

sportvagnen och vi

NR 4

1987

med
Racing News



Från oss alla – Till Er Alla

God Jul och Gott Nytt År

EDITOR

**sportvagnen
och vi**
STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB

Bucklan.

Jag är anställd på en av dom större bilfirmorna här i stan. Och ofta på sådana arbetsplatser hittar man fler med samma intresse. Alltså var vi 5-6 personer som brukade snacka motorsport på rasterna. På det här företaget gör vi också en hel del jobb för försäkringsbolagen och som alltid vid sådana företag blir det stående en del inlösta och oförsäkrade vrak.

En dag blev vi erbjudna att köpa en Ascona (T.Tiholt-modellen) av ägaren som dumt nog inte hade försäkrat tillräckligt och skrotat motorn. Priset var 500:- och vi skrattade åt erbjudandet under rasten. Vad skulle vi med en sådan skrothög till. Men så sa någon: Varför inte ha lite sköj, vi köper den och bygger en folkracebil! Nästa rast var vi alla sex bilägare till en bil utan motor.

Och så började vi bygga bilen och vi hade massor av idéer om hur man bygger en folkracebil. Givetvis en vinnarbil. Vi fick företaget att sponsa oss med utrymme, alltså var vi i dess verkstad under kvällar och helger. På en skrotfirma lyckades vi "tigga" till oss en 2-liters motor. Eftersom företaget sysslade med GM-bilar lyckades vi också genom dess försorg komma över rallykam, hårdare ventilfjädrar och lite annat smågodis.

Samtidigt som kanaler putsades o svänghjul lättades rensades karossen på allt onödigt. Skärmkanter skars upp, nya o dubbla stötdämpare (som givetvis företaget fick släppa till med då vi nu lyckats övertala ägaren att ge oss ett s.k. race-konto där vi kunde plocka ut delar på) både fram o bak. C.Chapman hade säkert bleknat om han sett våra konstruktioner. En glasfirma sponsade oss med plexi-rutor m.m.

En lördag lackades hela härligheten, i dom klassiska Opelfärgerna gult/vitt. Så en dag var den färdig, motorn provkörd och dess rytande verkade lovande. Nu var det bara att vänta på att snön skulle försvinna så vi kunde provköra.

En helg var "Nalle" på besök för att i utställningen visa upp sin rally Manta. Naturligtvis skulle han se vår bil och han såg han väl lite imponerad ut eller.....

Och så äntligen, snön var borta och banorna upptorkade. Vi hade nu också lyckats att få sponsning av en rostskyddsfirma genom att få låna deras transportbil och som kryddan på moset, ett mindre bensinbolag betalade våra bränsle- o startkostnader.

Vi anlände till banan på förmiddagen, traktens två lokala förmågor gjorde stora ögon när dom såg oss komma med den nylackade, släta och dekalprydda Asconan.

Vi varmkörde noggrant, och så körde en av oss ut. Motorn vrålade och det sprutade grus för fullt från bakhjulen, här ryker banrekordet allra minst. Dom lokala förarna tittade på oss en stund, sedan tog dom på sig sina hjälmar och körde ut. Dom verkade ha en inbördes fight. Vi blev allt tystare när vi såg hur snabbt dom närmade sig vår bil, de måste ha blivit något fel. Så var den första ikapp och mitt i en kurva laddade han för fullt och begravnade sin nos i sidan på vår bil.

Det var nu sex sorgsna män som i depån begrundade den så förut skinande bilen. Dom lokala förarna kom gående mot oss, skrattande och flinande. Vi förstod nu att deras fight gällde att få ge oss den första bucklan. Det var tyst i Hanomagen på väg hem.

Men nu tre år efteråt är den såld, motorn var i "super"skick och bilen ett russin. En gång i Danmark lyckades vi t.o.m. volta med den två varv. Och någon vinnarbil blev det aldrig, men vi lyckades faktiskt en gång bli fyra i en C-final.

Stig Jönsson



Leifs byggtips eller Tips för vettigare grund- geometri.

Säg namnet Leif Frykås och dom flesta som följt SSK-serien lystrar till. Leif är en verklig eldsjäl i SSK-seriens Castrol Cup. Dom flesta har någon gång följt hans framfart på banan med "snerutan" - Ford Anglia. Vår testförare Robert Petersson testade bilen i nr 2 av Sportvagnen och Vi.

Sedan dess har man inte sett så mycket av bilen. Men till säsongen -88 återkommer Leif med bilen, som nu fått en unik framvagn av Leifs egna idéer. Och just framvagnen tänker han ta upp i detta första avsnitt.

Leif har en gedigen bakgrund i ämnet, han har t.ex. kört i SSK-serien (Castrol Cup) sedan 1975. Men dom verkliga grunderna har han lärt sig på sin arbetsplats och delvis av eget experimenterande. Anställd har han varit hos Volvo Motorsport i sju år. Jobbat ihop med Bosse "Emma" Emanuelsson i tre år, därav ett på heltid. Både i Emmas Camaro o BMW har Leif haft ett finger med i spelet, för att inte glömma Timex-tiden.

Sten Axelsson o Thorbjörn Högberg är andra som fått hjälp av Leif med sina bilar, och i många av Volvos rally o rallycross-bilar har han varit och skruvat i.

Numer är han anställd hos Penta i deras experimenterverkstad.

Dom här tipsen Leif lämnar är nu inte tänkt som en vetenskaplig artikel om hur man bygger en vinnarbil utan mer som praktiska råd o tips för att få en bättre grundgeometri. Med en sådan kommer varvtiderna att sjunka.

Tipsen kommer att beskrivas på ett förhoppningsvis enkelt o lättförståeligt sätt. Det innebär att det lämnar mycket åt eget tänkande och experimenterande. Egentligen beskrivs bara grundtanken bakom det hela som sedan får omsättas till den egna bilen.

Och Leif kommer här att börja med den s.k. King Pin-vinkeln, en vettig sådan ger många effekter. KP-vinkeln är enkelt beskrivet spindelns vinkel gentmot lodlinjen eller när det gäller McPherson-framvagnen vinkeln mellan fjäderbenets vinkel gentmot lodlinjen.

Många vågar kanske inte ändra denna vinkel (bild 1) men en vettigare KP-vinkel ger flera effekter. Tyvärr är det få som känner till dess betydelse för väghållningen. Den är mycket viktig för bilens gång genom kurvorna. Man bör ha denna vinkel klar innan man bygger vidare på bilen. Det kan också nämnas att det krävs rätt stora ingrepp på en del fjäderben.

