

sportvagnen

NR 2-3 1988

Och vi

med
Racing News

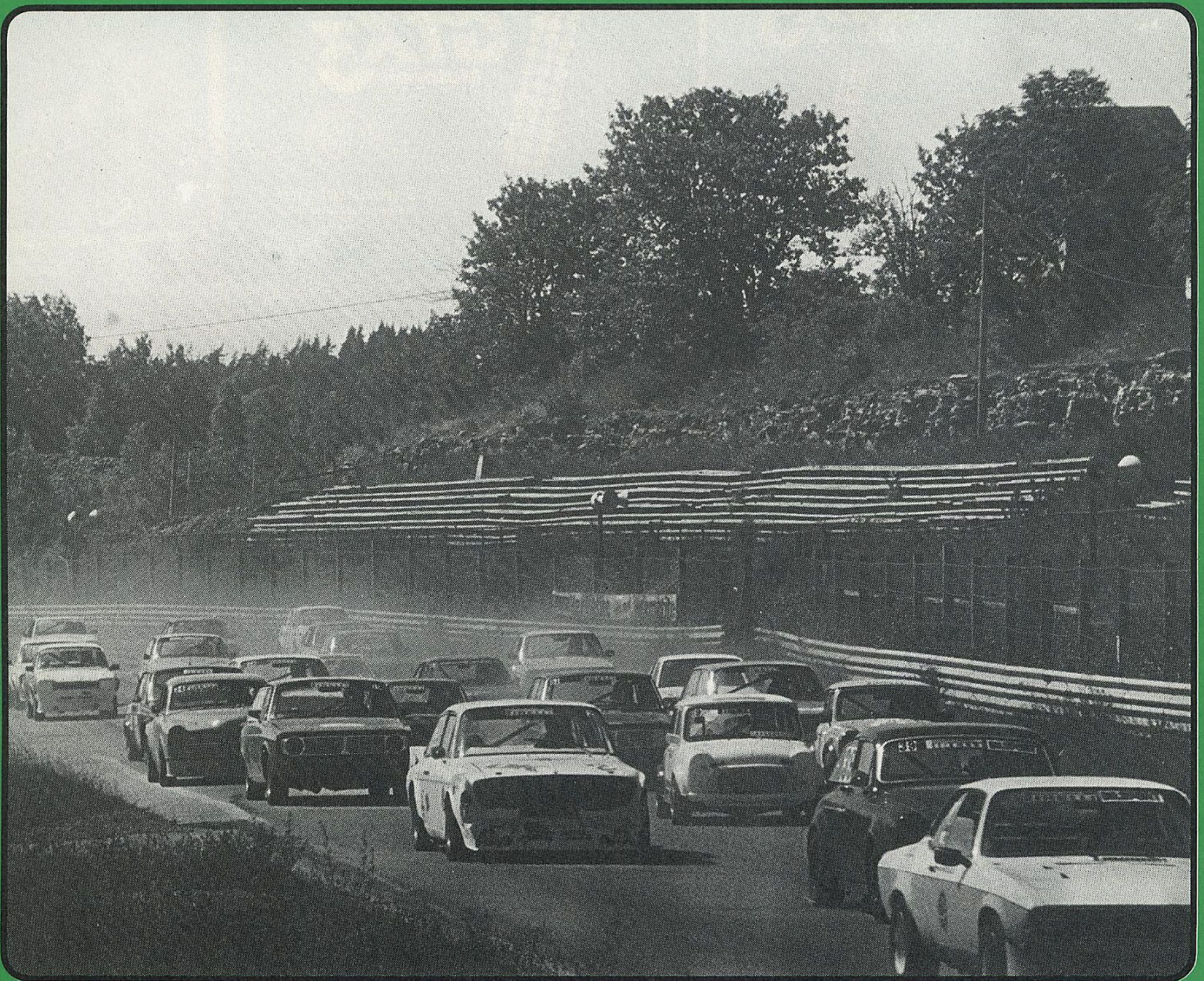


Foto: Göran Andrén

*Den kanske maffigaste racingklassen i Sverige just nu —
SSK-seriens Pirelli Cup!*

EDITOR

**sportvagnen
och vi**
STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB

LITE AV VARJE.....

Så var det då höst igen och man börjar fundera på säsongen som varit. Och nog har det varit en spännande sådan. Säg den klubb som kan erbjuda sina medlemmar så många o spännande arrangemang som Stockholms Sportvagnsklubb.

Förutom SSK-serien o sportvagnsträffarna har klubben också arrangerat några SM-tävlingar, bl.a. Västkustloppet. Och när det gäller SSK-serien verkar den bara bli bättre o bättre. Pirelli Cup har ju blivit en maffig klass, om än något styvmoderligt behandlad av massmedia. Formel 4 blir också bara större o större, inte så konstigt kanske med tanke på prisutvecklingen i Formel 3. Och nu i säsongens elfte timme verkar det som Castrol Cup börjar få fart igen. Henrik Rosencrantz har fått klar sin nya bil, en mycket snygg Mazda RX7. Han meddela också att fler bilar är på gång till 89:års säsong.

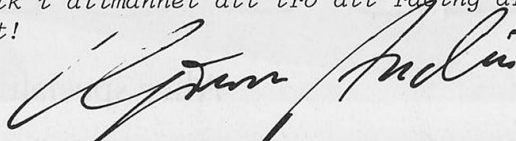
Vi får eller inte glömma det mycket maffiga sportvagnsmeetinget på Mantorp, den som missat denna träff kan inte kalla sig bilintresserad. Dessutom verkar det som klubben också har ett avtal med Pohlman den här helgen för det är solsken varje år.

Men det har inte bara varit solsken i år, vi har ju det här sorgliga kapitlet massmedia. Här på västkusten har vi sveriges näst största dagstidning, tyvärr med en tråkig syn på motorsporten. Efter t.ex. Västkustloppet hade man en ganska stor trespaltig artikel - om bråket i Grupp A! Man ältade detta från alla vinklar och på dom tre sista raderna hade man också lyckats få in vem som vann i Lady Cup och F3. Inget om dom övriga klasserna! Det talar väl för att man INTE var där för att skriva om tävlingarna. Det samma hände under F3-finalen på Kinnekulle, läsarna måste ha trott att man bara körde F3 den dagen.

