

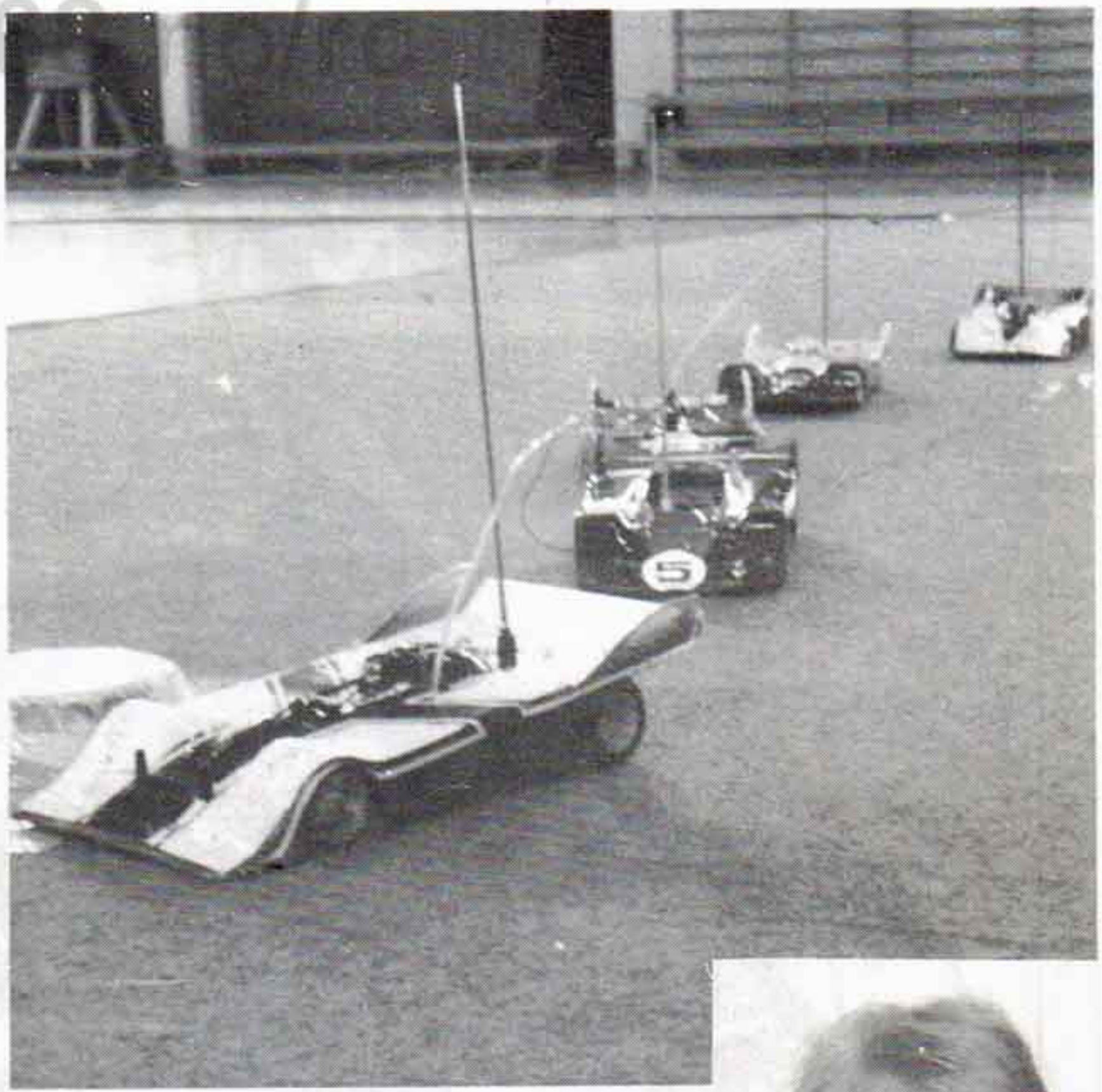
stud

NORSK  
RCBIL  
FORBUNDS  
RCBIL  
BLAD.

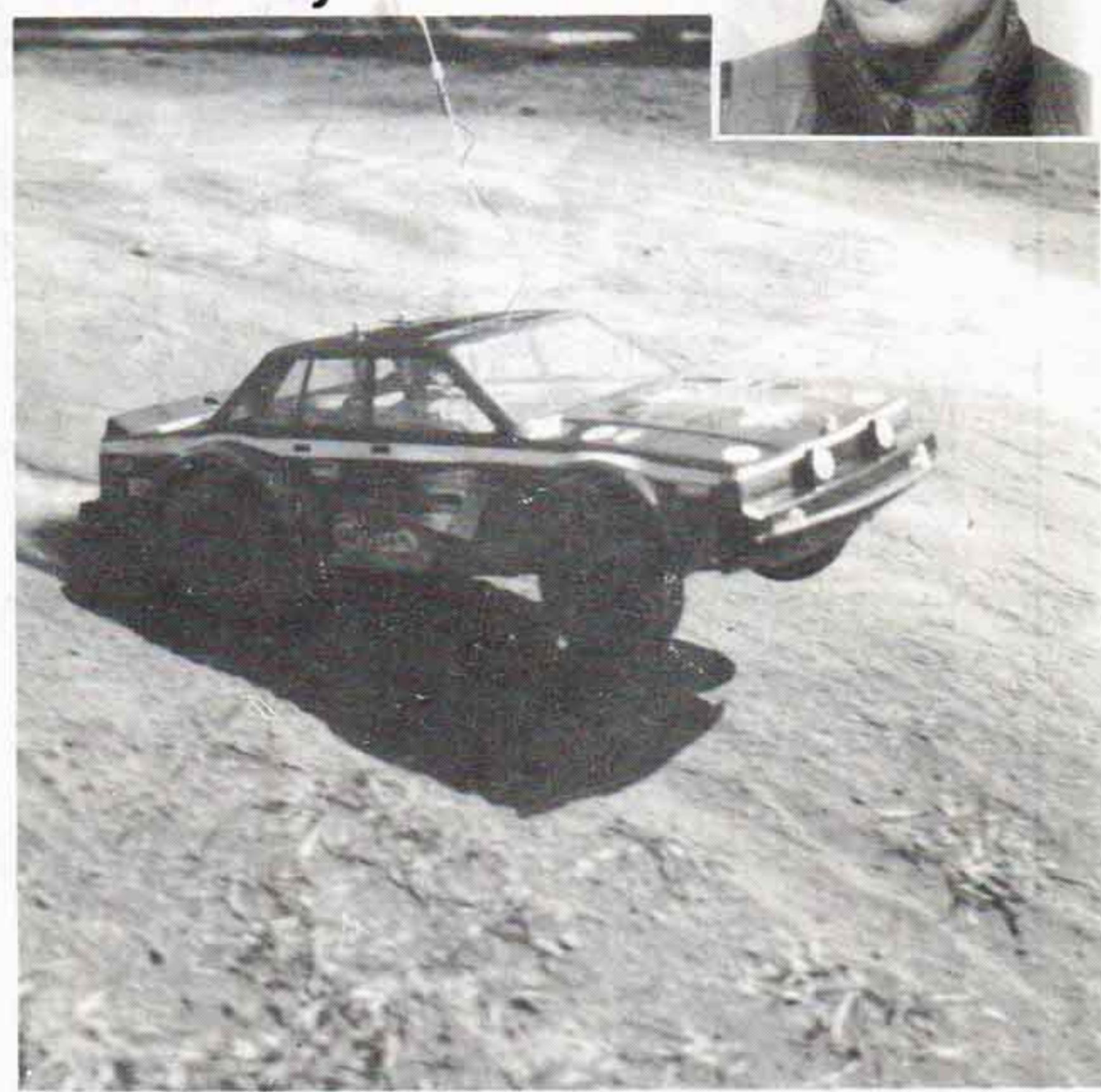
NORSK RCBIL  
FORBUNDS  
RCBIL BLAD.

NR. 6 '82

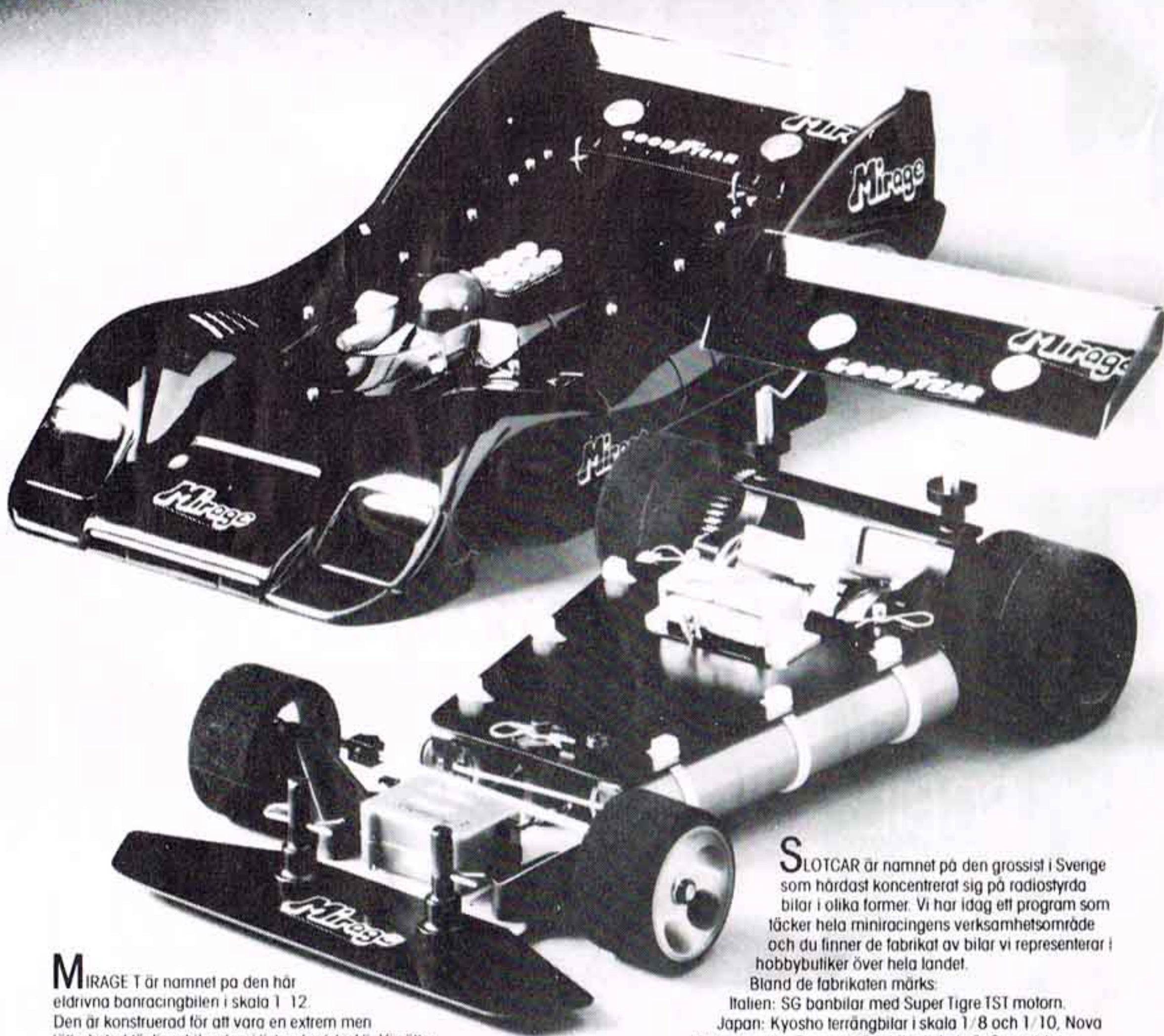
PRIS KR. 8,-



*Svensk Riksmäster*  
→  
*Lasse Björklund*



# MIRAGE T



**M**IRAGE 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 sationstecken eftersom det motsvarar maximal extrautrustning när det gäller andra fabrikat.

Standardutrustning på Mirage är bla snabbbytessystem för ack-platta och radio-platta, fram och bakvagn med justerbar frigång, differential med axiallager av högsta kvalité, bakaxel av aluminium i flygkvalité (630516), kullager för bakaxeln, bakhjulsnav med klämfäste som ej skadar bakaxeln, stötfångarbage bak, justerbar vinge, resistorfäste som även är kyllåns. Och sist men inte minst – fölgar som är gjutna styckevis därför att det är det enda sättet att få dem perfekt runda. Mirage T distribueras i Sverige av SLOTCAR.

**S**LOTCAR är namnet på den grossist i Sverige som hårdast koncentrerat sig på radiostyrda bilar i olika former. Vi har idag ett program som täcker 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 ackumulatorer 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 dessutom: 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

# SPEED

Året nærmer seg sin slutt og vi i SPEED redaksjonen benytter sjansen til å ønske ALLE en riktig god jul og ett godt nytt år. Vår hilsen går OGSÅ til våre svenske og danske lesere - vi er jo så hyggelige av oss her i Norge, ja så spandable, tverss igjennom hyggelige kjerne folk - kremen av verdens befolkning - og så har vi OLJE (på fuelen). Nei nok skitsnakk GOD JUL.

Vi vil også benytte anledningen til å be om og fortelle om vårt nyttårs forsett og vårt nyttårs ønske. Det siste først.

Vi har alt for dårlig respons på det vi gjør. Vi ønsker å høre kommentarer på SPEED, men fremfor alt vi ønsker at DU sender inn en reportasje, ett spørsmål, en nyhet, en annonse ja samme hva det er så send oss noen ord og du er sikret plass i bladet.

Vårt nyttårs forsett er at vi skal igjen endre litt på bladet. Som alle skjønner er SPEED i utvikling selv om vi går inn i vårt 2. år. SPEED vil nå framover komme i A4 format dvs. noe større enn hva bladet er idag, samtidig vil vi forsøke å få ut bladet 10 ganger pr. år.

I tillegg til dette gir vi deg nå adgang til å abonnere/prenummerere på bladet vårt. Abonnement koster deg kr 75,- pr. år og du får da bladet rett hjem i din postkasse. Bladet vil selvfølgelig også bli solgt via hobby og leketøysforhandlerene som tidligere, men vi vil nå yte denne tjeneste til alle som skriver til oss å sier at deres hobbyforhandler ikke vil ta inn SPEED - ikke skjønner vi hvorfor de ikke vil, men det er nå engang slik livet arter seg.

Til slutt igjen God Jul og ett godt rc-bil år.

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 )  
Olle Söderholm ( 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:

15 januar 83.

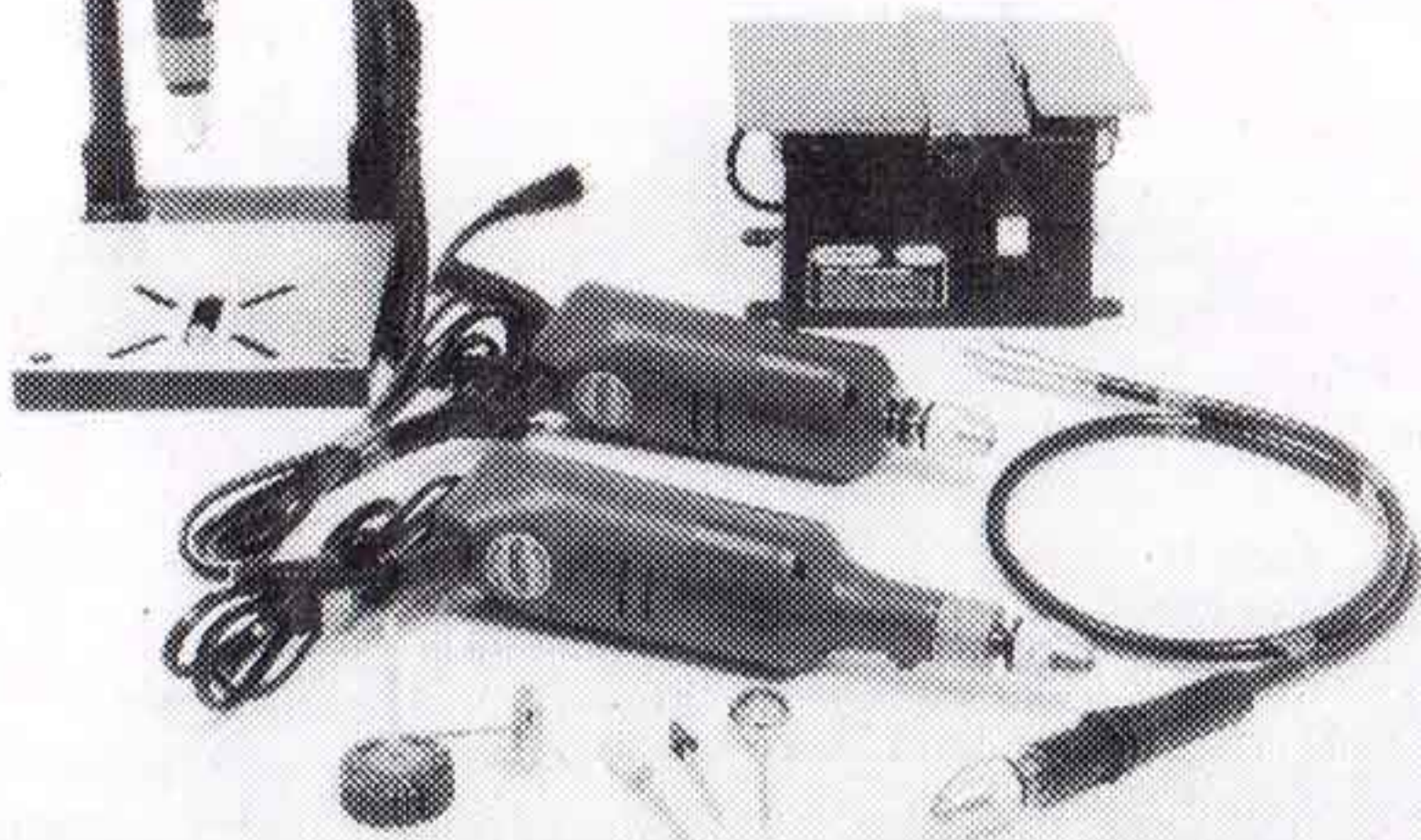
**PRINT  
TEAM A.S**

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



- Minidrill «Dingo» 60 W
- Minidrill «Buffalo» 100 W
- Borstativ
- Rundsag

Bildet viser kun et utsnitt av Minicrafts omfattende verktøyserie



## Den nye verktøyserien fra Minicraft

For deg som steller med teknisk hobby, forming eller rett og slett er glad i å skape noe med hendene, vil Minicrafts nye kompaktserie av elektrisk håndverktøy åpne et vell av nye muligheter.

