

sportvagnen och vi

NR 3

1987

med
Racing News



Foto: Göran Andrén

*I det här numret har vi satt Robban bakom ratten
på en sportvagn – Nils Björks originella DIVA GT!*

EDITOR

sportvagnen
och vi
STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB

FINAL!

Så var man där igen, löven gulnar, temperaturen sjunker och det blir mörkare på kvällarna. Med andra ord - racersäsongen är över! Det är nu man börjar fundera över säsongen som varit. Och visst har den varit rolig, i år har den dessutom inte konkurrerat med badstränderna. Massor av fina race med spännande fighter i alla klasserna. Vem minns inte Race-Week o. Norrköpings GP t.ex. för att inte glömma det maffiga sportvagnsmötet på Mantorp med bl.a. F3-finalen och ett internationellt deltagande i RS-klassen.

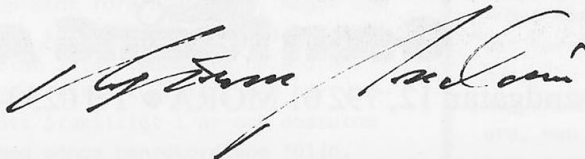
Och en SSK-mästare fick vi för första gången på maximala 55 poäng, alltså fem segrar av fem möjliga. Men ännu har ingen lyckats bli SSK-mästare tre gånger. Årets mästare ligger bäst till eftersom han är den enda just nu aktive med två mästerskap. Men han skall ju åka F3 nästa år och någon sådan klass har vi inte i SSK-serien.

Och så har vi haft Brännebrona festen som verkligen är ett kapitel för sig. Dom flesta klubbar har en eller flera fester under året, oftast blir resultatet en ganska tunn och stillsam tillställning. Det är inget ovanligt att en klubb med flera hundra medlemmar bara får ihop trettio- fyrtio-festdeltagare. Men SSK:s finalfest på Brännebrona Vårdshus är unik, oftast fullsatt vilket innebär uppemot 240 personer. Tänk er själva! 240 SSK:are som tankat fullt - och då menar jag inte bilen - slår runt! Det garanterar hålligång!!!!

På tal om Norrköpings Grand Prix förresten. Jag hade i somras besök av släktingar från det stora landet i väst. Dom bor i Orlando i Florida, som förresten i år upplevt sin varmaste sommar på 30 år - ca: 38 grader i skuggan - tänk så orättvist det kan vara ändå.

Dom har ett sommarställe uppe i North Caroline som ligger ca: tolv timmars bilväg från Orlando, alltså blir det övernattning på vägen. Oftast brukar dom övernatta vid Daytona Beach. Hon brukar passa på att tillbringa en del tid på stranden medan han brukar passa på att slinka in på Daytona Speedway (vet ni förresten att dom kör något som kallas Speed-Weeks, så vi är i gott sällskap med vårt Race-Weeks). Han och jag satt en dag och pratade över en öl eller kanske var det fler. Efter ett tag kom vi in på bilar och motorsport. Han började berätta om Daytona Speedway och nämnde en del förare som kört och körde där. Många av dom var nationella kändisar men några kände jag till. Och så bland alla namn nämmer han Stirling Moss och tillägger, han skall väl ha kört i Sverige nyligen! Och då måste han mena Norrköpings GP.

Alltså, redan efter två körda Norrköpings Grand Prix så har ryktet om tävlingen har spridit sig ända till Daytona Speedway i USA. DET NI! Men innan det blir ny säsong och nytt Norrköpings Grand Prix skall vi försöka ta oss igenom en vinter. Sedan är det bara att hoppas att nästa sommar blir bättre, sämre kan den inte bli så vida det inte skulle börja snöa även på somaren. Men då får vi väl börja med is-racing vilket säkert inte Gunnar Lundström skulle ha något emot.



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

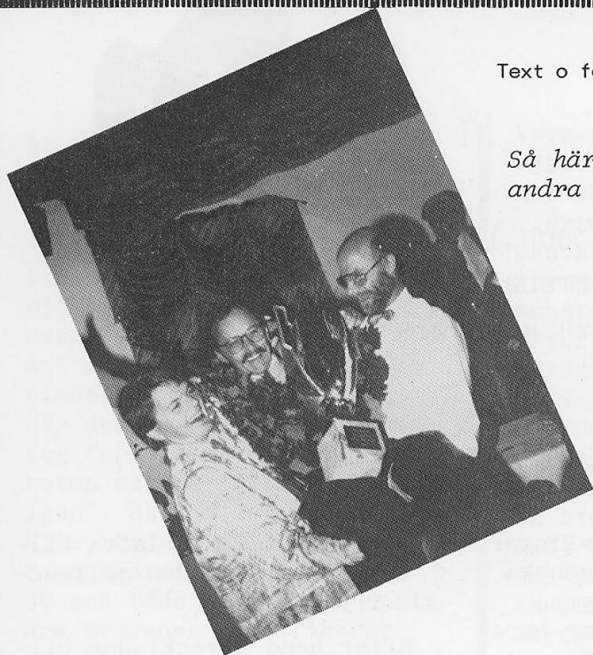
Våra sponsorer:

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


G-son Racing AB

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

Text o foto Göran Andrén



Så här glad blir man när man blir SSK-mästare för andra gången och dessutom på maximala 55 poäng.



Nästa år får det bli F3, säger årets SSK-mästare!

Med sina 55 poäng blev Hasse Hillebrink den förste som blev SSK-mästare på maximal poäng. Han har varit helt outstanding i Formel 4 i år, det har varit Hillebrink mot dom andra. Hade det inte blivit F3-styrning nästa år hade han nog lagt hjälmen på hyllan. Man vill ju inte förstöra klassen, skrattar han.

Den 43-årige revisorn gör inte mycket väsen om sig. Ser man honom i depån utan förarutrustning har man svårt att tro att detta är en av Sveriges bästa formelbilsförare.

Han har i år varit helt överlägsen i SSK-seriens Formel 4, samlat mest poäng av alla klassegrarna och därmed blivit mästarernas mästare - SSK-mästaren. Faktist den förste som tog titeln på maximala 55 poäng. Han har kört i SSK-serien i hela 16 år och bortsett från ett mix-race tillsammans med Lady Cup-tjejerna så har det enbart varit formelbilar. Mest har det varit i den gamla Formel Vee. Men han har också provkört andra formelbilar, faktiskt t.o.m. en F1:a! Det var genom Tomas Kaiser som han fick möjlighet att för ca: en månad sedan åka ner till Zolder och provköra en Arrows. Det var nu inget seriöst erbjudande om en F1-sits utan en mer "ploj-grej".

- Trots att det var en icke-turbobil med "bara" 500hk var det

en otrolig upplevelse, säger han.
- Vilka resurser, oavsett vilken växel jag hade i så spann den loss vid gaspådrag. Säkert fanns där någonstans också drömmen om ett F1-kontrakt.

I år har han kört för Bengt Gustavsons framgångsrika Löfbergs Lila-team, ett team med resurser i klass med många av F3-teamen och som Hasse trivs väldigt bra i.

- Det är jättefin sammanhållning i gänget så det är kul att köra för dom. tycker han. Han har i år dominerat klassen helt med sin Reynard -83:a, en gammal bil som trots få tävlingar visat sig vara rätt skör. Den är inte så snabb på rakorna men går mycket bra i kurvorna. En stor del beror säkert också på att Hasse har förmågan att anpassa sig efter bilen. Dessutom är han en stor förarbegåvning. Något som han inte gärna vill erkänna själv utan låter teamet få hela äran. Men faktum kvarstår, han har vunnit åtskilligt i år och dessutom med många banrekord som följd.