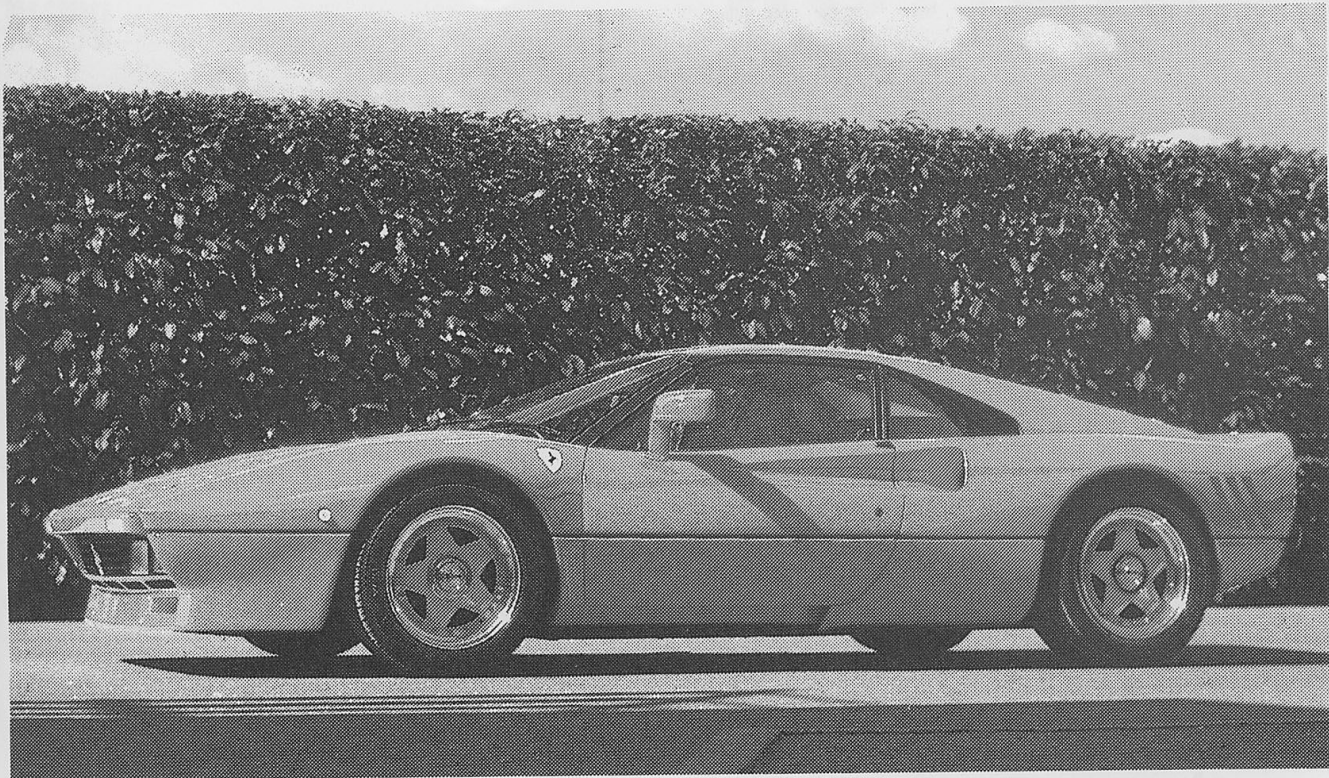
Lika okunniga som skribenterna är ofta deras fotografer. Jag själv var för några år sedan free-lance medarbetare på tidningen Start & Speed, den tidningen hade en redaktionsgranne som hette Illustrerad Motor Sport. Den tidningens redaktör hette Ulf Karlsson och han sa ofta: "Ingen bild är så mycket värd att man är bered att offra livet för den". Men tydligen betalar dagstidningarna sina fotografer bra.....

T.ex. under F3-finalen på Kinnekulle. Magnus Wallinder kör av uppe i TV-kurvan, Anderstorps säkerhetsteam kör rutinerat fram och ställer bilarna mellan sig och banan. Då dyker det plötsligt upp en fotograf och placerar sig mellan ambulansen och banan, med ryggen mot banan! Som tur var har vi en rutinerad funktionärsstab som kanske räddade livet på honom den gången. Han måste ha trott att han plåtade moster Annas kafferep eller Stina Olssons 100:års dag på ålderdomshemmet. Och hade han inte sovit under fysiktimmarna i skolan så hade han lätt räknat ut var en bil hamnar som tappar fästet i en kurva.

Och till alla dessa fotografer som springer benen av sig så fort det kommer ut en ambulans på banan vill jag säga: Vore det inte enklare att ställa sig utanför något sjukhus akutintag istället. Just era bilder får folk i allmänhet att tro att racing är det samma som lek med livet!



Är bilar din passion?



*”Det märks att de som skriver
i Automobil verkligen vet vad
de skriver om.”*

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

hem direkt – tidigare! Ring Aller-
företagens prenumerationsavdel-
ning. Tel. 042-173800, det lönar sig!

AUTOMOBIL

Aller specialtidningar ab

RU

Ru

av

10

In

si

V6

ut

fö

ni

bi

av

Ef

st

tv

br

an

Ru

la

fö

er

be

ve

Fr

mä

RUNE BERG SATSAR PÅ C2

Rune Berg var i början av säsongen 88 anmäld till 10 sportvagnslopp i Europa Interserie klassen med sin nya Ford Cosworth med V6:a på 3,4 liter - 500hk utan turbo. Den erfarna föraren har fått en tekniskt mycket avancerad bil och väntade sig mycket av sin första säsong i C2.

Efter en mindre lyckosam start av säsongen, med två starter som fick avbrytas på grund av mekaniska fel på motorn, tog Rune bilen över till England, där motorn är byggd, för en övergripande justering och kom sedan tillbaka lagomt till sportvagnsmeetinget på Mantorp.

Från det han blev norgemästare i 100cc kart 1975,

har Rune kört många tävlingsmil bakom ratten i ständigt större och snabbare bilar.

