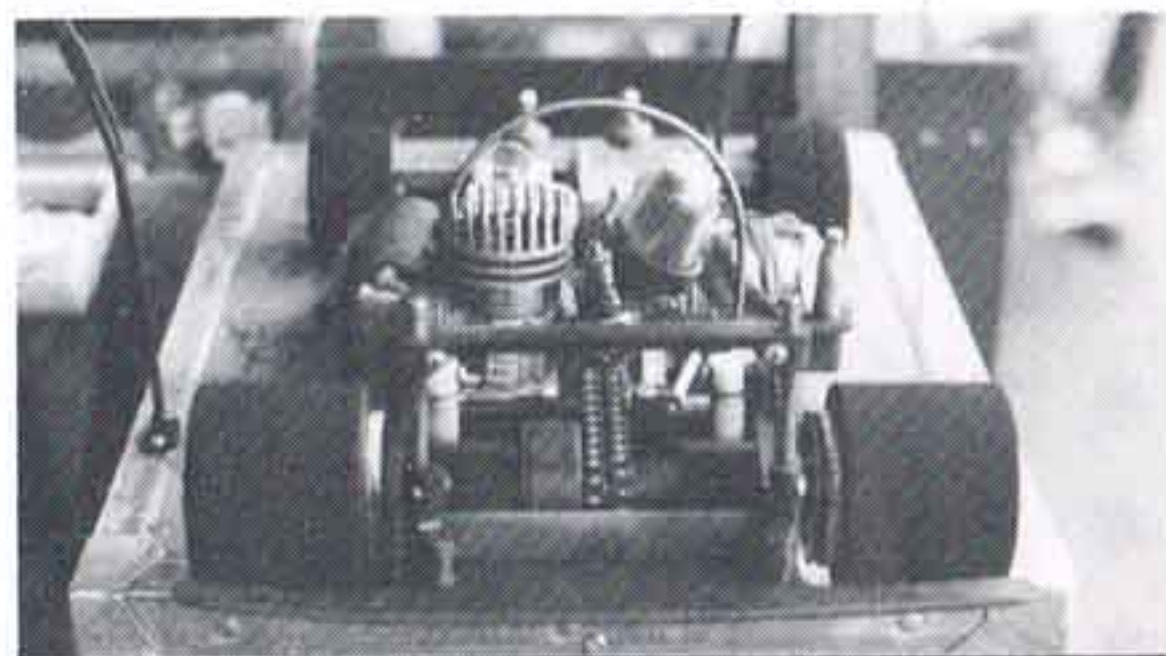
 **CARLSSON**

VISER HER
83 NYHETER



NY forstilling med uavhengig fjæring på begge hjul og oljestøtdempere. Kan monteres på biler av eldre årgang.

GEARKASSE – En helt ny ide fra Carlsson. For deg som ønsker å henge med ! Kan også monteres på biler av eldre årgang.



Produsent:

B - K TJÄNST
BOKS 136, S - 566 00 HABO
SVERIGE

Import til Norge:

RIKKI'S HOBBYSHOP
Bekkeveien 4,
4630 Søgne

SERPENT QUATTRO, meget god stand m/OPS-motor selges kr 1500,-. Tlf. 02-275231 Terje Haugen.

TAMIYA ROUGH RIDER med div. deler og MINICARS COMP. med deler selges. Tlf.02.102657

GRAUPNER MORRIS 1/12 m/fuelmotor og VARIPROP 2-kanal t.s. kr 1000,- eller höyst-bydende. AYK 566B selges kr 750,- Tlf. 042-50842 Richard Thorkildsen

TAMIYA Rough Rider tilsalgs. Konkurranspreparert. Ombygget forstilling og masse deler. Spesiell bil. Tlf.02-258254 Egil Holth.

SERPENT SUPER PRO, med OPS bakutblåsmotor og masser av deler selges rimelig samlet eller hver for seg. Tlf. 02-574710 Tom Hagelid.

MIRAGE-T, modifisert med deler og dekk s. Pris kan diskuteres. T.02-108123 Rolf E.Olsen

GRAUPNER Fairlady 1 år gammel med mye deler selges rimelig. HP GOLD CUP 20, med potte og forgasser selges. Lite brukt. tlf.041-51225 e.16.00

DATSUN FAIRLADY 1/8 buggy eks. motor og radio til salgs. Kun kjørt 2000 m, men kollisjonsskadet. s kr 800,-. SIGMA PANTHER, ubrukt, s. kr 1200,-
Fuji 3,5 cc bilmotor, ny, kr 250,-
Sanyo 7,2 v (3N-1200 SCT) nye, kr 100,-
Kyosho hurtiglader 6-7,2 v ny, kr 200,-
Kyosho 7,2 v akker, nye, kr 100,-
Samlet kjøp kr 2200,-. Tlf. 02-837192 e.19.

TAMIYA VW buggy med radio og event. lader ø.kjøpt. Tlf.02-826628 Jon Torger Rud.

MINICARS XII COMPETITION m/10 par fordekk og 10 par bakdekk, kulelager og spesial diff, og masse andre deler s. for kr 1100,-.

MIRAGE T med masse deler og dekk s. kr 1000,-
FUTABA rattradio 72-bånd med servoer og mott. s. kr 600,-. Tlf. 02-704323 Roar Leithe.