Du kan bore, frese, slipe, pusse, polere, sage og dreie med en tilgjengelighet og presisjon som er vanskelig å oppnå med andre typer maskinelt verktøy.

Driftsspenningen er 6–12 volt og tilføres via en transformator. Den lave spenningen betyr sikkerhet ved eventuell overledning, og verktøyet foretrekkes derfor ved skoler og institusjoner.

Maskinene arbeider med en effekt på 60–100 watt og med et turtall på 16–20.000 o/min.

Med Minicraft kan du begynne med en eller flere basismaskiner og bygge ut trinnvis inntil du har ditt eget, komplette maskinverksted i miniatyr.

For maskinene tilbys et bredt utvalg av tilbehør som gjør at verktøyet kan spesialiseres for en rekke forskjellige arbeidsoperasjoner og typer av materialer.

-----  
Dersom du vil stifte nærmere bekjentskap med Minicraft, kontakt din hobbyforhandler som vil vise deg verktøyet og den omfattende katalogen.

Importør:  
**Minicraft**  
2009 Nordby  
Tlf. 02/83 71 92



Creative power tools

## LEXAN LAKK

Vi har sett litt på en del av den lexanlakken som finnes på markedet.

De fleste lakkene er basert på sprøytelakkering men Mr. Concourse fra Bolink egener seg best til pensellakkering. Lakken skal tynnes med vann dersom man sprøyter. Etter min mening er det lite heldig, for lakken tørker veldig sent da og legger man på for mye renner den. Vi anbefaler derfor Mr. Concourse til pensellakkering.

Parma, Carlsson, Hobbynox og Slotcar lakkene er alle gode lakker, som sitter godt på karosseriet, og er velvillige lakker å bruke.

Parmas fluoriserende farger er ikke helt enkle å få pene, men lakken forøvrig er bra.

Carlsson-lakken er ferdig tynnet i glasset og er derfor enkel å bruke. Lakken er transparent og man må legge på et dekklag etterpå.

Hobbynox er også transparent, og er etter min mening den lakken som gir det beste resultat. Lakken skal tynnes 50/50 med lynol eller spesialtynner. Ulempen er kanskje at boksene er noe for store for normalt bruk.

Slotcar-lakken kommer også i bokser og er ferdig tynnet. Også dette en fin lakk, lett å lakkere med.

Det som skiller lakkene mest fra hverandre er prisen. Carlsson og Slotcar lakken blir vesentlig dyrere enn de andre p.g.a. at boksene er relativt små ferdigbladete bokser. Desidert mest for pengene får man av Hobbynox, men det er vel så mye og såpass dyrt i innkjøp at hele fargespekteret at det kanskje blir i dyreste laget for en som ikke lakkere mer enn noen få karosserier i året.

Det sies imidlertid at Hobbynox lakken er på vei i sprayboks, og det vil høyst sansynlig dekke et stort behov, men vi kommer tilbake til dette senere.

Lakkene er i alle fall meget bra alle sammen, så får pengepungen og behovet avgjøre hvilken lakk som skal velges.

# MIKUNI

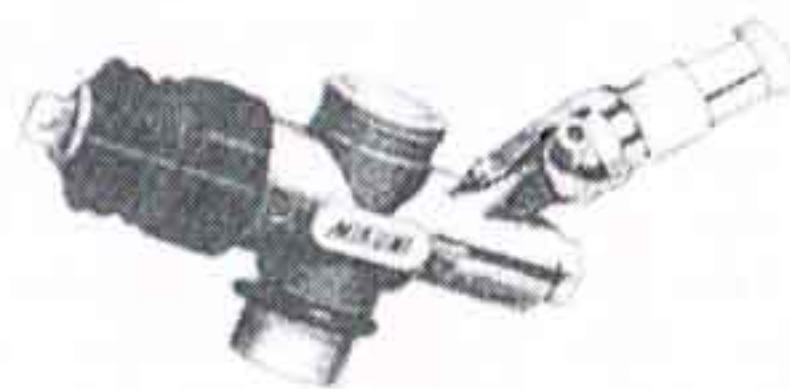
# MIKUNI

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

## FØRERINDELING

Det nærmer seg et nytt år, så jeg vil derfor ta opp et viktig punkt som vi må få ordnet opp i nå med det samme.

Fra 1983 skal vi innføre førerlisenser, og A, B og debutantstatus skal fordeles.

Jeg ber nå alle klubber om å vurdere sine førere nøye og foreta en utvelgelse/utplukking av de som skal bli A eller B førere.

For å skille ut debutantene først foreslår jeg at debutanter blir de førere som ikke har deltatt i noe race, og som samtidig er ganske ferske innen rc-bil sporten.

Å skille A og B førere vil nok bli noe vanskeligere. Jeg har forsøkt å sette opp noen punkter som kan være til hjelp:

Hva ønsker føreren selv.  
Har han kjørt mange race.  
Har han noen plasseringer fra nasjonale race.  
Hvordan står han i klubbammenheng.  
Hvilke muligheter til en »god» plassering har han i konkurranse med landets øvrige A-førere.

Det kan være mange flere hensyn å ta, men vi må bare overlate til klubbledelsen å vurdere hver enkelt, men husk at vurderingen bør gjøres på bakgrunn i det nasjonale miljø og standard, ikke bare på klubbplan. Husk at en som blir tatt ut til å kjøre i A-klassen kommer til å kjempe mot den absolutte toppen i Norge. Det vil derfor kanskje være en tanke for mange å heller velge B-klassen for der å samle erfaring og kjøretrening. Det blir ingen dans på roser i A-klassen. Nå skal jeg ikke skremme alle fra denne klassen, men jeg vil bare rette en liten pekefinger mot dette for det kan vise seg at det ikke likevel er så »gjevt» å kjøre som A-kjørere.

En annen ting er jo også at en som blir satt i A-klassen, men som stadig viser at han ikke hører hjemme der vil kunne bli flyttet ned i B-klassen. Denne vurdering vil bli foretatt av NrcBF's uttakelseskomite.

Det er selvfølgelig mulig at enkelte førere vil kunne bli flyttet fra B til A av samme komite.

Vi håper derfor at klubbene er sitt ansvar bevisst, og plukker ut sine A og B førere etter beste evne.

Det viktige ved denne fordelingen er at klubbledelsen sender inn lister til NrcBF innen

28. FEBRUAR 1983

slik at vi straks etter denne dato kan utstede lisenser å ta disse i bruk. Klubber som ikke sender inn denne listen vil få alle sine førere i B-klassen.

## FØRERLISENSER.

Dette er en henvendelse til den enkelte fører. Når du fra din klubbledelse har fått greie på hvilken førerkategori du har blitt plassert i nå du så fort som mulig sende to passfoto og 50 kroner sammen med dine personlige opplysninger til forbundet. Vi vil da utstede din førerlisens som vil bli krevet fremvist på alle race etter 1/4-83.

Dette betyr at også DU skal påse at din klubb sender inn førerlister til forbundet. Uten førerlisten blir det ingen lisens på deg.

Nok om lisenser - keep on racing.

TH

# TERMIN LISTE

SANYO CADNICA CUP - OSLO.  
MRE-cup støttet av Sanyo-importøren vil bli kjørt på ROMMEN SKOLE i vinter. Løpet er åpent for alle A, B og debutantførere. Cupen går over 5 løp hvorav 4 teller. Løp 1,3 og 5 skal kjøres med standardbil karosseri (12/12, 20/2 og 17/4). Løp 2 og 4 kjøres med sport karosseri (CanAm) (9/1 og 20/3). Påmelding NÅ. Startavgift kr 35,- pr. løp. Adgang til trening lørdag før racene mot vanlig treningsavgift.

Dersom mange melder seg til cupen etter at første løp er kjørt vil det bli tatt opp til vurdering om 3 løp skal telle i stedet for 4. Påmelding sendes Oslo RC Bil Club, Postboks 30 Haugenstua, Oslo

NORDISK MESTERSKAP MRE 1983.  
Løpet skal kjøres i Oslo 21. - 23 januar 1983. Se egen informasjon inne i bladet.

2ND DANISH INTERNATIONAL.  
5. og 6. mars 1983 kjøres dette internasjonale racet i Ikast på Jylland i Danmark. Løpet er MRE og går på nålefilt. Det meste av europaeliten stiller som vanlig til start til et meget fint race. Ta turen til Danmark, men husk at din påmelding skal gå via NrcBF, og vi må ha din påmelding innen 15. januar 1983.

Helgen den 6-7 nov gick svenska riksmästerskapen i MRE i Stockholm. Tävligen gick i samband med en bilutställning i Sollentuna mässhallar, vilket naturligtvis medför både för och nackdelar. Det er ju lite anorlunda att tävla inför publik, och det fanns det gott om. Tävligen var mässans stora publikmagnet. Även under träningen flockades människorna runt banan, vilket är toppen som reklam för sporten. Det var stundtals svårt att ta sig fram för att köra. Men banan var öppen för träning en hel vecka innan tävligen, hela dagen till 21:00 och det er ju toppen.

Tävligen var bland dom första för säsongen, och det är alltid spännande att se alla nyheter. Bland dom trevliga var att startfältet till största delen körde tämligen omodifierade »köpbilar», och att dessa gick mycket bra. I finalen var 7 av 8 standardbilar.

Banan var ganska liten och något guppig och eftersom det var säsongens första tävling behövdes en hel del justeringar på bilarna innan alla var nöjda. Vissa (alla utom en?) blev aldrig nöjda.

I tävligen framstod en person redan från början som favorit och det var Lasse Björklund. Han fick sin bil att fungera mycket bra redan från början,



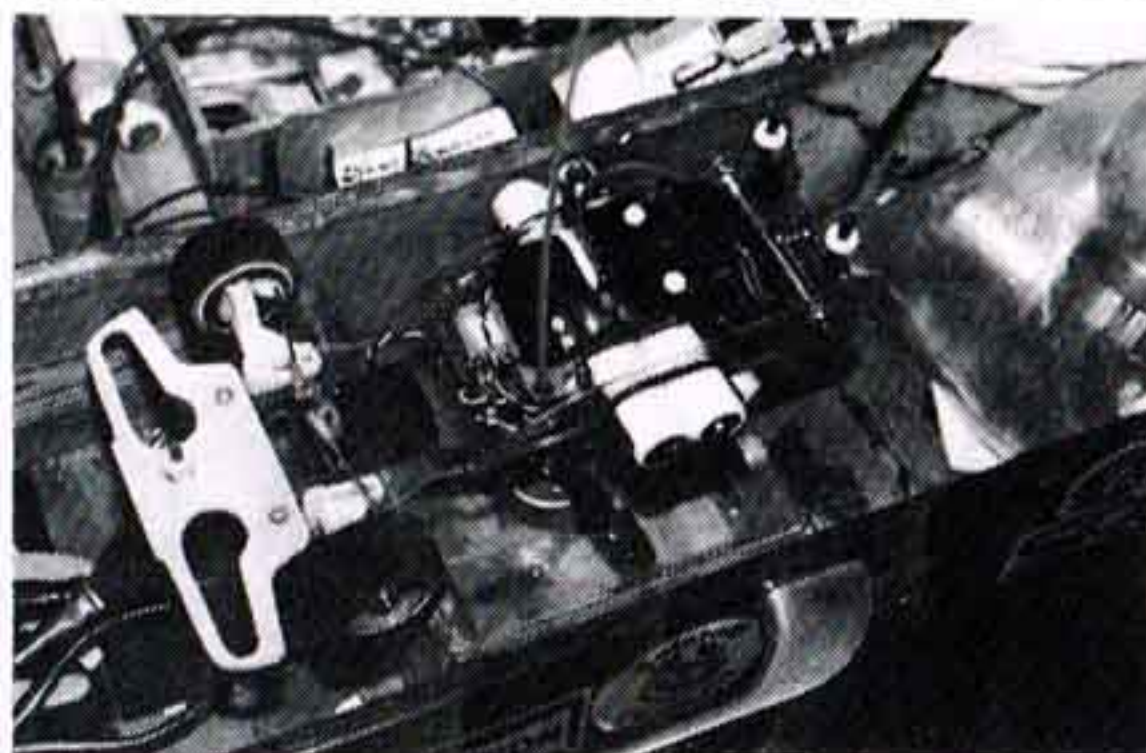
*Lasse Björklund klarte biffen. . . . .*

och körde dessutom mycket bra. Men det var mycket tätt, och i kvalet fick man inte göra några misstag om man ville vidare til semi och final.

De 2 snabbaste gick direkt til final, och snabbast där var förstäss Lasse med 57 varv, en mer än någon annan. 2:a var, ursäkta min förvåning, Kjelle Krusberg, med sin nya Ass 12i. Han har dock en mycket bra 1/8 säsong bakom sig, och verkar ha kommit tillbaka på allvar. Sen kom hela kopplet av förare, Jörgen, Olle, Richard, Uffe Eberhart, Åke Anderson m.fl. och det var stenhårt om sista semiplatserna. Peter DeCarro och många andra duktiga förare missade. Från semi 1 gick sedan Jörgen, Richard och Bill Anderson vidare til final. De som ej hade gått til semi kom til D-J finaler och J samt I final

kördes mellan semina (ett bra system då alla får köra final). När sedan semi 2 skulle köras började det största radiostörningskaos i historien. Vem har sett ALLA bilarna ha kraftiga störningar i en RM-semi? Beroende på lågt hängande aluminiumpaneler i taket och att alla körde på 27-bandet. Man fick sjuta upp semin så alla fick se över sina radioutrustningar. Nästa försök gick bättre, endast stackars Ulf Ebenhart fick ta bilen av banan, då denna körde mest själv.

Nävel, tillsist gick H-O Ohlson, Olle och Åke vidare til final. Finalen ble »tyvär» aldrig så spännande, Jörgen som var den enda som kanske hade kunnat hota Lasse krockade så att accarna i hans bil flyttade sig och då kunde Lasse, som fått sin Phantom att fungera riktigt bra, vinna



*. . . . . det samme klarte hans Phantom .*

med hela 4 varvs marginal, 2:a kom H-O Ohlsson Ass 12i, 3 Jörgen, Phantom, 4 Richard, Phantom 5:a Åke, Ass 12i, 6:a Bill med finalens enda hembygge, en kolfiberbil från förra året, 7:a Kjelle, Ass 12 i och 8:a Olle, Phantom (jag har en hel hög bortförklaringar).

Jag tror alla förna var nöjda med arrangemanget, allt flöt mycket fint, och, de innte allt för många, radiostörningarna var inte på något sätt arrangörernas fel, så tack från förarna för en fin tävling.

OS

**HUSK  
NORDISK  
MRE I OSLO**

Vi skal i dette nummer presentere NrcBF's nyvalgte hovedstyre, og kommer tilbake i senere nummer med underkomiteene.