1986 är Runes bästa säsong hitills, då han blev svensk och norsk mästare i Formel 2000, han kom på andra plats i det Nordiska Sportvagnsmästerskapet och vann Bridgestonecupen. Av totalt 9 lopp fick han 6 segrar, 2 andraplatser och ett motorhaveri.

Av andra triumfer kan nämnas seger i den norska cupen 1981, 1982 och 1983, andra plats 1984 och Nordisk RS-mästare för racersportvagnar 1985. Samma år uppnådde han också en silverplats i EM-rundan på Avus i Tyskland.

Rune Berg startade sin

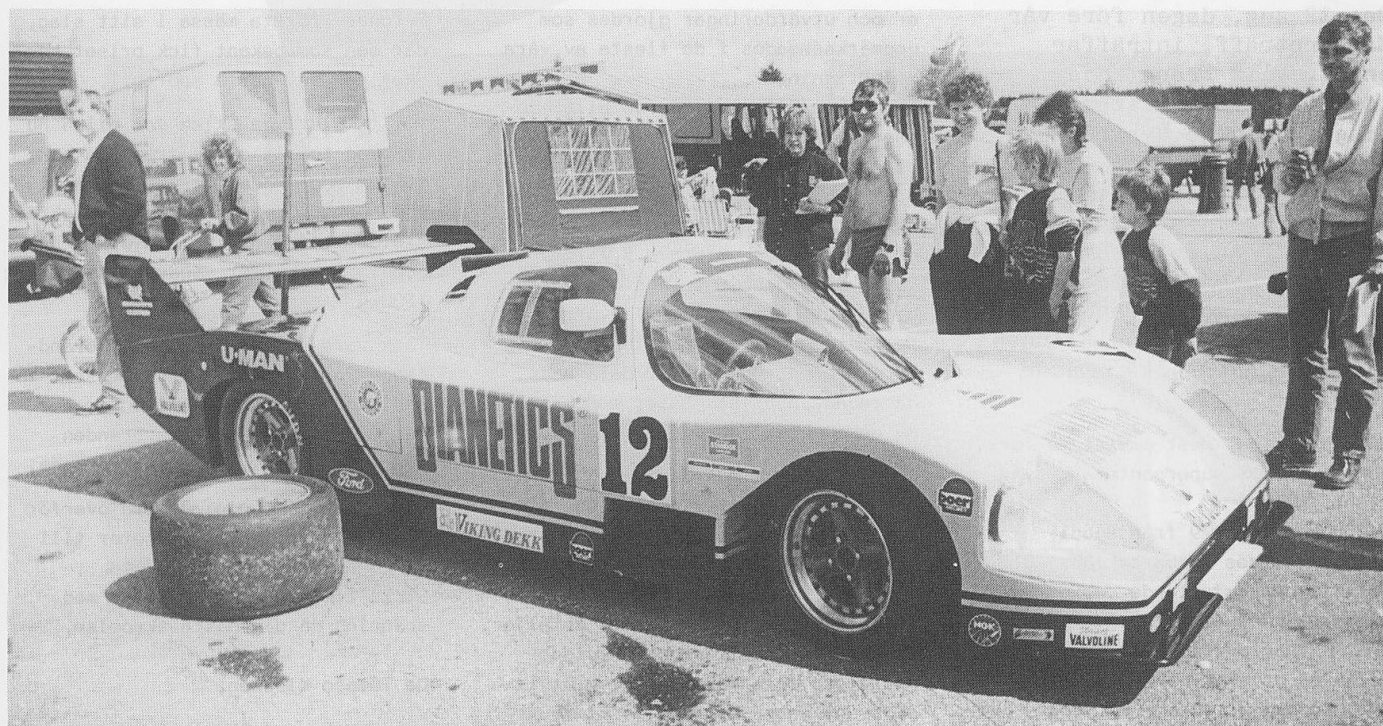
14 år långa racingkarriär med att köra Formel K från 1974 till 1980. Där hävdade han sig väl med totalt 75 första-, andra och tredjeplatser, både nationellt och internationellt. 1981 skaffade han sig en större bil och ställde upp i Formel 2000-klassen.

Dessa bilar liknar de stora C1 och C2 bilarna men har något mindre motor. Den bilen byggde han om 1986 till en Super Sportbil med turbo.

Avslutningsvis i år har Rune tänkt köra i Sverige och det blir också ett Interserie lopp i Österrike. Dessutom hoppas Rune på ett uppvisningslopp på "hemmaplan", öppningen av den nya banan i Trondheim nu i höst.

Uppgifter från pressmed. 1988.

Foto: Göran Andrén



DE TOMASO



PANTERA DUBBEL TURBO 1.

Den 12 aug, dagen före vår Mantorpträff, inträffar en oturelig brand under körningen till bilbesiktningen i Janne Nyströms Pantera.

Janne som körde bilen såg i backspeglarna att lågorna slog ut från motorrummet. Han stannade och försökte förgäves släcka branden. Bilen förstördes helt innan tillkallad brandkår kunde ingripa.

Så slutade det mest ambitiösa försök att skapa superpanteran i vår klubb.

Bilen köptes 1979 från Saudi Arabien, kördes sommaren -80, -81 varefter en omfattande ombyggnad gjordes i två etapper.

1982-85 var perioden då huvuddelen av arbetet utfördes. Sommaren 1985 kördes bilen och en mängd test-

er och utvärderingar gjordes som uppmärksammades i de flesta av våra motortidningar.

Tidningen Bilsport gjorde bl.a. ingående tekniska tester där motoreffekten - 796hk, samt 0-100 km/tim (3,9 sek) och 0-200 km/tim (9,6 sek) uppmättes. Motorn tilldrog sig ju stort intresse eftersom 5,7 lit. V8:an hade dubbla turbos och var byggd som en racemotor. Tyvärr hann bantesterna bara börja innan säsongen var över. Mängder av data hade då redan insamlats bl.a. med hjälp av en on-board dator, Cygnus -1.

Denna var till ovärderlig hjälp vid analys av motor- och chassiprestanda. Resultatet låg sedan till grund för nästa ombyggnads etapp, 1985-88.