MARDAVE 1/8 banebil med HB 21 PDP Car motor selges samlet eller hver for seg. Tlf. 02-538421 Tom Christiansen

FUTABA rattradio og FUTABA 5 kanals radio selges. BLIZZARD beltebil, el.bil i 1/12 skala. Super terrengbil. T.02-683550 Delelageret Garberg

— KJØP & SALG — KJØP & SALG — KJØP & SALG — KJØP & SALG — KJØP & SALG —

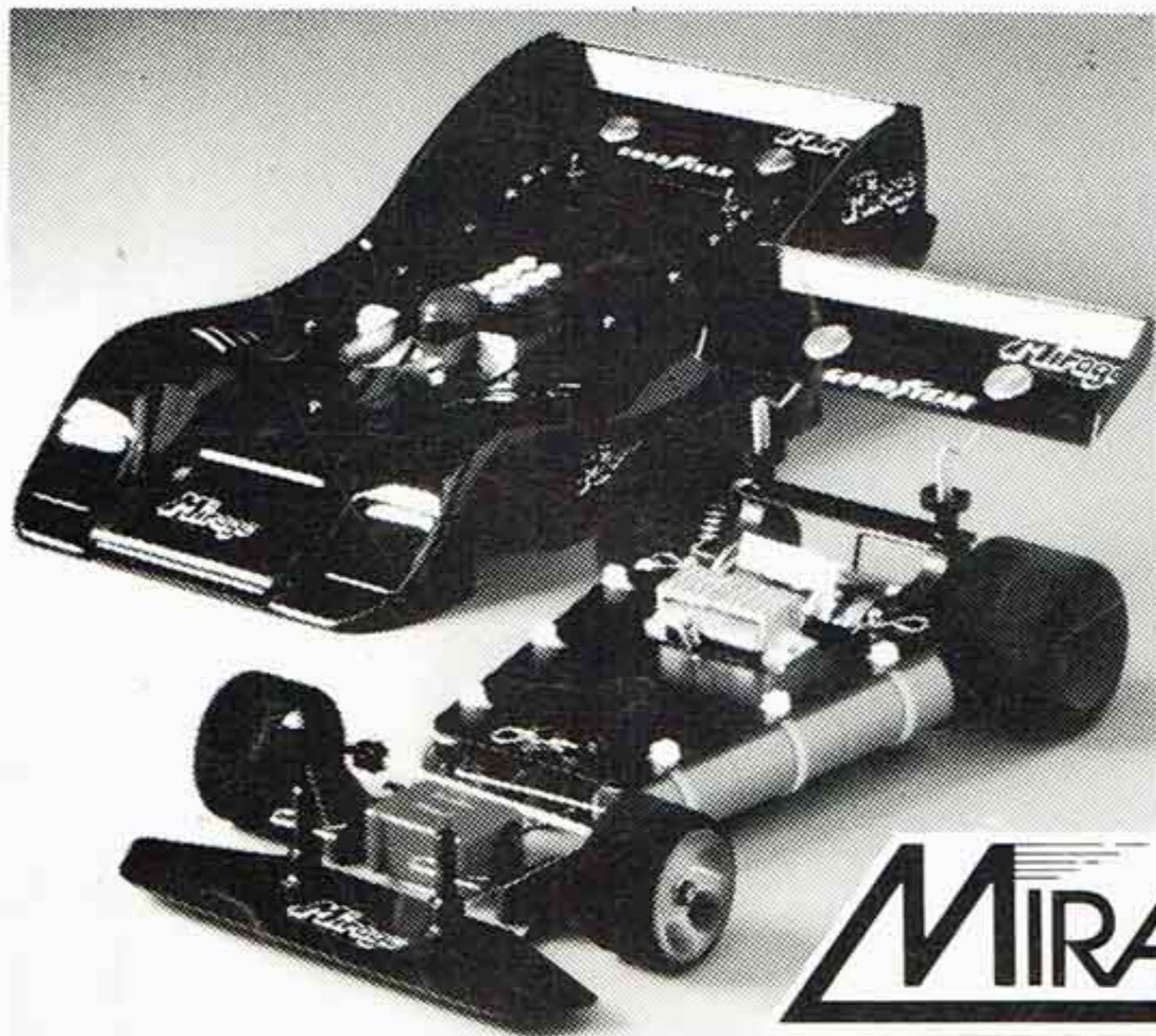
SPEED'S FASTE LESERE VET AT DENNE SPALTEN ER BEREGNET PÅ Å SKAFFE SEG ELLER BLI KVITT BRUKT UTSTYR. MANGE BRUKER DENNE SPALTEN OG MED DE ERFARINGER VI HAR MED SPALTEN HITTIL, VISER DET SEG AT SÅ SÅ GODT SOM ALT BLIR SOLGT, OG DET VISER AT DET ER MANGE SOM LESER DEN. TIL ORIENTERING FOR VÅRE KJÆRE SVENSKE LESERE KAN VI FORTELLE AT SPALTEPLASS ER GRATIS, OG NÅR VI FÅR DEKKET DENNE SIDEN MÅ VI NOK BEREGNE OSS PÅ Å PLUKKE UT DE SOM SKAL FÅ Plass, OG DA ER DET BEST Å VÆRE TIDLIG UTE.

FOR ORDENS SKYLD, VIL VI OGSÅ FÅ OPPLYSE AT DET ER IKKE MENINGEN AT FIRMAER SKAL BENYTTE SEG AV DENNE SIDEN, OG SKULLE VI MERKE AT SLIKT FOREKOMMER VIL VI STRAKS TA ANNONSEN UT !

VI HÅPER AT DERE PÅ DEN ANDRE SIDEN AV KJØLEN OGSÅ FINNER SIDEN INTERESSANT OG VIL BRUKE DEN I FREMTIDEN.

studio68.no/rc

To ganger norsk mester !



MIRAGE T

ayk 566B



Seiersrekken har begynt !

LOYDSTOYS

LOYD's INDUSTRI A/S
Postboks 609 TLF. (032)- 97044
1601 FREDRIKSTAD TELEX: 16847