

sportvagnen och vi

NR 1 1987

med
Racing News

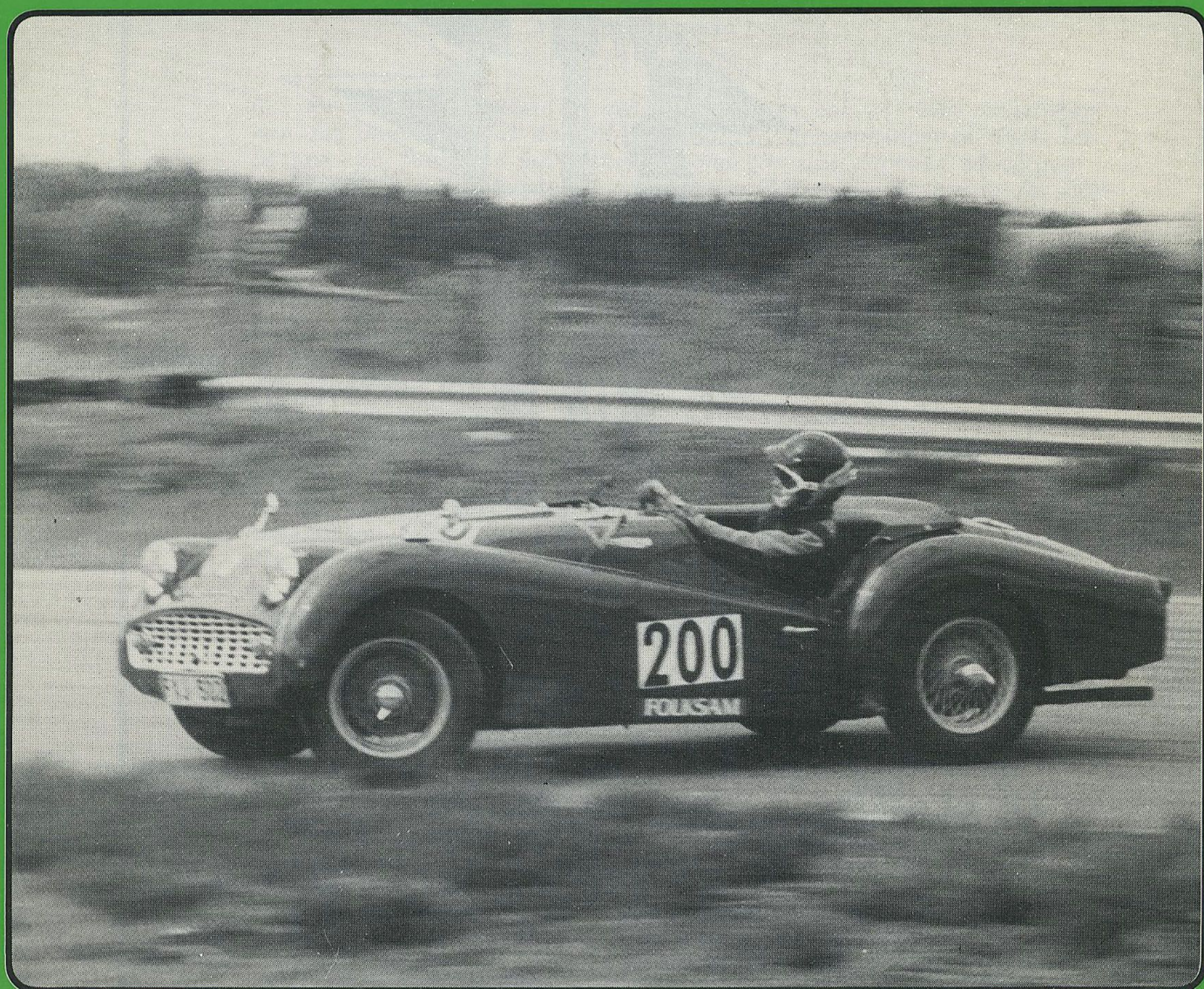


Foto: Göran Andrén

*Vem har sagt att det inte går att köra en gammal sportvagn
med uppställ!*

EDITOR

**sportvagnen
och vi**
STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB

Nya Sportvagnen och Vi.

Det Ni nu har i handen är nya Sportvagnen och Vi. Som Ni märker har det skett en hel del förändringar, förhoppningsvis till det bättre. A5 formatet har fått ge vika för det dubbelt så stora A4. Tack vare det kunde vi också göra den trespaltig och få större och tydligare bilder. Samtidigt med detta passade vi på att modifiera tidningens layout.

Givetvis finns det även i fortsättningen massor av plats för Era insändare, berättelser, foto m.m.

På tal om insändare, det har ju gått och blivit debatt om en del av klubbens verksamhet. Fler får gärna höra av sig, kanske finns det någon med positiv syn på det hela. Eller ska klubben övergå till annan verksamhet, t.ex. segling, simning etc. Det skulle ju också ha den fördelen med sig att dom inte går att arrangera i "tätbebyggt område".

För att återgå till allvaret så är äntligen en ny säsong i antågande efter dessa vintrar som bara verkar bli längre och längre. Men nu har vi massor av roliga SSK-arrangemang framför oss med bl.a. höjdpunkter som Norrköpings Grand Prix o. Race-Week. Dessutom skall våran Kinnekulle Ring fräschas upp så vi har mycket att se fram mot.

Det skulle också vara roligt om man fick se några av dom bilar som "försvunnit" under åren. Säkert står många bortglömda i garagen, Det kan ju vara ett tillfälle för t.ex. Pop-race åkare som vill prova på något "häftigare".

I skrivande stund verkar det glädjande nog gå vägen för Falkenbergsbanan, det är roligt för vi behöver våra banor.

Vi ses snart ute på banorna!

G. From Melin



Förbundet rådde inte på FISA.

Det var orättvist av mig att hävda att Bilsportförbundet svek Volvo i bensinfrågan i Paris. Sanningen är att förbundets representant Per Schoultz blev överkörd, Att FISA:s diskvalifikationsbeslut inte har stöd av reglerna och att Volvo genom Hans-Åke Söderqvist på tävlingsavdelningen nu går till domstol om saken.

Tom Walkinshaws protest mot Volvos bensin gällde egentligen bensinens sammansättning. Volvo (alltså belgiska RAS-stallet) körde i EM på av Willy Dolling blandad BP-bensin. Denna bensin finns att köpa i pump hos BP i Stockholm och kan beställas på fat till andra BP-stationer.

Bensinen håller av FISA stipulerade 99 RON och är blandad av vanlig handelsbensin och helt eller näst intill blyfri.

Skälet till att bensinen blandas är att den måste hålla jämn kvalitet så att motortrimmarna kan ställa in sina motorer efter den och undvika motorskador, berättar Roland Jarsin på BP.

Efter kontroll av BP:s och förbundets tekniska analys av bensinen ogillade FISA Walkinshaws protest. Då övergick Walkinshaw i stället till frågan om bensinens kommersiella tillgänglighet. Här stadgar gula boken att bensinen skall finnas allmänt tillgänglig på bensinstationer men specificerar inte speciellt pumpar.

Både förbundet och BP menar att Willy Dollings bensin

uppfyller dessa krav. Den kan inte direkt tankas ur pump på alla stationer men kan beställas på fat för omedelbar leverans.

När FISA skulle pröva Volvos överklagande i Paris trodde förbundet och Volvo på att diskvalifikationen från Anderstorp (Volvo etta och trea) resp Zeltweg (volvo etta och tvåa) skulle upphävas.