Med ytterligare förbättrade detaljer, främst inom hållfasthet, hjulgeometri och förarsäkerhet premiärvisades bilen påskan -88 på Elmia,

Europas största mässa i sitt slag, där den som bekant fick priset som Sveriges snyggaste sportbil.

I sitt slutliga skick var bilen nu 2m bred totalt såväl fram som bak, 106 cm hög, hade förstärkt chassi med burbåge från främre till bakre stötdämparfäste, 15" hjulbredd bak och 12" fram samt vägde endast drygt 1200kg.

Tack vare en väl genomtänkt brandisolering mot förarutrymmet samt explosionssäkra bränsletankar var det trots den intensiva branden aldrig någon risk för personskada.

Om vi känner Janne rätt så överför han säkert sina erfarenheter till ett annat chassi.

Lycka till Janne, vi väntar med spänning på din nästa skapelse.

De Tomaso Klubben.

CORIERRE DE TOMASO

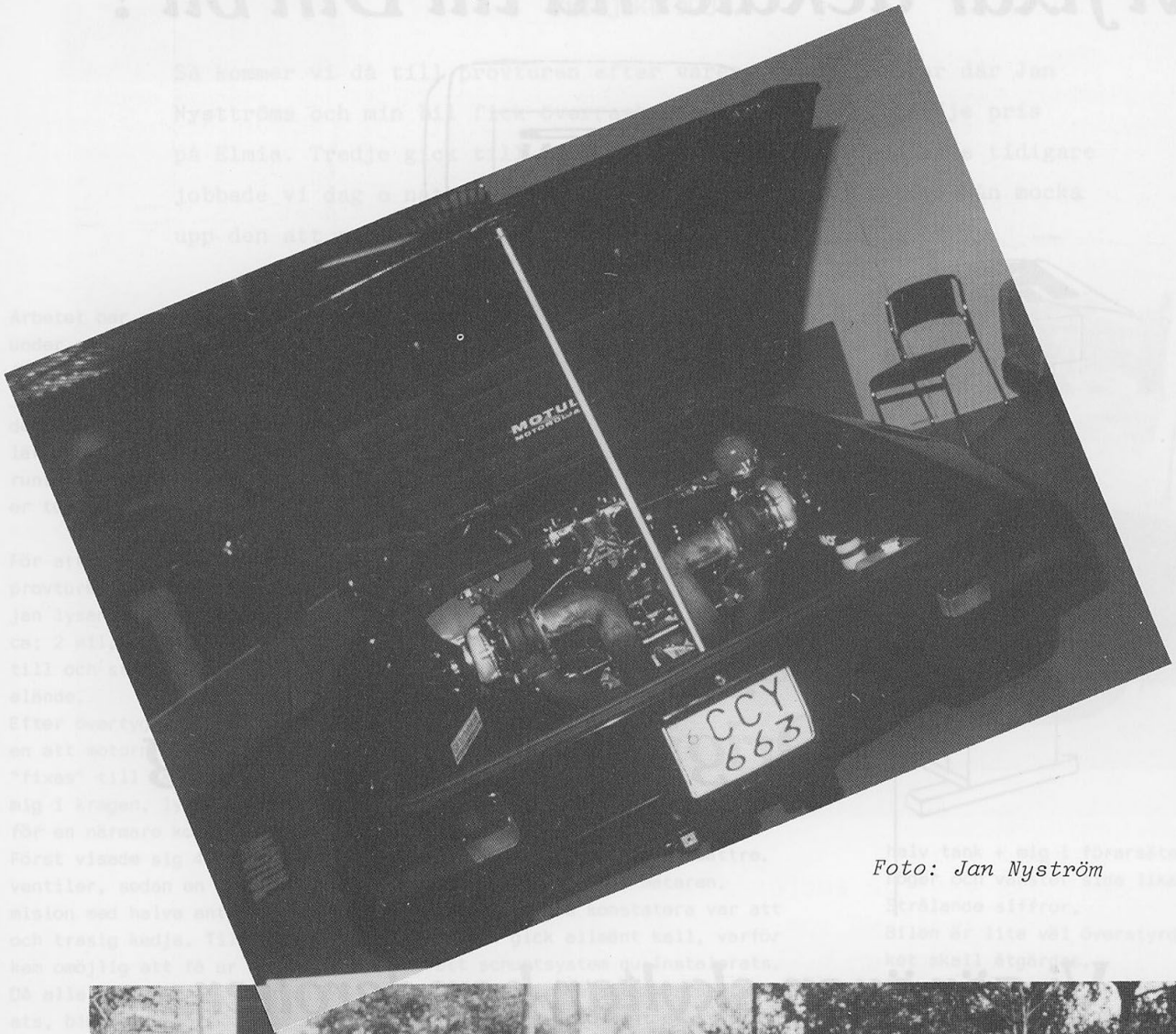


Foto: Jan Nyström



"Projekt 500".

Så kommer vi då till provturen efter vårens utställningar där Jan Nyströms och min bil fick överraskande första resp. tredje pris på Elmia. Tredje gick till Corvette 58:a. Som jag meddelade tidigare jobbade vi dag o natt med Jannes bil för att i möjligaste mån mocka upp den att se åkduglig ut. Vilket även lyckades.

Arbetet har emellertid fortsatt under sommaren i oförminskad takt för att få den åkbar. I dag när jag i godan ro sitter och skriver detta ute på sommarstället (5aug) lär Janne ta sin första provtur runt kvarteret i Bromma. Jag håller tummarna.

För att återgå till min bil. Den provturen föreföll till en början lysande. Allt såg bra ut i ca: 2 mil, då motorn gnisslade till och stannade. Mörker och elände.

Efter övertygelse från omgivningen att motorn naturligtvis måste "fixas" till säsongen så tog jag mig i kragen, lyfte ur det hela för en närmare koll av felet.

Först visade sig 4 st krokiga ventiler, sedan en kamaxeltransmission med halva antalet kuggar och trasig kedja. Till sist en kam omöjlig att få ur blocket. Då alla spel noggrant kontrollerats, blocket kliniskt rent från början, konsulterades de lärda i huvudstaden för att klarlägga orsaken.