Formann

Tom Hagelid

31 år

Medlem av Oslo RC Bil Club

Selger innen hobbybransjen

Har holdt på med organisering av norsk rc-bilsport de siste 3 årene, og ser som sin viktigste oppgave at rc-bilen skal ha en positiv utvikling i Norge, og målet er at rc-bil skal bli mer utbredt enn fotball.



Bertel Schwach

33 år

Medlem av Buskerud RC Klubb

Typograf av yrke

Bertel kom inn i den nasjonale rc-bil sporten under NM for buggy, hvor han tok 3.plass. Vinner av Hasco CUpen 1982 for buggy i Drammen. Er ellers en blid og hyggelig person, med store ambisjoner innen sporten.



Svein Weirud

32 år

Medlem av Kongsberg RC Bil Klubb

Har vært med i rc-bils sporten de siste 3 år, og har deltatt i nær sagt alle løp som har gått siden. Har også kjørt MRR i Sverige, og satser fortsatt på banebilene.



Bjørn Rybakken

31 år

Formann i Bergen RC-Bilklubb

Er av yrke grafisk formgiver og har holdt på med rc-bil i 3 år også han. Bjørn kjører kun MRE, men har også vært innom MRR. Ideen til SPEED kommer fra Bjørn, og han har i lengre tid fungert som rådgiver og samarbeidspartner til Tom H. i det arbeidet disse har gjort for å få rc-bil sporten og organiseringen fram til det det er idag.



Rune Walderhaug

28 år

Styremedlem i Larvik Modellbilklubb.

Rune er instrumenttekniker og jobber i Nordsjøen. Rune presiserer at han ikke er i underholdningsbransjen selv om han er instrumenttekniker. Rune har ikke kjørt rc-bil løp så lenge - første løp kjørte han våren 81, og Rune satser først og fremst på MRE og MRR.



Eivind Loyd Pettersen

29 år

Formann i Fredrikstad RC Bil KLubb

Avdelingssjef i fars firma.

Eivind har de siste par år vært med i rc-bil miljøet, og har i løpet av denne tiden markert seg som en av de ivrigste kjørerne. Eivind har allerede reist verden rundt å kjørt rc-bil. Sverige, Holland, Danmark, England og USA er land som har hatt besøk av Eivind og hans rc-biler. Eivind er også blitt kalt landets raskeste rc-bil grossist.



# 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

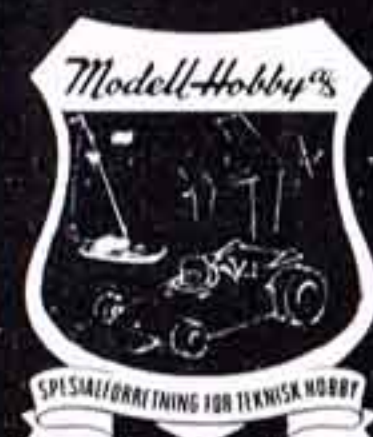
Alle priser pr. par.



# Modell-Hobby AS

**SPESIALFORRETNING 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



VM i el.bil.

Vi er ikke kjent for å være sent ute med stoffet, eller med å komme med nyheter når de er gamle, men for uvanlighetens skyld vil vi ta med en artikkel om et race som nesten har gått over i historien alt. VM i MRE som gikk i California i midten av august er reportasjen vi tenker på.

Mange har vel hørt litt om dette racet, men vi har her gleden av å kunne gjengi historien sett med en deltagers øyne.

Racet gikk i to klasser standard og trimmet. Standard motoren er et kapittel for seg selv. I startavgiften inngår en motor som du får når du møter opp. Motoren er merket og forseglet slik at det ikke går ann å åpne den. Går racet over flere dager må den leveres inn om kvelden.

Vanligvis er det en Igarashimotor som blir brukt, men det har kommet så mange nye motorer at man foretok en loddtrekking over hvilken motor som skulle brukes. Det ble en Yokomo 05 som ble trukket ut.

Så til selve racet som gikk utendørs på asfalt. Allerede her hadde vi fra Europa et handikap. Vi kjører jo el.bil bare på vinteren og da som regel innendørs på nålefilt.

Nesten alle parkeringsplasser i statene er malt med en svart tjærelignende maling som er håpløs glatt å kjøre på, så arrangøren sandblåste bort malingen med det resultat at underlaget ble meget grovt. Og sånn som det slet dekk. De fleste måtte bytte dekk etter hvert heat.

Det ble som ventet veldig mye amerikansk på toppen av resultatlistene. Men det ble kjempet tappert om hver mm. Det alle lurte på var hvordan japanerne ville gjøre det, men de hadde mer problemer med tilvendingen enn europeerne. De kjører bare 2, 3 og 4 minutters heat, og med biler som er for brede ifølge det internasjonale regelverket. Så med 8 minutter og smalere biler var det få som fikk det til. Alle skulle kjøre 6 kval.heat i hver klasse fordelt på to dager for hver klasse.

I standard klassen var Re-Pete Fusco med en

## Resultater Standard

1	Kent Clausen	USA
2	Re-Pete Fusco	USA
3	Frank Killam	USA
4	Jimmy Davis	England
5	Mike Lavacot	USA
6	Bud Bartos	USA
7	Ralph Burch Jr.	USA
8	Mike Toland	USA

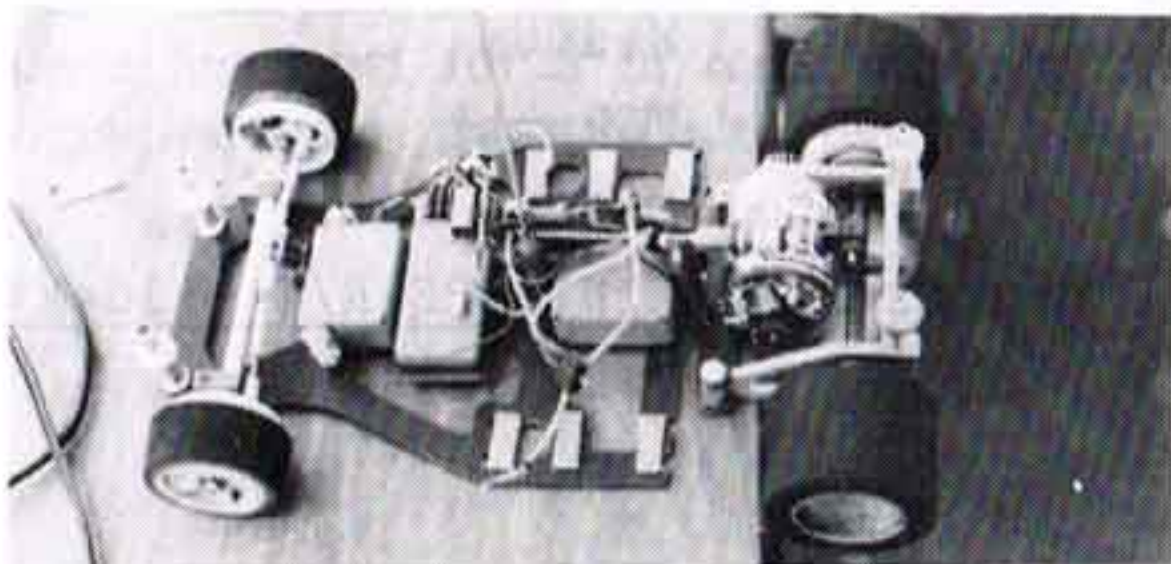
Ass. raskest i kvalet, med Ralph Burch Jr. like etter med en JoMac.

Finalen derimot ble en paradekjøring for Kent Clausen som ledet fra start til mål etter en perfekt



VERDENSMESTEREN Kent Clausen, GLAD ja.....

kjøring. Han var en stund hardt truet av Art Carbonell, men Art's radio la av, så han ble sist.



Den nye Deltaen. Legg merke til demperen.....

I modified (trimmet) ble Art raskest i kvalet med en Delta, og det så det virkelig syntes. 10,5 sek. foran neste mann som var Clausen.

Starten gikk i finalen, og denne gang var det Kent's teamkompis Mike Lavacot som tok ledelsen med Art hakk i hel. Det var tydelig at Art ikke gjorde forsøk på å komme forbi. Han lå bare å ventet på at Mike skulle gjøre en feil, og etter ca. 2 min. kjøring traff Mike en tallerken og Art var forbi å kunne bade seieren i land. Art kjørte nesten aldri på full gass - dette for å spare strøm, for han ville jo ikke gå tom på slutten.

Nå spør kanskje noen seg hvor det ble av den skandinaviske mafiaen, og våre problemer kunne jeg ha skrevet side opp og side ned om, men vil nøye meg med å si at vi alle sammen hadde problemer. Tildels store problemer og samtlige var misfornøyd med resultatet.

TjH.

Associated	33 r	9,0 sek
Associated	33r	12,0 sek
Associated	32 r	6,0 sek
Associated	32 r	7,0 sek
Associated	32 r	9,0 sek
Parma	31 r	4,0 sek
JoMac	31 r	4,0 sek
Associated	31 r	11,0 sek

9	Bruce Hickman	USA	Associated		30 r 0 sek
10	Arturo Carbonell	USA	Delta		24 brutt
20	Finn Gjersø	Danmark	Parma		31 r 10,9 sek
29	Olle Söderholm	Sverige	Bolink		32 r 11,9 sek
38	Terje Haugen	Norge	Loyds		32 r 15,2 sek
55	Mikael Pehrsson	Sverige	Associated		31 r 6,2 sek
99	Henrik Carstens	Danmark	Associated		29 r 3,1 sek
102	Eivind Loyd Pettersen	Norge	Mirage T		29 r 4,2 sek

Resultater Modified

1	Arturo Carbonell	USA	Delta	Delta	33 r 3,1 sek
2	Frank Killam	USA	Associated	Check Point	33 r 8,4 sek
3	Jimmy Davis	England	Associated	Reedy	33 r 9,1 sek
4	Mike Lavacot	USA	Associated	Reedy	33 r 12,1 sek
5	Re-Pete Fusco	USA	Associated	Reedy	32 r 0,8 sek
6	Kevin Orton	USA	Delta	Delta	32 r 11,0 sek
7	Mike Hickman	USA	Associated	BRM	31 r 0,7 sek
8	Butch Berney	USA	Associated	Reedy	31 r 4,7 sek
9	Ralph Burch	USA	JoMac	Trinity	29 brutt
10	Kent Clausen	USA	Associated	Reedy	22 brutt
31	Olle Söderholm	Sverige	Bolink	Sping	32 r 0,0 sek
36	Terje Haugen	Norge	Loyd	Check Point	32 r 2,1 sek
49	Mikael Pehrsson	Sverige	Associated	Reedy	32 r 8,4 sek
59	Finn Gjersø	Danmark	Parma	Parma	32 r 13,6 sek
82	Henrik Carstens	Danmark	Associated	Reedy	31 r 13,4 sek
92	Eivind Loyd Pettersen	Norge	Mirage T	Sping	30 r 7,5 sek

Vi fører det som teller \*  
\* innen teknisk hobby!

Motor

HGK

HP

KB

Radio

JR

FUTABA

ACOMS

Biler

HIROBO

LUPUS

TAMIYA

MIRAGE

AYK

**hobbytronics**

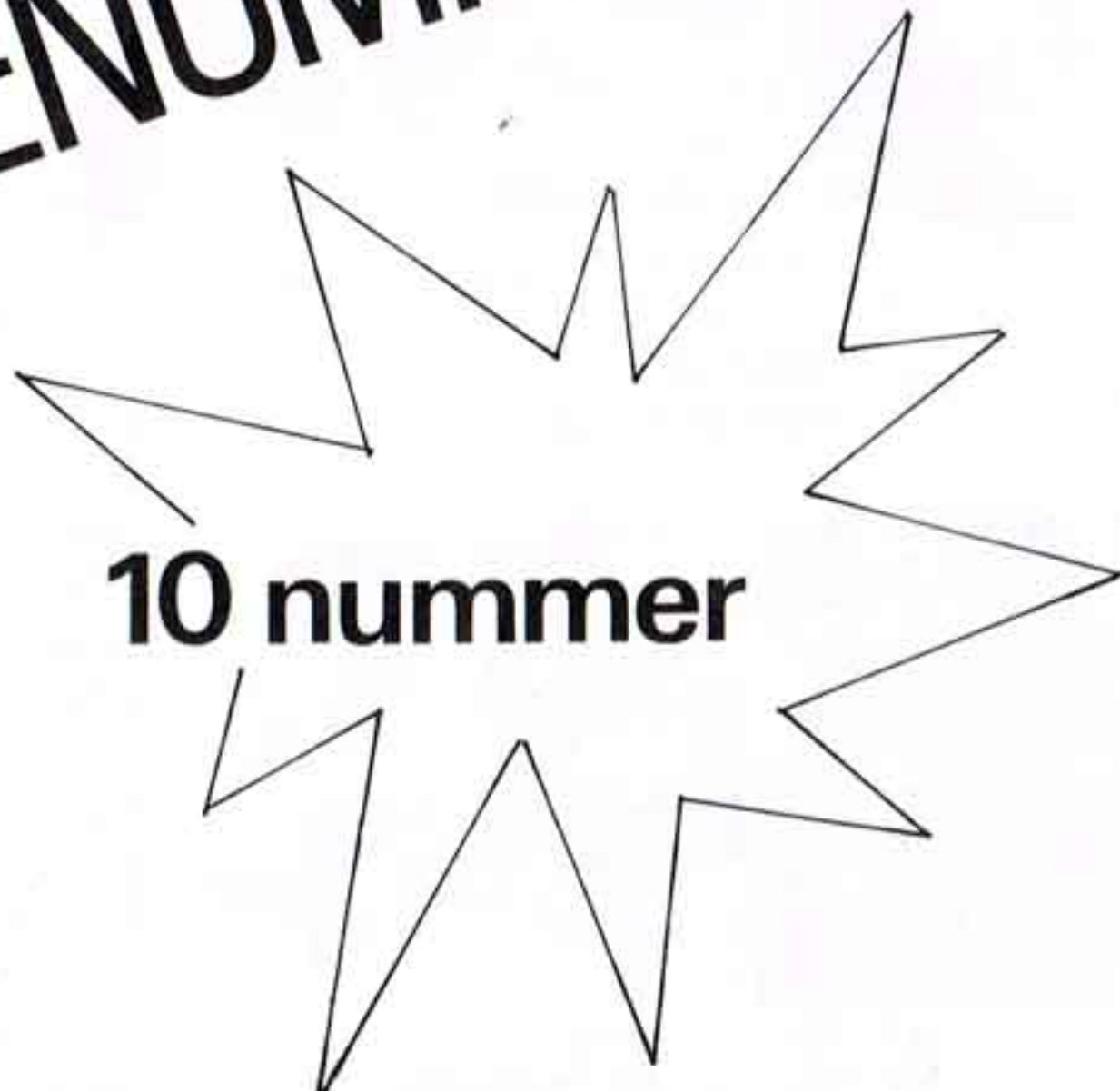
STORGATEN 6, 2050 JESSHEIM — TLF. (02) - 97 24 09



# ABONNEMENT PRENUMRERING

**1983**

**10 nummer**



Du har nå sjansen til å få SPEED rett hjem i postkassen, og det mener vi er en stor fordel for deg som allikevel SKAL kjøpe SPEED. Det blir faktisk også billigere å få SPEED på denne måten. KUN N. kr. 75,- pr. år. Det blir også en annen overraskelse til DEG. SPEED utkommer med 10 nummer i 1983, derfor prisen. Tegn deg på denne slippen, eller hvis du ikke vil ødelegge bladet så skriv gjerne din egen bestilling på ABONNEMENT. Håper at du ikke har noe imot å besvare de andre spørsmålene på slippen, da det er ganske viktig for oss som skriver bladet, for å om mulig gjøre bladet ennå bedre enn det er i dag!

**SPEED**  
POSTBOKS 30, HAUGENSTUA  
OSLO 9

Jeg bestiller herved abonnement på Rc Bil Bladet SPEED for ett år. ( 1983, 10 nummer ).


Navn: ..... Alder: .....

Kjører du konkurranser ? ..... Hva vil du helst lese om ? .....

.....  
.....

Adresse: .....

Postnr: ..... Poststed: .....

NYHET !  → I 1983 KOMMER SPEED UT I STØRRE UTGAVE !!

Betal beløpet inn på postgirokonto: 2 07 83 27, da ekspederer vi din bestilling på SPEED !

## NORDISK MESTERSKAP MRE 1983

Som vi nevnte i forrige nummer av SPEED skal også neste års NOrdisk Mesterskap MRE gå i Oslo.