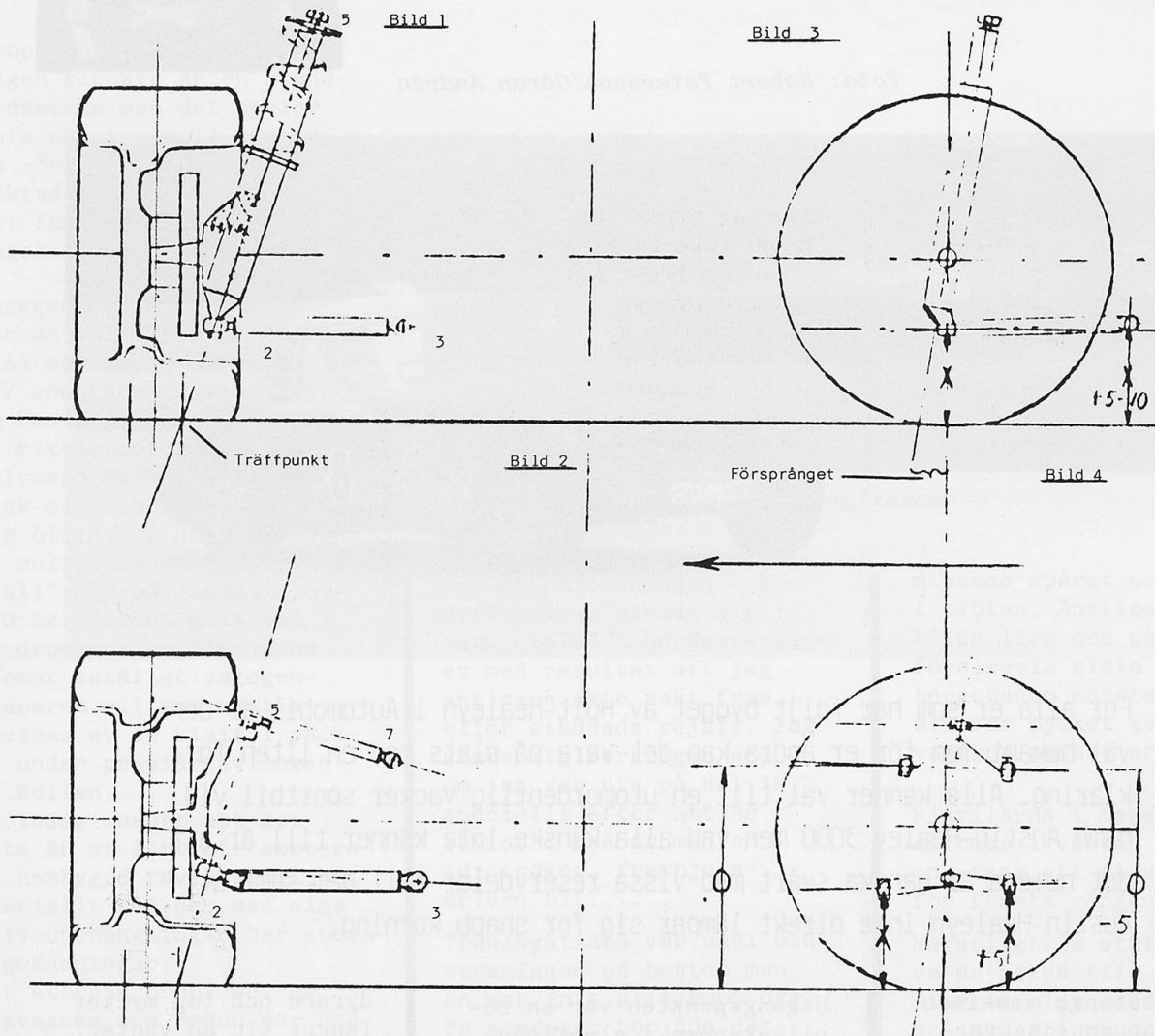
En av fördelarna med en bättre KP-vinkel är att man kan öka offsetet inåt, d.v.s. man kan öka fälgbredden.

Man får också något som liknar längre fjädringsväg, s.k. geometrisk fjädring.

Effekten blir också ett bättre tryck med innerhjulet mot banan. Ingen KP-vinkel skulle innebära att innerhjulet skulle tappa greppet helt.

Ytterligare en effekt blir att man kan ändra styrradien med en bättre KP-vinkel. Man måste tänka på att vid stor KP-vinkel bör punkt 2 (bild 1) sitta i samma höjd eller högre (0-5mm) än punkt 3. Ju mjukare fjädring man har ju större höjdskillnad. På en bil med långa fjäderben är det också lämpligt att ha större höjdskillnad mellan 2 o 3.

Om man drar en linje rakt ner genom fjäderbenet ner till markytan och sedan lodar en linje genom hjulet till samma punkt på markytan så får man en träffpunkt på ytan där dessa linjer träffas. Om denna träffpunkt ligger i centrum (mitten på hjulet) blir det minsta möjliga påkänning på lederna. Men den bör ligga ca: en tredjedel in från centrum för att man skall få en bra vägkänsla. Det gäller att avväga rätt. Ju längre in träffpunkten ligger ju kraftigare vägkänsla, men också kraftigare påkänningar och trögare styrning. Ju närmare centrum den ligger ju mindre påkänningar på lederna och mindre känslig för obalans, men också sämre vägkänsla.



Hittills har jag mest hållt mig till McPhersonframvagnen (bild 1) men givetvis gäller detta även en framvagn med parallelogramfjädring (bild 2). Man strävar där efter samma förhållande. Den största skillnaden är att fjäderbenet är ersatt av spindel. Ju närmare markytan punkt 2 o 3 ligger ju mindre spårviddsförändring o mindre belastning på lederna.

Man får också tänka på om fjäderbenet/spindelns lutning mycket så måste punkt 3 sänkas så att vinkel 6 inte minskas för mycket. Om inte detta görs så kan det resultera i att kulleleden får begränsad rörelse-

frihet vilket kan innebära att den går av. Man MÅSTE vid alla geometri-förändringar tänka på att det finns tillräcklig rörelsefrihet i kulleleden.

Jag vill också ge rådet att när allt är uppmätt att bara nästa ihop framvagnen utan fjäder men med fjäderben för att dels kontrollera att måtten stämmer och dels att det inte bryter i någon led.

Och när man ändå är igång och flyttar fjäderbenet/spindelns kan man ändra "försprånget" (bild 3/4). Effekten utav det blir bättre riktningsstabilitet.

Att ha sin framvagn o. hjulupphängning uppbyggd riktigt från början och med rätt mått kan man åka fort med en mindre motor. Det är ett mycket billigare o effektivare sätt att åka fortare än att pressa ut ytterligare hästar ur motorn.

Ändringarna är också billiga att utföra. Varför köpa delar för tiotusentalskronor när man kan göra det själv för någon tusenlapp.

Tänk också på att många av Er i Modsport kan med en riktigt inställd hjulupphängning vara med och kriga i Castrol Cup.