Efter att dessa kliat loss alla mjäll fastställdes orsaken vara oplan lageryta på det skurna lagret. Inget ont som inte har något gott med sig. Då motorn ändå var ur lagades utgående drivaxel på växellådan som transportskadades till Elmia. Ena motorfästet kunde justeras något samt vattenröret i till blocket ändrades.

Nya ventiler beställdes från Leufvens och dessa anlände efter tre -TRE!- dagar från Amerika.

Efter en veckas slit satt motorn ihop igen och dags för nästa prov-



tur. Nu verkade allt gå bättre. Tio mil lades till mätaren. Det man kunde konstatera var att motorn gick allmänt kall, varför ett schuntsystem nu installerats. Strypning medels termostat förefaller mig felaktigt då kylaren dimensionerats efter ett vida högre effektuttag än det som användes vid touring.

Kort paus togs till pingsten och jag passade på att gifta mig. Bröllopsresan till Italien 14 dagar, och en välbehövlig avkoppling.

Väl hemkommen var det aktuellt med Le Mans-resan. Vis av skadan ansåg jag det vågat att anmäla mig, utan fortsatte provkörningarna här hemma. En tur till bilprovningen visade att ekipaget nu väger 1096kg. 30kg mer än 302:ans installation. Detta kompenseras med de plastdörrar som ännu ej monterats. Viktfördelningen är nu 63-37% bak fram, och med

halv tank + mig i förarsätet är höger och vänster sida lika tunga. Strålände siffror.

Bilen är lite väl överstyrd vilket skall åtgärdas.

Hur går då motorn? Ja, kammern är ju förhållandevis snäll, men jag har liten svängmassa så resultatet blir ändå en lite orolig motor på de lägsta varvtalen.

Den är klart mer lättkörd än 302:an. Går man på för hög växel eller fel varvtal så har det inte så stor betydelse, kraften räcker ändå. Faktum är att kopplingen inte klarar mer än primärspjället på Dominatorn. Nyström skall ju ladda 2 kilo med sin turbo, så han får agera försökskanin med den nya 5-skivskopplingen innan jag byter.

Om inget hänt med Nyströms besiktning hoppas vi att vi har besökt Mantorpmötet.

Hälsningar Göran Malmberg.

I serien provkörningar berättar här Robert Petersson om Per Gjerdrums fantastiska MG Magnette K3 och om hur det är att prova en bil från passagerarsätet.....

Text: Robert Petersson

Foto: Göran Andrén



För oss vanliga amatörer ser den gamla unika MG:n ut som vilken gammal MG som helst men då bedrar vi oss, för de insatta är en MG Magnette K3 en av Englands allra största storheter genom tiderna. Puristerna går till och med så långt att de kallar K3-modellen den enda "stora" MG-modellen genom tiderna.....

"Den kronometriska varvräknaren hoppade frenetiskt uppåt när vi närmade oss Kvarnkurvan, farten var förvånansvärt hög. En frisk K3 skall toppa 170-180 och om någon är frisk så är det den här. Det hoppar och studsar hemskt och det är svårt att hålla sig kvar i den trånga cockpiten. Bromsarna tar förvånansvärt bra och Per flyttar växelväljaren och trampar ner växlingspedalen, K3:an har en förväljarlåda, tvåan

hoppar i blixtsnabbt och Per stöttar rutinerat med gasen. I utgången är accelerationen förbluffande, som en bättre GTI-bil ungefär men till min förvåning växlar Per aldrig upp, varvräknaren hoppar upp förbi rödmarkeringen vid 5500 varv och ända till 6500 innan han växlar..."

Det otroliga men härliga oväsendet när avgasljudet försöker överrösta kompressorernas tjut och vice

versa gör att det är omöjligt att konversera i bilen men efteråt i depån får jag veta att Per ibland till och med varvar till 7000 under race.

"Maskinen håller för det, det är nytillverkade grejer rakt igenom och förresten ger den inte maxeffekt förän vid cirka 6500 varv".

Rödmarkeringen får man väl därmed se mer som en rekommendation och varning för att inte marscha mer än

5500 längre stunder. Det är inte bara det som är lite udda med den här bilen, det mesta är specialiserat och alla K3:or som byggdes skraddarsyddes mer eller mindre för de olika beställarna. Det kan låta knepigt men det lär inte ha varit några större problem då bara 33 exemplar inklusive fabriakens prototyper byggdes. I ärlighetens namn är dock inte Per Gjerdrums K3 en äkta K3 även om den är mer "riktig" än de flesta äkta.

Det låter knepigt men är faktiskt ganska lätt att förklara. Som med alla racerbilar utvecklades K3:orna genom åren och resultatet blev att nästan ingen överensstämde med originalspecifikationerna, åtminstone inte så länge ingen bemödade sig om att renovera "tillbaka" dem till orginalskick.

Problemet är bara att många av dem nådde sina bästa tävlingsresultat sedan de modifierats vilket gör det svårt att låta bli att låta dem behålla det skick i vilket de vann sina största framgångar, en knivig fråga för alla racerhistoriker.....

Per Gjerdrums K3 började dock livet som en K1 och har i efterhand modifierats till en K3 vilket har gjort att man bemödats om att den skall stämma överens med K3:ans originalspecifikationer. Dessutom kan man hävda att fabriken en gång gjorde likadant, original-K3:an var ju varken mer eller mindre än en K1 modifierad för tävlingsbruk...