Det ser dessverre ikke ut til at andre enn Oslo RC Bil Club er interessert i å arrangere dette mesterskapet, men med den oppslutning og den suksess løpet har hatt i begge tidligere race kan vi ikke gjøre annet enn synes synd på dem som ikke vil forsøke.

Vi vil - og kan derfor igjen innby til Nordisk Mesterskap MRE. Løpet skal gå åå »vanlig sted» -

STORSALEN, ROMSÅS SENTER, OSLO.

Tid: Fredag 21. januar til søndag 23. januar.

Løpsopplegg :

Fredagen blir avsatt til trening - organiser trening slik at vi unngår fjorårets fritrening fiasko. Dette betyr at våre danske venner kan legge igjen sine spesialfrekvenser og spesialfrekvensklyper hjemme.

Lørdag morgen fortsetter med trening, og utover dagen med to kvalomganger .

3. og siste kvalomgang blir kjørt søndag morgen, med påfølgende finaler utover søndagen.

Vi vil benytte anledningen til å minne litt om reglene for NOrdisk:

Klasse MRE 1/12, sport og standard motor.

STANDARD MOTOR er i Norge Igarashi 05 eller Mabuchi 540, med fabrikkviklet anker og med glidelager. 32/22 motorer er tillatt.

Vi har i NOrge innført noen nye regler for sesongen 82/83 som også må følges i Nordisk, og vi nevner derfor også disse.

DEKKENE skal være sorte. Kun farget reklametrykk på sidene er lovlig.

MINIMUMSVEKT. Bilene skal nå veie minimum 880 gram, og vi kontrolveier ETTER målpassering.

PÅMELDING. Løpet er åpent for alle kjørere bosatt i Norge, Danmark, Sverige eller Finland. Deltagerantallet blir maks. 120 førere. A-førere blir foretrukket ved overanmeldelse, men løpet er ellers åpent for B og debutantførere også. Løpet kjøres i en klasse, uten førerinndeling.

PÅMELDINGSFRIST: 25. desember 1983. Bekreftelse på påmeldingen blir returnert senest 15. januar 1983.

STARTAVGIFT: kr 75,- NORSKE KRONER.

Startavgiften skal forhåndsinnbetales til :

Oslo RC Bil Club, Postboks 30 H, Oslo 9.

Postgiro 2022226 .

Startavgiften SKAL forhåndsinnbetales av alle. Påmelding hvor pengene ikke er oss i hende 1. januar 1983, blir ikke godkjent som ordinær påmelding, og etteranmeldelsesgebyr på nkr 100,- må betales.

Grunnen til at vi tar strengt på forhåndsinnbetaling er at det i begge tidligere tilfeller er påmeldt en rekke førere som senere ikke er møtt opp. Dette skaper store økonomiske og arrangementsmessige problemer, så vi vil forsøke å unngå disse problemer denne gang.

I tillegg til innbetaling via postgiro skal du sende følgende opplysninger om deg selv til samme adresse - Oslo RC Bil Club.Pb.30H, OSLO 9:

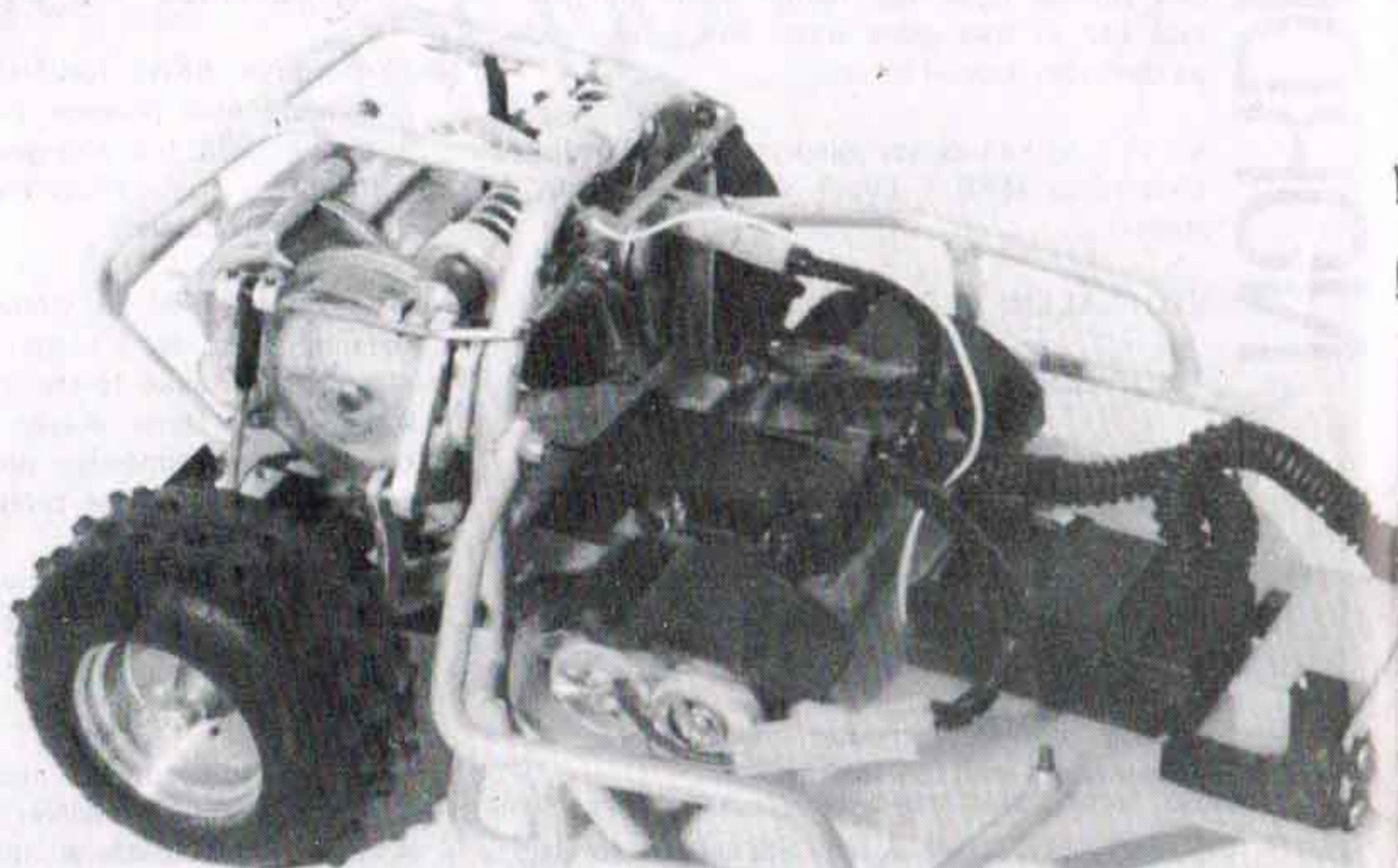
Navn og full adresse med telefonnummer. Klubb og eventuelt hvilket team du kjører for. A, B eller debutantfører, biltype og vi skal ha 3-tre- frekvensalternativ. Til slutt skal vi vite hvilken dag du betale startavgift på posten.

Etter alle disse formaninger og vanskeligheter vil vi ønske alle ennu en gang hjertelig velkommen til Oslo og til Nordisk Mesterskap MRE 1983.



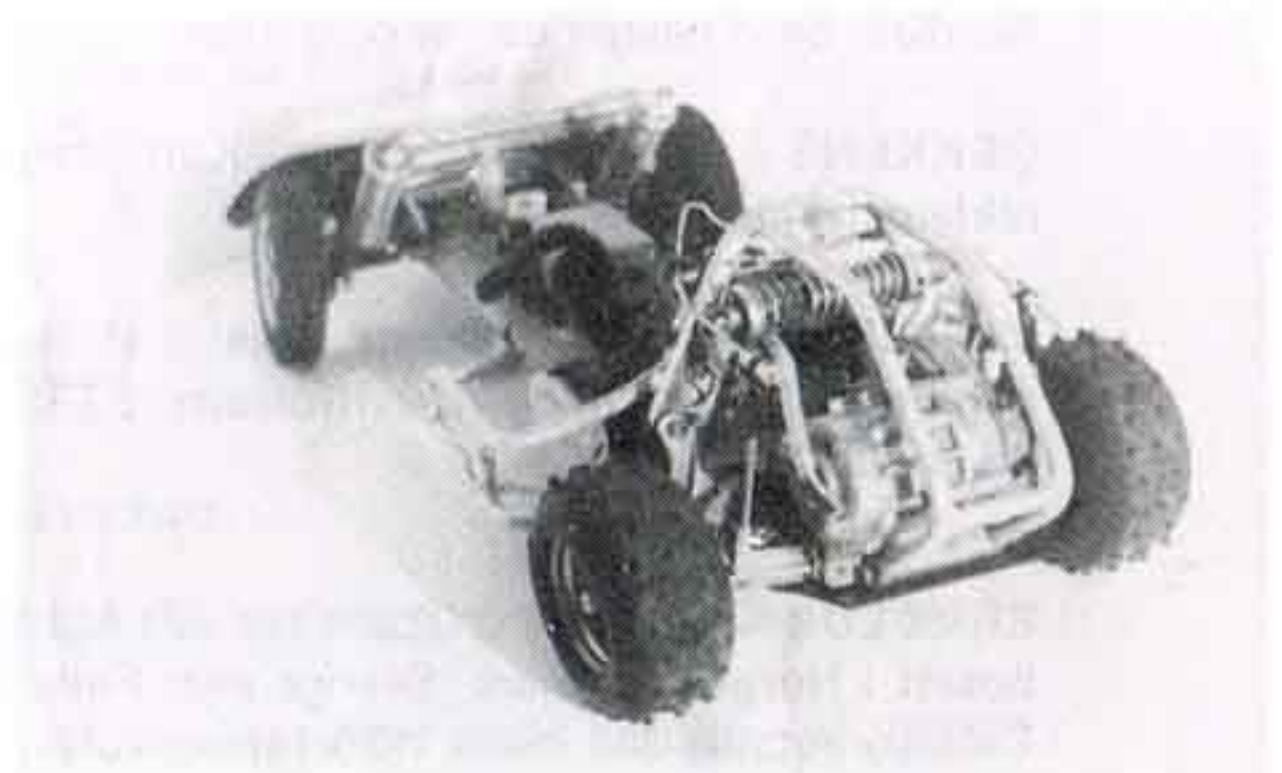
Kom til Oslo å gi Jørgen en real kamp - han er ikke uslåelig (håper vi).

# CRP SU

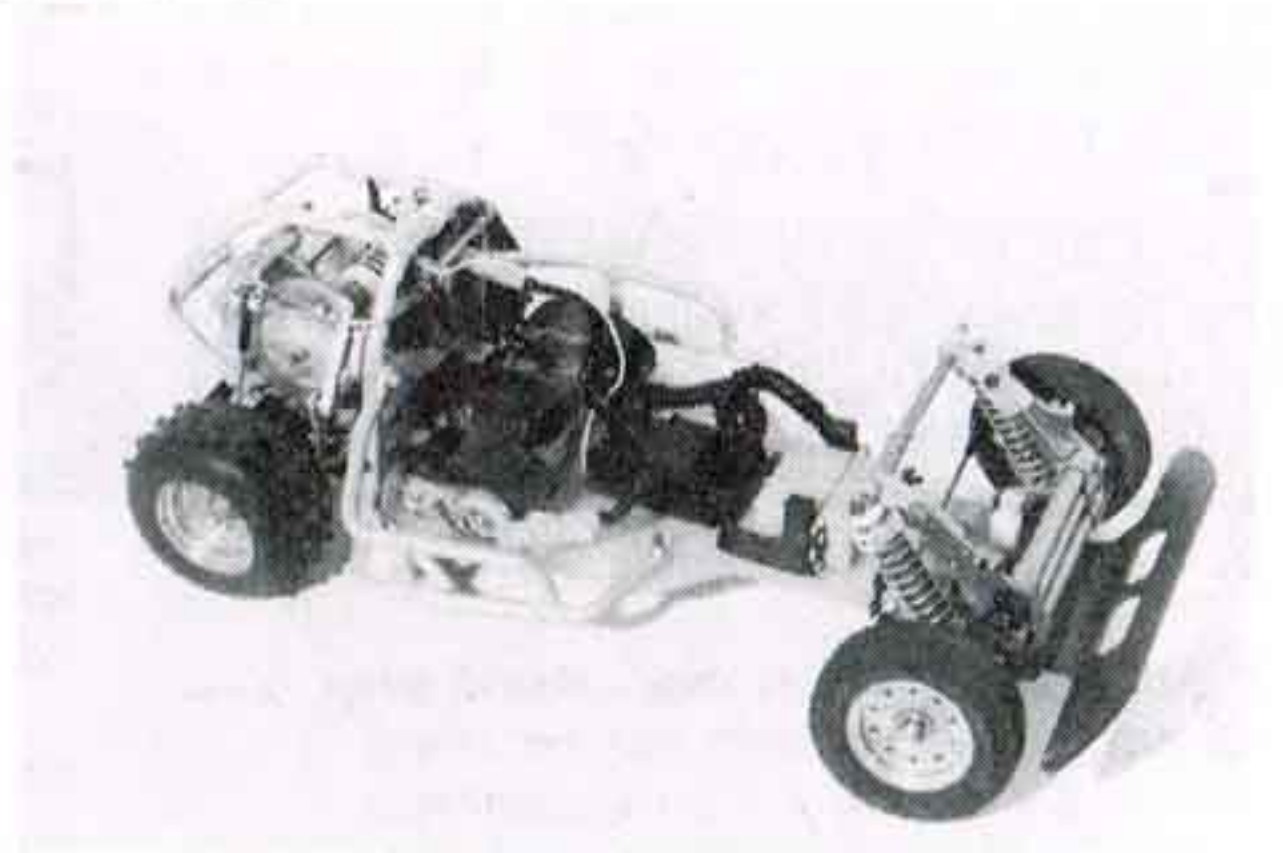


*SPEED starter her en ny type presentasjon av forskjellige RC biler, som vi syntes det er v rdt   se nærmere på. Er det noen av dere som har en bil som er litt spesiell, og som "funker" bra er det bare   sende inn noen ord og da selvfølgelig bilder.*

*Bildet over viser en CRP, eller det vi kaller en skikkelig MREC buggy. Denne bilen tilhører Terje Haugen, som ble norgesmester akkurat med denne bilen i år. Legg merke til detaljene!*



# PERBUGGY



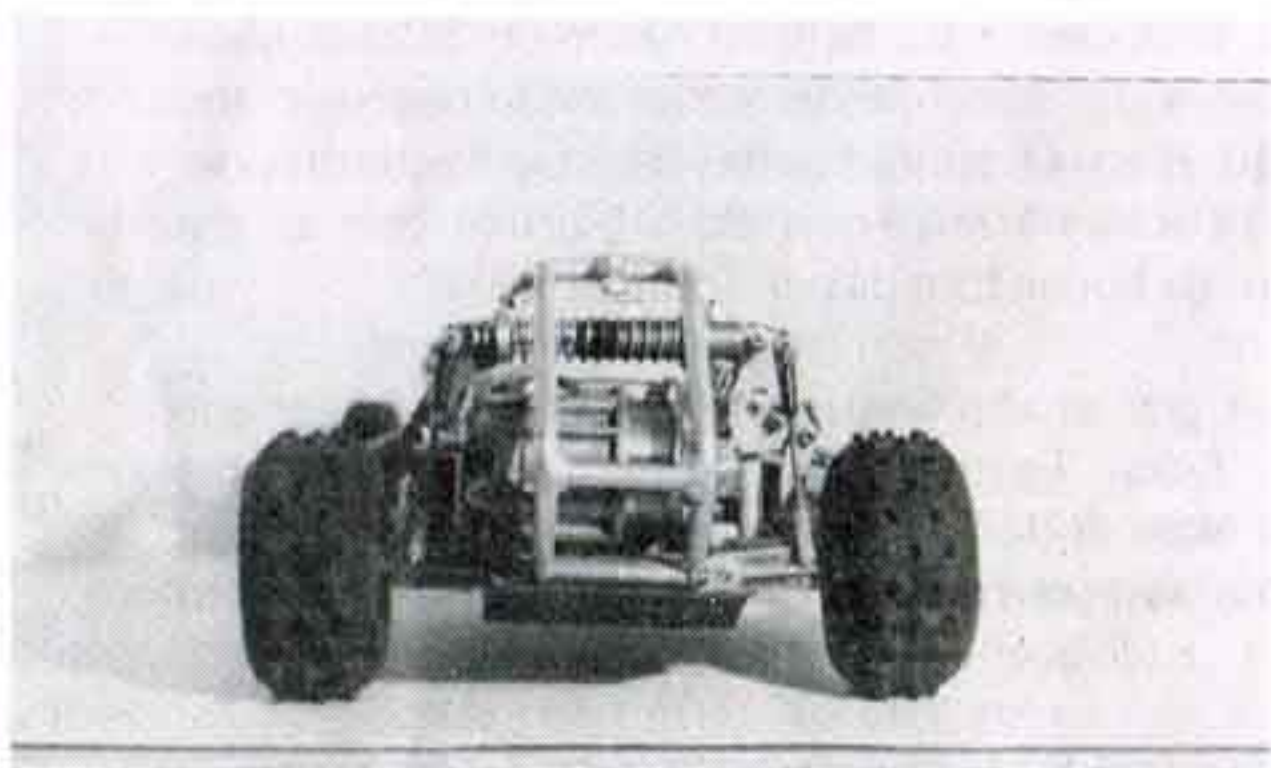
Bilde over er det samme som det store bilde i midten, men i mindre format.