Leif Frykås

I serien provkörningar har vi kommit till ett hembygge... Robert Petersson får här chansen att berätta om sin egen tävlingsbil, en Hult-Healey som Robert har kört i sportvagnsserien under året.



Foto: Robert Petersson/Göran Andrén



För alla er som har följt bygget av Hult-Healeyn i Automobil är den väl bekant men för er andra kan det vara på plats med en liten förklaring. Alla känner väl till en utomordentlig vacker sportbil vid namn Austin-Healey 3000 men vad alla kanske inte känner till är att det numera är ganska svårt med vissa reservdelar till dem samt att Austin-Healeyn inte direkt lämpar sig för snabb körning.

Den lastbilstunga maskinen framtill har en viss förståelse att få den sportiga skapelsen att likna en lastbil när det gäller vägegenskaperna och enda chansen att ändra på det är en kraftig modifiering.

Mats Svanberg, Healey-ägare och vice ordförande i Healeyklubben grubblade över på problemet och tillsammans med kompisen Lenart Waerme kom han så småningom på en udda lösning.

Man kombinerade helt enkelt Healeyns största tillgång, utseendet, med en modernare och enklare mekanik i en nytillverkad skapelse kallad Hult-Healey efter orten Hult i Småland där herrarna bor.

Utgångspunkten var en replikakaross i glasfiberarmerad plast som man lät en plastfirma tillverka och under skalet konstruerade man egen ram som till viss del påminde om Healeyns originalram men som istället var avpassad för Volvo 140-mekanik.....

Jag och ett antal andra tokar nappade på idén och herrarna i Hult har sedan dess byggt och sålt ett antal ramar och karosser samtidigt som man utvecklat konceptet vidare. Jag tog hjälp av en gammal kompis i Healeyklubben och tillika SSK:are, Lasse Engvall, för att bygga Hulten och typiskt nog blev bygget mycket

dyrare och tog mycket längre tid än väntat. Enda chansen att betala Lasse för sitt jobb var att göra honom till delägare i bilen och på den vägen är det.

Framvagnsbrygga, styrning, bromsar, bakaxel, m.m. m.m. är alltså hämtat från Volvo 140-serien och från början hade vi en B20-motor i som vi köpt modifierad och klar. Den hade bl.a. dubbla Webrar, Timokam och extractorgrenrör men problemet var att killen som sålt motorn "postordertrimmat" den, d.v.s. att han hade satt på en massa godsaker själv utan att ha en aning om hur de lirat ihop. Följaktligen lirat de inte

ihop och motorn var tro-
ligen klenare än en stand-
ardmaskin men det spelar
inte så stor roll sommar-
en -86 då vi mest var in-
riktade på att få bilen
att fungera överhuvud-
taget.

Vägegenskaperna räckte
mer än väl till för mask-
inen och inför säsongen
-87 snackade vi med Timo
om han inte kunde bygga
en riktig motor åt oss.
Volvospecialisten Timo
blev eld och lågor när han
såg bilen och knåpade ihop
en enligt honom "jätte-
snäll" B20 på "bara" c:a
190 hk. Motorn gick som
en dröm och nu blev pro-
blemet istället vägegen-
skaperna villket skulle
bevisas av en visit i räck-
et under premiärtävlingen
på Kullen.
Vi insåg snabbt att det
inte är så lätt att sortera
en hembyggd tävlingsbil,
speciellt som den med sina
Volvoupphängningar har stora
begränsningar.
Det största problemet är
bakvagnen som redan när den
sitter monterad i en Volvo
har en tvivelaktig geometri,
i Hulten förvärras dess-
utom situationen av bl.a.
en mycket liten fjädrings-
väg som gör att stötdämparna
knappast rör sig...
Vi hade dock inte tid med
några större ombyggnader
under sommaren och beslöt
istället att försöka härda
ut och köra så gott det
gick.
Ett annat problem var att
vi till en början inte hade
någon diffbroms, något som
var helt nödvändigt med
all den effekt vi nu hade.
Till finalen på Falkenberg
hade vi dock lyckats få
i en och allt såg ljusare
ut. Naturligtvis regnade



Dom tre Hultarna.

det då på träningen och
diffbromsen visade sig
vara ställd i hårdaste lag-
et med resultat att jag
antingen åkte rakt fram
eller sladdade rejält. Jag
kände mig verkligen som
om jag var ute på hal is,
speciellt efter att ha
tävlats i två år med en
idiotsäker, framhjuls-
driven bil.....

Träningstiden var usel och
stämningen på botten men
än var inte allt hopp ute.
På söndagen började det
torka upp en aning och gen-
om att köra i det någor-
lunda torra spåret lyck-
ades jag få hyfsat grepp
även om det nästan var
kusligt att för första
gången få ned så mycket
kraft i backen....

Efter att ett tag ha krigat
med en Alfa på träningen
så åkte jag mest för mig
själv och kände mig för
och det kändes allt bättre.
Chocken kom sedan när
träningsresultaten till-
kännagavs, jag hade kört
till mig Pole Position!!!!
Det märkliga var att det
inte kändes som om det gått
något fort, en gång höll
jag till och med på att
åka av ordentligt då jag

missade spåret och kom ut
i blötan. Äntligen började
bilen lira och på den jäm-
förelsevis släta Falcken-
bergsbanan märktes inte
alltför mycket av bak-
vagnens egenheter.

Fjärilarna i magen tilltog
alltmer i väntan på start-
en, tänk att få stå först
för första gången.....

Naturligtvis ställde ner-
verna också till det i
starten, jag gasade på mig
och med spinnande hjul såg
jag konkurrenterna passera.
Jag var bara fyra in i chi-
kanen men efter ett varvs
kalabalik lyckades jag ta
en ganska säker andraplats
efter Anders Lotsengård
i sin Hult Mk 11, jo det
finns faktiskt en sådan!

