

# sportvagnen och vi

NR 2

1987

med  
*Racing News*

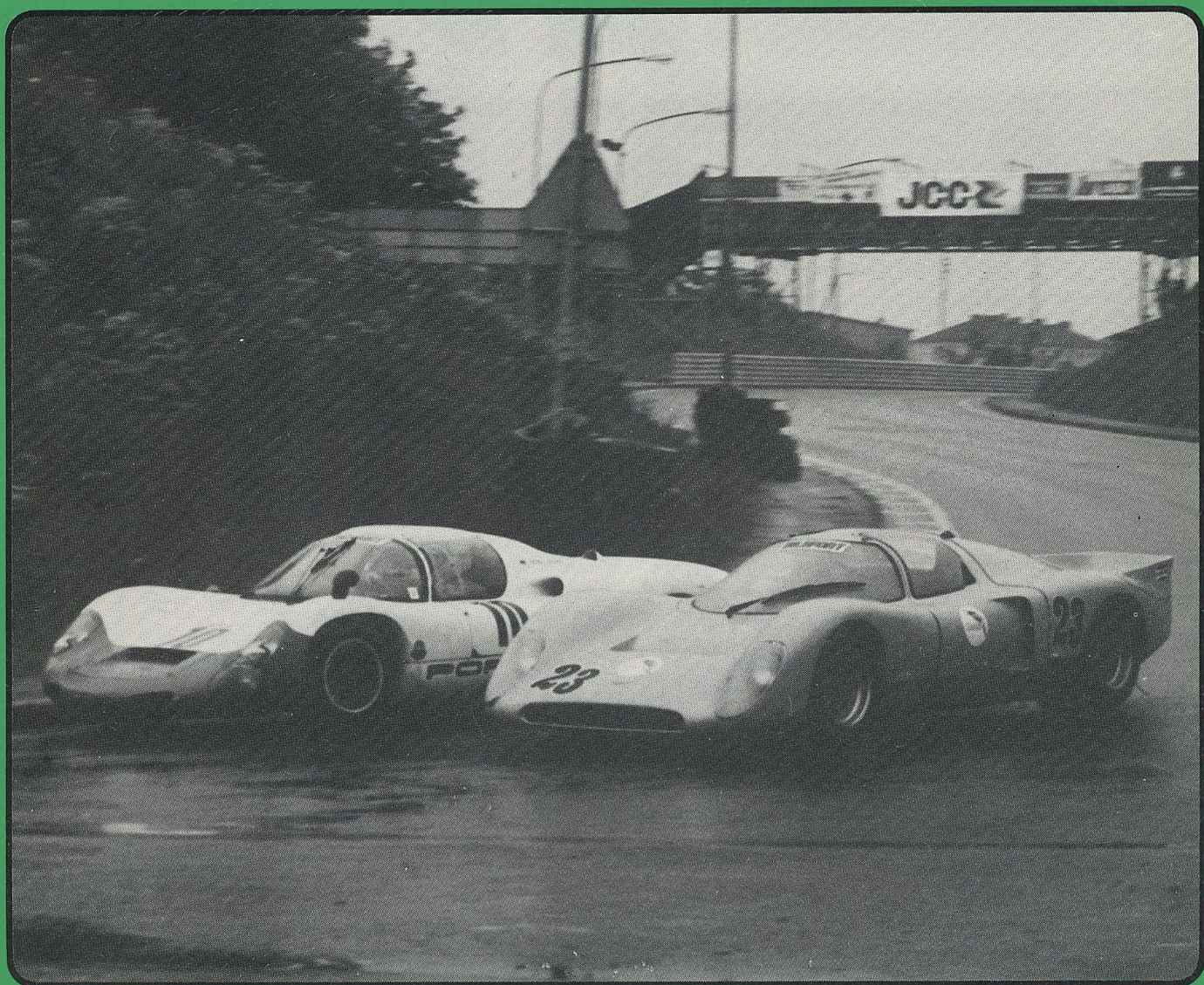


Foto: Göran Andrén

*Bernd Becker i en Porsche 908 och Bernt Andersson i Chevron B 16  
i tät fight under årets upplaga av Norrköpings Grand Prix.*

Norrköpings Grand Prix ★ Formel 1 ★ Provkörning av Castrol Cup-bil ★ Kinnekullenytt

# EDITOR

**sportvagnen  
och vi**  
STOCKHOLMS  
SPORTVAGNSKLUBB

## *Succén består!*

*Så sitter man här och försöker att sumera intrycken av historiens andra Norrköpings Grand Prix. Visst var det minst lika "häftigt" som förra året. Och säkert blir det lika "häftigt" nästa år för visst måste detta få fortsätta. För Er som händelsevis har missat detta kan jag lova att det garanterat är en häftig upplevelse att se Richard Attwood i sin Ford F3L runda servicebutiken på Lindövägen eller att höra hur V8:an i en Lola T70 vrålar mellan fabriksväggarna på Hospitalgatan.*

*Vi får också vara glada att Norrköping unikt nog satsar på motorsporten för att marknadsföra sig, och visst har dom fått valuta för sin satsning. Bl.a. så gjorde TV ett proffsigt program om årets tävling där dom mot sin vana trogen använde flera kameror ute på banan. En halvtimme varade det dessutom, annat än sportnytt tvåminuters-snuttar.*

*Men den största insatsen gör ändå funktionärerna. Tänk Er själva! Många av dom använder en hel semestervecka för att bygga upp banan. Dagen efter tävlingen återgår ju vardagen och allt skall fungera som normalt i området igen. Alltså börjar dom direkt efter tävlingens avslutande för att sedan hålla på hela natten med att riva ner alltihop. Bara för att vi andra skall få ha lite roligt!*

*Allt roligt brukar ju tyvärr ta slut, men i Norrköpings fall får vi hoppas att det dröjer. Och om det nu händelsevis finns någon som ännu inte varit där - chansa inte utan åk dit redan nästa år. Titta bara på våran kung Carl Gustav, han aviserade ett besök till söndagen men blev så förtjust att han tog helikoptern och åkte ner även under måndagen.*

*Göran Nilén*

I nr 3 av serien provkörningar av SSK-bilar har vi kommit till Leif Frykås antika Anglia. Robert Petersson berättar till Göran Andréns bilder.



Alla har sett den, en av Sveriges mesta tävlingsbilar som började härja på banorna runt 1969. Det har varit upp och ned med framgångarna men en färgklick har den alltid varit med sin udda profil som idag känns extra konstig då i princip alla Anglior försvunnit från vägarna. I motsats till vad man kan tro så har alltså Leifs bil sparats till eftervärlden TACK VARE racingen.

Det började alltså någon gång i slutet av 60-talet, det var Kåre Lindén på Auto-Alfa som byggde om den gamla 64:an till en racer. Anglian hade då en 1300cc Cross-flowmaskin men den försvann när Leif och Jan Andersson köpte bilen 1972. Istället för den lilla fyrcylindriga Fordmaskinen stoppade man då in en vass V6:a och till säsongen -75 var bilen racerklar. Bilen har hela tiden gått i den friaste SSK-klassen Special Racing (Castrol Cup) och reglementet där har hela tiden varit ganska fritt även om det ändrats en hel del.



Det möjliggör alltså bl.a. motorbyte men av det man inte får ändra på kan jag nämna profilen, hjulbasen och fönsteröppningarna. I slutet av 70-talet var man också tvungen att efter hand tynga ned framgångsrika bilar och det resulterade i att Anglian till slut vägde hela 1050 kg och var helt okörbar. Så småningom lättades dock både reglementet och bilen då Leif och Janne som lagt av i desperation -78 såg nya möjligheter med en Volvomaskin i bilen.

Det resulterade i en ny vär och Leif tror att den var som snabbast under 1980. Sedan dess har den kanske sakta chanserat en aning i brist på penar m.m. och när jag studerar den inför provkörningen på Mantorp så står det helt klart att den knappast skulle vinna Concours d'Elegance-tävlingen som min arbetsgivare - tidningen AUTOMOBIL - arrangerar i samband med mötet.

Den vinröda lacken är illa medfaren och inuti ser den som om ingen gjort något åt den sedan den var ny 1964. Under hela bilens utveckling har ägarintresset förskjutits

en aning och från att tidigare ha haft ett mindre intresse i bilen så är Leif nu den dominerande ägaren. Han har också avancerade planer för bilens framtid men vid tiden för provkörningen var den fortfarande sitt lite bedagade jag.