Bilde under viser CRP'en bakfra, og det er kanskje det bilde konkurrentene vil få se hvis det ikke kommer noe som kan demme opp for denne "skapningen".

OBS. Bilen er ikke i salg i sin helhet, men satt sammen av spesialdeler produsert i USA. Les artikkelen om CRP inne i bladet !

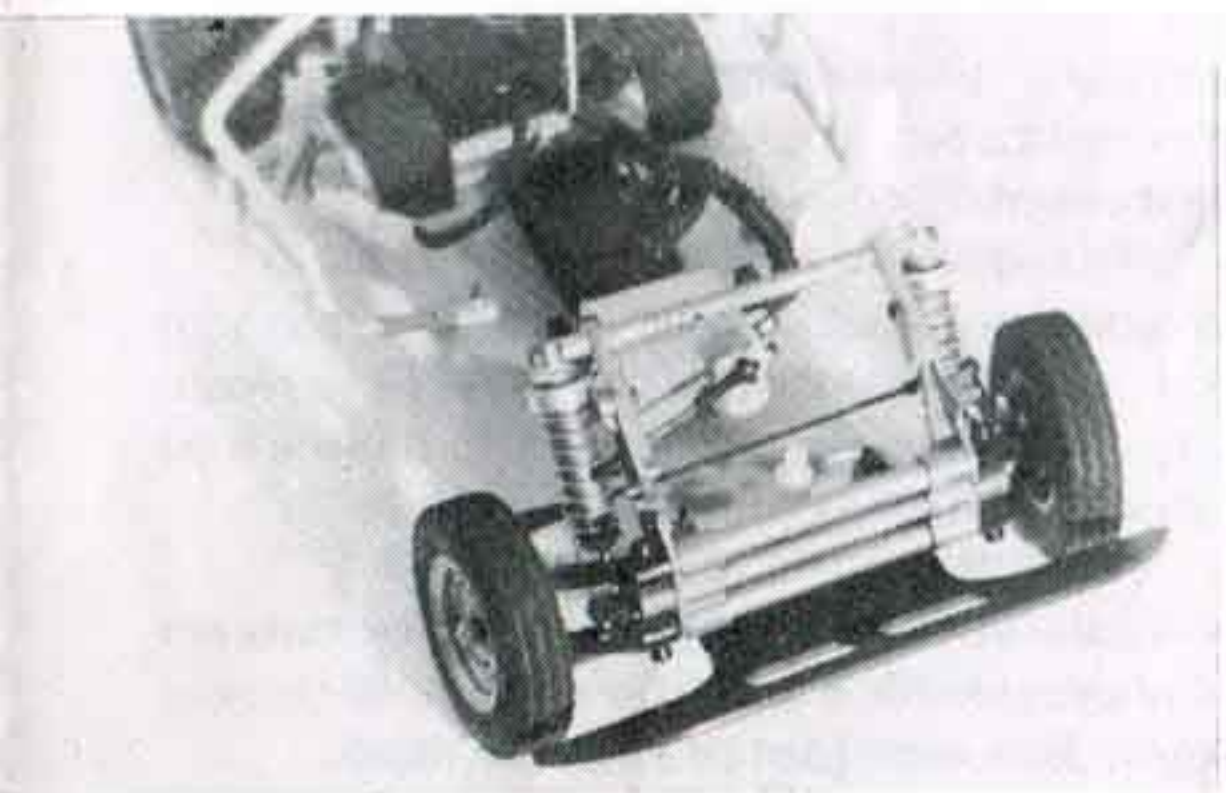


FOTO: Tom Hagelid



Bilde helt til venstre viser bilen bakfra og man legger starks merke til den fine velte - bøylen som også er meget praktisk i bruk. Vi ser at det er brukt småknastede bakdekk for skikkelig grep.

Bilde til venstre viser den forsterkede forstillingen med de store støtdemperne. Legg merke til fjærene utenpå demperne !



## TERJE H's CRP STORY.....

På resultatlista fra årets NM for MREC var det stort sett de kjente elektrobuggy merkene som dominerte, men som vinner så du kanskje at bilmerket var nytt og ukjent - CRP.

Hva er CRP for en bil. Siden det var jeg som kjørte og bygget bilen skal jeg prøve å forklare dette nærmere. Da Eivind og jeg var i USA for å kjøre VM MRE var det naturlig for oss å undersøke om andre aktiviteter innen rc-bil-sporten, og buggy var en av dem.

Vi fant ut at det var et race ikke så langt unna og dit dro vi.

Overraskelsen var stor. El.buggy som for rundt en rallycrossbane så grusspruten stod. Men det som imponerte mest var at tross ujevn bane lå bilen klistrett til bakken som ei våt surefille.

For å gjøre en lang historie kort. Vi fant ut hvem som laget de beste bitene, hvem som visste mest om buggy. Dette viste seg å være en og samme person. Vi ble med han hjem og bygget to biler, og vi var bare avbrutt av pizza og øl.

Mike, som fyren het, fortalte og vi lyttet og bygde.

Så til bilen, som bygges rundt en 3 mm glass-fiberplate som Mike kaller »sommerfuglplate» med plass til alt radioutstyret. De fleste dropper radioboksen, men hvis du vil bruke den er det ferdige huller som passer Tamiyas boks.

Den gjør at akselavstanden blir 25 mm lenger enn på f.eks. Tamiyan, noe som gjør bilen mindre »nervøs» å kjøre. Det neste trinnet er å ta et Tamiya gearhus, og begynne monteringen av det. Kulelager er en selvfølge.

Toppdrevet i gearkassen er standard. Mellomdrevet av nylon byttes ut mot ett i messing. Det store bunndrevet byttes ut med en differensial. Motor her i Norge er jo standard så den hopper vi over.

Spesielle pinionger og spesielle drev (på høyre side av gearkassen) gjør at det finnes 5-6 forskjellige utvekslinger mot Tamiya's to.

Universalledd på bakakslen er Tamiya's stålled. Svingarmene byttes ut mot armer av nylon, lettere og sterkere. Kulelager her også.

Så til buret (se bildet). Sveiset sammen av 6 mm alu.stenger, sterkere enn standard og nødvendig for monteringen av »mono shock» systemet.

Et problem ALLE har som driver med bil er å få likt fjærtrykk på begge hjul på samme aksel.

Ta f.eks. et bord på fire ben, kap det ene benet litt og bordet vipper frem og tilbake, det samme hender når en bil har ulikt fjærtrykk på hjulene og bilen blir vanskelig å kjøre. Trekker til siden når du gir gass, understyrer den ene veien og overstyrer den andre veien.

Et bord på tre ben står derimot bestandig støtt. Enkelt forklart er det den største fordelene med mono shocken også. Via et lenke-system fjæres begge bakhjul av EN fjær tredd over EN stor oljestøtdemper av god kvalitet. Fjæren er trinnløst justerbar og sammen med forskjellige oljer i demper'n er perfekt justering lett match.

Nå gjenstår bare å borre hull i dekkene så luften slipper lett ut og inn ellers spretter hjulene som baller og gir fjær og støtdemper unødvendig mye å gjøre. Å fylle dekkene med skumgummi (ikke for hardt) hjelper også på visse underlag. Her er det rom for eksprementering. Nå er vi ferdig bak.

Foran begynner vi med Tamiyas støtdemper »tårn», disse sammen med styrespindelen er alt vi bruker av originaldeler.

Avstandsørene mellom forstillingen er lenger og gjør sporvidden bredere noe som igjen gjør bilen mer stabil.

Fremre bærearmer byttes ut med nye i nylon, og disse har også bedre kuleledd for styrespindelen. Pinnen som bærearmer hengsler rundt byttes ut med nye i herdet stål. De originale slarker for mye og bøyer seg alt for lett.

Støtdempertårnet forlenges med en fiks liten sak i glassfiber, slik at store dempere med spiralfjær med trinnløs justering passer rett på. Et spesielt rør monteres mellom toppen av tårnene for at disse ikke skal bøye seg, noe det vil gjøre med dempere som virker.

Kulelager i forhjulene og samme behandling av dekkene som bak. Et tips, bor hullene mitt i banen, eventuelt vann i dekket vil da bli slynget ut mens du kjører.

Kuleleddene på styrestaggene byttes mot noen som ikke hopper av så fort du tar bilen ned av mekkebenken.

Servoredderen byttes ut med en av den typen som brukes i MRE som monteres rett på servoen. Servoen monteres deretter mellom forhjulene med staggene rett på servoredderen.

Bruk raske vantette servoer og pakk mottakeren inn i plastposer for å beskytte denne hvis du ikke bruker radioboksen (den veier alt for mye).





Terje Haugen  
Oslo RC Bil Club  
Drosjesjåfør  
38 år

En av Skandinavias storheter innen rc-bil sporten er utvilsomt Terje Haugen. En kjører med uhyre lang erfaring, god teknisk bakgrunn, alltid hjelpsom, er stikkord for den Terje vi alle kjenner.

Vi har hatt en liten prat med Terje, men vil før dere begynner å lese si at dere som er på vei mot rc-bil toppen ikke må fortvile og tro at veien mot toppen er uoppnåelig, selv om folk som Terje er med i racene.

Norgesmester i el.buggy - GRATULERER.  
Når begynte din modellbilkarriere?

Sporstyrtminiracing begynte jeg med i 1960 og har mer eller mindre holdt på med det siden, selv om det de siste årene ikke har blitt i organiserte og planlagte former, men det siste racet kjørte jeg i USA 1982.

Det har vel blitt endel tittler og mesterskap i sporstyrt også?

Ja, men ikke så mange. I det eneste Osломesterskapet som er kjørt vant jeg alle fire klasser, jeg tror det var i 66. 2.plassen i alle klasser tok Terje Brynhildsen, også nåværende rc-bilkjører. Dessuten har jeg blitt norgesmester ett par ganger.

Når kom du over på rc?

1971, kjøpte jeg speedbåt, og har også holdt på med det stort sett hele tiden siden, men bil har etter hvert tatt mer og mer av tiden, så nå er det kun sporadiske innhopp i båt.

Når kjøpte du den første bilen?

Min første bil var en Delta MRR-bil og den fikk jeg i 1972., og siden har det gått slag i slag og har i løpet av årene vært innom alle typer rc-bil. Den største og mest seriøse satsingen har vært de siste 3-4 årene. Min internasjonale debut hadde jeg i Genev 79 da jeg stilte til start i VM MRR. Siden har det blitt fler store race, Gøteborg 1980 med 13. plass MRR formel, EM og VM race osv.

I 1980 ble det store oveltninger i ditt liv, jeg tenker på dine år i USA, kan du fortelle litt om denne tiden?

Ja, som du sier ble det ganske store forandringer i 80. Jeg ble tilbudt jobb som produktutvikler hos Twinn-K i Indianapolis. Twinn-K er fabrikken som lager AJ's modellbildekkene og dette var selvfølgelig en fantastisk tid, jobb og erfaring. Jobben bestod i som navnet sier å finne fram til bedre dekker for alle typer modellbiler samtidig som jeg fikk teste og utvikle tilbehør, plugg og masser av ting innen rc-bil og båt sporten.

Jeg kjørte også en masse race i USA, og ble etter hvert kompis med de »store» gutta. Jeg fikk spesialopplæring i MRR-kjøring av Art Carbonell, som ble verdensmester i MRE i år. Art lærte meg i grunnen å kjøre MRR bil. Jeg fikk tips og tilsnakk om kjørestilen, tips om preparering av bilen osv., og dette har jeg etterpå forsøkt å lære videre til alle her hjemme som er interessert i å høre på.

At jeg lærte å kjøre bil der borte viser vel også noen av resultatene. Når jeg kom dit bort lå jeg som regel å kjempet om en plass i B eller C-finalen, men på slutten var jeg som regel i A-finalen og da mellom 2 og 5. plass. Dette var i Mid-West serien som bestod av race med ca. 100 deltager fra midtvesten.

I løpet av de to årene du var i USA, klarte du også å sette verdensrekord i speedbåt med ca 137 km/t i snitt, men du kom hjem i 82 døgnvill og søvnløs stilte du i Nordisk MRE.

Ja det er riktig, jeg kjørte inn til en 28. plass i Nordisk.

Det var jo ikke det helt store resultatet, men etter Nordisk har du hatt en kjempesesong.

Første racet etter Nordisk var et race i Kongsberg som jeg vant, deretter dro vi til NM i Bergen hvor jeg tok 2. plass etter Cato og dro videre til EM i England hvor jeg klarte en 3. plass. Elektrobil sesongen ble avsluttet i California i august, men der hadde vi alle endel problemer, så plasseringene ble ganske beskjedne.

MRR-sesongen har også vært ganske bra?

3. plass i Nordisk MRR sport, 1. plass i PB Racet i Gøteborg og jeg var med i Holland å kjørt ett GP race uten å komme særlig langt.

Å så tro du til med Norgesmesterskap i elektrobuggy?

Ja, turen til USA og MRE VM gjorde kanskje utslaget. Vi var på et MREC race og etter at vi hadde sett det gikk vi til anskaffelse av liknende

biler som ble brukt der, og disse er jo ganske overlegne »vanlige» standardbiler, så det var ikke så veldig vanskelig å vinne NM selv om det måtte omkjøring til.

Vel, vi har snakket en hel del av fortiden, men hva ønsker og tenker du om fremtiden?

Først og fremst ønsker jeg at sporten skal få en positiv utvikling i Norge og den øvrige verden. Jeg håper at flere vil ta fram sine biler å komme med i konkurransene, og håper også på at større deler av vårt langstrakteland vil bli med i konkurransene som blir arrangert.

Hva satser du på i fremtiden?

Jeg kommer til å satse på MRR og MRRC i 83. Glødepluggsbiler eller 1/8-bilene synes jeg nå etterhvert har blitt mer morox. Elektrobilene er såpass motorsvake at det ofte bare er å styre, mens du i 1/8-bilene som regel har mer motor enn du behøver, i alle fall nok motor.

Dette betyr imidlertid ikke at jeg mener at alle skal satse på 1/8-bilene, for veien dit er egentlig ganske lang, og tung dersom man ikke har vært igjennom elektrobilstadiet. Jeg mener derfor at alle som begynner med rc-bil bør begynne med en elektrobil.

Det viktigste med rc-bil er, etter min mening at alle har det gøy, og mest gøy får man dersom man



begynner å kjøre om kapp. De fleste bilene er bygget for å kjøre om kapp, og det ligger innebygget i de fleste dette med at det er gøy å kjøre om kapp. Derfor oppfordrer jeg alle til å melde seg inn i en rc-bil klubb, og at disse igjen melder seg inn i Norsk RC Bil Forbund.

Ja, du nevner NrcBF - hva synes du om det?

Det kan ikke være annet enn positivt. Selv om forbundet har hatt en noe trang fødsel, er tanken og ideen bak god, så jeg håper nå at tingene kommer mer på gli, og det ser det jo utfor at det skal gjøre.

Forbundet er jo ikke bare beregnet på de som konkurrerer, men like mye på hobbyisten. Utdannelse og informasjon på alle plan, yte hjelp til nystartete klubber osv. er ting som alle nyter godt av.

SPEED takker Terje for disse visdomsordene, ønsker han lykke til i fremtiden, og som en siste avslutning fra Terje fikk vi beskjed om å si at alle var velkommen til å spørre om råd og vink, det er veien han selv har godt for å kunne klare å oppnå de resultater han har.

# SPING

NU ER DOM ENTLIGEN  
TILGÅNGLIGA!