Fabriksbilarna byggdes 1933-34 och såldes som körbart

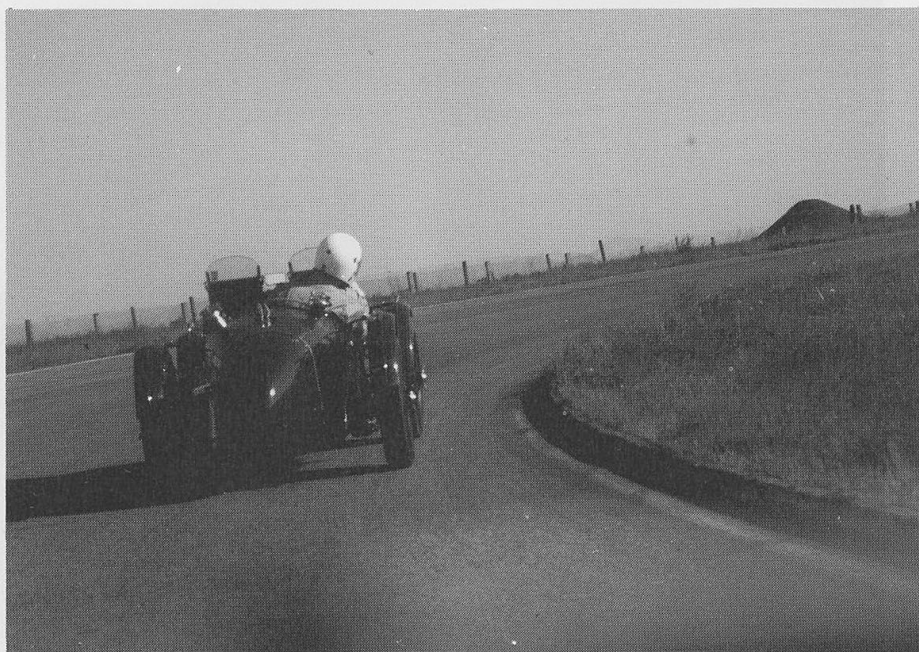
chassie för £675 medan en bil komplett med kaross kostade hela £795....

Maskinen är en rak sexa med borrhningen 57mm och slaglängden 71mm vilket ger en volym på 1086cc. Den har en enkel överliggande kamaxel och matades från början av en Powerpluskompressor men den gav stora problem då den krävde så mycket smörjning att stiften lätt oljade igen. Året efter gick man över till en Marshall 85-kompressor vilket löste problemet. Per Gjerdrums bil har den senare typen av kompressor och även i övrigt överensstämmer den med specifikationer. Det var nämligen det året som bilen fick den sensuella rundade rumpan, 33:orna slutade lite snöpligt med den nakna tanken och ett reservhjul bakpå.

I början av 30-talet var det mycket populärt med tävlingar för "lätta" racervagnar som det kall-

ades och de stora kontinentala märkena var Alfa Romeo, Bugatti och Maserati. Alla dessa hade även större bilar som man deltog i de stora GP-loppen med men den lilla klassen var också omåttligt populär. Hos MG beslöt man att tackla konkurrenterna i det tuffa Mille Miglialoppet som gick på vanliga vägar runt halva Italien. Tre bilar startade och ledarbilen med Sir Henry Birkin bakom ratten agerade hare och över de dryga 20 milen från Brescia till Bologna hade man en snittfart på hela 141,5 km/tim och slog därmed klassrekordet med 13 minuter.....

Tyvärr höll inte bilen, en ventil gick av och fördärvade motorn men hans högt uppdrivna tempo hade hetsat konkurrenterna så att de också fick problem och de två övriga K3:orna kom ledigt etta och tvåa i klassen. Detta trots att man led av tidigare nämnda





problemet med kompressorn vilket gjorde att vinnarbilen med Captain George Eyston och den italienske greven "Johnny" Lurani som besättning fick byta hela 157 tändstift under loppet...

Framgången gav eko i racingvärlden och legenden Tazio Nuvolari bad att få prova en K3 i det kommande Tourist Trophyracet på Irland. På den tiden körde man ofta handikapptävlingar och trots att K3:an klassade in dåligt gjorde den Italienske Virtuosen en insats som gick utanpå det mesta och lyckades vinna med 40 sekunder trots att han knappast tränat eller suttit i bilen före start.....

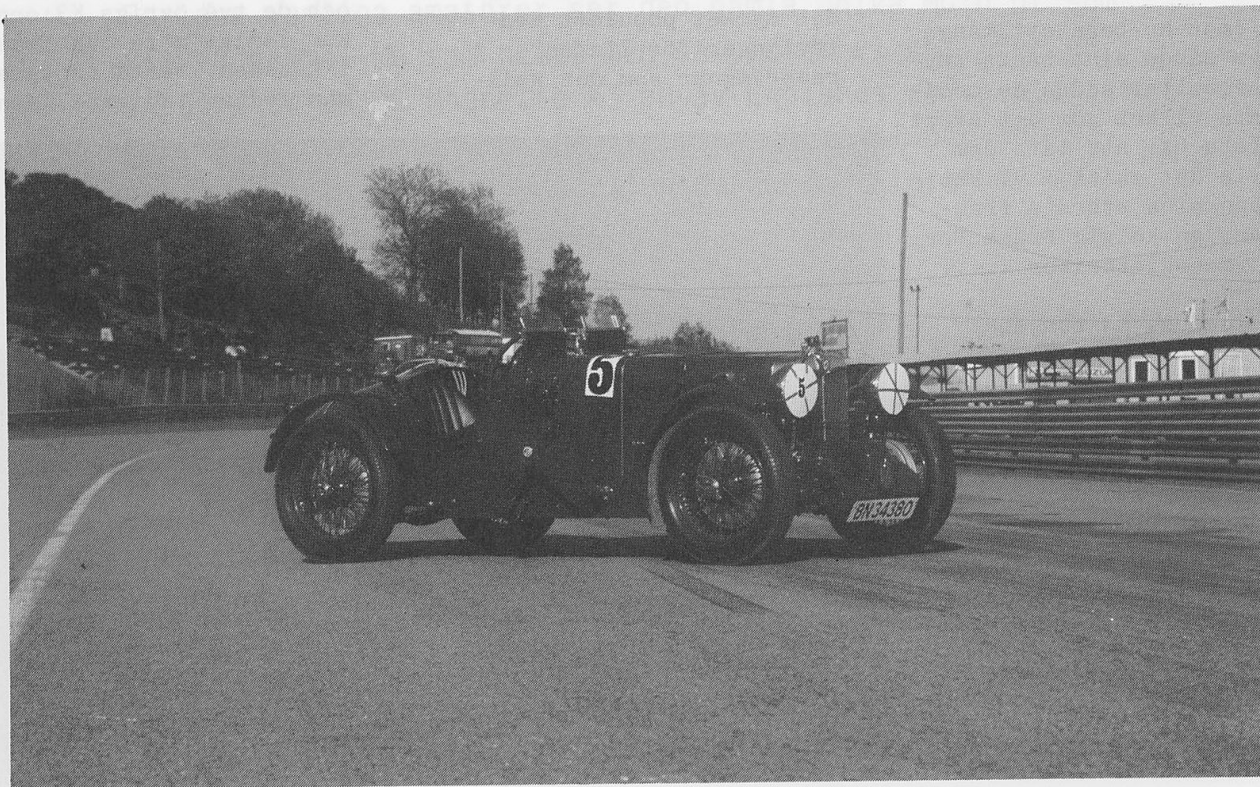
Det kanske blir lite väl mycket historia här men det är kul att veta lite om varför just K3-modellen