Strax innan hade jag kört Ture Tiholts Ascona och när jag klev in i Anglian var det som att kliva 20 år tillbaka i tiden. Dessutom är Anglian högerstyrd, något som jag aldrig riktigt hunnit vänja mig vid. Anglian är väldigt smal och man känner sig lite oskyddad i den jämfört med nyare bilar. Samtidigt verkar den dock mindre och smidigare och det kan ju inte vara fel. Maskinen startar direkt och går förvånadsvärt snällt på tomgång för att vara en fullracemaskin.

Utgångspunkten är en Volvo B21 som borrats 1 mm till 93 mm och försetts med en B17-vevaxel. Resultatet av allt detta är 1950 cc och så långt är allt ganska okomplicerat. Knepigare blir det om man tittar på toppen som är mycket speciell med bl.a. isvetsade portar som lustigt nog är mindre än originalets

men ändå ger ett betydligt bättre flöde tack vare en utsökt form. Ventilerna är 46 respektive 38 och kamaxeln har relativt snälla avgastider. Tillsammans med två Weber 48 IDF, ja just det; IDF-förgasare så ger maskinen ca: 170 hk på bakhjulen vid 7500 varv, det användbara varvregistret ligger mellan 5000 och 8000 varv men det bästa klippet finns mellan 6000 och 7500 vilket gör den en aning svårkörd om man vill åka fort.

Jag puttrar försiktigt ut från depån och som tur är så drar den snällt även från ganska låga varv även om det inte händer speciellt mycket. Skillnaden mellan denna racer och Ture Tiholts mer standardbetonade Pirelli-Cup Ascona är mycket slående. Reglementet tillåter uniballs och rena racingdäck och det gör den till rena precisionsinstrumentet jämfört med den "vildare" Asconan.

Innan jag åker ut varnar också Leif för en liten understyrning. "Skär innerkanten en halvmeter för nära, då går den bäst". Det låter underligt men förklaringen skulle vara att det inre framhjulet lyfter och svävar ovanför kantstenen. I början är jag alltför feg men efter ett tag tar jag mod till mig och satsar ordentligt på innerkanten. Döm om min förvåning när det fungerar, det inre framhjulet flyger över den ojämna kantstenen och jag har kommit igenom "idioten" med en större radie än jag trodde var möjligt.

Tyvärr lider bilen av en liten obalans så den känns inte helt harmonisk men man kan ändå ana dess inboende kvaliteter. Efter ett antal varv börjar det ryka oroväckande inne i bilen och jag styr in i depån. Det visar sig dock bara vara blow-by tanken som är lokaliserad inne i kupén och inget farligt som avger ångan.



Provturen var över men intrycket av det lättande framhjulet sitter i, jag kände mig nästan som Jim Clark och de andra stjärnorna när de vinkade med ett framhjul åt publiken i sina Lotus Cortinor på 60-talet.

För tillfället är bilen under ombyggnad, den skall förstärkas med en inre rör-ram och även få en betydligt mer avancerad framvagn än de standardbetonade fjäderben som satt i när jag körde. Vidare så kommer det att bli torrsump och andra så konkurrenterna bör kanske ta sig i akt för denna "historiska" racer.....





NORRKÖPING

## David slog Goliat i hållande regn.

Lätt på foten och smidig bil löd segerreceptet i Super Sports, huvudklassen i Norrköpings Grand Prix den 8 juni. Strax före loppet började det regna precis som i fjol, och Chevron-åkarna firade triumfer med Andrew Fletcher i täten.

Dubble engelske sportvagnsmästaren Mike Wheatley hade föga glädje av den 5,7 lit. V8:an i hans vackra brandgula Lola T 70. Den har ingen fördel när regnet öser ned, bara när det är torrt och vackert. Wheatley gjorde visserligen en pangstart tack vare att han kunde starta på tvåan med hjälp av motorns enorma vridmoment. Men det tog inte lång tid för de lättare, svagare och smidigare Chevron-bilarna att smita förbi.

Först i spåret var träningsettan Andrew Fletcher i sin minutiöst välhållna Bl6 med 2lit. Cosworth-motor. Han var på tidiga 70-talet privatförare i sportvagns-VM i par med Willy Tucket, som blev bäste Lola T70-förare i Norrköping.

### Misständning

Men trots att Fletcher vann överlägset misstänkte hans motor ibland i vätan. Än värre gick det för Reine Wisells vackert röda systerbil med en BDA-motor. Den gick bara på tre burkar, och Reine tvingades bryta. Stallkompisen Johnny Lundberger kämpade sig dock i mål med liknande problem.

Rutinerade Richard Thwaites trivdes i vätan i sin originella öppna Chevron B19 med 3lit. BMW-sexa men förivrade sig i chikanen och körde rakt fram efter startrakan.



*Förr tjänade jag pengar på racing, men numer kostar den mig pengar, sa Stirling Moss. Foto: Göran André*

Han dök upp igen alldeles framför Stirling Moss nyköpta Chevron B16 med en BMW f.d. Formel 2-motor. Moss uppskattade inte Thwaites genväg! I mål var Thwaites tvåa och Moss trea. Wheatley föll snabbt bakåt i fältet efter sin raketstart och gav upp efter sex varv för att inte riskera sin dyrgrip. Motsatsen gällde tyske optikern Bernd Becker, som startade i näst sista led med sin Porsche 910 efter diverse strul och sedan körde upp sig till fjärde plats i mål.

### Svårt att se

- De första varven var det svårt att se i vattensprutet, klagade Becker och fick medhåll av Moss, som startade mycket taktiskt för att inte råka

i svårigheter.

Utpräglad försiktigt körde också Mr Super Sports himself, David Piper. Han tassade runt med sin klargröna Ferrari 250 LM på lätta fötter och var inte ett dugg ledsen att han blev varvad.

Inte ens så långt kom gamle F1- och sportvagnsföraren Dickie Attwood, vars sällsynt linjerena Ford F3L nästan aldrig går riktigt bra och fick avstå från loppet med fel på bränslepumpen.

Han körde i alla fall mer än Mike Ostroumoff, som inte dök upp alls med sin snabba Porsche 908. Synd!

### Som i gamla dar

Bejublade comeback gjorde Jonas Qvarnström i Sportscars eleganta Focus. Han var toppnamn i svensk F3

på det tidiga 70-talet och säljer numer Harley-Davidson-motorcyklar. Men ränderna går aldrig ur!

Jonas var näst snabbast på träningen och låg bra till i loppet när han gjorde en rundpall i hårnålen och blev påkörd bakifrån. Men det går väl fler tåg Jonas?

Den ende världsmästaren på startlinjen (Stirling Moss får ursäkta!) var speedway-d:o Björn Knutsson i nyförvärvad Chevron B23, som han köpt mest för nöjes skull. Men även han försvann tidigt i loppet.

Det gjorde däremot inte trion Gösta Pettersson-Bernt Andersson-Kent Abrahamsson, som levererat batalj med mer namnkunnige Wolly Tucket om platserna 5-8 hela loppet igenom.

Göstas lilla Chevron B8 höll faktiskt Tuckets stora Lola bakom sig, och Bernt i sin nya Chevron B16 resp Kent i f.d. Stirling Moss-ägda B8 var inte långt efter.

#### större fält nästa år

-Vi kommer tillbaka nästa år, förklarade engelsmännen och Becker med en mun. Förhoppningsvis blir det med fler bilar, För till Norrköping hade David Piper och hans (frånvarande) medarrangör bara tagit med tio man. Resten var svenskar.

Det hänger samman med ekonomi. Herrarna vill ha bra betalt, vilket man ju kan förstå då de dels själva i flera fall är verkliga stjärnor och dels dessutom har mycket sällsynta och dyra bilar.

Tege Tornvall

#### Övrigt i Norrköping

Härmed döper jag om Nettan till Ettan. I Norrköping var det samma gamla visa igen: etta på träningen, etta i kvalheatet och etta i huvudloppet. Det spännande hände som så ofta bakom Ettan. Syster Catta var knappt men klart tvåa före Anki Englén.

Men sen var det slut på det roliga. I första böjen, ingången till den snabba chikanen över järnvägsspåren, ställde sig lillasyster Nonna Lindgren på tvären och blev påkörd både fram och bak men kunde ändå fortsätta och slutade femma efter en vacker uppkörning.