# 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.



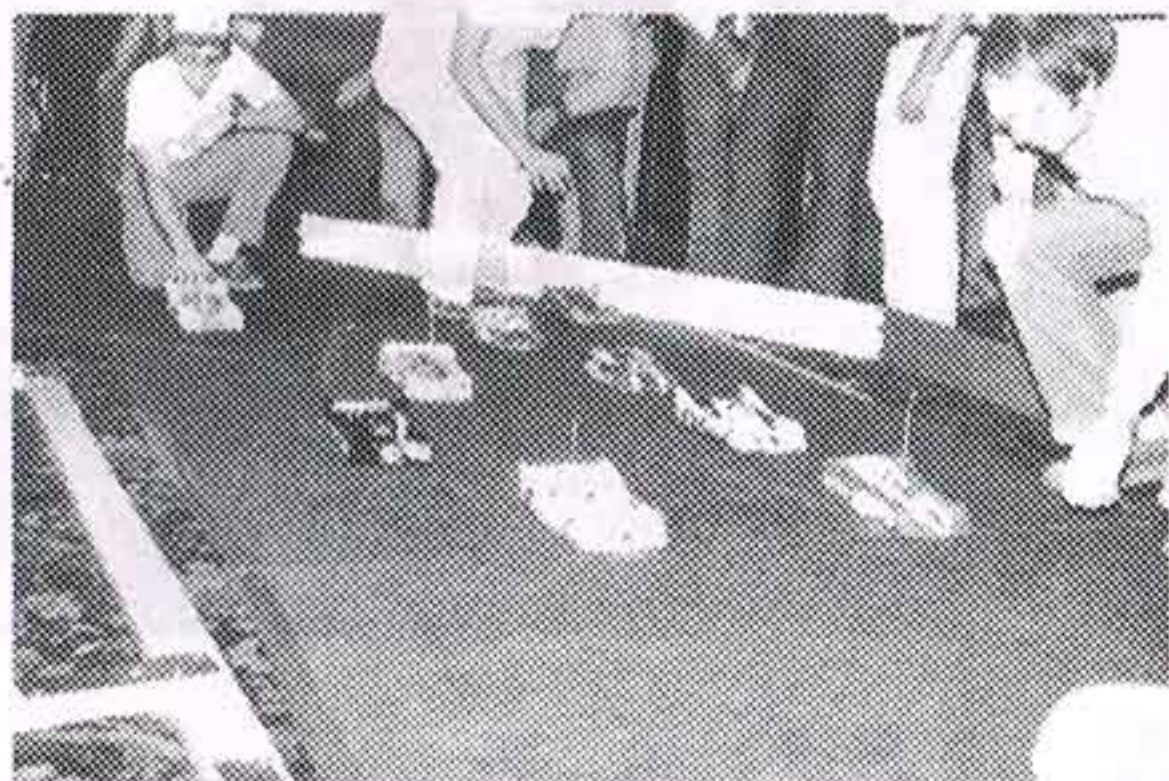
SPING POWER SYSTEM

Box 19037, S - 16119 BROMMA  
SVERIGE

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

Nå står MRE-sesongen for døren, og for alle nye kjøpere som vil prøve seg på sporten skal vi ta for oss de viktigste detaljene til suksess.

**DEKK.** Før ble konkurransene kjørt på linoleums-gulv i gymsaler ol. Da var man nødt til å bruke supermye dekk rullet i silikon. Silikon-behandlingen utviklet seg til en teknikk som bare noen få behersket, så derfor var det et stort framskritt når vi begynte å kjøre på nålefilt.



På teppet brukes medium harde dekk behandlet med en av flere dekkrensvesker som er å få kjøpt hos hobbyforhandleren - AJ's TNT eller Parma Teac f.eks. Dekkrensen kan blandes med metylsalysylat, som du får kjøpt på apoteket. Rensevesken maseres inn i dekkene til de blir seige. Samtidig med at du kjøper metylen kjøp også en tett plastboks til å oppbevare metylflasken og fyller i. Metylen lukter sterkt, men ganske godt, men muligheten for at du må flytte hjemmenifra er tilstedet dersom resten av familien også må leve i metyllukt. Forøvrig om dekk se SPEED nr. 4 om sliping og liming av dekk.

**MOTOR.** Reglene sier at motorene skal være standard motor av 05 typen uten kulelager. Både Igarashi og Mabuchi motorene leveres i forskjellige standarutgaver, men det er utgaven med 32 viklinger med 22 tråd som er mest brukt idag.

Bruk en LITEN dråpe olje på motorlagrene før hver kjøring. Visse modifikasjoner eller prepareringer er lovlig også i standard motor klassen. Disse prepareringene kan du nå få kjøpt ferdig fra f.eks. SPING Motor i Sverige. For å henge med helt i toppen må du nok ha en slik eller tilsvarende preparert motor.

**BILEN.** Det er viktig at bilen er lett. En lett bil har bedre akslerasjon og lengre kjøretid. Gode konkurransebiler veier umodifisert mellom 900 og 950 gram, men minste tillatte vekt er 880 gram.

På nålefilt er det biler med bakhjulsdrift og motoren foran bakakselen som fungerer best. Om batteriene ligger på langs eller tvers er ikke av

avgjørende betydning. Støtfanger foran og bak er unødvendig. Bilen blir lettere og du kan kjøre tettere inntil svingmarkeringen uten at bilen velter.

**GEARING.** Riktig utveksling på teppet (som er tungt å kjøre på) vil som regel være mellom 11-48 og 12-48 hvis dekkene er 54 mm eller mindre. Større piniong på motoren gir høyere toppfart, men kortere kjøretid.

**FARTSKONTROLL.** Bruk en farts kontroll som er delt mellom 2/3-deler gass og 1/3-del brems. Regulatoren (motstanden) monteres slik at trimmen på senderen kan justere gassarmen i området mellom trilling og full brems. Monter gjerne endestoppere slik at gassarmen ikke kan komme utenfor regulatoren ved radioforstyrrelser.

**TWEAK.** Når bilen går rett fram når du slipper rattet på langsiden, og bilen likevel svinger mye bedre til den ene siden, er bilen din ute av tweak.

Det betyr at forhjulene ikke presser like hardt mot banen fordi chassisplaten er skjev, eller hjulene ikke er like store. Du må da legge skiver under forstillingsbukken på samme side som bilen svinger best. Når du løfter bilen mellom forbukkene skal hjulene løfte seg nøyaktig likt fra underlaget.

**KAROSSERI.** Mange nybegynnere vil ofte velge et karosseri av kjente biler som f.eks. Porsche 911, Saab ol. For konkurransekjøring er det nødvendig med karosserier som f.eks. Kroll, Sorbello ol. Dette er karosserier fra den amerikanske CanAm-serien som er lave, brede og har en skikkelig spoiler bak. Disse presser bilen merkbart bedre mot banen.

Pass på at du ikke senker karosseriet så mye at det subber i hjulene. Se etter slitemerker i lakken.

**VELTEANTENNE.** som retter opp bilen etter en crash er nå å få kjøpt i butikkene. Denne kan spare deg for mange løpeturer på trening, og mange sekunder i konkurranser.

**SERVOER.** Elektrobilkjøring på toppnivå krever lette og ekstra raske servoer. Raskest av alle er Bantam Midget servo, et billigere, men litt langsommere alternativ er Futaba S 20 servo. Begge veier kun 24 gram. Som nybegynner kan du selvfølgelig bruke de servoene du har. Bruk alltid servoredde og best er de typene som sitter direkte på servoet feks. Bolink eller Schumacher.

**RADIOSENDER.** De fleste radioer fungerer bra når en eller to kjører sammen. Når 8 eller flere står som sild i tønne på kjøreplattformen får ofte kjøpere med radioer i »økonomiklassen» radioforstyrrelser. Radioene har for dårlig kanalseparasjon eller lav sendereffekt slik at

andre sendere slår innpå.

Det er en stor fordel hvis senderen har »dual rate» på styrekanalen. Det vil si at du kan forhåndsjustere lite eller mye styreutslag på servoet med en knapp på radioen.

Det virker forøvrig som nesten alle av toppførerene i Norge og resten av Europa som kjører elektrobil bruker rattradio. Vi har sett mange eksempler på at kjørere som har holdt på en stund med stikkeradio, har begynt å kjøre fortere med rattradio.

**LADING.** Det kunne skrives mer om lading enn de andre punktene tilsammen. Regel nr 1 er at batteriene aldri må bli varme, fordi varme er det samme som overlading. Den vanligste lademåten er å lade fra en 12v 4 amp billader med en lademotstand eller ladekabel på ca. 1,5 ohm.

Start lading på et kaldt batteri, og ta tiden til du kjenner en liten temperaturøkning i batteriet og avbryt ladingen. Bruk denne tiden som referanse ved senere lading, men trekk fra 15-20% hvis batteriet er varmt når du begynner å lade.

**DIGITALVOLTMETER.** Med digitalvoltmeter kan man avbryte ladingen 100% nøyaktig.

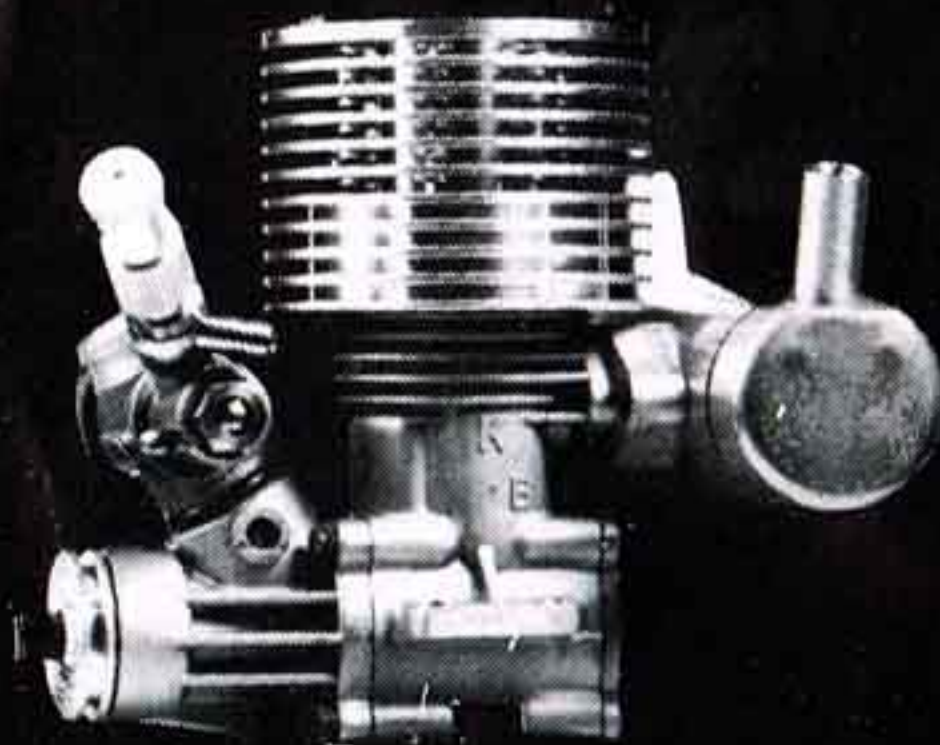
Spenningen vil i begynnelsen stige svært langsomt. Når batterispenningen er ca. 8,9 - 9 volt vil spenningen stige hurtig for så å stanse et sted mellom 9,1 og 10 volt. Når spenningen slutter å stige er batteriet fullt.

Det finnes avanserte ladere med konstant spenning og strømbegrensning, eller konstantstrøm og voltføler som kutter ladingen automatisk, men en presentasjon av disse får bli en annen artikkel.

Har du problemer med utstyret eller kjøringen så skriv til SPEED, og vi skal prøve å svare i bladet.



Hvis du trener er det nok ikke lenge før det er deg som svinger fruktchampagnen!



## K&B COMPETITION

Amerikanske K & B er kjent for å fremstille motorer som kombinerer høy ytelse, lav vekt og stor slitestyrke.

Motoren på bilde er en spesialversjon for terrengbil. Den er utstyrt med en veldimensjonert topp for å sikre effektiv kjøling selv ved hardkjøring og har en Mikuni 9 mm sleideforgasser.

K & B COMPETITION er en "HIGH PERFORMANCE" motor for deg som har ambisjoner om å vinne, og som har ferdigheter til å utnytte kraftoverskuddet.

K & B motorene får du hos:

Norsk Modell Center A/S	BERGEN
Hobby Ving	BRUMMUNDAL
Roger Ludviksens	
Modellverksted	DRAMMEN
Glassmagasinet I.T. Øgrey	EGERSUND
Leke - Olsen A/S	GJØVIK
Leker & Hobby	HALDEN
Hobbytronic A/S	JESSHEIM
Hobbykiosken	KRAGERØ
Leke - Olsen A/S	LILLEHAMMER
Lofsted & Ahlsen A/S	LILLESTRØM
Saker & Ting	MYSEN
Modell Hobby A/S	OSLO
Steen & Strøm A/S	OSLO
Hobbysenteret	SANDEFJORD
Belboe & Jenssen A/S	TRONDHEIM
Hobbyloftet A/S	TØNSBERG
Hobbysenteret	ÅRNES

Importør:

**Minicraft**

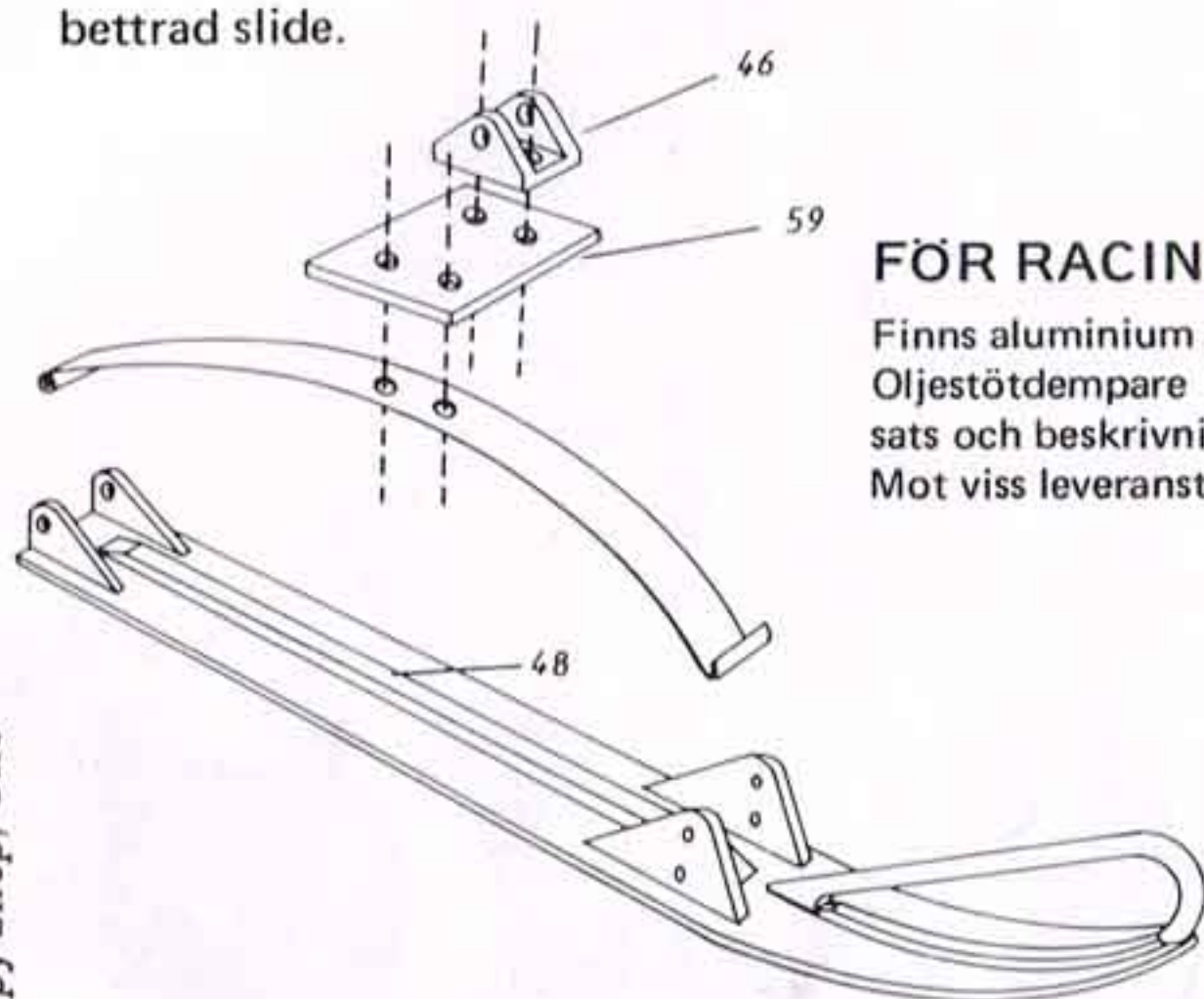
2008 FJERDINGBY  
Tlf.(02) - 83 71 92

# ATOMIC



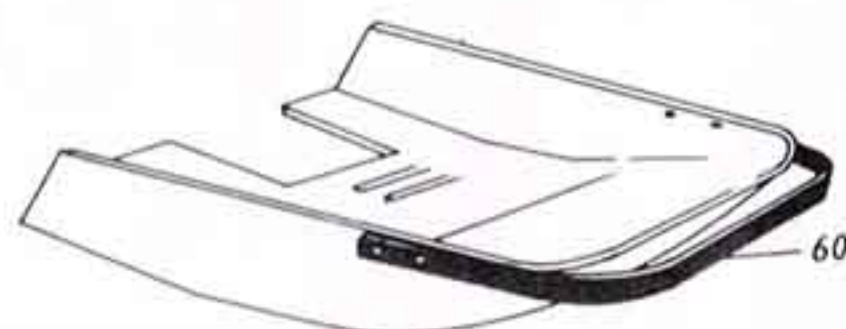
## NYHETER '83

46: Förstärkt bladfjäderhållare. 59: Skidbreddare  
48: Förstärkt 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