Klumpigt nog hade jag glömt
att öka lufttrycket en
aning då solen kommit fram,
jag hade ju tidigare tappat
ur en hel del luft för att
få upp tempen i blötan men
man tänker inte på sånt
när man inte är van att
vara konkurrenskraftig!
Ju längre vi körde och ju
hetare däckerna blev desto
mer kasade det och jag
hade fullt sjå att hålla
undan för Lennart Waerne



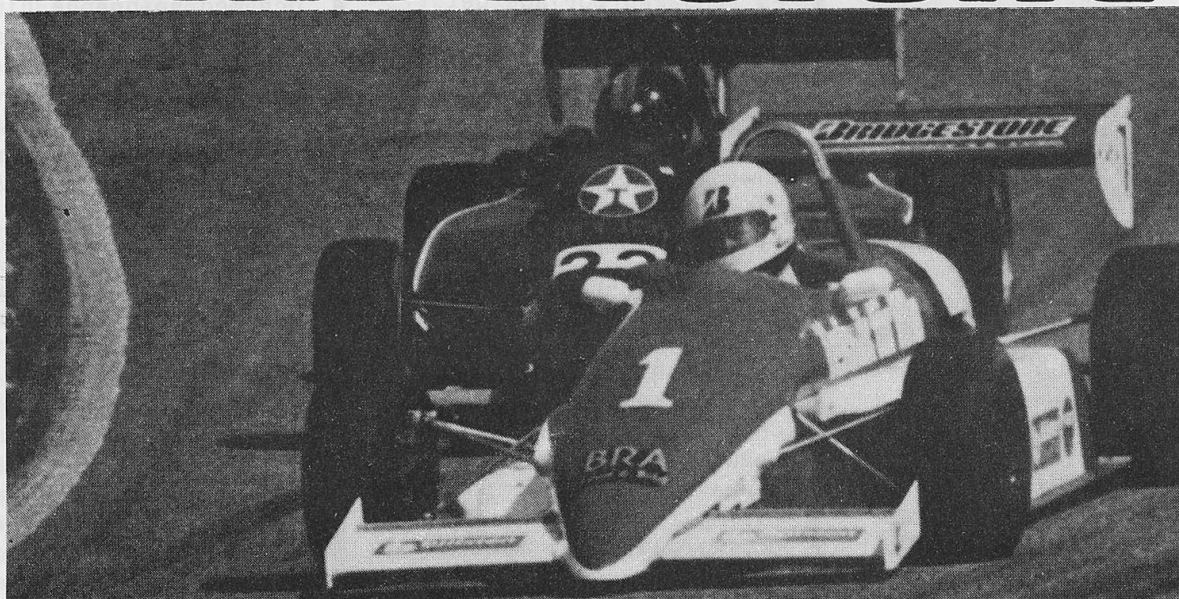
i den ursprungliga Hult-Healey-prototypen. Med lite tur så höll det dock i mål och en andraplats var bärgad och ett hat-trick för herrarna i Hult fullbordat.

Så slutade säsongen på topp med en pole position efter att ha börjat med en krasch, det får man väl kalla framsteg och till sommaren blir det ny bakvagn och då dj-lar... Fast det är klart man vet ju aldrig hur hård konkurrensen i Roadsports B blir!



Däcket för de svenska racerbanorna.

BRIDGESTONE



Bridgestone Motorsport Scandinavia
c/o Nordic Aero AB

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

DE TOMASO

Text o foto Mats Görski

DE TOMASO NYHETER

När Göran "redaktören" Andrén ringde igår trodde jag inte mina öron - sista numret av Sportvagnen och Vi har inte tryckts (vi får hoppas att det dröjer innan sista numret trycks, red. kom.) och han hade bråttom med nytt material. Jag kände mig naken som flickorna på vissa sidor av den berömda biltidningen Lektor som skrev så bra om våra bilar i juni i år. Andra tidningar tog efter och vi blev utvikta i olika poser på sidor av BilSport och Bilvärlden, Automobil lovade reportage om Panteran på bana (om dom törs!), så det var inte något fel på publiciteten i år. Själv råkade jag i samband med visit i Karlskrona på lite obehag, Panteran skulle tvättas (maskinellt) före den stora bilden i Bilvärlden och torkmunstycket hängde sig snett och rispade taket och luckan på min pärla. Bilen är för närvarande naken på hel-lackering, färgerna som vanligt utan rasfördomar = svart och vit. Vid detta tillfälle upptäcktes en ny rostfälla - framhuvens framkant. Resten av bilen är efter 13 somrar i gott skick och krävde inte något plåtarbete.

Som tidigare har meddelats skall vi alla ha klubbshirts - jag har redan två för Inger och mig för alla galamiddagar framöver, dom är verkligen snygga, tack J-sson Reklamtryck.



Dan Forsbergs Pantera -87 innan leverans från fabriken.



Båstad sommaren -87

Den gala som väntar oss är programmerad till den 16 december i samband med europeiskt toppmöte i Paris hos ordförande av Franska De Tomasoklubben Mr Stepané Poux. Philip Stebbins från engelska klubben skall också komma. Syftet med mötet är att organisera europeisk De Tomasoträff i Frankrike sommaren 1988. Den föreslagna tiden maj - juni förhoppningsvis i Grande Motte.

De Tomaso-fabriken är informerad och lovade att på något sätt visa sin närvaro och uppskattning. Rapport om mötet kommer i 1988 års klubbroschyr.

På tal om den - den skall som vanligt innehålla medlemsregister, dataförord av vår nyaste 50-åring (skål på dig!) Jan Rydén, som fyllde 50 den 2 nov,

program för våra möten och utställningar samt annan information om klubben.

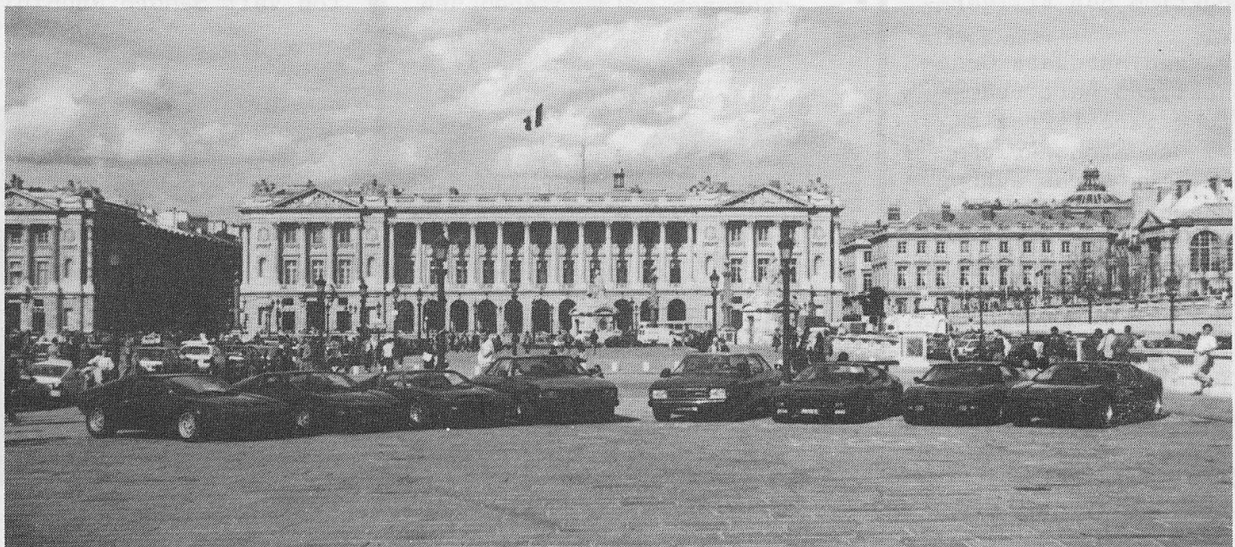
Utställningar kommer att vara en viktig del av våra planer för 1988 - vår tekniske rådgivare Göran Malmberg (Malmborgs Chassi Engineering) skall leda organisationen och söker sponsorer. Som bekant vann vi Best in Show på Elmia jämte 1:a pris för monter 1981. Fina montrar är inte billiga så om någon har sponsorförslag ring Göran.