är så älskad av MG-folk. Per Gjerdrum tillhör verkligen de stora MG-entusiasterna och hemma i Norge har han "några till" som han uttrycker det.

Det kanske roligaste är att han tror på att bilar är till för att användas och luftar ofta dyrgripen på de norska vägarna. Det är bara lite synd att det är så ont om likasinnade här i nordn, på Kullen hade han egentligen bara Lennart Haajanens Bugatti att köra mot och det ekipaget visade sig vara lite för snabbt även för en K3. Att han blev slagen beror absolut inte på att Per inte satsade fullt med den gamla pärlan, det kan jag intyga som suttit bredvid och studerat körtekniken i ett antal varv. Per körde som om varje varv var det

sista och klippte kantstenarna överallt med en precision som avslöjade att han är mycket rutinerad. "Jag har ju kört lite Formel Ford bland annat" säger han blygsamt och fortsätter att berätta hur han varje år tar med K3:an till England för att köra några "riktiga" tävlingar, "konkurrensen där är mycket tuffare."

För min del tyckte jag det var tillräckligt tufft med ett antal varv runt Kullen, det kommer nog att ta tid innan rumpan hämtar sig. K3:an var nämligen inte utrustad med ett passagerarsäte och där jag skulle sitta hade redan en eldsläckare mutat in golvytan, visserligen monterades den bort men jag lovar er att det är inte ett dugg skönare att sitta på den nakna hållaren.....



Blondin i "gubbklass".

Då och då begåvas SSK-klassen med kvinnlig fägring. Den här gången är det - får man kalla det "gubbklass" - Formel 4 som fått kvinnligt inslag.

I år har man kunnat läsa namnet Lena Videgård i startlistorna.

Lena är en 25-årig Stockholms-tjej som plötsligt fått racingintresse. Innan har hon aldrig varit riktigt intresserad av racing och eller aldrig besökt någon motortävling.

Istället har hon odlat intresse för hästar av annat slag, hemma på den gård hon har tillsammans med sin man och som ligger utanför Stockholm. Det är också hennes man som är den drivande kraften bakom hennes tävlande och som också fick henne att börja.

Förutom hästar driver dom också skogsbruk. Men som att detta inte

skulle räcka jobbar Lena ibland som nattvakt inne i Stockholm, tala om tuff brud!

När väl hennes motorintresse vaknat anmälde hon sig till Grans Prix Challenge. Det gick över förväntan och förra hösten var hon ägare till en licens.

Nu gällde det att införskaffa en tävlingsbil till årets säsong, att det skulle vara en formelbil hade hon redan bestämt. Dom första funderingarna var på en Formel Ford men till slut fastnade hon för Formel 4.

Och när snön föll som kraftigast inköptes Lennart Pihlqvist Van Diemen som då var till salu. Hon och hennes mekaniker är också mycket tacksamma för all den hjälp dom fått av Lennart för att komma igång.

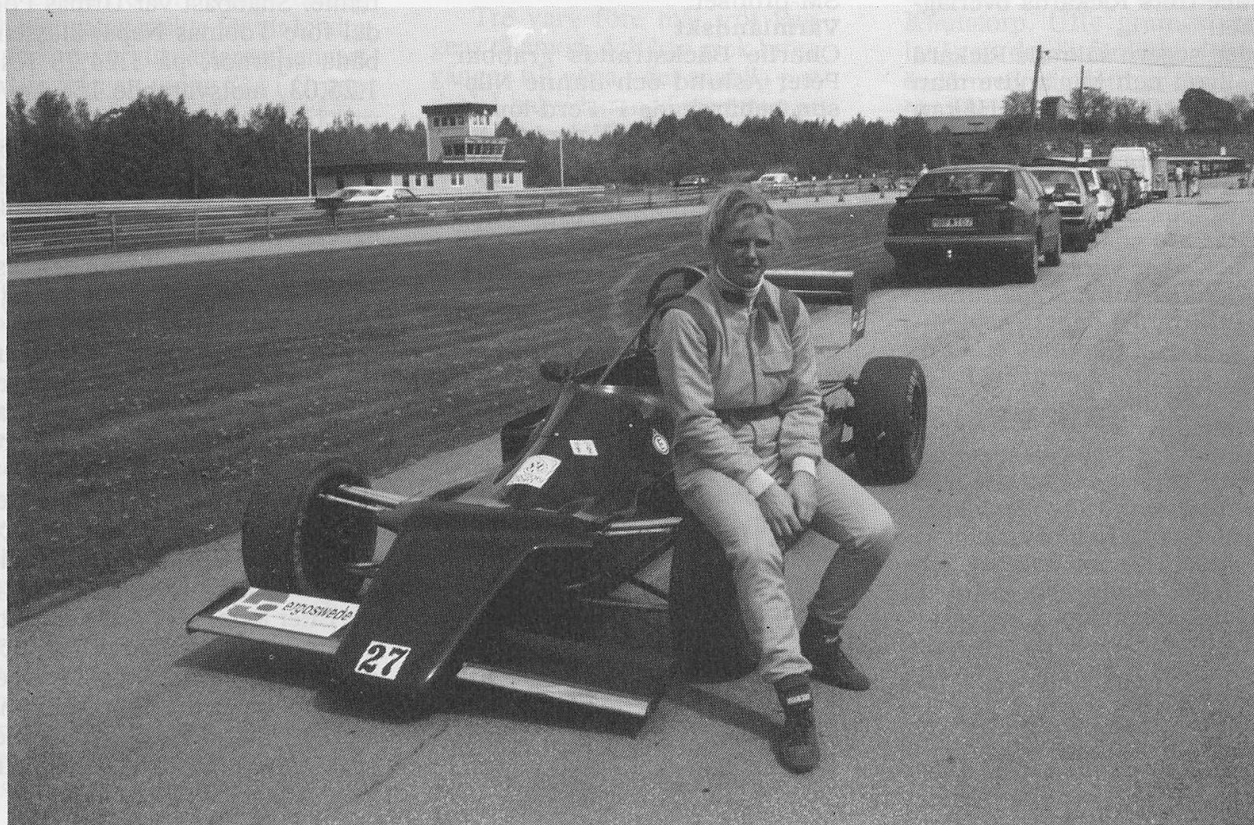
När detta skrivs har hon nästan avverkat sin första tävlings-