Sämre gick det för Ulla-Britt Vigh, som blev stående med skrynklig bil och dessutom fick åka till sjukhus för att röntgas själv, lyckligtvis bara med sträckt muskulatur.

Dottern Anneli tvingades rakt fram i chikanen och kom efter, och hennes nya stallkompis, nykomlingen Cattis Bohlin, invecklades också i smällen. När dammet lagt sig låg Eva Kjellkvist närmast den bortflyende trion Ettan-Catta-Anki men kom aldrig ikapp. Nonna kämpade sig förbi Ingmarie Ernstsson, och Maggan Wågberg och Åsa Johansson hade en inbördes fight med Maggan först. Eva Bornebusch blev stående med fel på bränslepumpen.

#### Strålände succé för standardvagnar

Fyra man inom en halv sekund på träningen och kamp ända in på mållinjen var facit för debuten för rena standardvagnar på bana, som hölls i Norrköping. Träningsettan Bengt "Wicke" Winqvist i en SAAB 900 Turbo med 16-ventilmotor blev efter i starten men pressade sig med tiden före ledande rallyföraren Tommy Anderssons Mazda 323 4WD och vann med en hel sekund.

Hela tiden skuggades de av rallystjärnan Ingvar Carlsson, även

## KATALOG 87!!!

TESTUTRUSTNING OCH AUTODATABÖCKER



UR INNEHÅLLET:  
Handinstrument, analoga och digitala — Dieseltester  
Multitester för insprutningssystem — Diagnos-  
instrument — Avgasmätare — Autodata — Multimete-  
r-satser.

BESTÄLL KATALOGEN I DAG!

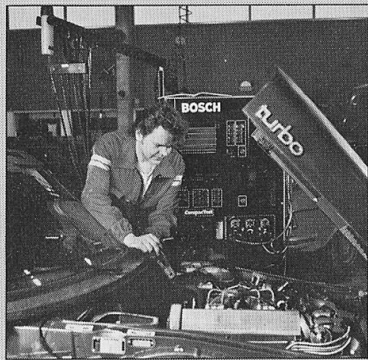
**Autometric ab**

Sjöflygvägen 17-21, 183 62 TÄBY  
☎ 08-756 67 20, 756 67 50

# Bosch-service är experter på bensininsprutningssystem

Bosch är den ledande tillverkaren av bensininsprutningssystem. Och det är ett bensininsprutningssystem från Bosch som sitter i nästan alla Sveriges bilar med insprutningsmotor.

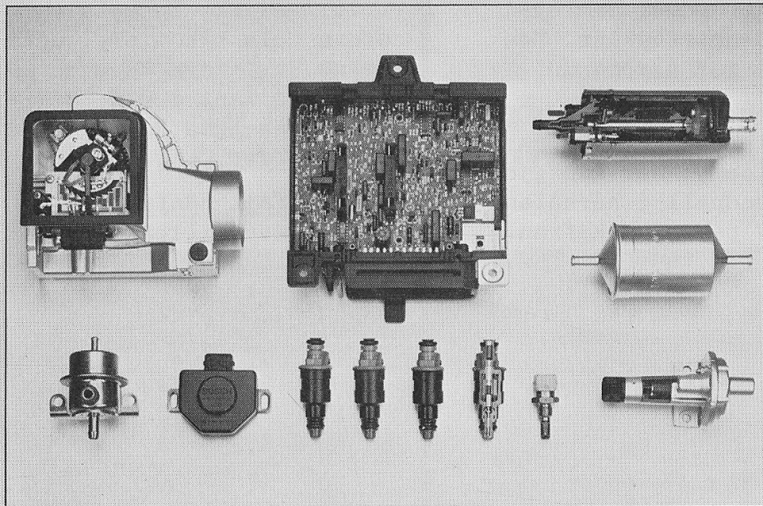
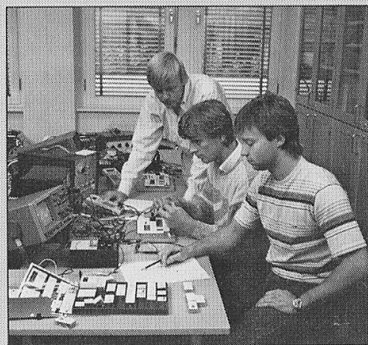
Inom Bosch-service organisationen har vi redan många års erfarenhet av insprutningsmotorer. Våra verkstäder är specialutrustade och vi har både resurser och reservdelar för att reparera alla bilar oavsett märke och årsmodell.



Nio av tio bilar i Sverige har fortfarande förgasarmotor. Mot den bakgrunden är det inte förvånande att vanliga verkstäder sällan är experter på insprutningssystem.

## Välutbildad personal

Den alltmer avancerade elektroniska utrustningen i dagens bilar ställer höga krav på kom-



Bilden visar komponenterna i det vanligaste elektroniska bensininsprutningssystemet, Bosch L-Jetronic.

petens och kunnande. Därför får vår personal kontinuerligt både praktisk och teoretisk vidareutbildning vid Bosch egen serviceskola.

## Expertservice kostar inte mer

Eftersom vi är experter på bensininsprutningssystem har vi erfarenhet och kunnande som gör att arbetet går snabbt. Och vi har de modernaste specialinstrumenten och de rätta verktygen. Därför är vi inte dyrare än vanliga verkstäder.

## Din bil har säkert fler Bosch-produkter som standard

Bosch gör inte bara insprutningssystem. Chansen är stor att Bosch också levererat startmotorn, tändsystemet, generatorn, strålkastarna och torkarbladen. Det sitter Bosch-produkter i nästan alla bilar som säljs i Sverige.

## Du ska kunna lita på ditt insprutningssystem. Och på din verkstad

Det handlar inte bara om rätt effekt och ekonomi. Det handlar också om trygghet. Du ska kunna lita på ditt insprutningssystem i alla väder. Och Du ska kunna lita på din verkstads kompetens. Därför ska du vända dig till Bosch-service. Den självklara specialisten på insprutningssystem.



Specialisten  
alltid till hands

han i en Mazda 323 4WD. Knappt efter honom kom elegant körande Uffe Larsson i en 2,8 liters Ford Sierra 4x4 och rallymännen Sören Nilsson i en Audi Coupé Quattro och Roger Johansson, även han i en Mazda 323 4WD. Bra takt höll även F3-stjärnan Micke Johansson i en Toyota C-lica.

På något håll följde en kämpande trio: backåkaren Hasse Möller i en Mitsubishi Colt, rallyäset Björn "Nalle" Johansson i en Opel Kadett GSi och rallymannen B A Andersson i en 4-hjulsdriven Subaru RX Turbo.

Premiärloppet blev så lyckat att det nu finns planer på en hel tävlingsserie för standardbilar 1988 med sex lopp totalt på racerbanor, rallycrossbanor och grusbackar!



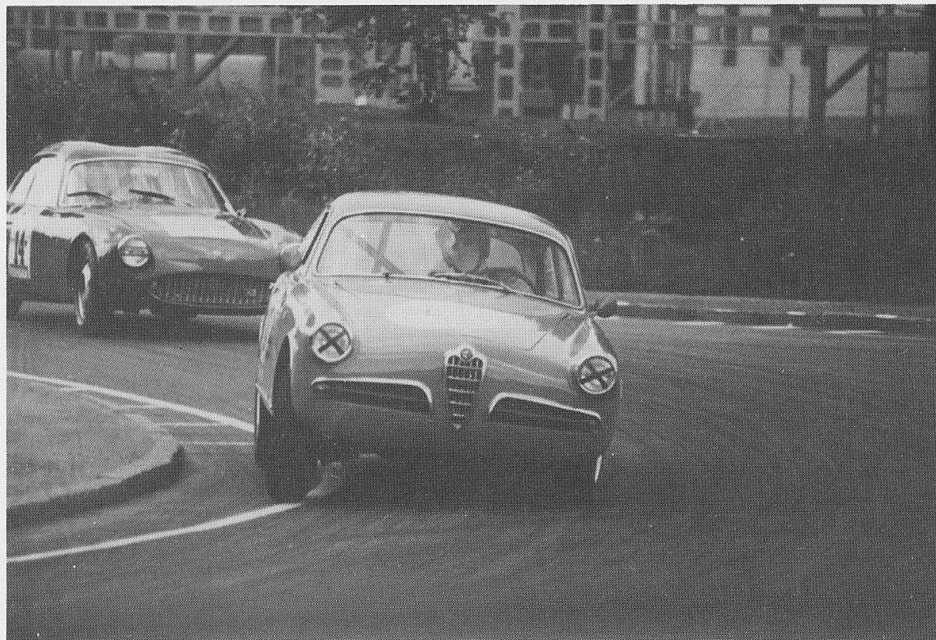
*Nej! Detta är inte den nya Grupp N.*

*Foto: Göran Andrén*

#### Ulv i fårakläder

Den ser inte mycket ut för världen, Bruno Mårtenssons jungfruligt vita Ford Taunus 17M. Men under huven i den lättade karossen sitter en ca: 200 hk stark Volvomotor, och Bruno är en rask chaufför.