När tidsträningen startade vid den näst sista tävlingen i serien i år så fick han växelspaken i handen. Dessutom när växeln var i friläge. Han lyckades rullande ta sig till depån där man konstaterade att det skulle ta för lång tid att reparera. Men för att han skulle få någon tid och kanske slippa starta sist så "sparkade" man i trean och skickade ut honom. Efter 4-5 varv hade han skaffat sig pole position med en halv sekund till godo på andre man! Det talar väl för att det finns kapacitet bakom ratten. Och han är mycket nöjd med att det blivit klart med F3-styrning nästa år. Annars hade någ hjälmen åkt upp på hyllan.

- Det känns inte meningsfullt längre att fortsätta i Formel 4, man vill ju inte förstöra klassen skrattar han.

- Det kändes lite pinsamt ibland att vara så överlägsen, fortsätter han.

Men nästa år blir det säkert svårare, men frånaekt blir han säkert inte.

I nr 4 av serien provkörningar av SSK-bilar har vi kommit till en mycket speciell sportvagn, Nils Björks DIVA GT. Robert Petersson berättar till Göran Andréns bilder.



Historisk kombination

Nils Björk tillhör veteranerna i SSK och likaså hans unika bil kallad "Trötta Theodor". Sedan comebacken 1984 så har dock konkurrenterna fått erfara att varken Nils eller Theodor är speciellt "Trötta".

DIVA GT, det låter som ett skämt men i mitten på 60-talet så var det blodigt allvar. Det hela började somi så många andra fall med en entusiast som tillverkade och sålde trimdelar till vanliga bilar. Entusiasterna hette Don Simms och drev ett företag kallat Tunex Conversions. Specialiteten var Forddelar och man fick snabbt ett gott namn i racingkretsar.

Det ena ledde till det andra och Simms beslöt till sist att bygga en egen bil med hjälp av de erfarenheter han fått.

Vid den tiden var tävlingar för sportvagnar med ganska små motorer en stor grej i England, man behöver bara tänka på märken som Marcos, Ginetta och Lotus för att förstå att konkurrensen var enorm.

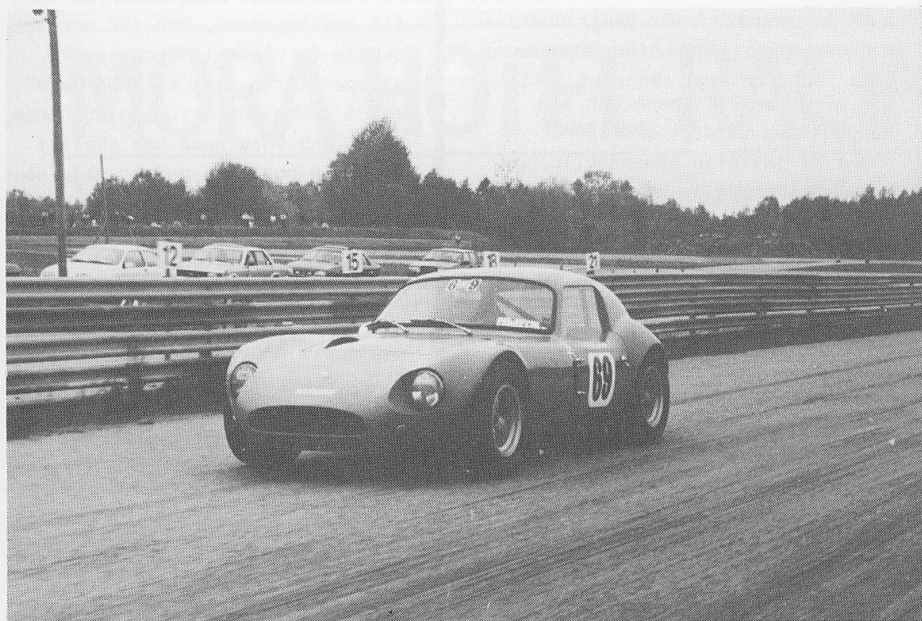
De första DIVA-bilarna byggdes 1962-63 och gick att köpa antingen som byggsatser eller som färdiga vagnar. Byggsatserna var populära då bilarna som såldes omonterade åtnjöt en avsevärd skattelättnad.

Fords stötstångsmotorer användes i de flesta fall, många rullade med 1650 cc-

maskiner men den lätta bilen gjorde sig även gällande i 1150-klassen.

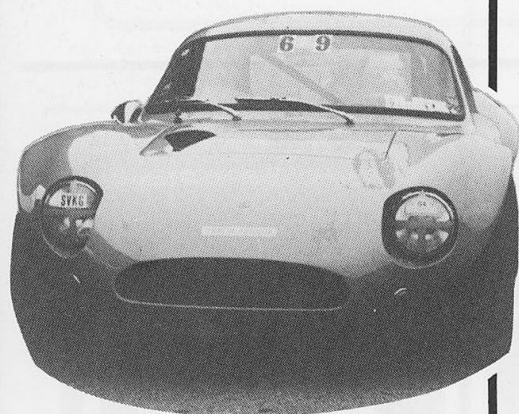
Efter hand utvecklades bilen och det som från början varit en ren racer gick sedermera att använda även på vägarna. Kännetecknet för DIVA var att bilarna var ovanligt välbyggda för att vara mer eller mindre handgjorda i liten serie. DIVA-vagnarna HÖLL och bevisade det genom framgångar i längre lopp där konkurrenter som Lotus ofta ramlade sönder till Simms och kompanis glädje.

DIVA GT kallades för "den sista snabba frontmotorvagnen" och en förare som med stor framgång representerade märket var John Miles, sedermera formel 1-förare hos bl.a. konkurrenten Lotus. Lyckan varade dock inte för evigt och 1967 lades tillverkningen ned efter det att c:a 75 DIVA GT byggts. Nils Björks exemplar såg dagens ljus 1965 och importerades till Sverige ett par år senare av Erling Carlsson. Erling hade just kvaddat sin Ginetta och hittade ersättaren i Belgien. Med denna DIVA GT så vann han sportvagnsserien totalt 1968 innan den -69 köptes av Nils Björk. Nils hade då härjat på banorna i många



är redan, senast med en Anglia grupp 5 vars 1300 cc-maskin hamnade i Divan.

Karriären fortsatte fram t.o.m. -71 innan Nils la hjälmen på hyllan och parkerade bilen i garaget. "Vid det laget hade jag inga planer på en comeback men när den historiska racingen tog fart så insåg jag möjligheten att få lufta Theodor igen". Så kom det sig att Nils började på en andra racingkarriär efter fyllda 50 och både åldern och tidigare bravader kvalificerar väl både bilen och föraren för historisk racing.....



Inför comebacken fick dock bilen en ordentlig genomgång. Den medfarna karossen slipades ned helt och flera lager glasfiber lades på för att förstärka den. Motorn behövde dock inte röras, den bara går och går och så när som på ett lagerbyte i preventivt syfte så har den inte rörts sedan -71.... Orsaken till denna driftsäkerhet är förstås att maskinen är sällsynt grundligt byggd. Det var en viss herr Falk som en gång i tiden satte ihop den och han nöjde sig bara med det bästa.