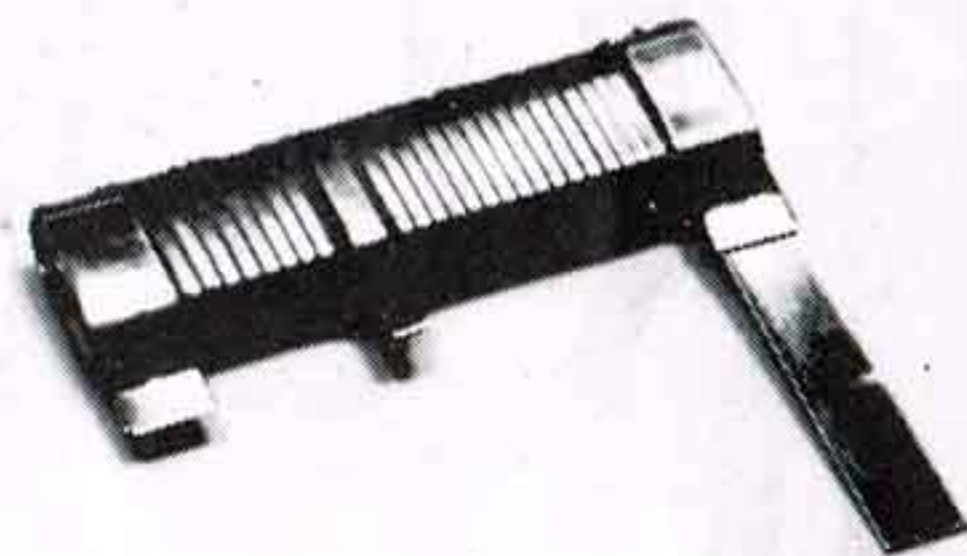


# KITS

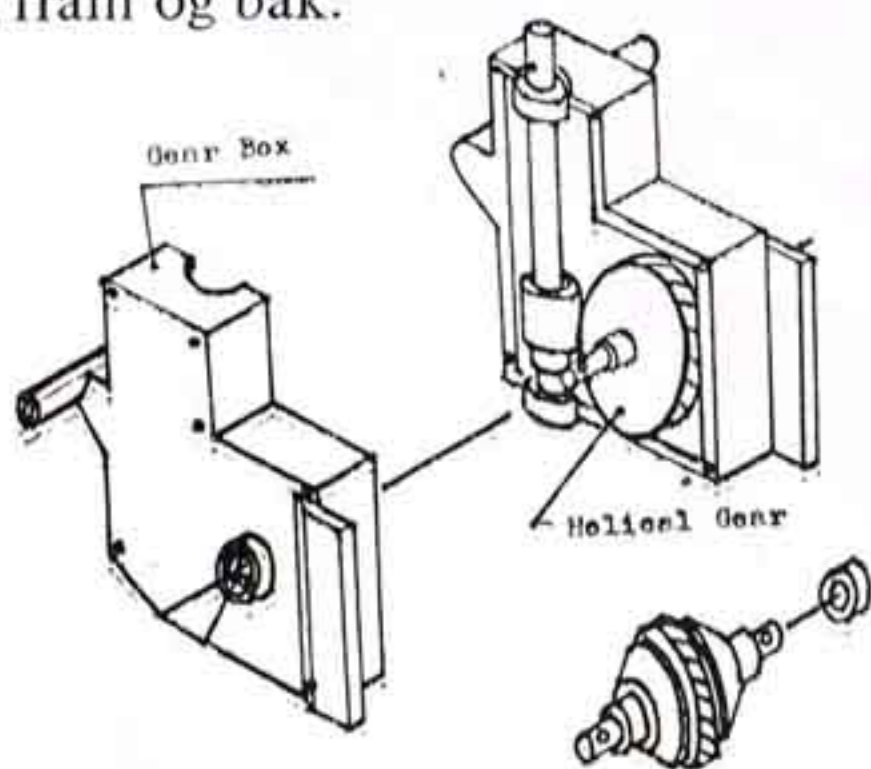
## HOBBYKJEDE



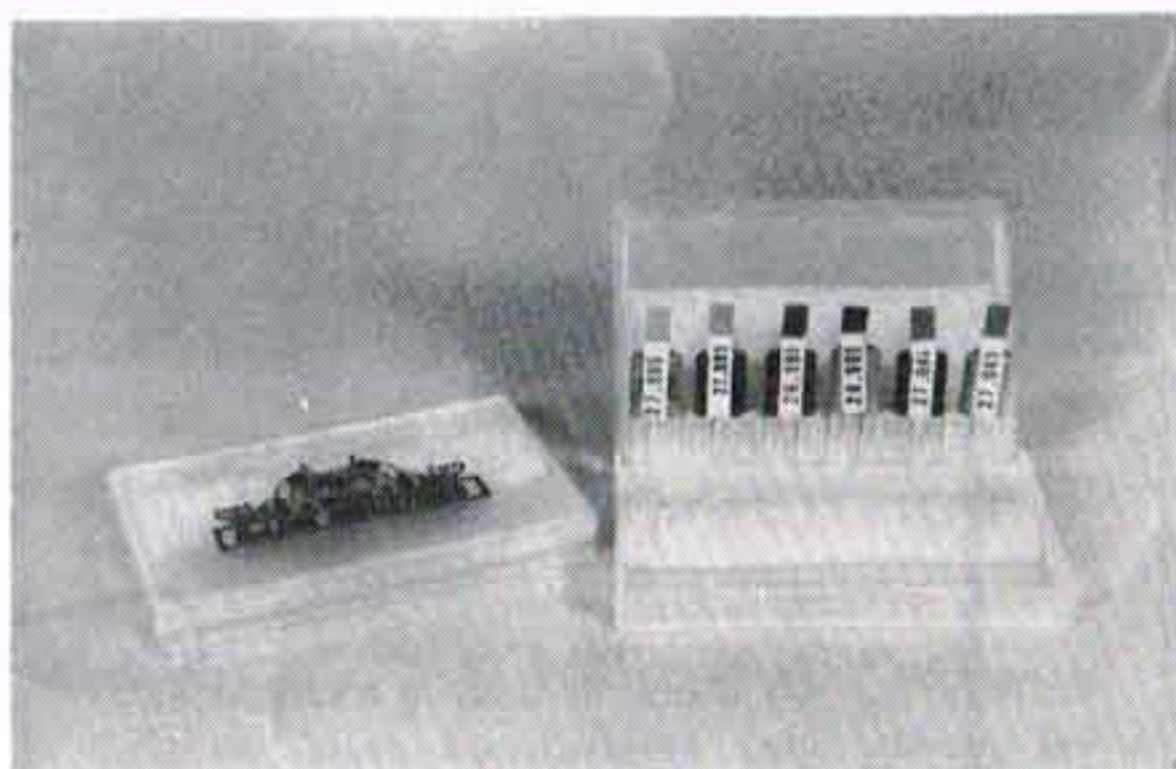
Ny El.buggy fra Bolink skala 1/10. 05 motor, vanntett radioboks, diff. og fjæring fram og bak.



Lettvekts resistor 0,8 eller 1 ohm fra



Differensial til Hobby Products 1/8 buggy er på gang.



Krystallkasse fra Bolink.



12月発売

もちろん、勝利が目標の  
コンペティションモデルです

ハキーレースは土塵りを巻き上げてのコ

走りを追求したメカニズムを  
満載。まさに勝利をめさす、レー  
スのための純コンペティションモデルです

革新の日々神ア...

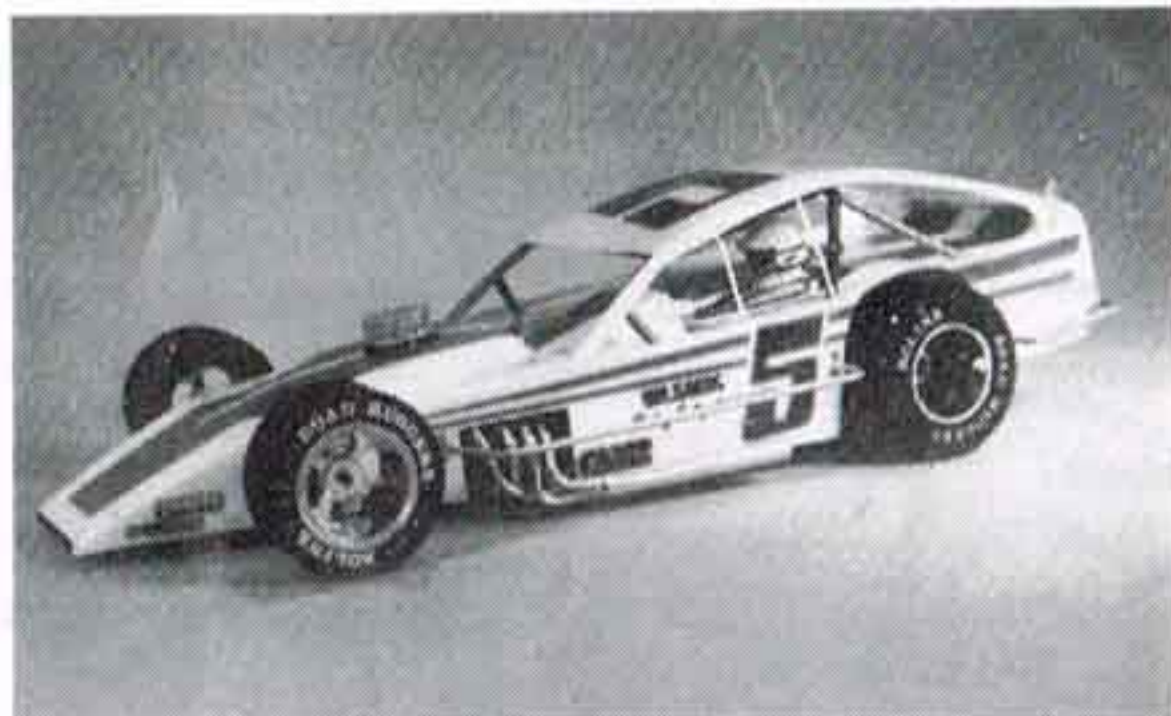
スイッチ、メカデッキにも  
ニューメカを満載。

リヤサスペンションばかりでなく、スイ

En helt ny Elektrobuggy fra Tamiya. Vi kan se fra dette bilde at bilen har "Monoshock-fjæring bak. Vi kommer tilbake med en mer utfyllende rapport i et senere SPEED!



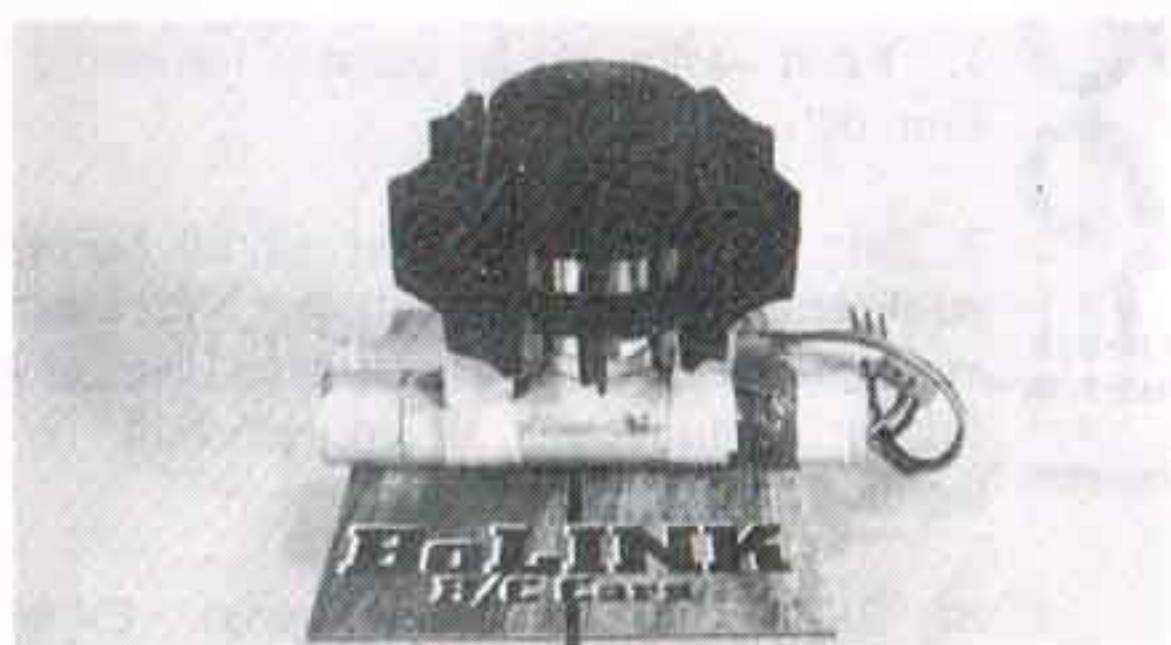
RC-biler i skala 1/24 og 1/30 er på gang. Her er Parma's Bobcat vist.



Hot Chevrolet Cavalier 1/12 karosseri fra Bolink.



Bolink 1/10 Pickup karosseri



Bolink akkekjøler.

## VOLVO 343 RALLYCROSSBIL I SKALA 1/8

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

**TÄVLINGSRESULTATER:** 12/9 - 82 Ekerö 1: a Hans Olov Olsson och 2: a Michael Pehrsson. 26/9 Skarpnäck 1: a Michael Pehrsson, 2: a Hans Olov Olsson. Båda använder Hobby Products bil med K&B motor och KO - Digiace EX - 1 radio.

**KOMMANDE NYHET!**

En differensial som passar direkt alla modeller av Hobby Products.

FINNS HOS  
VÄLSORT-  
ERADE LEK  
& HOBBY  
AFFÄRER.



**minicars** hobby ab

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

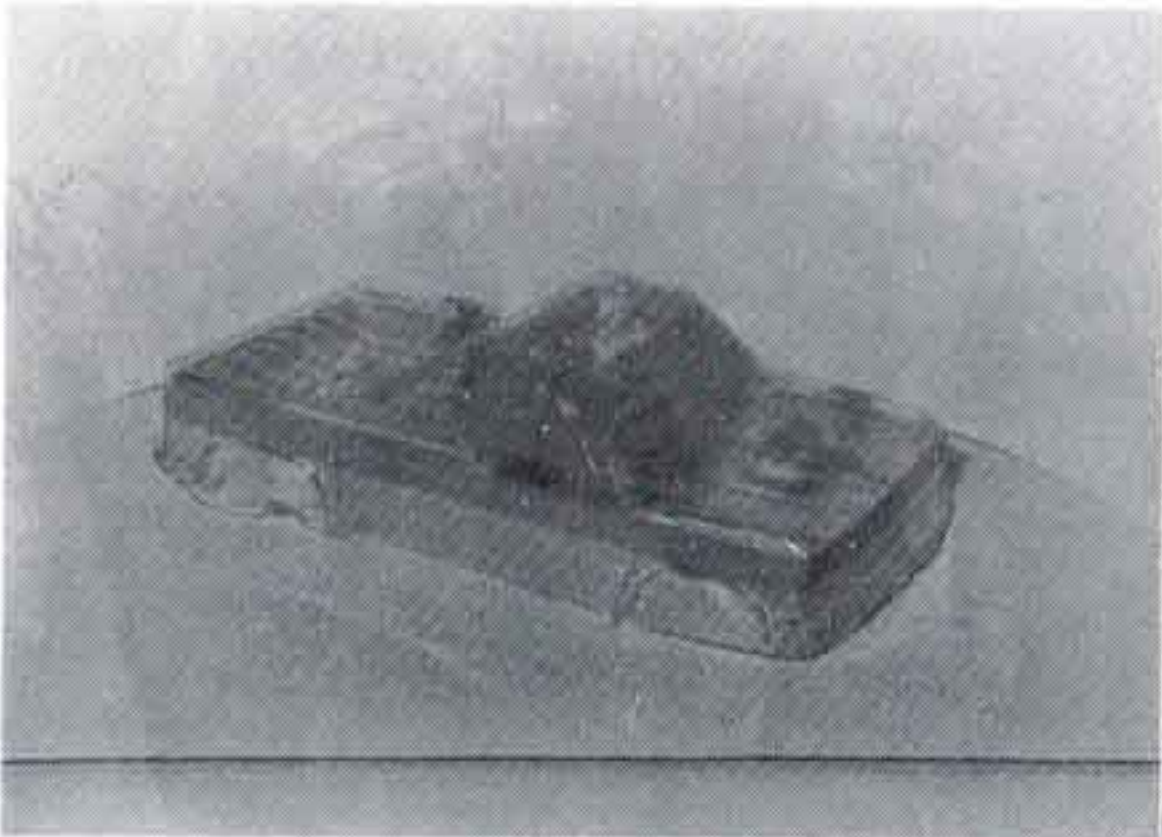
## LAKKERING AV LEXAN KAROSSERI

Karosseriene som brukes av de fleste rc-bilkjørere er laget av lexan plast. Dette p.g.a. at lexanen er vesentlig sterkere enn vanlig hard plast og dessuten blir lexan karosseriene vesentlig lettere enn ABS-plast.