Det fick Pirelli Cup-förarna erfaras för andra året i rad när



*En Alfa i full speed i söndagens historiska heat.*

*Foto: Göran Andrén.*

Bruno baxade skrotet (så ser det ut, förlåt Bruno) före hela kopplet av förföljare med Grupp A föraren Anders Dahlgrens vassa VW Golf GTI närmast. Ture Tiholt låg länge trea men fick en punktering på sin Opel Ascona. I stället blev Lennart Jansson trea i sin lilla BMC hundkoja före snyggt åkande Kenneth Johanssons rally-Golf GTI och Tiholts haltande Ascona.

#### Norskt i topp

Som väntat blev det norskt i topp i sportvagnsklassen RS i Norrköping med träningsettan Öyvind Johan Larsen i sin Lola T 590 före Knut Backers Tiga. Dagens körning presterade dock Bridge-stoneimportören Jan Brunstedt, som startade sist i sin Tiga efter fel på växellådan. I mål var Janne nästan ikapp trean Dave Slightam och hade strax före passerat norrmannen Odd-Andreas Ingebrigtsen. En bra bit efter kom förste Mallocoföraren, Bjarne Mumm. Mellan honom och brodern Stefan hade Super

Sportsföraren Bernt Andersson pressat sin Chevron B16.

#### Vann trots krasch

Trots att han satte sin Porsche 356 B duktigt i räcket på träningen kunde Walter Rosenlechner vinna loppet för historiska bilar i Norrköping. Men det satt hårt åt. Han startade visserligen från pole efter att ha reparerat bilen men attackerades lpoet igenom av Jonas Reinius i en likadan bil. Strax efter kom Nils Börge Gårdh i en Triumph TR 2 före Berndt Lundströms Lotus Elite och Mats Israelssons MG Midget.

En vacker körning visade unge Fredrik Andersson i sin pappas Ferrari 250 GT med pappa i Spanien, lyckligt ovetande om sonens framfart. Tyvärr bar bilen spår efter närkontakt, så det blir till att jobba innan pappa kommer hem!

Tege Tornvall





## Sportvagnsmeeting

Årets första deltävling i sportvagnsmästerskapet avverkades som vanligt på Kinnekulle i maj. Den där härliga sommarvärmen som brukar infinna sig i maj var denna gång borta. Men så som sommaren sedan har utvecklats sig så var dom här dagarna några av dom bästa - men förhoppningsvis bara hittills.

Först ut till start var Roadsport A och det var dominerat av Porsche. För först över mållinjen och med god marginal till tvåan var Anders Larsson i en 911:a medan Tomas Konsa blev tvåa i en annan 911:a. Tredjeplatsen belades av Staffan Kaiser i en racerpreparerad 944:a.

Nästa heat ut på banan var Historic 1, och det gänget brukar bjudas på fin racing. Och visst fightades det här och var men dom tre första hade goda marginaler till varandra. Vann gjorde Leif Jönsson i en TR3:a före Mats Israelsson Midget och Jan Skoog i Porsche 356.

I Modsport 1 kom bara fyra stycken till start men trots det fick Sten Hillgard gasa ordentligt för att vinna före Ola Johanssons MGB GT. Trea här blev norrmannen Bengt Borgen i sin Falcon.

Detsamma gällde Modsport 2 där det bara skillde en sekund mellan dom två första. J. Andersson körde sin Piper först över mållinjen före Christer Hedbergs Alfa Romeo. Trea blev en Lotus Europa med T. Sjöström bakom ratten.

Kjell Jilderby hade inga problem med att vinna Modsport 3 med sin Davrian eftersom den andra tävlande i klassen Clas Mårtensson fick bryta efter ett varv.

Mats Mörth - Alfa Romeo - hade bästa träningstid i Roadsport B. Efter tävlingen stod han också som slutsegrare. Per Haegermark som var näst träningsnabbast fick ge sig i racet för Rolf Carlsson i SAAB Sonett som blev tvåa medan Pelles Marcos rullade in som trea.

I Roadsport C var det återigen Honda i topp. Omöjliga Hans Kellander vann "förstås" före Tor Gullberg, båda i CRX. Trea och bästa icke japan var Peter Gustafson i MGB GT. Vår testförare Robert Petersson hade ställt undan sin CRX och anlände med en Hulk-Healey. Men tyvärr så satte hans kompis - som skulle köra - bilen i räcket.

Klass RS bjöd på en sensation. Snabbaste träningstid hade Jan Bryskhe i en Mallock. Han har verkligen börjat åka fort. Men tyvärr så skadade han motorn och kanske var det därför han fick släppa Ö. Larsen i Lola T590 före sig i mål. Trea blev Bernt Andersson i den gula Chevron B16.

Historic 2 vanns av Thord Bodin medan Gunnar Brisman tog andra platsen med sin Elva före Bruno Rösler i Swebe Cooper.

Dagen avslutades med Historic 3. Och här var det väl knappast oväntat att Gösta Pettersson var snabbast med sin röda Chevron B8. Andre man blev Stig Johnson i den maffiga McLaren tredje plats togs av Owe Persson i Lotus 47.

### Resultat:

#### Roadsport A

1 Anders Larsson	911	11.05.6
2 Tomas Konsa	911	11.10.4
3 Staffan Kaiser	944	11.11.4

#### Historic 1

1 Leif Jönsson	Triumph	9.26.2
2 Mats Israelson	Midget	9.33.1
3 Jan Skoog	Porsche	9.59.1

#### Modsport 1

1 Sten Hillgard	Porsche	10.22.9
2 Ola Johansson	MGB GT	10.23.7
3 Bengt Borgen	Falcon	10.37.8

#### Modsport 2

1 J S Andersson	Piper	10.55.5
2 Christer Hedberg	Alfa	10.56.5
3 T Sjöberg	Lotus	11.56.5

#### Modsport 3

1 Kjell Jilderby	Davrian	9 varv
2 C Mårtensson	MGB GT	1 varv

#### Roadsport B

1 Mats Mörth	Alfa	11.19.9
2 Rolf Carlsson	Sonett	11.20.8
3 Per Haegermark	Marcos	11.21.3

#### Roadsport C

1 Hans Kellander	Honda	11.34.3
2 Tor Gullberg	Honda	11.37.3
3 P Gustafson	MGB GT	11.52.4

#### Klass RS

1 Ö J Larsen	Lola	9.37.7
2 Jan Bryskhe	Mallock	9.38.5
3 B Andersson	Chevron	9.40.4