Vevaxeln tillverkade han själv av en 200 kilos stålbit köpt från Bofors och vidare utrustades maskinen med kuggdrev till kammen, torrsumpsmörjning, titan-knaster, m.m..... Effekten är c:a 150hk, inte dåligt på 1300cc och med en vagnsvikt på bara 530kg så förstår man att det handlar om en mycket potent skapelse. Kraften går via en tidig Lotus Cortinalåda till en Lotus Elandiff. Den separata bakvagnsupphängningen är en egen konstruktion med DIVA-tillverkade uprights medan skivbromsarna och stora delar av framvagnen hämtats från Triumph Vitesse.

Jag står beredd i depån på Kinnekulle Ring för att ta över för en provtur när Nils avslutat sitt träningspass. Det ger tillfälle att studera hans framfart på nära håll och det är otroligt hur fort den lilla bilen går på rakan.

Den formligen exploderar förbi ackompanjerat av ett ljud som skvallrar om att alla hästarna är mycket välmående.

Nils kommer in och det är min tur. Det är lite besvärligt att ta sig in genom den lilla dörren men väl på plats sitter jag mycket bra. Bilen är verkligen en historisk racer då t.o.m. stolen härstammar från 60-talet och inte verkar ge något vidare stöd, det är skönt att se en så varsamt renoverad bil. Instruktionerna är kortfattade, "det händer inget under 4000 varv och kopplingen är stenhård. Bilen är känslig i sitt uppträdande och måste köras med precision, nästan som en formelbil".

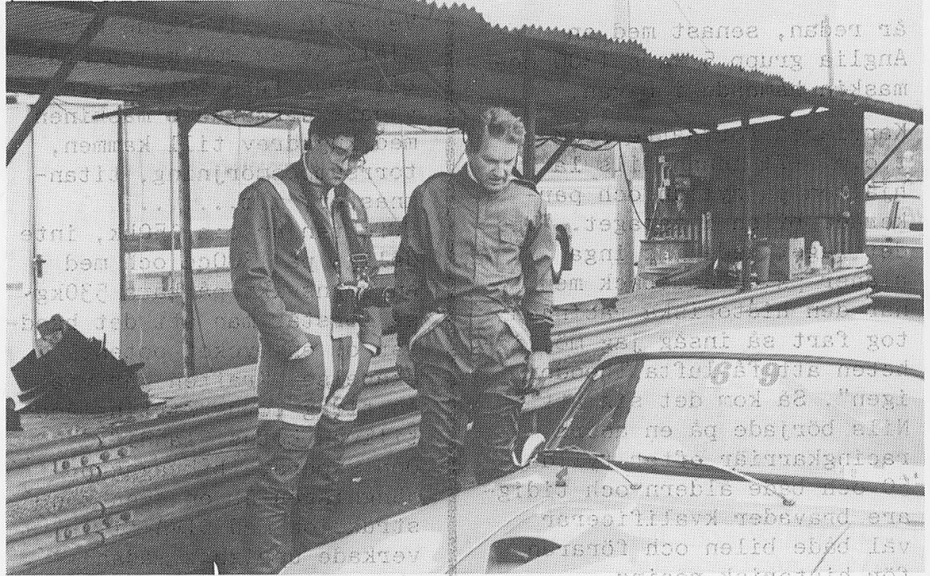
Rejält med varv för att komma iväg alltså och inga uppställ! Naturligtvis misslyckas jag och får tjuvstopp det första jag gör... Vid andra försöket går det bättre och jag håller mig runt 5000 varv medan jag smyger runt för att känna på bilen. Nils hade rätt, den är mycket känslig och reagerar på minsta rattutslag eller kraftreaktion. När jag börjar öka lite så är den allt överskuggande reaktionen; vilken otrolig pärla till motor!!! Den totala avsaknaden av ork på låga varv kompenseras mer än väl av de närmast outtömliga resurser den verkar ha inom sitt rätta varvregister.

Jag håller mig lite försiktigt under 7000 varv väl medveten om att Nils drar mycket längre men det räcker mer än väl för att få en uppfattning av bilens otroliga resurser. Huvudsaken är att jag inte "halkar av" kammen vid växlingarna för då känns det som man stannar. Bilen verkar otroligt "tight", chassit jobbar nästan helt ljudlöst (eller överröstas det bara av den minst sagt ljudliga maskinen?) och fjädringen sväljer Kullens ojämnheter på ett sätt som gör att man tror det rör sig om en fullt modern konstruktion.

Det förtroende den utstrålar gör att det är lätt att ta sig friheter, efter några varv kände jag mig så säker att jag struntade i att släppa under bron på rakan och resultatet blev ett blixtnabbt kast med bakvagnen. Som tur var så reagerade den lika kvickt på korrigeringen så det enda resultatet var en klart kallsvettigare herr Petersson.

Man får nog vara lite försiktigare när man inte växt ihop med bilen som Nils.....

Som jag befarade så klarade inte den gammalmodiga stolen av att hålla kroppen på plats och en hel del energi går åt till att försöka hålla sig kvar i bilen vid hårdare kurvtagning. I övrigt var allt frid och fröjd och provturen tar alltför fort slut. Nils Björks DIVA GT är en sällsynt harmonisk skapelse även om jag kanske skulle önska mig en något mindre "känslig" inställning. För Nils Björk innebär det väl inga problem, som tandläkare har han precisionen i fingertopparna.



Nils Björk (till höger) berättar för Robban om sina bravader med bilen.

Formel 1 i Göteborg

Det blev Formel 1 i Göteborg till slut, nyligen har det italienska F1-stallet Minardi varit i Göteborg och testat. Jo, ni läste rätt, Minardi har faktiskt varit i Göteborg och testat men inte testkört på någon ny bana. I stället har dom besökt Statens Skeppsprovning (SSPA) för att på ett helt nytt sätt prova bilens aerodynamik. Vanligtvis testas man detta i vindtunnlar men dom har två nack-

delar, bilen står still och vinden rör sig, och dels så rullar inte hjulen. Men nu har Minardi kommit till Göteborg för att köra bilen under vatten i stället!!!! Nej, det är inget skämt. I SSPA:s stora vattenbassäng på 40x90 meter dras bilen fram på 3,5 meters djup. Trådar fästs på bilen för att man skall kunna se strömningarna runt den när den dras efter v den eldrivna vagnen som går på räls efter bassängkanten. 20km/tim kör man i och det skall motsvara

340km/tim uppe i luften. Hela tiden fotograferas o videofilmas man det hela. Givetvis är bilen fullt utrustad med både motor, växellåda och förare. Jag förmodar att motorn är en skrotad sådan för annars skulle väl testen bli väl dyr. Och föraren är inte Prost i dykarutrustning utan en docka.

Vem vet, endera dagen står kanske resten av gänget utanför, med Ferrari o Lotus i spetsen och knackar på.

G.A.

Nu får "gubbarna" i Formel 4 se upp och börja värda språket, kanske t.o.m. byta ut kvällsbärsen mot en flaska vin. Dom kommer nämligen att nästa säsong få kvinnligt sällskap i klassen. Det är Lena Videgård som gått och köpt Lennart Pihlqvists bil, en av dom snabbare i klassen. Och enligt Lennart som var med på Ringen när hon testade kommer många av "gubbarna" att bli frånåtkta! Lenas kommentar efter testen: Jaa, det här var väl inte så märkvärdigt, det går ju att åka mycket fortare. Lennart själv letar efter något snabbare, för inte kan man bli frånåtkta av en tjej, som dessutom är debutant.