Men det visade sig att FISA i efterhand lade in mer i reglerna än vad boken faktiskt säger. Fem jurister tolkade reglerna "enligt FISA:s filosofi" utan hänsyn till tekniska invändningar och menar att bensinen skall finnas allmänt tillgänglig i pumpar överallt.

- Varför står det inte så i regelboken då? undrar Hans-Åke Söderqvist på Volvos tävlingsavdelning. I fråga om diskningen för resp ändrad instrumentbräda och för stor tankrymd ger Volvo inte heller upp. Efter en brand i instrumentbrädan på Monza tog Volvo bort brandfarligt material bakom men bytte aldrig till en Kevlar-bräda, uppger Hans-Åke. Och i fråga om bensintanken kritiserar han kontrollanternas mätmetod.

- För det första skall man mäta med vatten och inte med bensin direkt från en pump. Det kom bensin bredvid, och räkneverket är inte exakt. Dessutom var det nästan mörkt.

Faktum kvarstår att kontrollen visade 122-123 liter i stället för tillåtna 120 - med skvalptankarna medräknade. Enligt förbundet har Volvo/RAS missat att skvalptankarna enligt reglerna skall räknas med.

Det är inte själva tankens rymd i sig utan maximala mängden bensin som räknas.

- Men bensin ändrar volym med temperaturen och andra faktorer. Därför skall man mäta med vatten, menar Roland Jarsin.

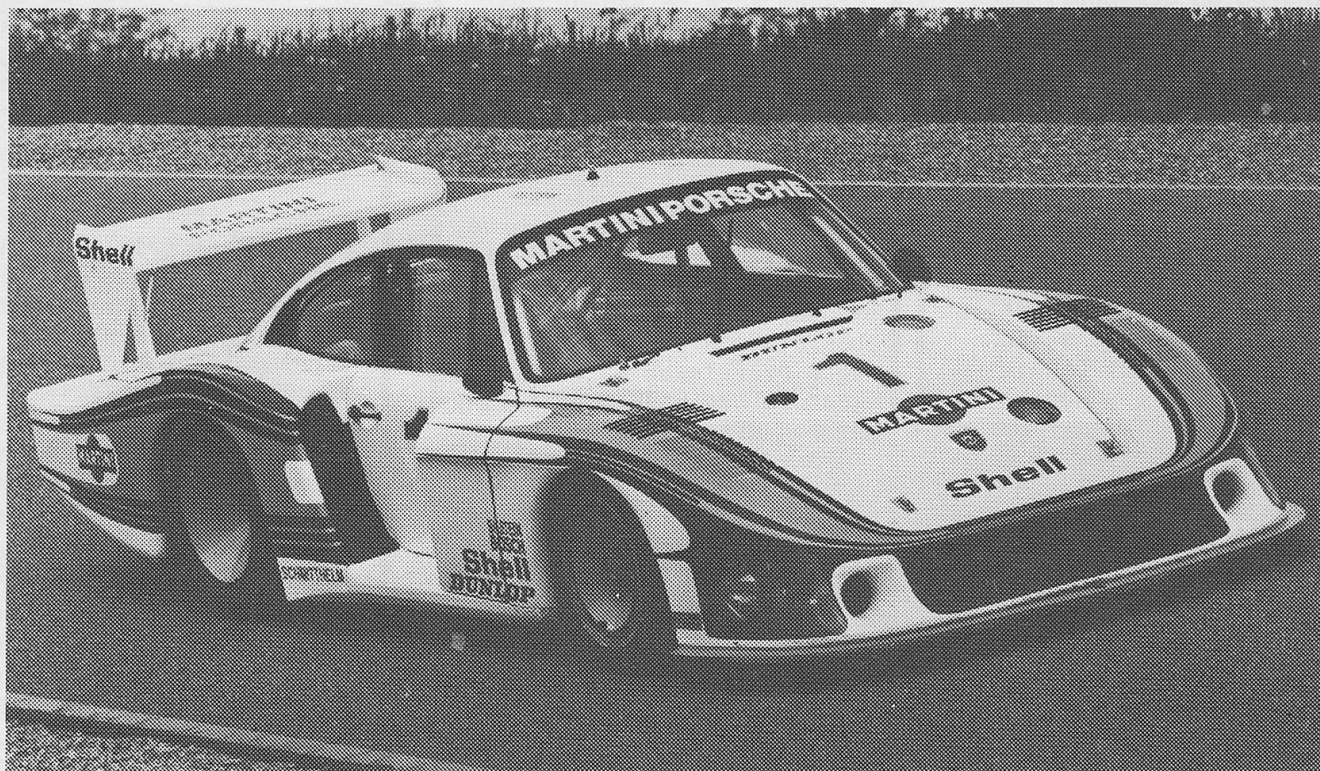
För Volvo är det viktigt att få rätt, även om det måste gå domstolsvägen. Med de två strukna segrarna kan Volvo i efterhand vinna EM-titeln för märken.

- Det var den vi var ute efter, säger Hans-Åke Söderqvist, som dessutom säger sig ha en liten överraskning i bakfickan.

Tege Tornvall

AUTOMOBIL

Den exklusiva biltidningen!



**”Att läsa Automobil
är nästan som
att sitta bakom ratten
på sin drömbil.”**

Månadens nummer finner Du där
tidningar säljs. Prenumerera –
billigare, och Du får Automobil

hem direkt – tidigare! Ring Aller-
företagens prenumerationsavdel-
ning. Tel. 042-183810, det lönar sig!

Aller specialtidningar ab

Norrköping byter helg.

Trots att Norrköpings Grand Prix premiäråret 1986 kolliderade med TV-sända Monaco kom det bra med publik. I år satsar dock arrangörerna på än mer publik med ett alldeles eget datum: pingsthelgen 6-8 juni i stället som i fjol Kristi Himmelsfärd-helgen.

Liksom i fjol blir paradnumret Super Sports med hopp att Stirling Moss, Dick Attwood, David Piper etc kommer tillbaka för att ge Reine Wisell och andra svenskar en match. Därtill blir det Lancia Cup, Pirelli Cup med inbjudna Volvo Turbo Cup-förare och historiska racer-bilar.

T. T.

Europa-eliten på Knutstorp.

Knutstorp lär bli ett av tre lopp i den nya Euro-serien som planeras av amerikanen Daniel S Partel på EFDA, de europeiska formelförarnas organisation i Luxemburg. Datum föreslås bli den 25-26 juli, alltså en vecka före Newsracets datum den 2 aug. Skälet är att den 2 aug kolliderar med ett lopp i engelska F3-mästerskapet. Frågan är bara om Knutstorp kan flytta sitt datum och hur detta påverkar hela Newsrace-programmet i övrigt.

De övriga Euro-loppen blir Nürburgring den 19 juli och Brands Hatch den 11 oktober. Finessen är enligt Partel att italienska, franska och engelska stallar ta Nürburgring och Knutstorp i en resa utan att åka hem emellan.

Meningen är att köra på enhetsdäck, och på gång är Bridgestone diagonaldäck - av det enkla skälet att inget nationellt mästerskap körs på sådana. Då blir det lika för alla, menar Partel. Det betyder att engelska mästerskapet samt euroserien körs på diagonal- och tyska, franska och italienska mästerskapen på radialdäck.

Frågetecken hänger över svenska F3-mästerskapet samt Macau. Bilsportförbundets beslut om Avon diagonaldäck överklagas nu av Bridgestone och SARF/F3-föreningen med krav om en ny testomgång i vår.