#### Historic 2

1 Thord Bodin	FJ	9.27.0
2 Gunnar Brisman	Elva	9.31.8
3 Bruna Rösler	Swebe	9.37.8

#### Historic 3

1 G Pettersson	Chevron	10.05.5
2 Stig Johnson	McLaren	10.07.5
3 Owe Persson	Lotus	10.14.2

## Resultat Norrköping

#### Super Sports A

1 Andrew Fletcher	Chevron B16
2 Stirling Moss	Chevron B16
3 Gösta Pettersson	Chevron B8

#### Super Sports B

1 David Piper	Ferrari LM
---------------	------------

#### Super Sports C

1 Richard Thwaites	Chevron B19
3 Bernd Becker	Porsche 910
3 Willy Tucket	Lola T70

#### Grupp N

1 Bengt Winqvist	SAAB 900
2 Tommy Andersson	Mazda 323
3 Ingvar Carlsson	Mazda 323

#### Lady Cup

1 Nettan Lindgren	L. Abarth
2 Catta Lindgren	L. Abarth
3 Anki Englén	L. Abarth

#### Pirelli Cup

1 Bruno Mårtensson	Taurus
2 Anders Dahlgren	Golf GTI
3 Lennart Jansson	BMC Cooper

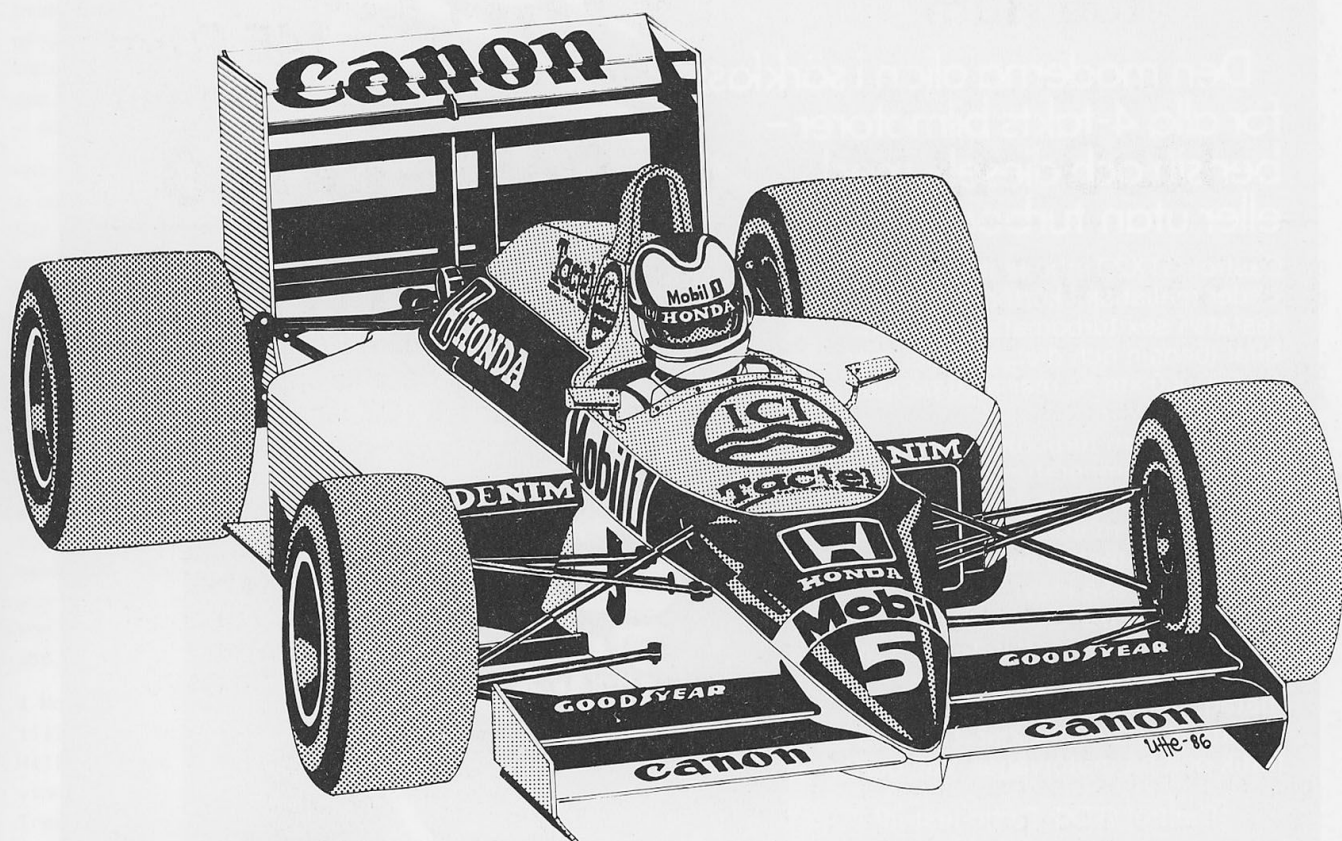
#### Klass RS

1 Ö J Larsen	Lola T590
2 Knut Backer	Tiga
3 Dave Slightam	Tiga

#### Historic GT/GTS

1 Walter Rosenlechner	Porsche 356
2 Jonas Reinius	Porsche 356
3 Nils Börje Gårdh	Triumph TR2

# Mobil



## Vinnarna

Williamstallet och Mobil 1 har tagit hem segern i nio Grand Prix-tävlingar på tre kontinenter runt om i världen under 1986, från Brasilien till Belgien, från Montreal till Mar-seilles.

Med de enorma 800 hästkrafterna bakom Nigel Mansell och Nelson Piquet är Williams FW 11 ett verkligt fullblod. Racingmaskiner med farter på över 300 km/tim fordrar en unik motorolja: Mobil 1. Den mest avancerade oljan på marknaden för krävande motorer, vare sig det gäller lands-väg eller tävlingsbana.



# Mobil 1

Världens mest avancerade syntetolja.

# Här träffas Racingfolket

## MORA HOTELL.

SILJANSTRAKTENS LEDANDE  
HOTELL- & RESTAURANGFÖRETAG

100 Rum

4 Restauranger

0250-117 50

*nu går vi på..*  
**STATT HUDIK**  
145 Rum  
3 Restauranger  
0650-150 60

## BEST WESTERN - INTER S HOTELS

Vi önskar dig hjärtligt välkommen till Best Western-Inter S Hotels. Privatägda förstaklasshotell i hela Sverige. Varje hotell har sin egen personliga stil och atmosfär. Inget är det andra likt, vilket är en del av charmen. Dessutom hittar du ofta stadens bästa restaurang inom hotellet.

Vi finns i praktiskt taget varje större svensk stad. Så vare sig du reser med flyg, tåg eller bil är det nära till något av våra hotell.

Vår främsta ambition är att du som gäst skall trivas hos oss, både när du reser i tjänsten och privat. Omtanke, service och kvalitet är vårt motto.

Vi samarbetar med Best Western, världens största hotellgrupp med över 3 000 hotell i 32 länder. Tack vare Best Westerns avancerade databokning kan vi bekräfta din bokning på några sekunder.

Du har alltså möjlighet att enkelt och utan kostnad, boka rum såväl i Sverige som på 3 000 hotell i utlandet. Kontakta bara Best Western-Inter S Hotels bokningskontor, 08/30 04 20.



## MORA HOTEL RACING TEAM

Tävlar under 1987 i Formel 3, Formel 4 och Lancia Lady Cup

### Förare

Formel 3: Micke Nordlander  
Peter Bohlin  
Formel 4: Annelie Vigh  
Lady Cup: Annelie Vigh  
Cattis Bohlin

### Våra sponsorer:

Löfbergs Lila, Publica Inredningar,  
Best Western-Inter S Hotels, Kiviks  
Musteri, Ema-Telstar, Cervin-Vega-  
Bellalight, Team Data, Unisys,  
Pripps, Nordic Finans.

**Gson Racing AB**

Box 43, Strandgatan 12, 792 01 MORA • Tel 0250-117 50 • Telex 744220

## Vin och vatten för Lill-Löwis

Just när de hade Formel 1-VM i ett fast grepp blev det tvärstopp för McLarens ångväld med dubbla världsmästaren Alain Prost och hans stallkompis och utmanare Stefan "Lill-Löwis" Johansson.

I Monaco drabbades båda av mystiska motorproblem, Prost med turbon och Stefan med tändningen. Men även utan dessa problem hade de svårt att hänga med främst Nigel Mansells Williams och segrande Ayrton Sennas Lotus, båda med Hondamotorer. Närmast i tur är Detroit, (har körts när tidningen kommit ut. Reds kom.) ännu ett stadslopp men inte lika förtvivlat kurvigt, backigt och svårkört som Monaco. Porsches motortekniker under Hans Mezger arbetar nu med att kurerat TAG-motorns oväntade problem.

Modern motorelektronik förbättrar visserligen motorernas prestanda, särskilt i fråga om bränsleekonomi och vridmoment i mellanregistret. Men motorerna blir också mer sårbara. Om elektronikerna fallerar hjälper inget finmekaniskt handarbete i depån.

### VM öppet igen

Vad som såg ut att bli en promenad av segrar för Alain Prost med enstaka segerchanser för Stefan har förvandlats till ett vidöppet VM med flera kandidater.