Racing

Opel satsar på formelbilar.

Identiskt lika bilar för alla, konstruerade av Lotus. 155 hk Opel-motor. Enhetsdäck. Pris för färdig bil med motor ca: 15.000 pund. Mästerskapsserier i flera länder med stor Europa-final. Bra prispengar. Så lyder Opels recept på en helt ny formelklass. Lockande!

Formel 3-förarrföreningen i flera länder (Sverige, Tyskland, Frankrike, Italien) har allt mer bekymrat iakttagit kostnadsstegringarna inom klassen. Det är allt svårare att finansiera stallen och att få prispengar. Dessutom går det rykten om att F3 kan komma att få högre motoreffekt i framtiden och alltså bli än dyrare.

I det läget kommer General Motors genom dotterbolaget Opel med en första klassens julklapp: en helt ny formelklass, nästan lika snabb som F3 men bara hälften så dyr och dessutom med bra ekonomiskt stöd!

Den får identiskt lika bilar med tre års fast reglemente. De konstrueras av GM:s nyförvärvda dotterbolag Lotus och byggs av Reynard i aluminium i honeycomb (vaxkaka) för extra styrka. Men det blir inga dyra material som Kevlar eller kolfiber.

Reynard lär lägga upp en första serie om 75 bilar samtidigt som de minskar sin planerade F3-produktion från 70 till 40 bilar. Dessutom läggs licenstillverkningen ut på flera andra fabriker, bl.a. franska Martini.

Ingen elektronik

Det finaste i kråksången är dock motorn: Opels 2 liters GSi-motor med av Cosworth konstruerad topp med dubbla överliggande kammar och 16 ventiler men UTAN insprutning och elektronik, alltså bara med förgasare. Motorn får ca: 155

hk, varvas till 6500v/min och lär klara sex tävlingar utan att behöva öppnas - Opel har ju lång erfarenhet från rally.

Motorn får fint bottendrag och kopplas till 5-växlad låda.

Ca: 15 hk mindre än i F3 men med bättre bottendrag utlovas.

Till detta kommer enhetsdäck för sportslig rättvisa och låga kostnader. Priset för färdig bil inkl. motor utlovas bli ca: 15.000£ - ca: 160.000kr. Verkligen prisvärt för en riktig formelbil.

Motorerna skall underhållas av kontrakterade specialister i resland. Det görs på lika villkor påminnande om Skip Barbers bekanta Saab-formel i USA. Efter genomgång fördelas motorerna slumpvis bland kunderna så att ingen får några fördelar. Med modern teknik skall det gå att garantera hög och lika effekt för alla.

Stora prispengar

Denna klass lanseras internationellt med stöd av GM/Opel och Mobil internationellt och även av GM:s dotterbolag nationellt. Redan tycks mästerskap vara på väg i Tyskland, BeNeLux och kanske

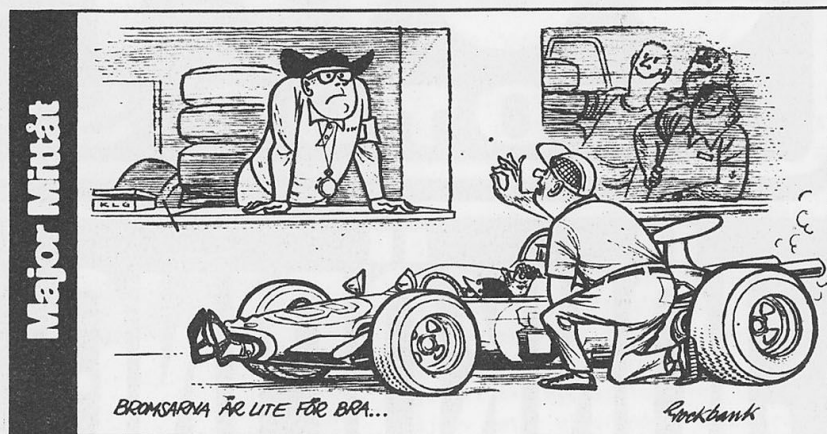
även England med bra prispengar. Därtill planeras en Europa-final med än bättre prispengar, och en del nationella tävlingar hålls sannolikt tillsammans med Grand Prix-tävlingar.

De europeiska tävlingarna hålls under överinseende av europeiska formelförar-organisationen EFDA och dess chef Dan Partel, som tidigare stått bakom internationell Formel Ford 1600 och 2000 samt Sp 2000 och i år arrangerar EFDA-serien i F3 med bl.a. Knutstorp som deltävling.

FOCA-basen och vice FISA-presidenten Bernie Ecclestone har ju uttalat att han vill stödja formelracing i allmänhet och tysk formelracing i synnerhet för att få fram nya talanger. Bl.a. har han utlovat en F3-tävling med bra prispengar i samband med Tysklands GP på Hockenheim nästa år.

Nu för Partel tydligen diskussioner med Ecclestone om den nya Opel-klassen. I Sverige tittar svenska GM med intresse på klassen, och även F3-förarrföreningen är intresserad.

Tege Tornvall



Major Mittåt

Micke värdig svensk mästare.

Före SM-finalen i Formel 3 på Mantorp den 9 aug var det jämnt värre mellan Micke Johansson och Rickard Rydell på resp 84 och 82 poäng. Men Micke hade fyra segrar mot bara två för Rickard och måste räknas som favorit. Han höll också för trycket och vann knappt men klart.

Årets F3-SM var kanske inte lika hårt och jämnt som de två föregående årens. Thomas Danielsson och Niclas Schönström har lämnat landet, och Jo Lindström har i år haft sponsorproblem. Men Micke Johansson har kört starkt, unge Rickard Rydell har blivit en vinnare, Håkan Olausson har blivit en toppförare, och Hasse Thaug har trots problem i stallet kört bra.

Dessutom har framför allt Johan Rajamäki men även Christer Offason, Peter Albertsson, Henrik Barkström och Peter Bohlin gått bra i B-klassen för ett år och äldre bilar.

Trots att det hela säsongen varit jämnt i poängstriden mellan Micke Johansson och Rickard Rydell har man nog haft känslan att Micke till slut skulle vinna. Han är mer erfaren och kör mer auktoritativt. Precis som 1987 var Mickes år blir det Rickards tur nästa år - om han fortsätter i Sverige förstås.

Avskräckande kostnader

Kampen i toppen har mer än någonsin varit en materialkamp med stor ekonomisk insats. Ett helt nytt chassi från Reynard eller Ralt kostar 300-350.000 kr och är till stor del byggd i avancerade material som Kevlar och kolfiber. Dessa har visserligen fördelen att vara både lätta och oerhört starka men är alltså mycket dyra.

Dessutom förlorar de till stor del sin styrka om de inte repareras korrekt efter krascher, vilket vållar problem särskilt i stall med små resurser. Vidare kostar en helt ny VW- eller Alfa-motor med insprutning och elektronisk motorstyr-

ning 140-170.000 kr. Det är oerhörda pengar för en 170 hästars 2-liters motor. En begagnad motor utan elektronik kostar ca: 40.000, men vill man modernisera den med en elektronikbox kostar det ytterligare 30.000.