Förutsatt att Knutstorp kan flytta sitt datum och få ihop prispengar erbjuder Euro-serien 10.000 pund till resp Nürburgring och Knutstorp och hela 50.000 till Brands Hatch, alltså totalt drygt 700.000 kr!

Tege Tornvall



SSK-seriens nya klass,
Junior/Lady-Cup.

Fart igen på Kinnekulle

Nu blåser det nya vindar över Kinnekulle Ring. Efter att under flera år ha sanerat ekonomin och minskat skulderna från nära miljonen till ca: 80.000 kr har den gamla styrelsen avgått. I dess ställe träder en ny med följande sammansättning:

- Charlie Bäckstrand (ordf)
- Erik Emanuelsson
- Lars Lilja
- Reine Eriksson

Av dessa är Erik klubbens v.ordf. och Reine starter på banan. Lars är nykomling i racingsammanhang. Han är affärsman och f d elitlöpare.

VD-posten är t v obesatt efter att Robin och Bibbi Shorter slutat och övergår till annan verksamhet. Till styrelsens första uppgifter hör att värva en ny VD.

Till de första uppgifterna hör vidare att före säsongpremiären ordna ordentliga toaletter för åskådarna och toaletter och omklädningsrum för de aktiva, funktionärer, sponsorer och andra gäster.

SARF har skrivit till både klubben och förbundet om detta, så det är en hederssak för klubben och den nya styrelsen. Formel 3-förarna har t o m hotat med bojkott om inget görs.

LÖNANDE UTHYRNING

Satsningen på uthyrning av banan i kombination med Bed & Breakfast har börjat ge resultat och ger numer en bra vinst, som styrelsen räknar med skall fortsätta även i år. Det ger pengar till både det sanitära programmet och kanske även förbättringar

av banan som t ex ny beläggning där så behövs. Men då behövs nog nya lån igen.

Tege Tornvall

Ny Formel 3-styrelse

Formel 3-förarna avtackade på bilmässan i Malmö sin avgående styrelse: Christer Johansson, Picko Troberg, Leif Lindström, Hasse Wängstre och Tommy Jagerwall. Som ny styrelse valdes: Tege Tornvall (ordf), Jan Tromark, Rolf Tellsten, Greger Kronegård, Jan-Åke Stigborg och Håkan Olausson (omvald förarrepresentant).

Den nya styrelsen skall försöka bringa reda i däckfrågan och tävlingsprogrammet med Euro-race på Knuts-
torp och inbjudan till Mantorp och Karlskoga.

T.T.

Elektroniken tar över

Snart kommer man att kunna starta med optimal hjulspinn oavsett hur klantigt man själv hanterar gas och koppling - nästan. Doseringen av kraften tar elektroniken hand om. Man kan bromsa hur klumpigt som helst - nästan. Avstämningen tar elektroniken hand om.

Detta framtidsperspektiv tecknade Alain Prost på presskonferensen utan Stefan Johansson i Stockholm den 30 jan. Jag frågade om han inte såg någon risk i att elektroniken hjälper den oskickliga på traven så att han kan köra fortare än han egentligen

Bäddat för Andskär

Med 3,5 Mkr bakom ryggen och en väl testad ny March 87B med Heini Mader-trimmad Cosworth motor har Steven Andskär bästa förutsättningar att göra bra ifrån sig i F3000.

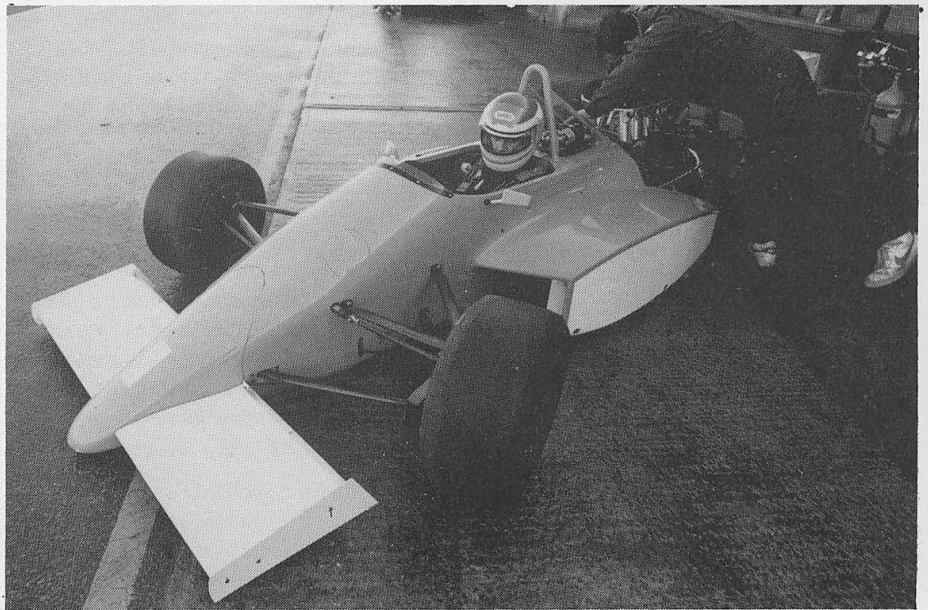
Stallet hade officiell premiär på Koppartälten vid Haga vid Stockholms norra utfart den 16 mars med Gunnar Elmgren som föredragande. Gunnar är en av delägarna i Sarab, Steven Andskär Racing AB.

Ekonomisk ryggrad bjuder fastighetsdirektören Bosse Fernström (känd gammal hundkojeförare i SSK för

ca 15 år sedan) och hans partner Göran Söderlind tillsammans med några sponsorföretag. I konstellationen ingår även Åke Jansson som samordnare och Robban Gustavsson och hans Roni-stall i Milton Keynes norr om London.

På test på Silverstone och Donington har Steven kört fortare än inofficiella March-stallet Onyx med förarna Pierre-Henri Raphanel och Stefano Modena, berättar Åke. Håll tummarna!

Tege Tornvall



Steven Andskär testar sin nya Roni-March 87 B.

har kapacitet till. Perfektionisten Prost såg dock ingen sådan risk: - Den skicklige föraren bidrar ju själv till att bilen fungerar optimalt även med den nya elektroniken.

Det kan Prost säga med sitt mjuka körsätt. Men jag fruktar ändå att elektroniken kommer att in-

vagga oskickliga förare i falsk säkerhet och locka dem att köra för nära gränsen - eller överskrida den. Redan nu tillämpas denna elektronik delvis i Grupp A-bilarna med resultat att killarna kör som besatta, har jag hört. Kul så länge det går bra, men överskrider man gränsen går det åt helsefyrt med besked!

T.T.

Svar på svar.

Mina synpunkter om bl a Norrköpings "GP" i nr 4 -86 har föranlett reaktioner från två tungviktare i klubben vilket jag tackar för. Några kommentarer bara:

Red. Andrén påstår i sin bildtext att jag anser att racingsportvagnar inte är populära (!). Inget kunde vara mer felaktigt, vilket red. borde veta om han orkat läsa igenom min insändare! För det kan väl inte vara så att fotografen Andrén tror att det är en F3-a han fotograferat?