-Nigel Mansell och Nelson Piquet i Williams med bra chassi och motor och sitt nya hydrauliska chassi som oprövat äss.

-Alain Prost och Stefan Johansson i McLaren med minst lika bra chassi men möjligen något sämre motor.

-Ayrton Senna i Lotus med samma motor som Williams och därtill det revolutionerande elektroniska chassit.

-Gerhard Berger och Michele Alboreto i Ferrari med bra motor och allt bättre chassi.

-Thierry Boutsen och Teo Fabi i Benetton med toppchassi och allt bättre Fordmotor.

-Eddie Cheever och Derek Warwick i Arrows med förvånansvärt bra Megatron/BWmotor och bra chassi.

### Lagarbete avgör

Mer än någonsin är VM ett lagarbete där förarna bidrar till bilens egenskaper i utvecklingsarbetet och sedan med klok körning utnyttjar den på bästa sätt.

Med de numera oundvikliga däckbytena i depån blir närkamper om placeringar mindre vanliga och mindre viktiga annat än mot slutet av loppet. Jämn och taktisk körning är det vinnande receptet.

Ett bra exempel är Spa, där Nigel Mansell redan på första varvet satte in en stöt mot Ayrton Senna på utsidan i en kurva och fermt satte av båda - onödigt!

Just detta talar i längden för

McLaren och Prost med Stefan som effektivt stöd. Både stallet och förarna är utpräglade taktiker med förmåga att ta det mesta - men inte mer - ur bilarna och komma i mål med dem.

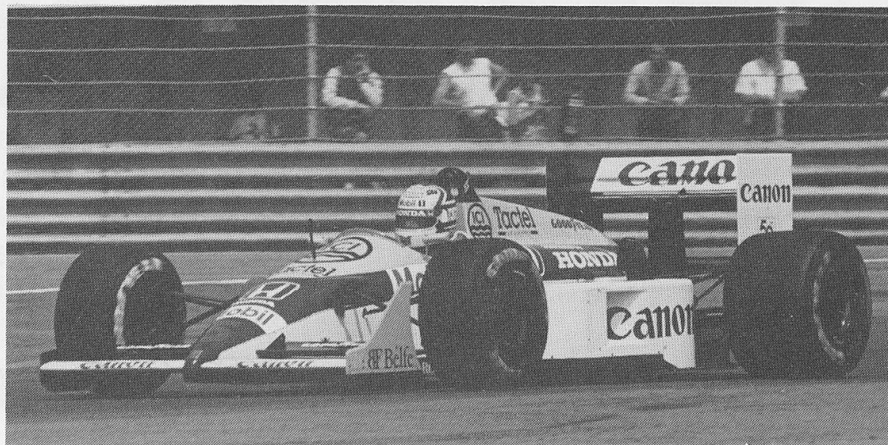
### Oslagbar väghållning

Främsta hotet är kanske Senna och Lotusen med den nya elektroniska fjädringen. När den fungerar har bilen suveräna vägegenskaper och reagerar på bråkdels sekunder på alla vägbanans ojämnheter.

Sennas största problem är att han är ganska ensam om testarbetet, eftersom han inte vill ha en jämbördig stallkompis som kan bidra till utvecklingsarbetet.

I gengäld finns risken att två toppförare i stall som Williams och Ferrari med mindre sammanhållning än mellan Prost och Stefan hos McLaren tar poäng från varandra och på så sätt missar VM.

Tege Tornvall



*Nigel Mansell på väg mot segern på Imola.*

## Tyrell siktar på 1988

Medan de stora turbostallen gör upp om VM kämpar flera mindre stall om två troféer: Jim Clark Cupen för förare och Colin Chapman Cupen för stall, båda öppna enbart för bilar med atmosfäriska motorer. Och där är det gamla mästarstallet Tyrell som regerar.

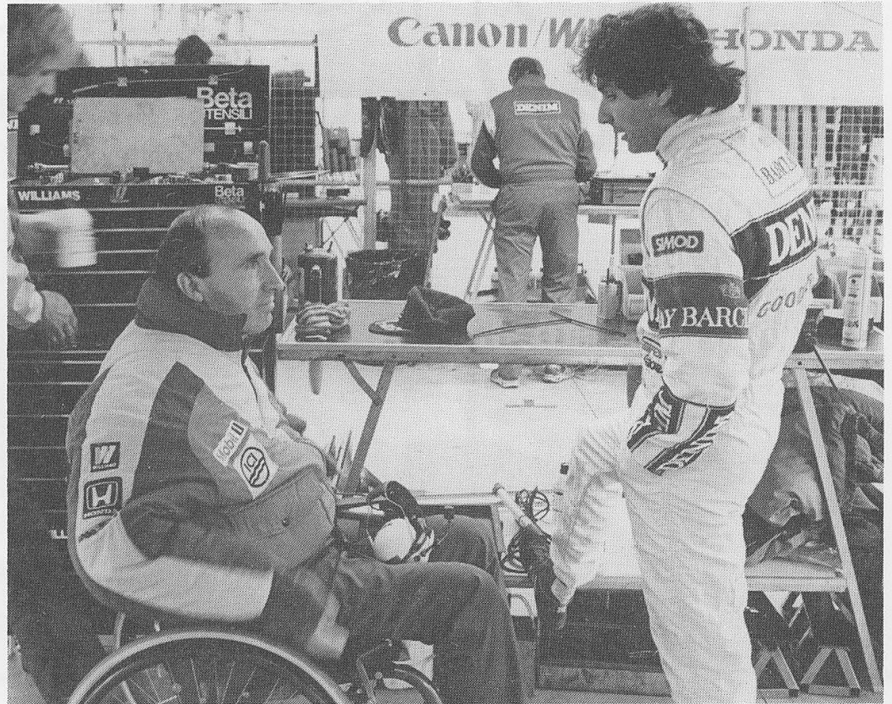
Med effektiv sponsor- och tekniskt stöd av Data General och två bra förare i Jonathan Palmer och Philippe Streiff tycks Tyrell på väg att ta hem båda cuperna.

Konkurrensen är dock måttlig: Calmels/Lolastallet med Gérard Larrousse som stallchef och Philippe Alliot som förare, återkommande March med Ivan Capelli som förare samt på sluttampen patetiskt långsamma AGS med Pascal Fabre som förare. Tyrells uträkning är inte främst att vinna dessa cuper utan att inför 1988 ha utvecklat en vinnarbil. Då får visserligen turbobilarna vara kvar, men bara med högst 2,5 bar laddning mot 4,0 i år.

Det bör jämnas ut effekterna kring ca: 600 för båda motortyperna (3,5 liter utan resp 1,5 liter med turbo) och möjligen en fördel för de atmosfäriska med lägre vikt, lägre bensinförbrukning och jämnare drag över hela registret.

I väntan på det besannades Ken Tyrells spådom: på kurviga stadsbanor har atmosfäriska bilar chans redan i år. Bevis är Jonathan Palmers femte och Ivan Capellis sjätte plats i Monaco.

Tege Tornvall



*Frank Williams är åter på plats i sin depå efter sin svåra olycka förra året.*

## Bäddat för konflikter

Formel 1 är ett svårskött pastorat med flera stridiga viljor. Internationella sportorganet FISA skall ju styra hela sporten med regler, tillstånd och övervakning. Mycket av det praktiska genomförandet ligger på Formel 1-stallens organisation FOCA i samarbete med resp arrangör.

Andra intressenter är enskilda stall, förarna samt publiken företrädna av massmedia. Men bakom alltihop finns den kanske viktigaste maktfaktorn: sponsorerna och TV i skön men något oetisk förening (svensk TV är ganska ensam om sin njujga inställning mot motorsporten och reklam).

Kortfattat betyder detta att pengarna regerar. Om t.ex. säkerheten bjuder att bara 20 bilar startar i Monaco men sponsor- och TV-intressen talar för 26, hur många får då starta? Svar: 26!

Att det i praktiken blev bara 24 beror på att FISA:s sportkommissarier i Monaco utslöt Christian Danner för att han skulle ha vållat en träningskrasch med Michele Alboreto och Adrian Campos för att han efter en krasch inte skulle ha varit i stånd att köra.