För alla dom som stannade hemma i år vill jag meddela att på Anderstorp fanns två Panteror, på Mantorp som mest 10 st. Mantorpmötet innehöll trevlig kväll på hotellet i Mjölby, men nästa år skall vi bo hos vår klubbkompis Rinnarsjö på hans hotell i Linköping.

Vår sista träff för året, höstmöte på Gyllene Uttern, var mycket lyckat i inomhusdelen - god mat, trevlig service m.m. Utomhusdelen blev dränkt i regn så våra bilder blev mycket mörka och våta. Som alltid tidigare diskuterades många förslag till långt in på natten. I kort summering handlade det om testkörning på banan med datorer ombord, debutantkörning på Norrköpings Grand Prix och bättre skydd av våra intressen från vår moderklubb SSK.

Till sist - med tanke på att jag skriver till vårt julnummer - vill jag önska God Jul och Gott Nytt De Tomaso År till alla, och som särskild julklapp informera om att med sinade tillgång på Panteror priserna på våra bilar har stigit till ca:250.000:- för bra exemplar.

Eder Mats Görski.



Franska De Tomasoklubben har möte på Place de Concorde i Paris

Lola mot Tyrrell

Genom att i början av säsongen vara ensamma om att köra med två bilar i klassen för bilar utan turbo var Tyrrell nästan säkra på att ta hem åtminstone Colin Chapman-trofén för icke-turbo-stall. Men mot slutet av säsongen har Lola bjudit jämnt motstånd.

Långt från alltid har Tyrrellbilarna varit snabbast på banan bland de atmosfäriska bilarna i Formel 1 i år. Både Lola och March har ibland varit snabbare. Men Tyrrell har haft den dubbla fördelen av två bilar och bättre tillförlitlighet.

Just tillförlitligheten är ett tecken på ett bra stall, och ett sådant är Tyrrell trots begränsade resurser. Men i år och i fjol har Tyrrell haft bra sponsorstöd av Data General, som använt Tyrrell och Formel 1 för att lansera sina nya produkter för CAD/CAM (datorstyrd konstruktion och tillverkning).

Visserligen har Data General onekligen haft framgång tack vare Tyrrells seger i den atmosfäriska klassen, men deras avhopp känns ändå litet snopet med tanke på att de 1988 och framför allt 1989 hade kunnat vara med i VM-striden på allvar.

Klart mindre resurser än Tyrrell har franskägda Larrousse-Calmels-stallet haft med sina Lolabilar. Tidigare rally-, F2-, och sportvagnsstjärnan Gérard Larrousse ledde ju Renault till dess segrar i Formel 1 innan han startade eget med vänen Didier Calmels.

Som sponsorer har stallet bl.a. franska departementet Normandie, döpt efter de vilda nordmännen och känt för vacker natur, ost, calvados och cider. Men inför 1988 behöver Larrousse mer pengar om han skall kunna fortsätta med övertygande nykomlingen Yannick Dalmas vid sidan av Philippe Alliot. Annars måste han ta in en förare som har pengar med sig. Detsamma gäller Tyrrell när (om?) Data General lämnar dem. De har option på Jonathan Palmer men har ännu inte utnyttjat denna option. Om Philippe Streiff fortsätter i st-

allet är ovisst - han känner sig ha fått spela andra fiolen gentemot Palmer i detta genomgelska stall.

Enligt ryktet fortsätter kemijätten Courtaulds som delsponsor för Tyrrells, och därtill lär klädföretaget El Charro vara på väg efter två magra år med AGS. Men om det räcker för att fortsätta marschen uppåt är ovisst.

Än mer ovisst är om det räcker för att anlita Stefan Johansson, vars prislapp blivit något dyr men vars bästa chans att vara kvar i Formel 1 är just Tyrrell efter att Benetton valt Sandro Nannini.



1987 Grand Prix drivers. 1st row: Modena, Alboreto, Johansson, Prost, Cheever, Palmer, Dalmas, Warwick, Nakajima, Boutsen, Campos, Capelli and Patrese. 2nd row: Danner, DeCesaris, Berger, Ghinzani, Alliot, Streiff, Piquet, Brundle, Arnoux, Senna, Fabelo, Nannini, Moreno. Nigel Mansell is missing (Copyright free)

Fo:

Tro

sve

198

för

kla

nir

Joh

Her

(Le

Ler

och

är

Frä

liq

-

bi

pe

Sv

di

bl

vi

—

Lo

Tr

fr

Fo

än

na

(i

et

I

ti

sc

Hä

Nc

Er

be

I

Hi

sk

Ma

st

Bi

nc

Si

ti

sc

Fi

Jo

sc

st

i

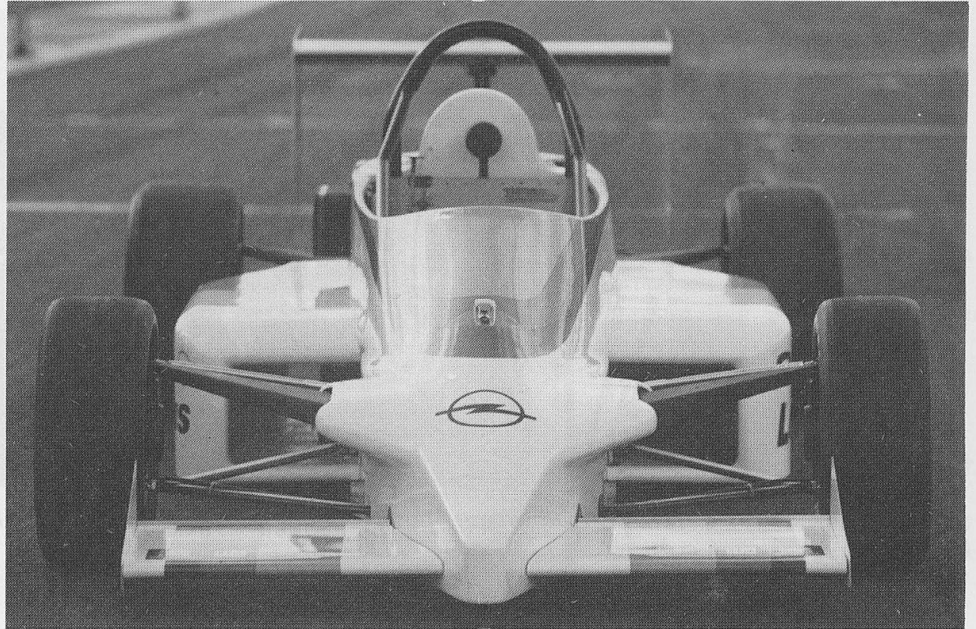
re

le

t:

Formel Opel på gång

Trots att det inte blir några svenska tävlingar i Formel Opel 1988 är flera både F3- och FF-förare intresserade av att köra klassen i Europa. På pressvisningen i Sollentuna var bl.a. Johan Rajamäki, Robert Amrén, Henrik Barkström, pappa Börstad (Leifs), Putte Tingdal, Torben Lenander och Micke Gustafson, och även bl.a. Peter Albertsson är klart intresserad. Frågan är hur många har råd att ligga ute i Europa under sommaren - trots att klassen är ganska billig och har både bra pris-pengar och bra reseersättningar. Svenska GM planerar för en nordisk serie 1988 - om den inte blir för dyr för dem med service de måste hålla.



Den nya Formel Opel-bilen, byggd av Lotus.

Lovande för F3

Trots höga kostnader och hotet från nya Formel Opel tycks svenska Formel 3 få flera deltagare 1988 än i år. På årsmötet i Mora räknade vi fram 13-15 säkra bilar (inkl flera nya norrmän) samt ett 10-tal mindre säkra.

I nya bilar kan vi räkna med titelförsvaren Micke Johansson, utmanaren Rickard Rydell, Håkan Olausson, troligen Micko Nordlander, Kenny Bräck, Gunnar Eriksson och kanske Linnus Lundberg.

I B-bilar lär vi få se Hasse Hillerbrink (F4-mästare och utskottsledamot), Peter Bohlin, Magnus Wallinder, Charlie Bäckstrand, Claes Rothstein, Jocke Birgersson, Henrik Barkström, norrmännen Per F Janner och Sigurd Krane, några norrmän till samt kanske Ronnie Petersson.

Frågetecken hänger över bl.a. Johan Rajamäki, Peter Albertsson, Robert Amrén och Leif Börstad som lockas av Formel Opel i Europa men också tvekar inför resekostnaderna och behovet av ledighet för tävlingar på kontinenten.

Inget är som förr

Det skall katten investera pengar på något annat än Formel 1 och F3000 i racersportens topp. Sportvagnsklassen Grupp C och standardvagnsklassen Grupp A har båda av FISA degraderats inför 1988: Grupp C till en internationell FISA-cup och Grupp A till bara EM.

Det engagerar de stora biltillverkarna.

Det ger spektakulär racing. Men det går ut över i sig livskraftiga klasser som ända tills nyss haft FISA:s stöd. Grupp C lider dock av att inte ha exakt samma regler som den amerikanska IMSA-serien, vilket i praktiken gör Grupp C till närmast en europeisk angelägenhet. Men det borde kunna lösas regelvägen.

VM i Grupp A däremot lanserades för bara ett drygt år sedan av FISA med buller och bång och visade sig efter en trevande början bli en succé med allt fler av de stora bilfabrikerna med - dock ej Volvo, tyvärr...

Den nya siluett-klassen skall inte ha andra sponsorer än bilfabrikanterna själva och dem närliggande leverantörer - troligen med duktiga bidrag till FISA och TV som skall skapa en "TV-cirkus" motsvarande Grand Prix-cirkusen.

Föga förvånande gör Bernie Ecclestone nu om Brabham till ett siluett-stall i samarbete med Alfa Romeo.

Nästan i skymundan har Formel 3 degraderats till nationell mästerskapsklass, hämmad av sina höga kostnader och hotad av bl.a. nya märkesklasser som Formel Opel. För FISA och Bernie Ecclestone skall EM-klassen vara F3000 - som kräver årsbudgetar på 4-5 Mkr!

Redaktör för
Racing-News
Tege Tornvall



Från vänster: Lars-Inge, Hasse, Kjell och Thomas.

Gänget från vischan.

HORN - ja då tänker man på saker som signalhorn, älghorn o. dyl. men det finns faktiskt också några mindre samhällen som fått namnet Horn. Ett av dem ligger i södra Östergötland, några mil norr om metropolen Vimmerby. Där startade den 23 oktober 1980 traktens motorentusiaster en klubb som fick namnet Mk Kinda. I dag har klubben ca: 225 medlemmar där dom flesta aktiva sysslar med rally o folkrace.

Men några ville vara lite annorlunda och sökte sig till banracing o SSK-serien. Först blev det några race i Pop-race men i år har dom övergått till Pirelli Cup. Efter dom första har fler blivit intresserade och i år har man kunnat se upp till sex förare anmälda från Mk Kinda. Sportvagnen och Vi träffade fyra av dom under en av sluttävlingarna i år.

Den hittills mest framgångsrike är Hans Gustafson (han är väl kungen sa någon av dom andra) som köpt Sven Forslunds Opel Manta. Han köpte den utan motor och har nu försett den med en Volvomaskin. Han har också gjort en del modifieringar för att förbättra väghållningen.

Hasse som nu hunnit bli 30 år började åka i skogen för fem år sedan. I början delade han bil med klubbkompisen Kjell Blom, och dom närmaste åren provade han på det mesta. Förutom skogsåka blev det lite backe o bilspeedway. Men även om han tycker att rally är roligare så är det också mycket dyrt. Alltså började han fundera på något billigare. Valet föll på Pop-race som han började åka tillsammans med Lars-Inge Johansson. Det gav mersmak och Forslunds Manta inköptes för årets säsong. 87-års säsong har han sett som ett prövoår, men trots det och en del strul har det blivit några framskjutna placeringar. Ev. är han intresserad av

att prova Castrol Cup eller någon SM-klass. Privat blir det också bilar, han har en bilverkstad tillsammans med klubbkompisarna Kjell Blom och Lars-Inge Johansson.

Lars-Inge Johansson är väl nestorn i gänget med sina 44 år. Han har liksom Hasse provat på lite skogsåka innan det blev Pop-Race för dom båda. Men han har faktiskt tidigare provat på banracing, då delade han bil i den gamla Volvo Turbo Cupen. Och precis som dom andra valde han banracingen före skogs- o grusåka av ekonomiska skäl. "Det är billigare att åka bana p.g.a. bl.a. en kortare säsong". Lars-Inge har en Ford Escort med en Volvo-motor

som nästan är identisk med de övrigas maskiner, alla är byggda av Kenneth's Motor. Motorn är bra tycker Lars-Inge men däremot vill han förbättra fram o bakvagn för att få bättre väghållnig. Och så bromsarna förstås. Och när sedan föraren fått tillräcklig rutin kommer säkert också framgångarna. Kanske slänger han på slicks vid något tillfälle för att prova i Castrol Cup.