Bottendraget avgör

Den strypta lufttillförseln gör att det inte går att få ut mer än ca: 170 hästar ur en F3-motor. Men insprutningen och den avancerade elektroniken ger bättre bottendrag och en flackare vridmomentkurva. Detta är särskilt fördelaktigt på kurviga och backiga banor som Knutstorp och Kinnekulle.

Det ryktas nu att F3 nästa år skulle få reglementet ändrat till ca: 200hk. Det är ett faktum att F3 med dagens däck och chassin klarar högre effekt och egentligen är för lättkört. Detta kan man bota med antingen sämre väggrepp eller högre effekt.

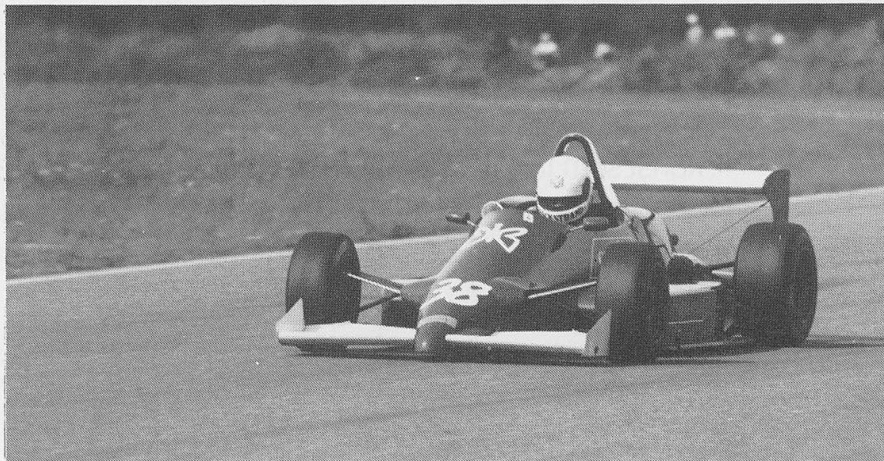
Tydligt är FISA på väg att välja högre effekt, bl.a. för att steget inte skall bli för stort till F3000 med dess ca: 450 hk.

Men dessa planer - om de stämmer - gör det ingalunda lättare för svenska F3-förare att finansiera sitt tävlande. Även om många elitförare i go kart och Formel Ford lockas av F3 avskräcks de samtidigt av kostnaderna.

Billigare B-klass

Därför införde F3-föreningen i år efter engelskt manér en B-klass för minst ett år gamla bilar. I den går det att köpa en bil med motor för 100-200.000kr - att jämföra med 100-150.000 för en toppbil i Formel Ford med motor. Men fortfarande kvarstår höga driftskostnader med dyrbara motorrepareringar (minst 30.000kr) och dyrbara material och reservdelar. Man kan förstå att billigare Formel 4 i SSK:s regi lockar dem som inte har karriärambitioner. För att hjälpa F3 att behålla sina startfält instiftade vår GP-stjärna Stefan Johansson i våras ett särskilt vandringspris för B-klassen i F3, och Johan Rajamäki tog den första inteckningen. Men han och hans B-kollegor har mer behov av pengar, även om pokalen förstås ger uppmärksamhet.

Tege Tornvall



SSK Racing AB:s flygande ordförande Charlie Bäckstrand.
Foto: Tege Tornvall

ABBDA-TRYCK AKTIEBOLAG

QUALITY PRINTING SINCE 1965

Tryckeriet i Centrum

som kan
trycka det du behöver.

som vill
ta hand om dina
trycksaker.

som törs
lova att du blir nöjd.

Skärholmsgången 28 Skärholmen Centrum Tfn 710 14 20

Välkommen till



HOT ROD SHOW

Det är åter dags att rita in Hot Rod Show 1988 i kalendern. Den 25-28 februari hålls denna traditionsrika mässa som efter förra årets uppehåll nu kommer tillbaka bättre än någonsin!

Bättre därför att vi nu är i Frescatihallen vid E3 strax norr om Stockholm och bättre därför att vi lyckats samla Sveriges finaste byggen på två, tre och fyra hjul. Hot Rod Show inleder bilåret för alla som gillar det värsta och extremaste i den blandning av teknik och konst som får människor att offra nästan allt för sitt Bygge.

Kom och se, ställ ut, träffa företag i branschen, häng med! Gör som 30 000 andra; var med på Hot Rod Show, utställningen man talar om. Välkomna!

Picko Troberg Expo KB

BJÖRNÄSVÄGEN 6 · 113 47 STOCKHOLM · TEL 08-16 00 85

Wheels
magazine

CORVETTE GS 80 E

Test o foto Mats Östrik

På vårat (Club Corvette Sweden) sommarmöte så fick vi stifta bekantskapen med två killar från USA som hade kommit hit med sin Corvette vilken var något utöver det vanliga.

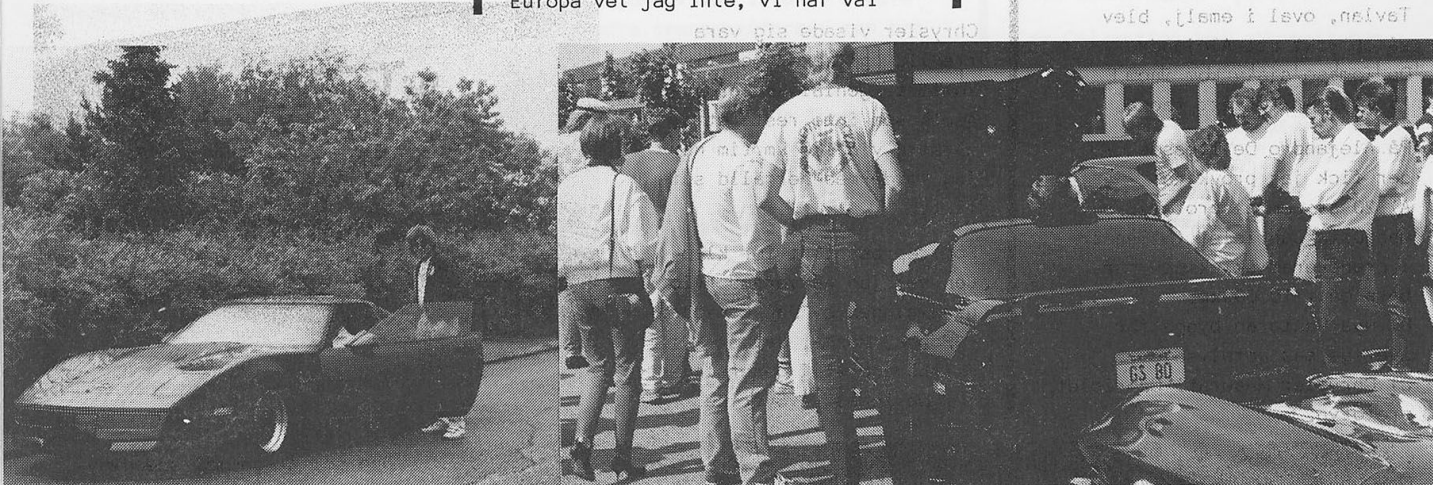
Killarna heter Sid Lauretz och Carl Wong, bilen heter Corvette C.C.C.C. GS 80 E. Anledningen till att dom har tagit över Corvetten hit var att dom gjorde en introduktion av GS 80 E:n i Europa och tyckte att det passade bra att komma på vårat sommarmöte, det var Manny som hade lyckats få hit dom. Bilen ser onekligen rätt härlig ut på utsidan och har även dessbättre en insida som fullt och

helt lever upp till utsidan, det är en riktig killer av moderna mått som bland annat Dick Guldstrand är pappa till. Dick skulle förresten köra den här bilen helgen efter på Nürburgring då tyska Corvette klubben körde sitt race, dock skulle original ABS bromsarna bytas ut mot lite kraftigare saker (bl.a. på min inrådan) då dom europeiska banorna och framförallt Nürburgring är mycket snabbare än de amerikanska dito, plus att våra är mycket knixigare vilket innebär hårt bromsande. Dick lär visst i alla fall ha gjort bra ifrån sig med GS 80E:n. Om dom sålde några kontrakt i Europa vet jag inte, vi har väl

tyvärr inte lika fet plånbok som bilintresse.