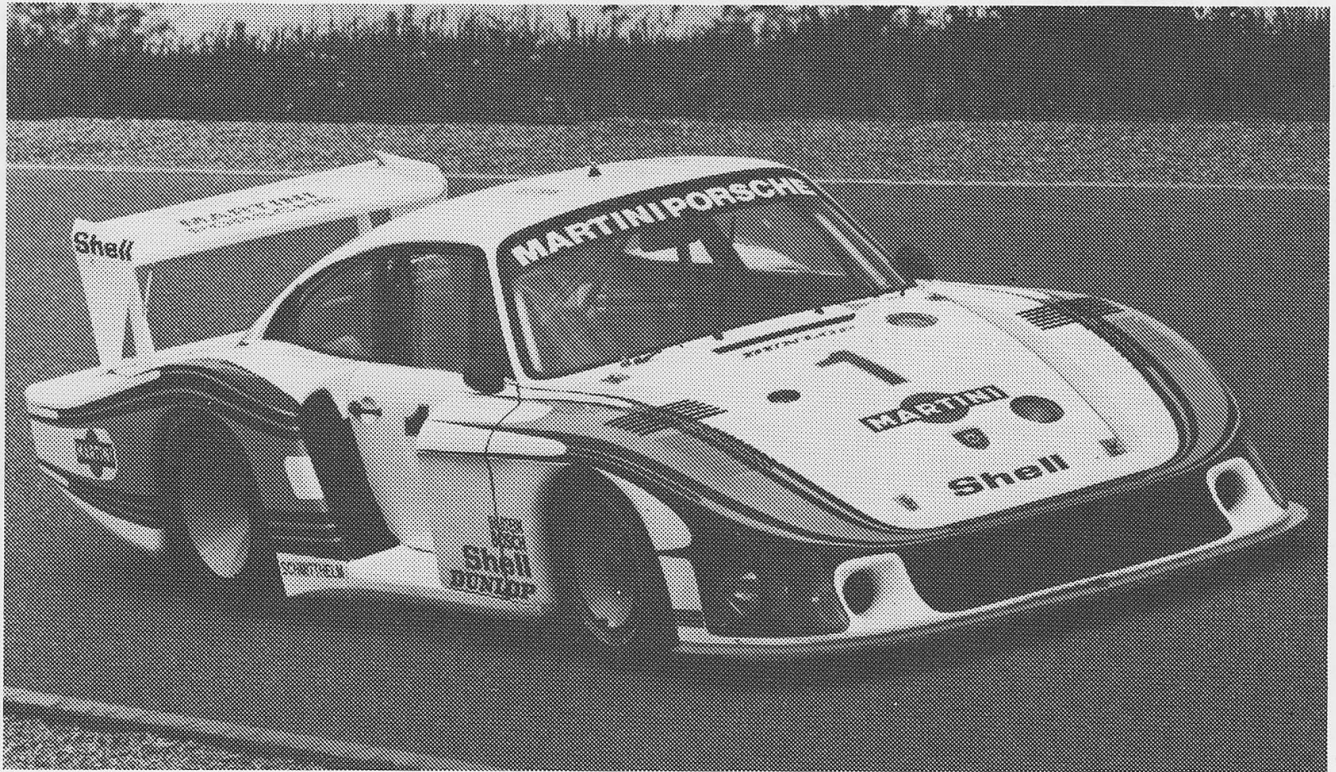
Båda besluten är diskutabla men kan ses som en gest för att tillmötesgå nyväckta förarförningen GPDA:s krav under världsmästaren Alain Prosts ledning. Förarna krävde först att - som tidigare - bara 20 skulle få starta och förde sedan fram 23 som ett kompromissförslag.

Att FISA tillät 26 beror på att flera småstall och deras sponsorer pressade på, rädda att inte kvala in i detta världens största sportevenemang i TV efter fotbolls-VM och olympiska spel.

OBS! För övrigt att bara 22 tilläts att starta i den mindre F3.

# 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 Allers företagens prenumerationsavdelning. Tel. 042-183810, det lönar sig!

**Aller specialtidningar ab**

## Nytt liv för Kinnekulle Ring

Nya toaletter och duschkabiner i cafeteria-byggnaden, nya publiktoaletter, fast kontor i cafeteria, buskröjning och gräsklippning, nytt område för sponsorer och lagning av banan på utsatta ställen kan Kinnekulle Ring bjuda sina besökare på i år.

Den nya styrelsen med ordförande Charlie Bäckstrand, SSK:s v ordf Erik Emanuelsson, Reine Eriksson och affärsmannen Lars Lilja har med ovärderlig hjälp av Gustav Larsson på platsen och många frivilliga utträttat storverk inför årets säsong. Banan har ju kritiserats på många punkter och to m hotats med bojkott av Formel 3 förarna. Men arrangemanget med uthyrning av banan i kombination med Bed &

Breakfaströrelsen ger så goda inkomster att det nu finns medel att rusta upp hela anläggningen.

Hygienutrymmet på gaveln har redan fått sju nya herrtoaletter, duschar för herrar, två duschkabiner och toaletter för damer samt telefonautomat. Inne i cafeteria har SSK Racing AB fått ett fast kontor.

Publiken får lagomt till Race-week den 24-26 juli åtta nya

toaletter i de grå byggnaden intill bron över banan med avdelningar för herrar och damer samt handikappade. Dessutom skall en toalettagn placeras bakom huvudläktaren.

Sponsorer och inbjudna gäster får plats på platån intill TV-kurvan ovanför depån, och läktaren på slutningen rustas upp. Dessutom ingår buskröjning och gräsklippning runt banan, och utsatta bandelar har lagats.

## Volvo biter ifrån sig

Tredje plats för privatförarna Anders Lindberg och Per Stureson i Anders egenhändigt byggda bil var fint facit för Volvo från Anderstorps EM-tävling i Grupp A den 24 maj i konkurrens med de överlägsna BMW-bilarna.

Efter Volvos snöpliga beslut att lägga av sitt stöd till EM och VM i höstas har nu flera svenska privatstall repat mod, bland dem Volvos egen tekniske chef Hans-Åke Söderqvist som bildat eget med två italienska betalande förare samt svenska paret Uffe Granberg/Peggen Andersson.

De senare var uppe och slogs med Lindberg/Stureson innan de fick ge upp med motorproblem på Anderstorp. De kör dock bara ett fåtal tävlingar utomlands för Hans-Åke. Peggen tävlar även om SM här hemma och Uffe om NM.

Far och son Kurt o Christer Simonsen med sitt CMS-stall under f.d. Volvomannen PeO Kalljes inriktar sig däremot i första hand på VM med undantag för enstaka EM-lopp. De bröt på Anderstorp med trasig topplockspackning.

1985 års europamästare Thomas Lindström kör i år en Alfa Romeo 75 Turbo i par med flygande bankdirektören Mikael Nabrink och gick rik-

tigt fort på Anderstorp tills växellådan satte problem för framfarten.

Eftersom Volvos utvecklingsarbete legat nästan nere under vintern har konkurrenterna fått ett förspång i utvecklingen som Hans-Åke Söderqvist och PeO Kalljes nu försöker hämta in. Potentialen finns, för Volvomotorn ger i år 355-360 hk!

Tege Tornvall



*Liten, lätt och snabb: BMW M3 har ett fast grepp om både EM och VM i Grupp A.*

STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB

Ordf: Bo Pettersson  
Berganäsvägen 18  
135 52 Tyresö

Tel: 08/7421718

Klubblokal: Tellusborgsvägen 31  
Tel: 08/459022

Medl.avgift: Vanlig medl. 150:-  
Reg. medl. 400:-  
Familj. medl. 25:-

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

Klubbtidning: Sportvagnen och Vi  
Redaktör: Göran Andrén  
Anders-Zornsgat. 25C  
412 72 Göteborg

Tel: 031/409930

Testförare: Robert Petersson  
Racing News: Tege Tornvall  
Box 6104  
102 32 Stockholm

Tel: 08/322334

De Tomasoklubben/sektion av SSK

Ordf: 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

Tryckfels-nisse!

*P.g.a. det nya formatet blev det en hel del srul innan det fungerar som det skall.*

*Bl.a. så kom dom gamla annonspriserna med, men här kommer dom nya som gäller för A4-formatet.*

Helsida: 1200:-  
Halvsida: 800:-  
Mindre annons: 500:-



*Undan! Så här nära får Ni inte så! Det är farligt!  
Här hjälper det inte att man är kung eller prins  
när Erik Emanuellsen höjer ett varnande finger.*

SÄLJES:

Rune Berg, Formel 2000  
Sports: Ny Motor på 300  
hk, ej tävlingskörd, vin-  
narbil i fjol, komplett  
vevlager (!).  
Tel: Norge 02/783396 Nils-  
Peter.