Bosse Pettersson försvarar SSK:s sätt att sköta arrangemanget. Rätt onödigt, ty det är egentligen inte SSK:s insats som jag kritiserat. Det är själva idén att arrangera biltävlingar i Norrköpings hamn, i stället för på en riktig bana, som jag tycker är tokig! Risken finns att åskådarnas entusiasm svalnar då de konfronteras med dåliga åskådarpplatser, enerverande långa pauser och andra avigsidor, som är svårfrånkomliga på provisoriska stadsbanor.

Bosses resonemang om internationella evenemang och 100.000-tals åskådare och varför en "stortävling" typ Norrköpings GP endast skulle kunna köras på Anderstorp förstår jag inte alls. Kan man få Piper, Moss och Co att studsa omkring med sina dyrgripar bland järnvägs-vagnarna i Norrköpings hamnkvarter, så bör man väl lätt kunna få dem att tävla på Mantorp, Gelleråsen eller rent av Kinnekulle? Och alla åskådarna som får plats kring Norrköpingsbanan rymms säkert även där!

Mitt förslag, till ansvariga i Norrköping, blir: Utnyttja det ökade publikintresset efter förra årets GP, och en del av årets banbyggnadsbudget, till att locka åskådare till årets finaste motortävling, Norrköpings Grand Prix på Mantorp Park.

Slutligen några kommentarer till den orättvisa kritik Bosse tycker jag kommit med här och där:

Tidsschemat i Norrköping: Att inte ha något tidsprogram alls är knappast en bra ursäkt för de enerverande långa pauserna mellan heaten! Redan första starten (där fanns väl en utsatt tid!?) försenades en lång halvtimme, för sent anlåd publik skulle hinna fram. Snällt mot denna men ofint mot dem som gått upp i arla svinottan för att vara på plats i god tid, och som redan hunnit börja frysa...

Det falska brandlarmet: Understryker bara det barocka i att ha tävlingsbanor som när som helst kan behöva trafikeras av brandbilar!

Karlskoga: Konkursen kan vi inte göra mycket åt, men låt oss hoppas att Sportvagnsmöten snart, efter flera års uppehåll, åter kan arrangeras på Gelleråsen, vår kanske roligaste bana.

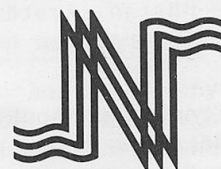
F3 som publikattraktion: Om arrangörerna av 87 års Mantorpmöte envisas med att kombinera Sportvagnsmöten och F3, gör en enkät bland besökarna! Fråga vilka inslag i programmet som lockat dit dem! Sedan kan vi lättare avgöra om det är motiverat att låta Sportbilsentusiasterna trängas i sanddynerna för att ge F3-stallen plats i depån...

Mantorp, tider och information: Sista heatet av den "fria åkningen" började vid 19-tiden, vilket väl inte gjort så mycket om det varit någon intressant aktivitet på banan som förosakade den sena starten...

Få deltagare på Sportvagnsmötena har med sig radio för att lyssna på funktionärernas samtal(!), inte heller jag, vilket nog Bosse anar. Däremot terroriserade jag några sressade funktionärer med försynta frågor av typen, "när börjar det?" och "vart ska man ta vägen?". Svaren var skiftande, ibland ett uppgivet "vet inte". För säkerhets skull: Funktionärerna gjorde sitt bästa, och ett bra jobb med tanke på omständigheterna, men kanske arrangemanget var för stort, att man gapat över för mycket?

Sist, ett stort tack till Bosse och alla andra funktionärer, som år efter år ställer upp och jobbar så att jag och andra kan roa oss på Sportvagnsmötena! Hoppas ni inte tröttnar då jag kommer med synpunkter utan att vi kan se fram mot många kommande, lagomt stora, lättskötta och för alla inblandade trevliga möten!

Björn Sandberg



NORRKÖPING

Racing

Grand Prix

Svar på svaret

Min bäste herr Sandberg, jag förstod s a s piken, men nog ser jag skillnad på en F3:a och en racersportvagn. Bilden som du menar i nr 4/86 föreställer Robert Hornes gula Ferrari 512 och den är tagen i hamnmagasinet som Super Sportgänget använde under Norrköpings Grand Prix. Om du inte var så "het på gröten" utan - för att använda ditt eget uttryck - orkat läsa hela bildtexten så hade du upptäckt att det inte någonstans i bildtexten antyder att du ogillar racersportvagnar. För att citera dig själv, "inget kunde vara mer felaktigt". Den snabbtänkte förstår att jag med Norrköpingsbilden menar just Norrköpings Grand Prix. Har möjligtvis Björn Sandberg varit i Norrköping och sett tävlingen?

Jag tycker också det är fel att skilja på Norrköping och "riktiga" banor, kalla det i stället Norrköping och permanenta banor så kommer du sanningen närmare, för nog är det en bana som Monacos GP körs på varje år.

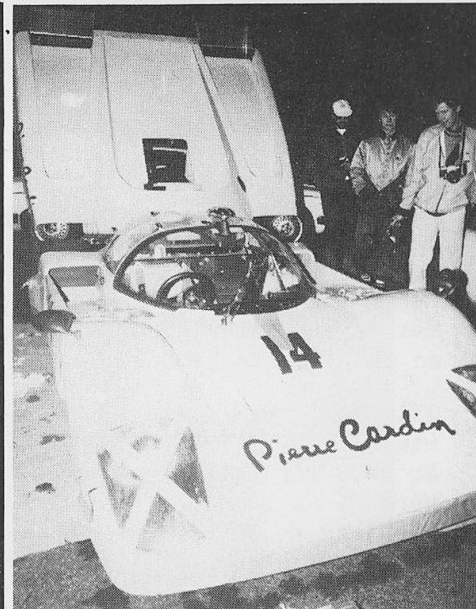
Om sedan Piper, Moss o Co "studsar omkring bland järnvägsvagnar" vet jag inte. Själv stod jag inte på den lilla sträcka som järnvägsvagnarna var placerade vid så jag vet inte om dom lämnade banan och "studsade" in bland dessa.

Säkert skulle dom kunna köra på Mantorp, Kinnekulle, Gelleråsen etc. Och visst skulle alla dom ca: 17.500 åskådarna som såg Norrköpings GP få plats på dessa banor. Det är inte det som är problemet! Problemet är att

alla dessa 17.500 inte kommer att komma ner till Mantorp och besöka din drömtävling - Norrköpings Grand Prix på Mantorp Park! Sanningen är närmare det som Bosse Pettersson sa i ett lokalt TV-program under 86 års GP. Han sa: "kommer inte publiken till banorna får banorna komma till publiken". Och en svensk moto-cross världsmästare från 70-talet sa en gång att svensken har blivit för bekväm. Om han inte är entusiast så måste det till något extra för att han skall åka 10-15 mil för att se på motorsport. I Norrköping hade dom flesta ca: 10-30 minuters resväg och det avgjorde säkert för många.

Dom blev säkert också väldigt glada när dom upptäckte att man "väntat" med starten så att dom skulle få se denna - dom kommer säkert tillbaka i år. Dom som sedan gått upp i "arla svinottan" var som regel entusiaster och som sådan frös då inte jag den halvtimmen. Och säg den motortävling som kan hålla tidsschemat på minuten. Sveriges första F1-GP försenades med över en halvtimme, och en gång reparerades Jo Bonniers bil på startplatsen under ett Kanonlopp. Det loppet vann förresten David Piper med sin gröna Ferrari.

Vad jag eller inte förstår är när du skriver "det barocka i att ha tävlingsbanor som när som helst kan behövas trafikerats av brandbilar". Har du tävlingslicens Björn? Då borde du också veta att den vita flaggan betyder utryckningsfordon på banan, - och det gäller alla racer-



Detta är inte populärt enligt Björn Sandberg
Foto: Göran Andrén.