Man kan undra om det blir något gjort i deras verkstad. Tre verkstadsägare som alla är motorsportentusiaster och kör racing, det blir väl bara en massa racingsnack o mekande med tävlingsbilarna på dagarna. Den tredje av ägarna är Kjell Blom. Han har ungefär samma bakgrund som dom andra. Började att åka rally tillsammans med Hasse för att sedan gå över till folk-race. Men så var han med några gånger och mekade åt dom andra i Pop-race och

upptäckte att detta var roligare och framför allt renare.

Agne Carlssons gamla Kadett inköptes och utrustades med en Volvomotor. Precis som dom andras är den byggd av Kenneth's, men han tycker sin är tröttare än dom andras. Dessutom har han haft lite problem med växellådan. 33-årige Kjell tycker att det här med racing var mycket roligare än han föreställt sig. Årets säsong är ju den första så han ser den som ett prövoår så någon placering på pallen har det inte blivit ännu. Men blir bara bilen utsorterad och han får tillräcklig rutin kommer säkert även dom.

Thomas Karlsson är yngst i gänget med sina 22 år. Han har inte hunnit att vara med om lika mycket som dom andra. Åkt lite debutant i skogen. Men hela tiden har han varit med dom andra och blivit påverkad av deras racingintresse. Därför tyckte

han att det skulle vara roligt att prova på och köpte en bil inför årets säsong.

Bilen - en Amazon - har tidigare gått på bana och därefter bilspeedway. Thomas har plockat ner den helt för att sedan bygga upp den igen. Motorn är "givetvis" byggd av Kenneth's.

Än så länge är bilen inte utsorterad och föraren saknar rutin. Men när detta infunnit sig är han säkert med och fightas om tätplaceringarna. Han är lackerare till yrket men jag kan tänka mig att fritiden tillbringas i dom andras verkstad.

Och som det nämndes i början - det finns två till från MK Kind. En har varit med i Pirelli Cup och en i Pop-race. Vem vet, om några år kanske det bara snackas banracing under MK Kindas klubbträffar.

G. Andrén



NYA MEDLEMMAR -

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1987	Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1987
Adén Roland	N. Tannrforvägen 40C 582 52 Linköping	B 013-10 32 68 A 013-28 60 00		1042	Dumell Kim	Fågringsbrinken 9 163 60 Spånga	B 08-761 88 77	Brio Cabriolet	1050
Andersen Flemming	Akersbakken 23 0172 Oslo Norge	B 02-36 22 27		1037	Eriksson Anders	Torgilsgatan 1 541 50 Skövde	B 0500-826 27 A 0504-132 50		1034
Andersson Jonny	Sigelhultsvägen 27 451 34 Uddevalla	B 0522-325 45 A 0522-144 75		1010	Eriksson Sven-Olof	Floragatan 23C 544 00 Hjo	B 0503-128 84 A 0504-129 88		1022
Askeröd Conny	Övregårdsvägen 6 541 52 Skövde	B 0500-853 67 A 0500-204 78		1024	Eriksson Torbjörn	PL 10231 521 00 Falköping	B 0500-912 27 A 0500-861 20		1018
Back Jerk	Bergsvägen 29 144 00 Rönninge	B 0753-503 81 A 08-99 01 70		1003	Forsman Per	Sven Rinnmangatan 4 VI 112 37 Stockholm	B 08-50 76 45 A 08-785 11 74		1006
Bergenswald Patrik	Karlsviksgatan 16 112 40 Stockholm	B 08-50 07 13 A 08-34 05 60		685	Grimborg Roger	Hornblåsargränd 4 183 65 Täby	B 08-756 87 82 A 08-735 35 00		1005
Birgersson Joakim	Emmedal PL 344 225 90 Lund	B 046-527 64	Van Diemen	1019	Gustavsson Lennart	Malmvägen 11 433 61 Partille	B 031-26 50 62	DeTomaso Pantera GTS	1011
Borgh Rune	Torparstigen 9 144 00 Rönninge	B 0753-515 32 A 0753-703 60		1030	Gustavsson Per	Björn Barkmansväg 35 148 00 ösmo	B 0752-380 13 A 08-47 58 58		1046
Brink Jan	Postängsvägen 266 145 52 Norsborg	B 0753-772 02 A 0753-703 60		1032	Hoffsten Ola	Karborrevägen 15 136 71 Haninge	B 08-776 35 40		1049
Bylund Tony	Västeråsvägen 15G 731 41 Köping	B 0221-128 70 A 0221-139 00		1004	Holm Gunnar	Trumpetvägen 3 541 57 Skövde	B 0500-335 39 A 0500-666 65		1021
Bäck- Mirchandi R.	Norra Stationsgatan 115 113 33 Stockholm	B 08-34 29 42 A 08-67 72 56		1017	Hård Ulf	Kristinagatan 60B 602 32 Norrköping			1009
Carlsen Henrik	Rødpaeevej 30 3450 Allerød Danmark	B 02-27 52 07	Alfa Romeo Alfetta	1047	Jansson Robert	Finningevägen 53B 152 00 Strängnäs	B 0152-176 67 A 0159-106 10		1039
Carlsen Piper Bach	Rødpaeevej 30 3450 Allerød Danmrk	B 02-27 52 07		1048	Johansson Morgan	Gullvivevägen 10 260 73 Östra Ljungby	B 0435-216 79		1040
Carlsson Björn	V. Nygatan 4 570 80 Virserum	B 0495-309 76	DeTomaso Pantera	999	Johansson Yvette	Gullvivevägen 10 260 73 Östra Ljungby	B 0435-216 79		1041
Cernholm Peter	Östermalmsgatan 59 114 50 Stockholm	B 08-60 11 16 A 08-29 24 14		1026	Jönsson Niklas	Mogatan 28 564 00 Bankeryd	B 036-776 02 A 036-10 69 33		1025
Claesson Christer	Östermalmsgatan 11 591 35 Motala	B 0141-577 01	MG Midget MKI Fiat Abarth 1000	1054	Jönsson Stig	Spovägen 7 198 00 Bålsta	B 0171-567 26 A 0758-403 81		1035
Dahlberg Hans	Regeringsvägen 5 611 56 Nyköping	B 0155-182 74 A 0155-172 50		1016	Knutsson Christer	Engelbrektsgatan 4C 432 00 Varberg	B 0340-176 43 A 0340-677 83		1013
					Lindberg Henrik	Erikshultsvägen 26 702 29 Örebro	B 019-24 62 15		1002