Lexanplasten er helt gjennomsiktig. Lakkeringen foretar vi derfor fra undersiden/undersiden av karosseriet. Du vil da oppnå en blank, glatt og fin overside.

Slik lakkerer du lexan karosseriet.

1. Først vasker du karosseriet innvendig i lunkent vann og såpe.
2. Sett deretter karosseriet på bil og avmerk alle punkter som skal skjæres bort. Merkingen gjør du med en sprittusj fra yttersiden. Merk av karosserifester, antennehull, strømbryterhull og utskjæringene til hjulene.
3. Skjær deretter ut karosseriet. En skarp skalpell går bra, men vær forsiktig med å legge for mye press på kniven så den ikke sklir og lager store rifter. En minidrill med fres eller liknende verktøy kan også godt brukes.
4. Når karosseriet er ferdig utskjært setter du det på bilen slik at du kan se at det passer 100%.
5. Så begynner lakkeringsjobben og da først og fremst tapingen. Tapen du skal bruke er vanlig



papir maskeringstape. Begynn med vinduene. Alle vinduene tapes igjen.

6. Når du har vinduene klare har du sikkert tenkt deg ut hvordan bilen skal lakkeres og her er det en ting du skal huske. Du skal ALLTID lakkere den mørkeste fargen først. Tape derfor alle lysere farger enn den mørkeste. Pass på at kantene limes godt fast til karosseriet. Tape over alle hullene du lagde til karosserifestene og antenne etc.

7. Nå kan lakkeringen begynne. Lakken du bruker må være beregnet til å lakkere polykarbonat

(lexan). Alle andre lakker skal du glemme for enten er de så sterke at de ødelegger karosseriet eller så er de så svake at de flasser av når du begynner å kjøre. Vanlig bilspraylakk er ikke brukelig. Når du har bestemt deg for hvilken lakk du skal bruke må du lese på boksen om den skal tynnes eller om den er ferdig tynnet. Lakkingen er beregnet å gjøres med en lakksprøyte av f.eks. Badger typen, men andre merker fungerer også like bra. Lakken tynnes med lynol eller tynner eventuelt spesialtynner for DIN lakk. Lakken skal være så tynn at den renner - nesten som vann.

8. Når du har helt lakken i sprøyta prøver du å lakkere på et papir eller på noen av de lexanbitene du klippet bort av karosseriet. Dersom du får en jevn strøm av lakk - altså ikke spyting er du klar til å sprøyte karosseriet.

9. Hold karosseriet på ca. 20 cm avstand (Dette er litt avhengig av hva og hvordan du lakkerer). En sprøyte som sprer mye kan du holde nærmere, men den må da ikke gi for mye lakk ut for da kan det begynne å renne. Avstanden er også avhengig av hvilket mønster du lakkerer. Et lite fint mønster med smale streker e.l. krever at du holder sprøyta



nærmere. Men for vanlig lakkering med en vanlig sprøyte er 20 cm passende.

10. Legg på ett tynt lag over hele området. Gå tilbake der du begynte og legg over. Dersom lakken er tynnet med lynol eller tynner tørker lakken umiddelbart og du kan veksle fra side til side til du har lakkert deg ferdig.

Noen alkker skal tynnes med vann. Da må du ta deg bedre tid, og la lakken tørke mellom hvert lag.

11. Endel lakker er transparente d.v.s. gjennom-siktige. Disse lakkene må ha ett dekklag oppå fargen. Du kan bruke hvit eller sølv og tildels sort. Dersom du legger på sølv får du en fin metalikeffekt på lakken. Hvit gir den en vanlig ugjennomsiktig farge.

12. Ta nå vekk tapen som dekker karosseriet forøvrig (ikke tapen på vinduene) og tenk ut det videre mønster. Dersom du skal ha f.eks. trefarget



bil må du nå igjen tape der den lyseste av de to gjennværende fargene skal være. Lakker på samme måte som tidligere og følg samme rituale for hver ny farge du legger. Husk at du aldri har mer enn ett forsøk på hver farge så vær nøyaktig med taping og lakking så du får et godt resultat.

13. Mellom hver farge skal du tørke over karosseriet med en tørr klut. Du får da vekk lakkstøvet som legger seg på bilen og som kan ødelegge resultatet.

14. Når all lakkingen er over kan du sette den på bilen og forhåpentlig ble det et resultat som du kan være stolt av.

15. Gjør alltid sprøyte og glass skikkelig rent etter bruk. Du skal bruke det senere og for å få gjort det må du vaske alt utstyret med f.eks. lynol.



SE LEXANLAKK TESTEN PÅ SIDE 5 !

# TAMIYA



**NYHET**

HARALD LYCHE & CO A/S

Kraftige terrenggående elektrobiler i super Tamiya kvalitet. Bilene er utstyrt med 540 motor, fjæring på alle hjul, vanntett radioboks, gearkasse med 3 gear etc. Gearkassen betjenes fra radiosenderen, og på det laveste gearet koples også forhjulene inn slik at ALLE 4 HJUL DRIVER bilen gjennom det mest uframkommelige terreng.

KONTAKT DIN TAMIYAFORHANDLER FOR NÆRMERE INFORMASJON

Dette var mye tørt teknisk på en gang, og det får så være, men tro nå ikke at du må ha alt dette utstyret med en gang. Har du en »vanlig» el. buggy kan disse delene kjøpes etter hvert som pengepungen og behovet er der.

Hva du skal kjøpe først er en annen sak. Etter min mening er det chassisplaten, type sommerfugl. Så ny servoredder, stagg og kuleledd. Nye herdede pinner til bæreamene foran er også viktig.

Forstillingsbredder må komme neste gang. Nå har sikkert fartskontrollen brendt, så en ny elektronisk bør stå på ønskelisten.

Mottakerbatteriet er noe av det første du tar

bort. Strøm får du fra kjørebatteriet. Kjører du med standard eller annen resistor fartskontroll er et par dioder mellom batteri og bryter nok. Med elektronisk fartskontroll er det innebygget.

Tilbake til bilen, neste steg er nok diffen, utvekslingssettet og kulelager rund baut. Mono Shock og spesialbur setter prikken over i'en.

Du må imidlertid husk at dersom du bytter ut en eneste del som ikke er original kan du ikke lenger kjøre i standardklassen lenger.

Lykke til med byggingen, men husk å ikke bli bitt av utstyrsdilla, hold bilen du har i topp stand og kjør mange konkurranser, for en god sjåfør med løpserfaring med en enkel bil han kjenner godt er mye bedre enn en dårlig sjåfør med de seneste bitene han ikke kan kjøre.

TjH

# SPEED

HAR EN LITEN BESKJED TIL ALLE ANNONSØRER OG TIL DE FASTE LESERE:

FRA FEBRUAR VIL VI KOMME UT EN GANG PR. MÅNED, UNTATT I SOMMER MÅNEDEN JULI. BLADET FÅR EN NY ANSIKTSLØFTNING, DA VI VIL KJØRE BLADET I A - 4 FORMAT. DETTE FOR Å BENYTTET LITT MER AV TRYKKFORMAT, SAMTIDIG SOM VI VIL FÅ BEDRE BILDEFLATER OG Plass TIL MER STOFF.

DERFOR ER VI NØDT TIL Å HEVE ANNONSEPRISER SOM FØLGER:

- 1/1 SIDE — Kr. 600,—
- 1/2 SIDE — Kr. 400,—
- 1/4 SIDE — Kr. 250,—

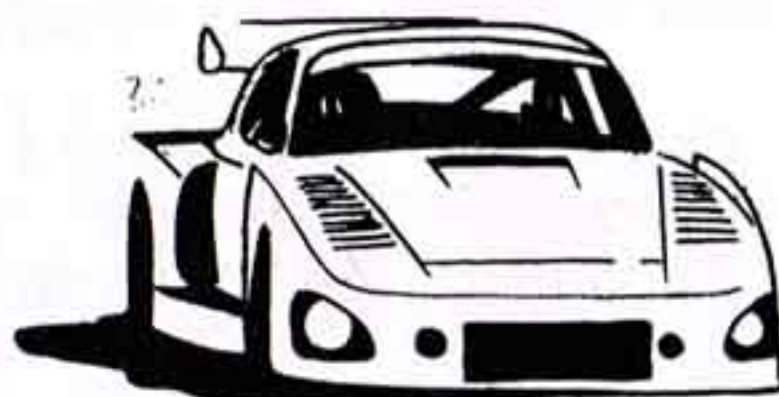
Tillegg for baksiden og første omslags-side er Kr. 100,—

Alle priser er N. kr.

## SÅ OVER TIL LESERNE:

SOM SAGT ER DET BLITT ETT MÅNED-BLAD AV SPEED.

VI VIL DERFOR SOM DERE SIKKERT HAR SETT BEGYNNE MED ABONNEMENT AV BLADET. PRISEN VIL DA BLI KR. 90,— PR. ÅR. SOM ER 10 NR. LØSSALGSPRISEN PÅ SPEED VIL BLI KR. 10,— PR. NUMMER. VI HÅPER AT DETTE IKKE VIL FÅ NOEN INNVIRKNING PÅ HVERKEN ANNONSØRENE ELLER LESERNE.



TAMIYA VW med 4 kanals Futaba, batt. og ladekabel s. som nytt. Ny pris 4000,-, selges for kr 2500,-. Tlf. 02-147959 e.15.

TAMIYA VW med batt og 2 kanal Kraft ratt radio selges billig. Tlf. 02-574710.

SERPENT Super Pro med OPS motor og masse utstyr selges billig. Tlf. 02-574710.

HP 20 Gold Cup med OPS sleideforgasser selges kr 700,-. Tlf. 042-50842.

MIRAGE T. selges. Helt standard uten servoer eller mottager. ( KO - Digiace 27 meter båndet mottaker kan følge med ). 3 ferdige batteripakker, 4 sett bakhjul samt 2 sett forhjul. Kjørt tilsammen 3 t. Nytt eller brukt lakkert karosseri med følger etter ønske. Ring SPEED Red. (02) - 30 01 51 etter kl. 17.00 - Kåre.

# Model Cars

NYTT  
RC-BLAD

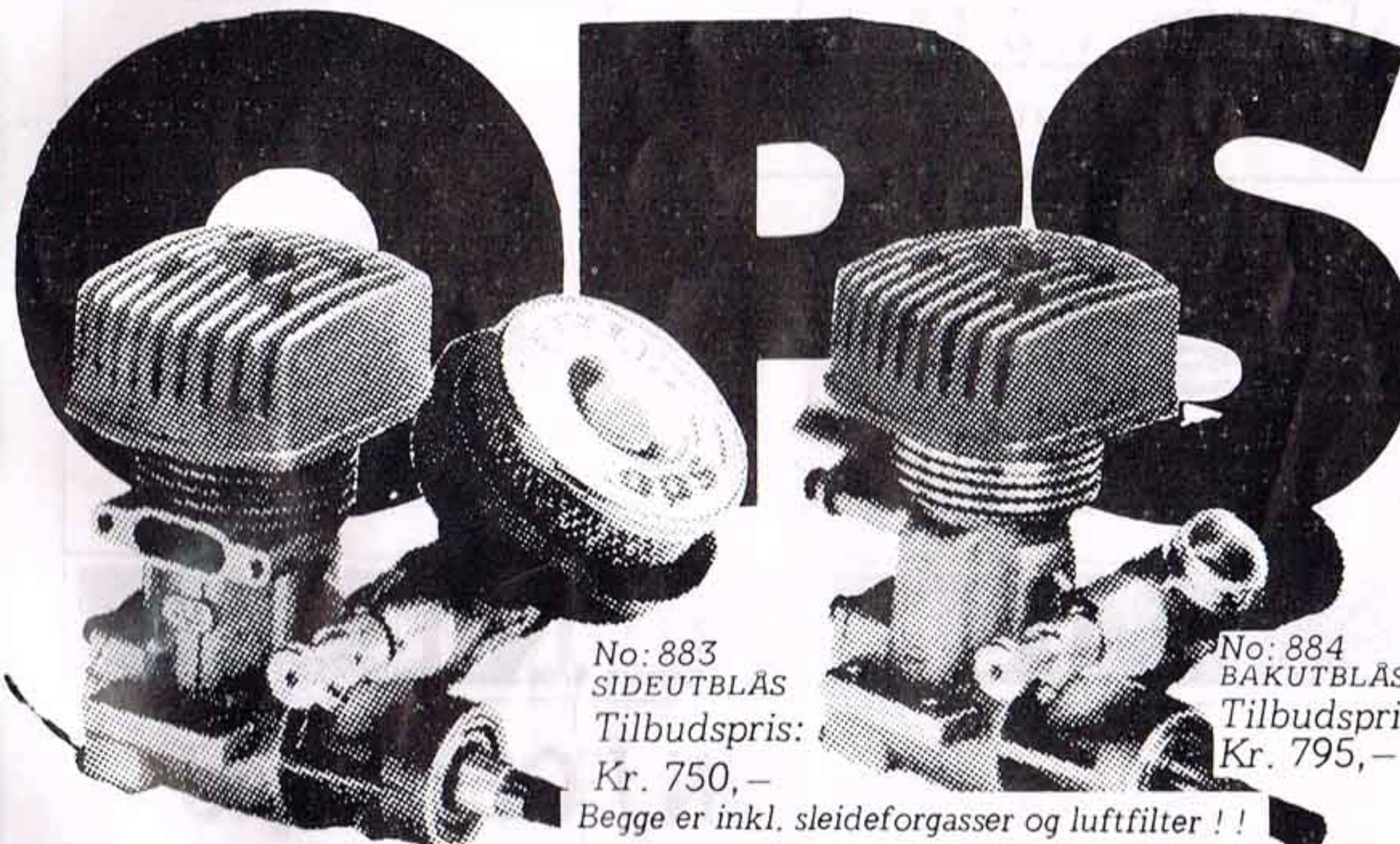
LES OM:

- Engine test K&B 3,5 cc Car !
  - Track - test 1 : 24 Cars !
  - Last news of Rough Riders !
  - Report Euro 1 : 8 Off - Road Champ !
  - Track - test Ass Rc 12 i !
  - Lexan chassis development !
  - Track - test BoLink Digger 10 !
- og meget mer i siste nummer av:  
" MODEL CARS " ( Oktober ).

Årsabonnement kr. 105,- ( 6 nummer )  
Prøveutgave ( Okt / Nov ) kr. 20,-

MINICRAFT HOBBYTEKNISK  
FORLAG

2008 Fjerdingby Postgiro: 31 98 39 7



# OPS

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

studio68.no/rc  
 Legg merke til:

**MIRAGE T**

EN VINNERBIL

**MinicarsXII**

EN NYBEGYNNERBIL

**ayk**

TERRENGBIL I SKALA 1/10

**Serpent**

1/8 BANEKILER FOR ALLE



BILER OG UTSTYR

**parma**

KAROSSERIER OG UTSTYR

 **SANYO**

BATTERIER TIL ALLE FORMÅL



DEKK FOR ALLE UNDERLAG

**TOMO LUPUS**

for DIN EGEN skyld !!

**LOYDSTOYS**

LOYD's INDUSTRI A/S

Postboks 609  
 1601 FREDRIKSTAD  
 TLF. (032)-97044