# ANNONSER

## SÄLJES:

CHEVY 302 cu V8 motor.  
Racetrimrad Rover 3,5  
lit. V8-motor och 5 vx-  
låda. Diverse nya Dun-  
lop regndäck o slicks  
för 15-16" fälgbredd  
från 8 tum till 16 tum-  
bredd (!)

Chevy 454cu cirka 470hk  
med diverse nya delar  
pris: 17.500:-. 2 nya  
Bilstein racerstötdämp-  
are (hårda). 2 AP racer-  
caliptrar o vent. skivor.  
Tele: 0511/71159 kväll-  
ar kl. 21.00-22.00.

## DIVERSE:

### Efterlysning!

Vi behöver 2 st. kylskåp  
till cafeteria på Kinne-  
kulle Ring, samt ett lås-  
bart skåp och några stol-  
ar till det nya sjukrum-  
met.

Ni som har något att skänka  
oss kontakta Reine på 0586/  
10125 eller 0586/81959.  
Eller också Charlie 054/  
190190.

## SÄLJES:

PORSHE 914/6 i banracing-  
skick, 3 l. modifierad  
Carrera RSR motor. Detta

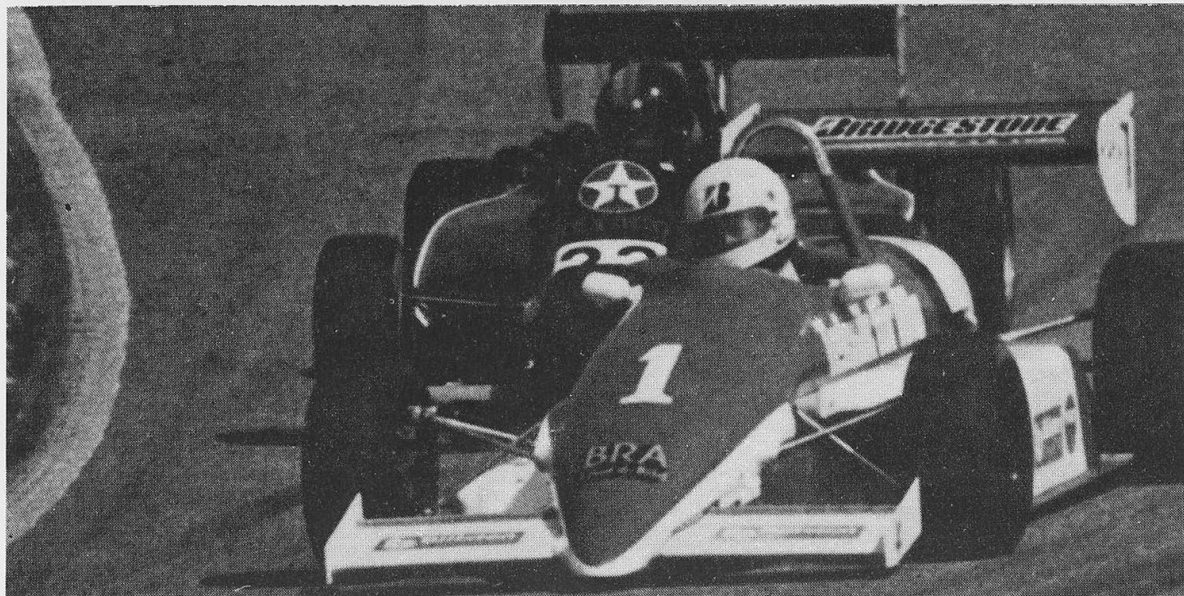
är Leif Hansens SM bil  
från 1970 och den enda  
av 10 importerade 914/6  
ombyggd till Porsche GT  
spec. med originaldelar.  
Komplett med mycket ut-  
rustning. Delar för  
kompl. till gatbil fin-  
nes. Ingen rost - i be-  
hov av kosmetika.  
Bilen är klassad för hi-  
storisk racing med 2 l  
motor.

Pris beroende på omfat-  
ningen av utrustning  
etc, men en bra bit över  
100.000:- med allt inkl.  
Utan motor, avgassystem  
(2st) etc, men med vx-  
låda minskar priset med  
75.000:-

För full information  
skriv till Bengt Bengts-  
son, Skyttens väg 1, 175  
60 Järfälla.

## Däcket för de svenska racerbanorna.

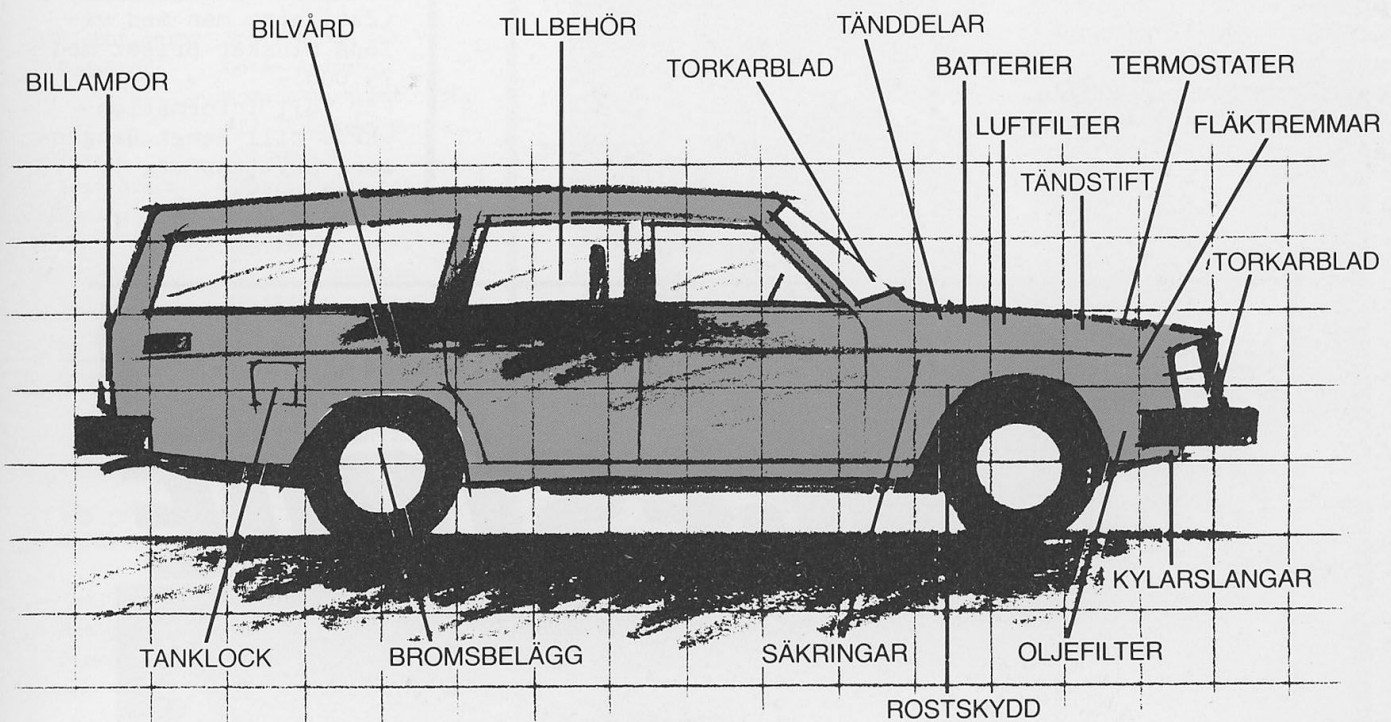
# BRIDGESTONE



Bridgestone Motorsport Scandinavia  
c/o Nordic Aero AB

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

# Har du bilen har vi delarna.



**VOLVO**



ALLT FÖR BILEN är en speciell avdelning på alla större BP-stationer. Den innehåller reservdelar och tillbehör för de vanligaste Gör-Det-Själv-jobben.

Är du osäker på hur du skall göra bjuder vi på våra 24 Gör-Det-Själv-broschyrer.

Det är lätt att hitta i avdelningen och du köper alltid märkesvaror – till lågt pris.