Den aktuella bilden från nr 4/86 med bildtexten som enligt Björn Sandberg påstår att han ogillar racersportvagnar.

banor i Sverige. Utryckningsfordon innefattar även brandbilar även om dom inte ser ut som brandkårens stegbilar.

När det gäller F3 och Mantorp skulle det säkert bli bättre plats i depån om F3 inte deltog. Lika säkert skulle en del av publiken försvinna. Alla klasser har sin lilla skara entusiaster och försvinner en klass så försvinner också dess skara entusiaster. Du får inte vara så blind att du tror att ALLA kommer för enbart sportvagnsklasserna.

Du skriver också att sista heatet av den "fria åkningen" började vid 19-tiden. Kan det möjligtvis gälla fredagen?

Söndagen kan det inte vara eftersom man inte avslutar ett race med fri åkning.

Och när det sedan gäller lördagen så hade Sportvagnen och Vi fått lov av tävlingsledningen att låna banan för några provkörningar efter dagens aktiviteter. Från början var det tänkt till kl 18.30 men för att alla funktionärerna skulle hinna lämna banan fick vi tillträde till den just kl. 19.00.

Kanske en justering av klockan är på plats Björn.

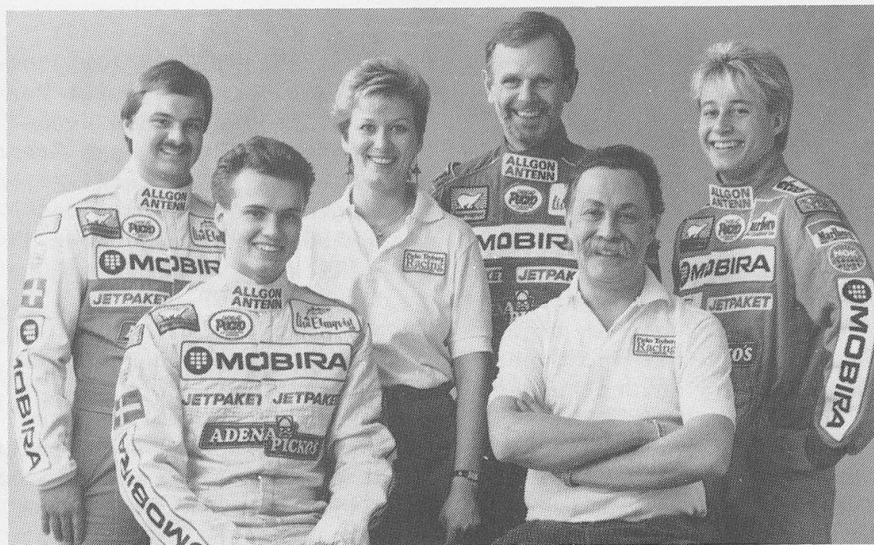
Till sist, det förefaller mig att du Björn Sandberg är rädd för att alla dom permanenta banorna skulle ersättas av banor typ Norrköping. Men du kan vara lugn, Norrköping är snarare ett roligt kompliment för att få lite variation på vå racing. Och du Björn kan ju alltid stanna hemma den helgen det körs.

Varför inte övertala Alfa-klubben att arrangera din drömtävling, det borde inte vara några problem om man (lätt?) samlar ihop 17.500 åskådare!

Göran Andrén

Peter Sandén

Peter Sandén skall fortsätta ännu ett år med sin framgångsrika Super Saloon Camaro. Frågan är om någon skall kunna hänga med i år eller skall han vara lika överlägsen som dom två senaste åren. Ev kommer teamet att prova på någon tävling i Tyskland för att mäta sig med den internationella förareliten. Allt beroende på hur det stämmer med tävlingsprogrammet här hemma. På sina mekanikers begäran har han också byggt in hydrauler å la Grupp C i bilen för att underlätta mekanikern.



5/6-delar av Pickos "familj" i år: Jon Warmland, Rickard Rydell, Åsa Johansson, Claes Rothstein, gammelfar, Niclas Schönström. Eva Bornebusch saknas.

Picko satsar på stort

Han ger sig aldrig, gammelfaren Picko Troberg. Och varför skulle han det så bra som det gått de senaste åren? Men han spänner bågen allt högre år från år. I år har han förhandlat fram hela 4,2 Mkr att fördelas på sex förare i tre olika klasser:

- I Formel 3 Niclas Schönström hos Swallow i England och Rickard Rydell samt nykomlingen Jon Warmland hemmavid. Niclas blir en av favoriterna i engelska mästerskapet och Rickard i svenska med Jon som dark horse.

- I Lancia Cup unga veteranen Åsa Johansson med nya friska krafter och uppfärschad bil samt fjolårrets stjärnskott Eva Bornebusch med nyttig erfarenhet från en rullning under testkörning hemma i Spanien.

- I Formel Ford ärrade kämpan Claes Rothstein efter årtal i standardbilar som en ny utmaning i karriären.

Huvudsponsor är Nokia-Mobira mobiltelefoner med biltokige marknadschefen Lars Frisell som en pådrivande kraft.

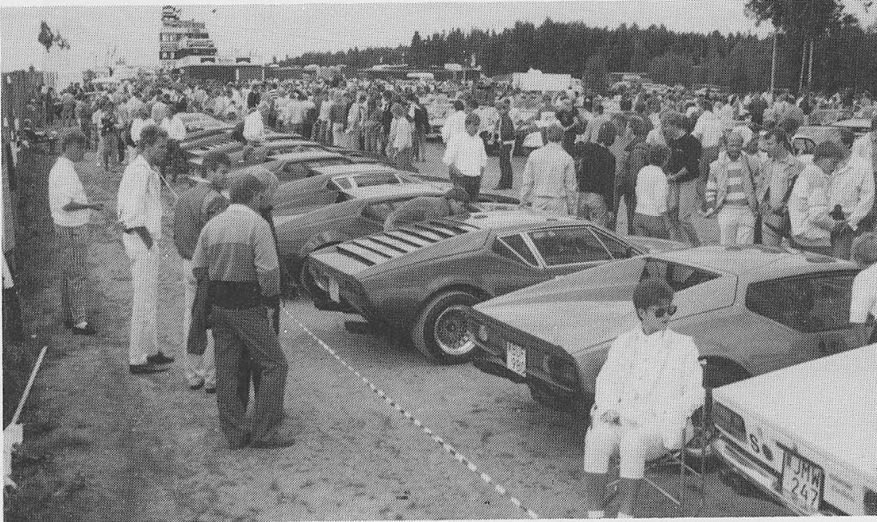
Tege Tornvall

Jan Tromark-Klébers Michelin-gubbe

I samband med fackmässan Auto-87 i Göteborg passade det franska däckmärket Kléber - frankrikes näst största - på att presentera Jan Tromark. Janne kommer att ansvara för Klébers PR o pressinformation och känner

jag honom rätt kommer säkert däckmärket att låta tala om sig. Kléber kommer också att börja marknadsföra sig med hjälp av en Boxer (hundrasen alltså). Tanken är att Boxerns pålitliga o goda anseende skall smitta av sig på däckmärket.

DE TOMASO



De Tomaso nyheter

Bättre tider för alla De Tomaso ägare börjar med vintern. Vintern är lång i år och vår sektion var lika insnöad som resten av riket. Vi hoppas att årets program, distribuerat i vårt häfte har nått alla (betalande) medlemmar.