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1987
Lindstedt Mats	Strindbergsvägen 8A 151 31 Södertälje	B 0755-675 29		1001
Lundin Per Johan	Mjölnerbacken 41 172 48 Sundbyberg	B 08-733 16 13 A 08-714 56 30		1029
Lundmark Dick	Kanelgatan 26 424 34 Angered	B 031-31 59 86 A 031-14 14 67		1012
Nilsson Sven-Alf	Babordsgatan 7 652 27 Karlstad	B 054-18 41 27 A 054-15 21 08		1043
Nyman Michael	PL 10500 Broddetorp 521 00 Falköping	B 0500-910 69 A 0500-660 00		1023
Orrby Magnus	Rudbecksgatan 37 702 11 Örebro	B 019-11 85 68		1015
Palm Lars	Kamomillgången 22 611 00 Nyköping	B 0155-983 69 A 0155-890 40		1020
Persson Jonas	Trastgatan 1 330 27 Hestra	B 0370-354 49	Van Diemen	716
Peterson Stefan	Ödenäs 4649 441 95 Alingsås	B 0322-531 20 A 0322-140 80	Ford Capri	740
Pleym Viggo	Fakkstadvei 13B 2600 Lillehammer Norge	B 062-595 22		1036
Qvarnström Jonas	Eriksövägen 18 185 00 Vaxholm	B 0764-313 09 A 08-23 05 00	Focus	1045
Rehnqvist Karl-Erik	Grevegårdsvägen 32 421 64 Västra Frölunda	B 031-45 66 08		1014
Ribers Björn	Box 595 581 07 Linköping	B 013-13 62 83 A 010-39 59 32	Tiga	1038
Roos Lena	Torparstigen 9 144 00 Rönninge	B 0753-515 32 A 08-789 15 44		1031
Sagen Trond	Borensvägen 15 121 68 Johanneshov	B 08-91 11 44 A 08-54 13 54		1027
Solid Margareta	Reimersholmsgatan 39 117 40 Stockholm	B 08-68 48 06 A 08-54 17 50		1028
Spontón Ove	Ekuddsvägen 11 131 38 Nacka	B 08-716 73 14 A 08-714 00 00		1008

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1987
Svensson Niclas	PL 9010 Finja 281 00 Hässleholm	B 0451-165 20 A 0451-159 85		1007
Thunvall Nils	Tjädersvägen 14 181 40 Lidingö	B 08-765 90 48	Honda Volvo	1000
Ulvefeldt Daniel	Jomsborgsvägen 5 161 54 Bromma	B 08-37 89 84	Brio Roadster	1051
Vigh Anneli	Box 43 792 01 Mora	B 0250-152 48 A 0250-117 50	Lancia Abarth	1044
Wikström Christer	Box 6049 312 06 Mellbystrand	B 0430-277 44	DeTomaso Deauville	1052
Ångström Björn	Kamomillvägen 88 145 74 Norsborg	B 0753-813 74 A 08-749 25 50		1033
Öhrström Magnus	N. Bulltoftavägen 22 212 20 Malmö	B 040-93 12 14	Triumph TR4 A	1053

ADRESSÄNDRINGAR -

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1987
Adolfsson Peter	Torsgränd 23 5 tr 113 21 Stockholm	A 08-93 11 50		807
Gustafson Per	Liljevägen 16 541 90 Skövde	B 0500-828 35	BMW 318i	364
Stenquist Sven-Ola	Skepparegatan 15 826 00 Söderhamn	B 0270-122 94	Fiat	135
Söderholmen Dennis	Frälsegårdsvägen 1 Gössäter 533 04 Hällekis	B 0510-406 57	Volvo Amazon Ford Cortina	264

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

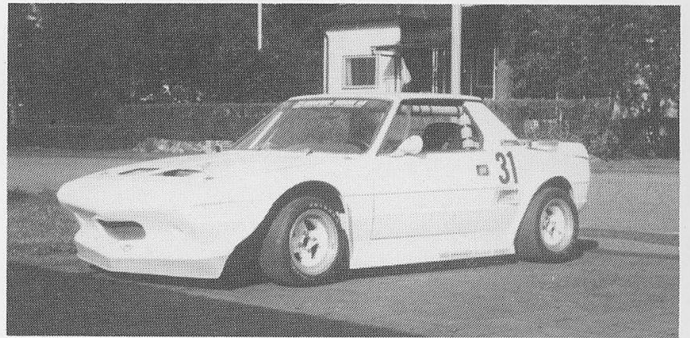
Adress: Box 79
533 01 Göteborg
Tel: 0511/58060
Postgiro: 508453-8
Bankgiro: 505-9860

ANNONSPRISER

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



Fiat X1/9 Racer



SÄLJES:

Div motordelar till bl.a. F.F. nya o beg.
Nya motordelar till Ford BDA samt ny Lucas startmotor.
Peter tel: 033/139521, kvällar o helger.

KÖPES:

Ståldelar till BDA 1700, vevaxel och stakar, nytt eller beg.
Peter tel: 033/139521 kvällar o helger

SÄLJES:

Minicross, Puch Magnum X, centr. kopp. 3,5 hk. obetydligt körd. Nybörjarcykel för 6-8 åringar.
Göran tel: 031/409930

DIV:

Bilder efterlyses:
Bildmaterial sökes till min racerbil, Royal RP 17 sportvagnsracer.
Bilder från tiden -72 - -84. Bilen har bl.a. varit vit/brun och troligtvis röd.
Tidigare ägare har varit: Lars Wramell, Janne Svensson, Ari Timonen, Charlie Bäckstrand och Arna Evaldsson.
Hör av er till Peter tel: 033/139521 kvällar o helger

SÄLJES:

Fiat X1/9 Racer.

Nybyggd 1500cc fullrace-motor. Smidda kolvar, lättat balanserat, två dubbla dellortoförg. 5vx rakskuren tät Colottilåda, racekoppl. Ventilerade GTI-skivor fram, Volvoservo, ställbara Koni, spec. fjädrar, alla bussningar nylon/metall, ställbara kräng. hämmare fram/bak. Bur, racestol, bälte etc.
Ombyggd kaross, spoiler fram/bak, kjolar etc. Sänkt och lättat. Slicks på 8 o 9" Revolution fälg, regndäck på 6" GB-fälg.
Fullt raceklar. Säker vinnare i Modsport III, konkurrentskraftig även i klass II, bra ämne för Special Saloon lilla klassen.
Prisidé 65.000:-
Ring Anders 0380/30420 (arb) 31366 (bost).

KÖPES:

Formelbil från 60-talet el 70-talet. Helst F3 el Formel Ford/Formel 4.
Bilen behöver inte vara någon pärla.
Prisidé: 5000-12000Skr.
Skriv till Yngve Johansson Sarvlaxgatan 9, 07 900 Lovisa, Finland.
Eller ring: 009-15-532495