GS 80 E:n byggs på -85 och uppåt. Du kan få hur många hästar du vill, cab eller coupe. Du kan köpa en komplett färdig bil eller skicka över din redan i Sverige besiktigade och regade Vette och du får en GS 80 E tillbaka med ett fett inbetalningskort. Vill du ha en bil som faktiskt slår allt annat som går (då menar jag något som går bra även efter 50 mils körning) på vägen så är det här det bästa alternativet om man vill ha V8 och Amerikansk högteknologi!

Göran Kolborn



Mer nostalgi - mer skriverier!

Ärade SSK-medlemmar! När vi nu har en klubbtidning, varför inte använda den? Okey, visst är det kul med Tege Tornvalls roliga och intressanta Racing News, men det är ju inte meningen att det bara är Tege och redaktör n som ska skriva i tidningen!

Kom igen och skriv du också! Det finns alltid någon som har nåt roligt att berätta eller har några gamla foto eller liknande. Jag har bara varit SSK-medlem i två år nu så jag skulle gärna vilja läsa lite om SSK-racing i början på 70-talet t.ex. Vilka bilar/förare

var med, var finns de nu? Berätta t.ex. om Sten Hillgards Porsche 917 Spyder, Tore Helle:s "Helle RS" (den råa hundkoje-Porschen), den gulröda Renault CV 4:an mm,mm. Glöm för den skull inte bort SM-bilarna! Där har ju också funnits underbara bilar. T.ex. Rune Tobiassons BMW 3,0 CSL, Bosse Emmas STP-Capri / MER-BMW, Jan Lundgårds alla Porschar (varför inte Babyn som han körde på Le Mans), Stig Zachrissons tuffa SAAB V4. Var det förresten inte någon som körde en Zakspeed Escort Turbo i Super Saalon för några år sedan?

Det finns faktiskt nästan hur många läckra bilar som helst. Kommer du ihåg något om dem - berätta! Har du foto - visa dem! Jag och fler med mig hoppas jag ser fram emot några sådana här artiklar.

Bästa hälsningar Bo Jonsson, medlem nr 770.

Jag tackar för inlägget Bo och skickar det vidare till medlemmarna. Och Bo, vi får inte glömma våran testförare Robert Petersson, jag hoppas han är intresserad att fortsätta sina provkörningar nästa år.
Red.

DE TOMASO

Text o foto Mats Görski

DE TOMASO NYHETER.

Min årliga pilgrimsresa till fabriken i Modena gick av stapeln i maj. Den 11 och 12 var vi i Modena och utöver service på min bil (ordentlig genomgång av chassi, nya fläktar, ny ac-kompressor och allmän kontroll) var Inger och jag med om följande:

I klubbens namn överlämnade vi till Santiago De Tomaso, Michel Djanajeffs tavla "Trafik" för att markera 30 års jubileum av biltillverkning hos De Tomaso. Tavlans, oval i emalj, blev så omtyckt att Alejandro De Tomaso själv kom inom 15 minuter för att tacka.

På Alejandro De Tomasos order fick jag provköra:

- A) 20 år gammal prototyp av Mangusta Cabriolet (bilen är i orenoverat skick och har bara gått 10.000km.
- B) Nya Panteran byggd för Sverige med katalysator.
- C) Chrysler Maserati Cabriolet prototyp.

Vid provkörningen av Mangustan kom alla minnena från min tid som Mangustaägare tillbaka, särskilt färdigheten att bemästra bakvagnskast och ålande vid snabba växlingar vid hastighetsprov.

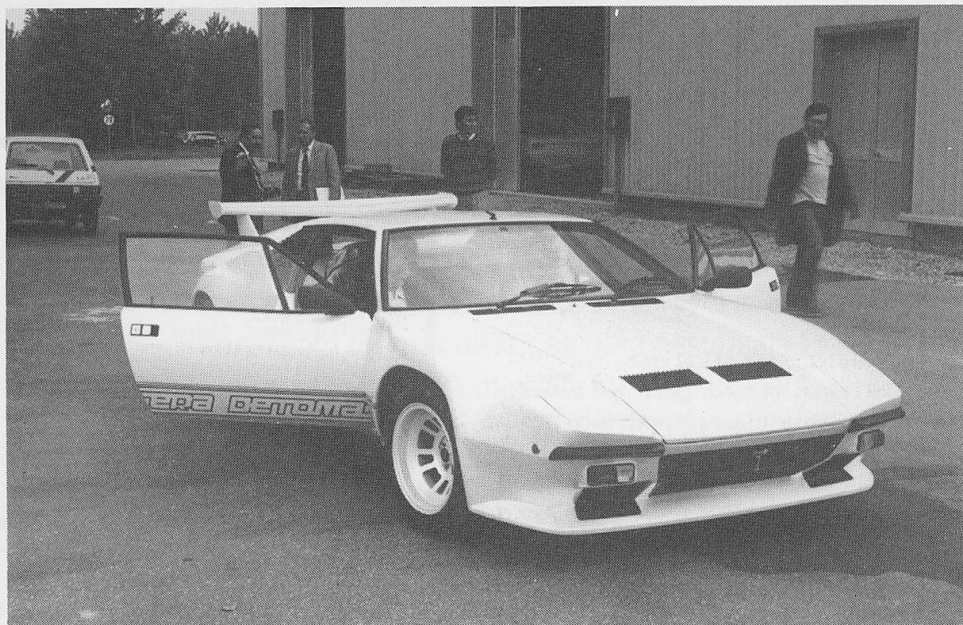
I den nya Panteran gick det att prata med låg röst under körningen, men till pris av något sämre prestanda. Kort och gott den lyxigaste Panteran jag har kört i mitt liv med underbar finish i pearl metallic white och vinröd skinnklädsel.

Chrysler visade sig vara trevlig "glidare" med fin komfort, genialisk aerodynamik som inte reste ett hårstrå vid 180 km/tim när jag körde med nerfälld sufflett.

Som representant för klubben var jag närvarande vid utnämningen av Dan Forsberg - Honda, Mazda, Jaguar - i Norrköping till generalagent för De Tomaso i Sverige.



Ovan: Mangusta cab från 1967.
Nedan: Inger Görski och Dan Forsberg begrundar "kusinbilen" Maserati Biturbo.



Den nya panteran med katalysator och som är gjord för Sverige.