Vi träffas som redovisat med några tilläggsinformerationer:

Norrköpings Grand Prix - organisation av depå: Claes Leo/Olle Lack, Norrköping.
Ölandsträff: Lasse Uhr.
Mantorp Park: Mats Görski.

Testdagar på Mantorp:

Janne Nyström och Göran Malmberg - anmälningar direkt till Janne och Göran - datum är inte fastställt.

Information om reservdelar fungerar med stora förseningar p g a överbelastning hos De Tomaso i Modena. M G får inte prisinformation i tid, men dom lovar bot och bättring.

Fabriken har skickat ny produktinformation: Pantera GTS, GT5 och GT5S finns i programmet med följande specifikation: Maxhastighet 220 km/tim, motorstyrka 156 KW/4200 varv, 0-100km 6,9sek.

Som framkommer klart är att Windsor-motorn är kanske "ren" men mindre effektiv än våra gamla Cleveland-motorer som inte används mera.

Höstens styrelsemöte beslutade att till Santiago De Tomaso (sonen) skicka en plakett som bevis på hans "Permanent Membership" i vår klubb. Han tackade mycket i trevligt brev till klubben.

Engelska De Tomaso Drivers Club håller kontakt med oss och skickar sina meddelanden. Dom träffas 3 ggr i år och är lika många som vi och nästan lika duktiga (10-12

bilar per träff). Vårt rekord inträffade förra året på Mantorp med 18 Panteror på träffen.

Vi undersöker att skaffa nya tröjor och dekaler/vagnmärken men för att ordna allt behövs SSK:s godkännande och pengar.

Alla adressändringar bör meddelas direkt till Jan Ryden som håller i vår data-matrikel.

På rekommendation av familjen De Tomaso fick jag i uppdrag att skriva Pantera kapitel i bokserien "Car Collection". Boken med det kapitlet skall tryckas färdigt i juni i år.

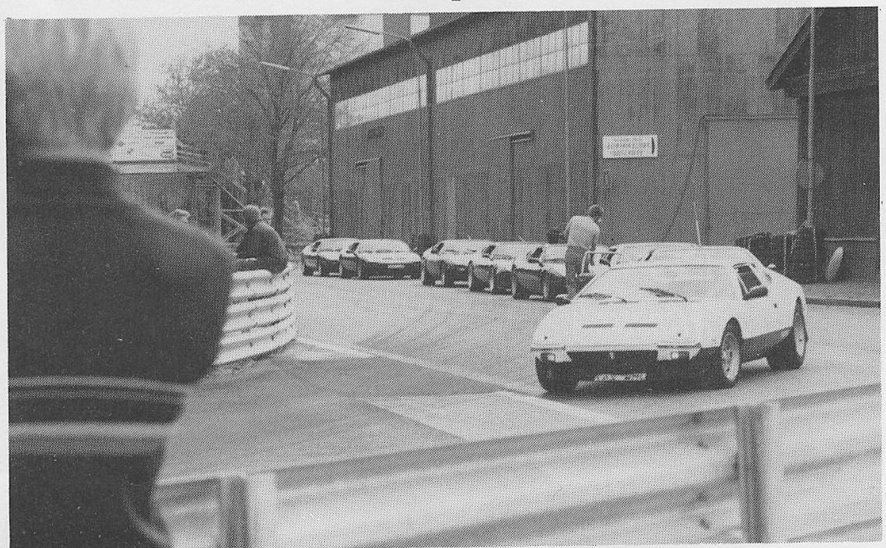
Vår medlem Pierre Liechti är hos Gary Hall och lovade att skicka speciellt urval ur deras katalog till alla enl. nyaste matrikeln.

Alla som kör på Goodrich Comp/TA däck är inbjudna att vara med i VIP Club intresserade bör höra av sig till: Box 1232, 262 01 Ängelholm.

Jag skall kontakta dem för hjälp med vår depå på Båstad Car Show.

Vi ses snart på Kinnekulle!

Eder Mats Görski





Vikingar i fjärran land

Vi har många att hålla tummarna för på olika håll i världen. På parnassens topp har vi Stefan Johansson i världsmästarstallet McLaren och kanske även Tomas Kaiser i ett konkurrentstall.

Totalt kör minst 17 svenskar utomlands i år:

- Stefan Johansson F1
- Tomas Kaiser F1 (?)
- Eje Elgh Gp C1, F3000 Japan
- Stanley Dickens Gp C1
- Leif Lindström Gp C2
- Steven Andskär F3000
- Thomas Danielsson F3 England

- Niclas Schönström F3 England
- Jo Lindström F3 England
- Thomas Lindström Gp A
- Mikael Nabrink Gp A
- far o son Simonsen Gp A
- Peggen Andersson (Gp A(?))
- Per Stureson Gp A Tyskland
- Anders Lindberg Gp A Tyskland.

Till dessa kommer t ex Reine Wisell med sin läckra Chevron i Super Sports tillsammans med Johnny Lundberg-er. Kenneth Leim kanske kör Grupp C, och vad Uffe Granberg gör vet jag inte. Håll tummarna alltså!

Tege Tornvall

Team CMS

Christer Simonsen -Team CMS- skall ju som vi tidigare berättat ge sig ut i stora världen och kriga mot dom "stora pojkarna". Han skall som tidigare nämnt köra Grupp A tillsammans med Kurt Simonsen. Vad som hittills är känt så har dom köpt en av Volkovs fabriksbilar som i dagarna skall ha anlänt från Australien. Så lycka till Team CMS!

sportvagnen
och vi



Pirelli Cup på Norrköpings gator.

Som nummer två i vår serie "Provkörningar av SSK-bilar" kommer här Robert Peterssons berättelse om några varv bakom ratten på: Ture Tiholts Ascona.



Ingen som följt SSK-serien kan ha undgått att lägga märke till Turess framfart i den blå Asconan. Det går alltid fort, ibland lite för fort men det är alltid underhållande för åskådarna. Inför -86 års finaltävling på Kinnekulle så ledde Ture Pirelli Cup-klassen men det skiljde bara fyra poäng mellan de tre främsta. Efter en del problem med en 13:e träningstid som följde så såg det inte ljusst ut och trots en uppkörning till 6:e i racet så slutade Ture på en andraplats totalt.

Provkörningen ägde dock rum betydligt tidigare, det var i samband med augustitävlingen på Mantorp jag fick tillfälle att bekanta mig med Ture och hans Ascona. Ni har tidigare kanske läst om mina erfarenheter bakom ratten på Lennart Pihlqvists Van Diemen formel 4 och vid en jämförelse med den så är väl Asconan nästan så långt ifrån man kan komma.

Inte nog med att Asconan har betydligt mer effekt än den reodlade racern, den rullar också på rena gatdäck.....

Rent logiskt tycker man att förhållandet borde vara det omvända men nu är det ju inte alltid logiken utan oftare ekonomi och praktik som styr.

Precis som de flesta som kör i standardvagnsklasserna så använder sig Ture av en Volvo-motor, i Turess fall en kraftigt modifierad B20. Maskinen är borrarad till 92,05 mm och med hjälp av en Italien-vevaxel så har slaglängden begränsats till 72,2 mm vilket resulterar i en volym på 1920 cc. Topp-



*Ture berättar för Robban hur Asconan skall köras.
Foto: Göran Andrén*

locket har 43 resp. 38,5 mm ventiler och maskinen andas genom ett par Weber 50:or och ett 4-1 system från Rörbockarn. Med hjälp av den korta slaglängden så går det att varava ända till 8000 men maxeffekten på ca: 190 hk tas ut vid 7400 varv (den är bromsad till 110 Kw på bakhjulen).