Dan som är gammal speedwaystjärna och bilhandlare sedan 30 år skall sälja och sörja för nya bilar i Sverige medan klubben som hittills skall kunna skaffa reservdelar till äldre bilar för våra högst rabatterade priser. Dan och hans son Mattias, som är medlem i klubben, har en äldre Pantera privat som är entusiastiskt körd och vårdad av hela den bilbitna familjen.

Vi önskar dom lycka till med De Tomaso-försäljningen (nya kostar 625.000:- på gatan) och hoppas att Dan skaffar ett litet buffertlager av enklaste slitdelar för oplanerade snabba reparationer.



Dan Forsberg betalade vår depåplats under Norrköpings Grand Prix, vilket vi tackar för. Olle Lack och Claes Leo förberedde, monterade och demonterade vår monter och 9 medlemmar ställde ut sina bilar under två dagar. Liksom förra året blev vårt bidrag mycket uppskattat och vi visade oss 5 gånger på banan mellan olika lopp. Panterornas muller på banan motogs med stående ovationer av publiken och representanter för organisationen lovade att till det bättre ändra sina attityder till nästa år. Här är det lämpligt att även tacka Svenska Goodrich för generös utlåning av monter för vår depå, utan deras medverkan hade vår klubbdepå varit mycket fattigare.

Årets ölandsträff blev inställd och flyttad tillsenare datum. Det visade sig vara ett mycket lyckat beslut p g a rikskända, vid denna tidpunkt, fyllefesten med otroliga vandalisering och

barbari i Borgholm. Ring Lasse Uhr med synpunkter om lämplig tid för träffen.

RESERVELAR

Prisförfrågningar har fått ny snabbare takt genom att vi nu endast kommunicerar genom telefax och svar kommer inom 24 timmar. Kostnaderna är dock högre, 100:- per förfrågan, som skall skickas i samma kuvert som Ditt formulär. Även själva leveranserna är ny mycket bättre organiserade och snabbare. Genom att använda IPEC levereras delarna till beställaren i Sverige inom 4-5 dagar - redan tullade - vid dörren. Fabriken använder formen IPEC ECONOMY som inte är dyrare än andra transportformer men bra mycket snabbare. Så om Du använder telefonöverföring av pengar från Din bank till De Tomasos bankkonto får Du delarna inom ca: 10 dagar.

Kent Jansson har i samråd med klubben producerat, efter min design, T-shirts med klubbemblem fram och De Tomaso logo på ryggen. Priset är 80:-/st. Beställningar skall göras direkt hos J-sson Reklam Tryck, Lundgatan 12, 416 61 Göteborg. Du skall bifoga din adress, storlek och 80:- i kontanter eller check i kuvertet. Telefon till Kent Jansson är 031-198009.

Till sist under Norrköpings GP besöktes vår depå av Carl Sommerholt med fotograf som gjorde entusiastiskt reportage om klubben, märke och bilar med många bilder. Det trycktes i juli i Lektor. Hoppas ni såg det bland alla sommarnakna flickor.

Car Collection har utkommit med ny bok med - mellan andra - min artikel om De Tomaso Pantera. Jag hoppas att detta bidrar till att stärka intresset för klubben och märket.

Hotta upp Panteran?



Kinneulle
Bed 'n breakfast

ÖVERNATTNING VID FOTEN AV DET BLOMMANDE BERGET
GAMLA SKOLAN KINNEKLEVA, 533 00 GÖTENE

☎ 0511-580 61

Det finns många som vill höja prestandan på sin bil. Med därtill följande problem, ekonomiska t.ex. Det finns mycket att köpa, skruva på och ändra, men är inte arbete och pengar kastade i sjön om inte resultat uppnås, eller kunnats uppnås på enklaste sätt?

Man måste också ha klart för sig att man sällan förbättrar en egenskap med mindre än att något annat blir sämre. Man vill t.ex. ha bättre kurvegenskaper och får betala med instabilitet. Panteran är en GT-bil och har egenskaper därefter. Vill man då ha en bil med mera sportbetonade egenskaper eller kanske åt banåkarhållet så kommer GT-karantären till korta. Det är inte så enkelt att man "bara" köper en värre motor, värre bromsar, värre spoilers etc, och att resultatet skulle bli en fantombil. FEL, det blir en Hot Rod. Må vara att denna Hot Rod ser ut som en banbil och är detta målet så är allt frid och fröjd. Men är det prestanda man är ute efter får man gå annorlunda tillväga.

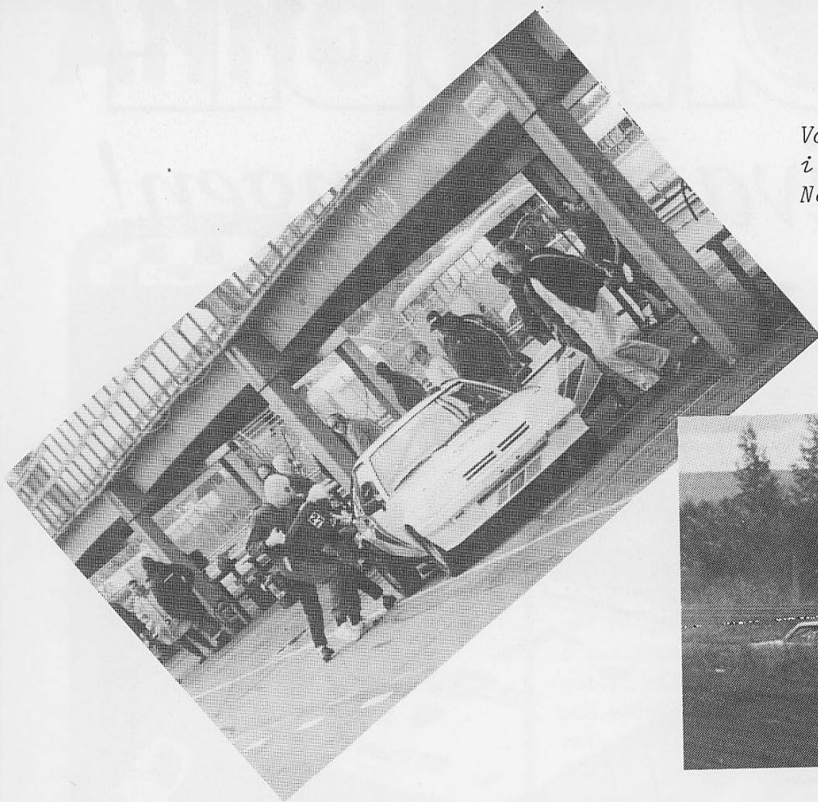
Jag har därför utarbetat ett system varmed man kan analysera bilen, beräkna fjädring, stötdämpare, krängningsstag, hjul- och fjädringsgeometri, vridstyvhet, bromsdesign m.m. Man får då fram värden som är realistiska riktlinjer för det ändamål man tänkt sig. Från sportig körning till banåkning. Man ser också vilka B-sidor extrema länkar för med sig.

Intresserad! Hör av dig till Göran Malmberg, Svartviksslingan 15, 161 29 Minneberg Bromma
Tel: 08/325226. 267215. 267910.