Effekten går sedan via ett stålsvänghjul och en aluminiumkoppling till en vanlig M40-låda. Bakaxeln är en M30 med 4,88:1-utväxling

försedd med en Volvo-diffbroms. Bromsarna är frambytta till ventilerade Volvo-skivor och hjulupphängningarna är förstärkta och försedda med Uniballs. Som en extra finesse så är krängningshämmarna justerbara och på Mantorp så hade Ture dem i det näst lösaste läget "för bättre följsamhet".

Batteriet är flyttat till bakluckan och där hittar vi också en 30 l bensintank med en elektrisk ben-

sinpump från Volvo. Kompletterat väger ekipaget 912 kg och det är mycket tyngd att släpa runt banorna för Pirelli CN 36-däcken som är obligatoriska i klassen. I kombination med den höga effekten gör det däckslitaget mycket stort och det är inte utan att man kan spåra ett visst missnöje med däcken hos många i klassen.

Tanken bakom enhetsdäcket har ju varit att det skulle bli billigare för deltagarna genom att man skulle få bra priser på däcken men i detta fall så har det ibland gått att få tag i däck billigare ute i vanliga handeln. Dessutom så verkar de slitas betydligt fortare än de tidigare använda däcken så det jäser i förarkretsarna, vi får väl se vad som händer till sommaren.....

Det var dock knappast troligt att jag på några varv skulle slita ner däcken så Ture beodrade "kör så re ryker". Handengrabben Ture lever själv verkligen upp till denna uppmaning men jag fick nog ta det lite lugnt i början. "Gå inte över 7400 varv, den drar inge vidare över det" vrålade Ture för att överrösta maskinen när han hjälpte mig att komma till rätta i bilen. Ture är ganska lång och jag fick sitta och köra med tåspetsarna för att överhuvudtaget klara av det hela.

Jämfört med en formelbil upplever man en enorm säkerhets känsla i en standardbil som denna, den rejäla

störtburen och plåten runt omkring får hornen att växa ut på nolltid och jag längtar nästan direkt efter en konkurrent att fajtas med.

Bilen är rent praktiskt mycket lättkörd, maskinen drar snällt redan från ganska låga varv även om bettet inte kommer förrän högre upp. Svårare är det dock att köra riktigt fort med bilen, Ture har ställt upp den för sin egen mycket aggressiva körstil och det betyder att så fort man överhuvudtaget anar närvaron av en kurva så går det på tvären. Jag kan knappt påminna mig någon så extremt överstyrd bil och om man sedan använder effekten i kurvorna så ser det mer ut som rallyåkning än något annat.

Det hela är dock mycket underhållande ända till dess jag lyckas trampa loss gaspedalen från sitt länkeage. Sakta puttrar jag in i depån för att få hjälp bara för att hitta Ture hoppande upp och ner av återhållen ilska över att jag kör så sakta. Självt tyckte jag inte det gått alltför sakta men den känslan bottnade säkert i det faktum att jag åkt mer på tvären än rakt fram, ett dåligt sätt att ta sig fram fort på.

På med gaspedalen och ut igen och den här gången försökte jag analysera lite mer vad jag höll på med. Antagligen låg problemet i att jag inte vågade gå tillräckligt fort in i kurvorna, istället smög jag in och var tvungen att gasa för mycket för att komma igenom med överstyrning som följd. Ture bekräftade också delvis denna teori när han efteråt beskrev hur bilen skulle köras: "Det är bara att gå in alldeles för fort och sedan bryta bilen genom böjarna".

Jag överlåter nog det åt Ture tills vidare och tackar för provturen. Hans bil har dock med all önskvärd tydlighet bevisat att det inte behövs några dyra och exklusiva fordon för att man skall ha roligt på en racerbana.

I underhållningen per investerade krona kan det inte finnas mycket som slår Tures Ascona och alla vuxna flickor och pojkar som inte fick nog av slänggungor och andra lekverktyg som små rekommenderas å det varmaste att prova på SSK-seriens standardvagnsklasser.....

Robert Petersson



Walkinshaw grävde grop åt sig själv

TWR-stallets chef Tom Walkinshaw har med sin protest mot Volvos bensin skapat stora problem för Grupp A i år. FISA har nu beslutat att WTC/ETC-stallen måste köpa sin bensin från närmaste mack vid resp bana. Det betyder att motorteknikerna inte i förväg exakt vet vilken bensin de får och att risken för motorskador ökar.

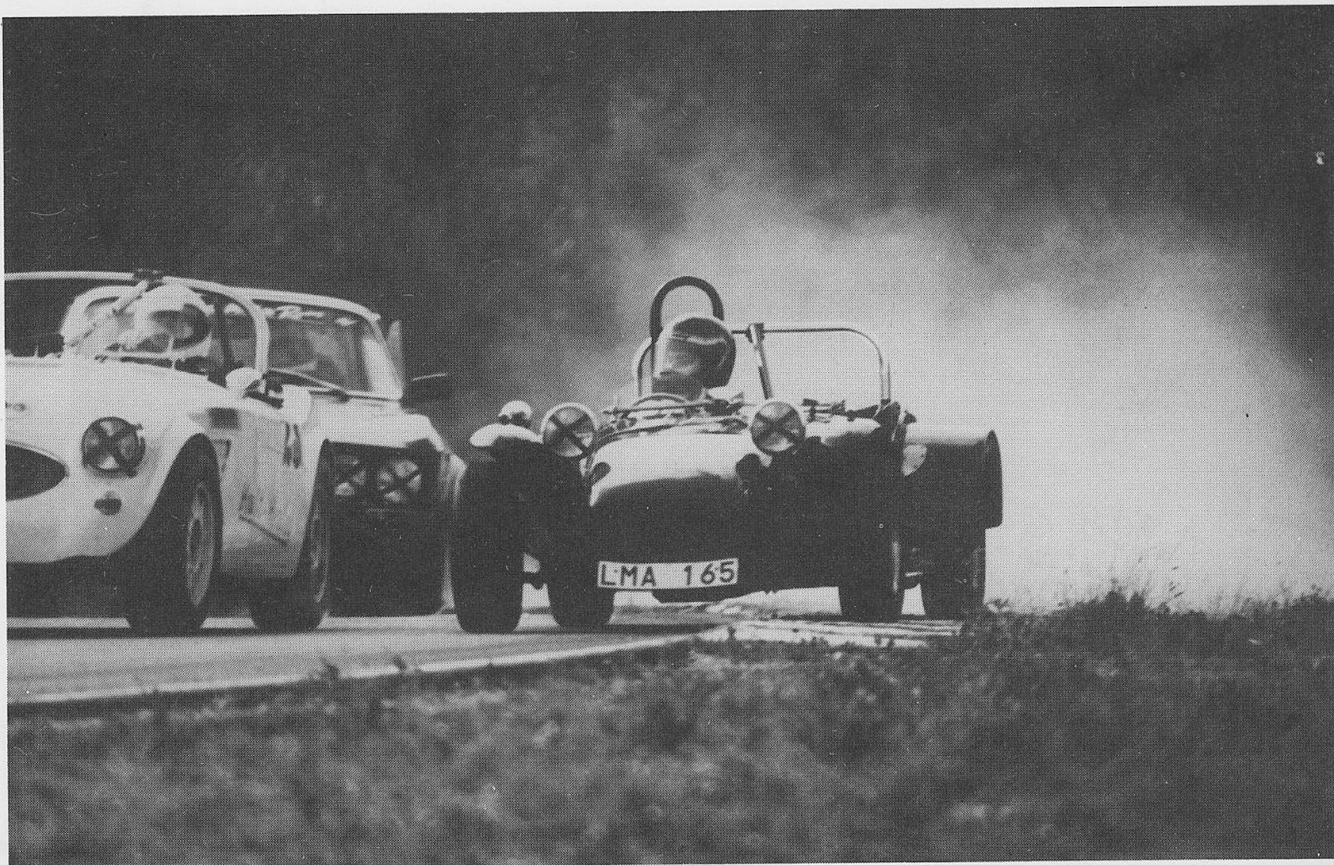
Högtrimmade motorer måste ha bensin av hög och jämn kvalitet för att fungera bra. Det gäller inte bara oktan-talet (egentligen RON-talet) utan också bensinens sammansättning i övrigt, t ex den specifika tätheten.



Gossen Ruda själv: Tom Walkinshaw. Foto: Tege Tornvall

Hittills har stallet haft sin bensin med sig, som t ex den BP-bensin Willy Dolling blandat till Volvo/RAS. Men nu råkar de ut för växlande bensinkvalitet som inte kan förutses. Man anar en viss frestelse för bensinbolagen att i förväg specialpreparera de bensinstationer som ligger närmast resp racerbana. På de avslutande EM-tävlingarna 1986 körde enligt Volvo vissa andra stall med 102-105 RON-bensin. När det upptäcktes blev de inte diskade. I stället bötfälldes arrangörerna!

T. T.



- Hörre du, du knuffar väl inte en som är mindre!

Foto: Göran André

ANNONSER

SÄLJES:

Leconte F1-overall, 3 lag-
ers, grön, använd 1 år el-
ler 7 tävlingar.

Nordisk mästareoverall, pris
ny 4600:- säljes för 3000:-
Peter Sandén tel: 031/842049.

Go-kart för S-Mini/Micro,
Mevi Special -85, 2 Raket-
motorer, skinnstall 12-15år.
Pris: 6800:-
Tel: 0302/44417

Div. motordelar till Formel
Ford, nya o beg. samt Uni-
balls till Royal RP-24.
Peter tel:033/139521.

MGB 68:a, nybesiktigad utan
anmärkning, mycket gott skick.
Tel: 031/418959

KÖPES:

4 st halsringar till Web-
er 40 DCOE, 33 ev 34 mm,
2 st luftfilter KNN.
Börje Edin tel: 0171/57923

Fälgar köpes: 1st Minilite
10tum, 1st Minilite 12tum,
2st valfritt fabrikat 10tum,
2st valfritt fabrikat 12tum,
samtliga bultdelning 95mm
(Triumph?), samtliga 13tum
diameter.
Peter tel: 033/139521

DIVERSE:

Lediga platser!

SSK Racing AB/Kinneulle
Ring söker några pigga o
vakna ungdomar i åldern 18-
20 år som är villiga att
hjälpa vår kontaktman på
Kinnekulle Ring.

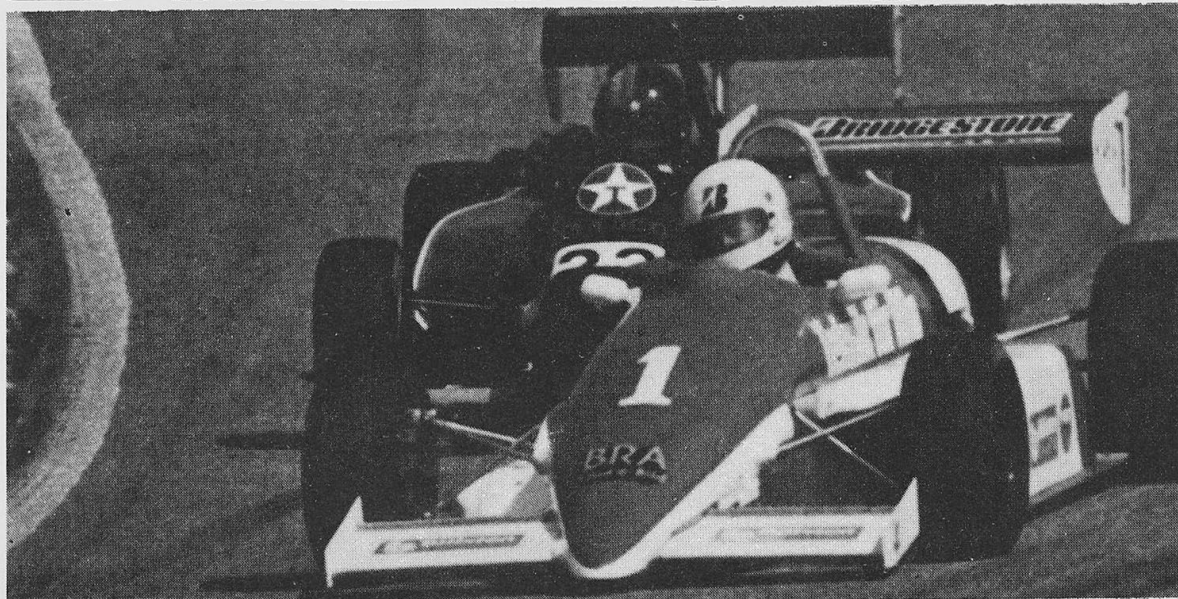
Arbetet består i att klippa
gräset, måla, städa m.m. så
det blir trivsamt på Ringen.
Även helgarbete kan före-
komma, detta består i att
hjälpa till vid uthyrning.
Bostad kan ordnas genom SSK
Racing AB.

Brevsvar till:
SSK Racing AB
Box 79
533 01 Götene

Senast den 15 maj -87.
OBS! Ange telefonnummer.

Däcket för de svenska racerbanorna.

BRIDGESTONE



Bridgestone Motorsport Scandinavia
c/o Nordic Aero AB

Fredforsstigen 22 · 161 70 Bromma
Tel. 08-29 27 27



Klubben för racing- och sportvagnsentusiaster

8-
pa
så
en.
SK

Ordförande: Bo Pettersson
Berganäsvägen 18
135 52 Tyresö
Tel: 08/7421718

Klubblokal: Tellusborgsvägen 31
Tel: 08/459022

Medlemsavgift: Vanlig medlem 150:-
Reg. medlem 400:-
Familj. medlem 25:-

Postgiro: 118752-5
Bankgiro: 166-8763
Hemmabana Kinnekulle Ring, Götene

Klubbtidning: Sportvagnen och Vi

Redaktör: Göran Andrén
Anders-Zornsgatan 25 C
412 72 Göteborg
Tel: 031/409930

Specialmedarbetare: Tege Torvall
Box 6104
102 32 Stockholm
Tel: 08/322334

Testförare: Robert Petersson

Annonser: Helsida 1000:-
Halvsida: 650:-
Mindre annons: 200:-
Privata medlemsannonser gratis.

De Tomasoklubben/sektion av SSK

Ordförande: Mats Görski
Ölandsgatan 15
392 31 Kalmar
Tel: 0480/88090

SSK Racing AB

Adress: Box 79
533 01 Götene
Tel: 0511/58060

Postgiro: 508453-8
Bankgiro: 505-9860