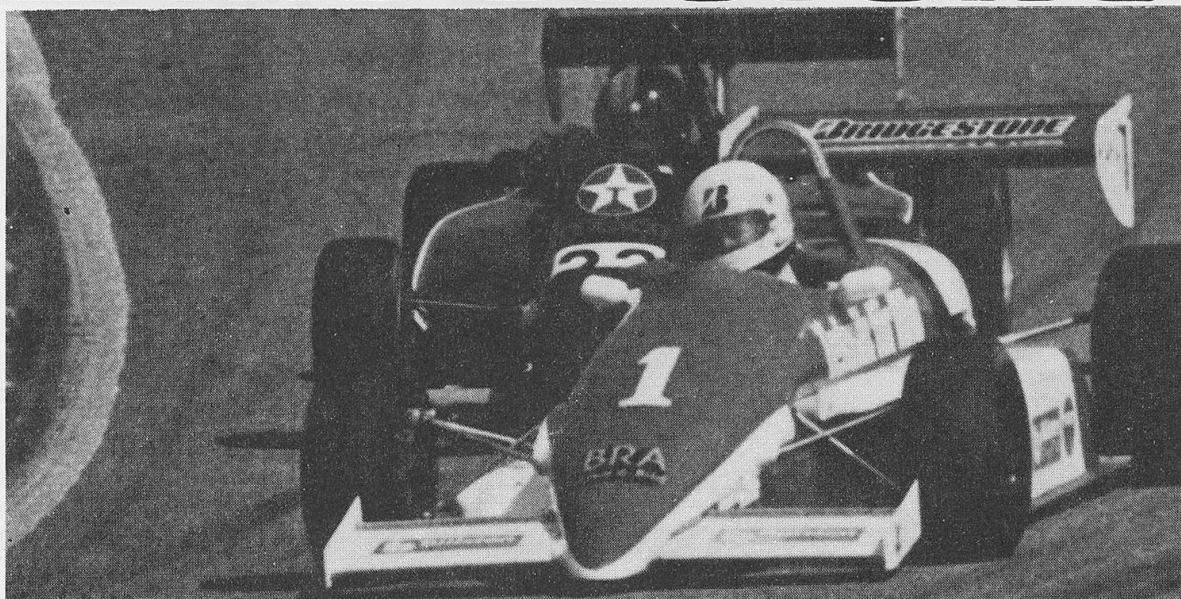
Vänster: Hans Gustavssons Manta tankas
i Anderstorpsdepån i våras.
Nedan: Än slank han dit, än.....

Foto: Göran André



Däcket för de svenska racerbanorna.

BRIDGESTONE

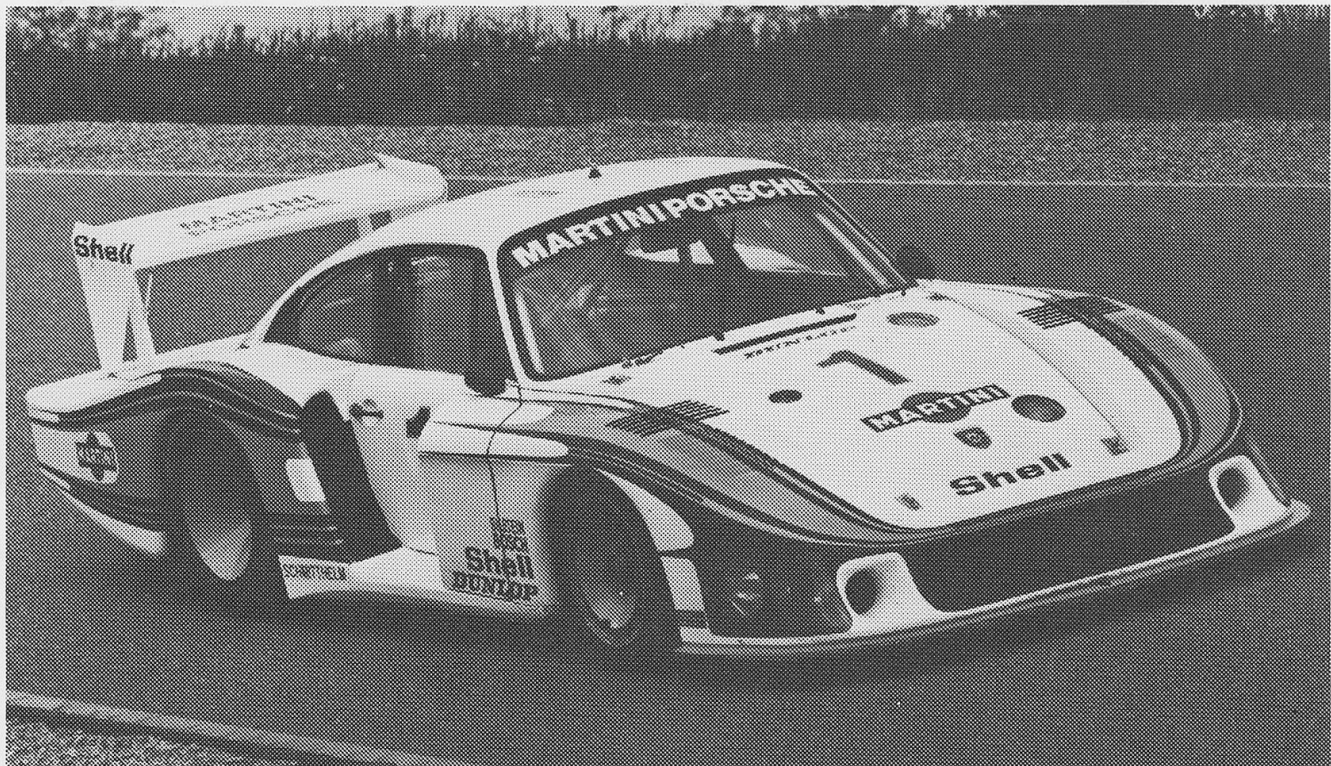


Bridgestone Motorsport Scandinavia
c/o Nordic Aero AB

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

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. 042-1838 10, det lönar sig!

Aller specialtidningar ab

ANNONSER



STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB

Ordf: Bo Pettersson
Berganäsvägen 18
135 52 Tyresö
Tel: 08/7421718
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-Zornsgatan 25 C
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

ANNONSPRISER

Helsida: 1200:-
Halvsida: 800:-
Mindre annons: 500:-
Privata radannonser:
Gratis

KÖPES:

Weber 48IDA förgasare.
Tel kväll: 0511/71159

SÄLJES:

Historic Saloon racerbil, Ford Anglia, ombyggd 1968 i England, repotage finns från engelsk tidning. Har Lotus Cortina bromsar, diffad Jaguaraxel, plastdörrar, plasthuv, skärmbreddare, plexirutor, Old Good Year racingdäck. Har Ford 289 V8-motor, trimmad o autotrans. Kan även säljas utan motor. Bilen är mycket välbyggd och välaktad. Pris 29.000:- med motor och 18.000:- utan.
Chevy 302 racemotor, nyrenoverad pris 10.500:-
Jaguar XJ axel, pris 1900:-
Tele kvällar: 0511/71159

SÄLJES:

Super Saloon Camaro med mycket godis. En garanterad vinnarbil. Flerfaldig Nordisk Mästarbil. Peter Sandén tel: 031/842049

KÖPES:

Godkänd racingoverall st. 54. Halonsläckare inkl. hållare. Hans Zolnit tel b: 08/7114367

KÖPES:

Säkerhetstank min. 30 lit. Eldsläckningssystem. Fölger Volvo eller Ford 13" dia, 8"-12" bredd. Henrik Rosencrantz tel: 019/96533



Ja du, då var det slut för i år. Va f-n skall vi nu hitta på under helgerna?

Foto: X.X.