säsong i Formel 4. Dom stora resultatet har uteblivit men vad kan man begära första året. Men får hon bara rutin kommer säkert också dom bättre resultatet.

Det har varit nervöst emellanåt också, bl a när hen fick en startposition mitt i fältet. När konkurrenterna kom fram och utropade, "har du hamnat mitt i smeten", började jag undra vad jag givit mig in i säger hon. Värst är starten och nog har det varit nära ibland, tillägger hon.

Nu har hon snart avverkat sin första säsong i Formel 4 och resultatet har väl inte varit vad hon hoppats på. Men hon tycker att detta är roligt och tänker fortsätta. Så kanske kommer hon att hamna på prispallen en dag.

Text & Foto: G. Andrén



Favoritsegrar i SM-finalerna

Fyra välkända SM-finaler gav idel favoritsegrare, men två redan klara mästare uteblev: Micke Johansson i F 3 och Lennart Bohlin i Grupp A. Micke föredrar att satsa på prestige-loppet i Macau den 20 nov, och Lennarts BMW M3 stals och skadades veckan före loppet.

I deras frånvaro regerade kronprinsarna. Rickard Rydell vann lätt F 3-finalen sedan Kenny Bräck på pole position blivit stående med ettan ur i starten. Håkan Olausson avancerade från femte startplats till tvåa i mål före Peter Albertsson och Kenny, som körde upp sig mycket snyggt.

Peter Bohlin blev stående med bruten drivaxel, och Magnus Wallinder körde av så det rök efter en hård dust om femte plats med Johan Rajamäki och Hans Hillebrink. Ett spännande race trots Rickards överlägsenhet!

Med segern säkrade Rickard SM-silvret och blir andre man att åka till Macau. Håkan Olausson fick samma poäng men hade inga segrar, medan Rickard hade tre. Trots Micke Johanssons SM-guld anser jag nog Rickard snabbare.

Dock åker varken Micke eller Rickard till Europafinalen på Nürburgring den 25 september. Det gör däremot Håkan, Kenny och troligen även Peter Bohlin och Jocke Birgersson.

Dubbelt Ulf

I Grupp A tog Uffe Granberg täten och vann ganska lätt från pole med "gamle" Uffe Svensson närmast, följd av Sven G Johansson, Georg Bakajev och Janne Bjerninge, alla i Volvo. Bebben Engström i en vass Ford Sierra Cosworth startade sist utan tid men körde upp sig till sexa i mål.

I SM säkrade Granis silvret och Uffe S bronset efter Lennart Bohlin.

Avskedsseger

Den som vädrade sensation i Lady Cup bedrog sig. Visserligen hade Anneli Vigh pole före "Ettan" Lindgren, men det var i regn med Annelis bil perfekt avstämmd. I loppet var det torrt, Annelis bil var för mjuk, Nettan tog starten, och därmed var saken klar.

Anneli halkade ohjälpligt bakåt och passerades av Catta Lindgren, Eva Bornebusch, Nonna Lindgren, Janina Österholm och Annika Ågren. Därigenom gick SM-silvret till Janina och bronset till Catta.

Snyggt och laddat körde Eva B från sjätte startplats. Hon satsar nu på internationellt tävlande. Det gör även "Ettan" som planerar att köra Grupp A i EM med Heidi Akre - eller kanske köra Camaro i Super Star. Heidi körde för resten av på Kinnekulle och missade SM-bronset.

Värmländskt

Charlie Bäckstrands grabbar Peter Åslund och Janne Nilsson behärskade F Ford-loppet från start till mål med Peter först. Men Janne diskades för ojust körning efter att ha blockerat förföljande Torben Lennander. Peter imponerade och lär nästa år sitta i en F 3:a. Han har flera erbjudanden.

Snabbt och snyggt körde även Micke Gustavsson, Börre Skiaker och Hans Simonsson. Hans börjar nu bli varm i kläderna och blir att räkna med 1989.

Vikingar i österled

Fyra svenska Formel 4-förare var officiellt inbjudna utom tävlan till en deltävling i baltiska mästerskapen på Bikernieku-banan i Riga den 17 juli. Det var Micko Nordlander, Kennerth Persson, Bertil Sandström och Jan-Christer Ska-

by, och de körde i vad som kallas Formel Mondial.

Det är en klass med 1,6 liters VAZ (Fiat på licens) motorer med en överliggande kam och dubbla Webrar. Trimningen är fri, och toppförarna lär trimma i väst. De värsta når 150-160 hk och varvar upp mot 9 000.

Ground effect

Bilarna byggs av Estonia-fabriken i Tallinn med ground effect inspirerat av Lotus 78 med helt riktiga upphängningar och riktiga racingdäck, framtagna av ett institut i Moskva. För konstruktionen svarar Raul Sarap, legendarisk estländsk förare och konstruktör.

Mot detta kunde de svenske bara sätta sina 110-115 hk starka VW-motorer och 4-växlade lådor. Det hindrade inte Bertil från att sätta tredje träningstid och Micko femte. Snabbast var Urmas Pöldel före Toomas Napa, klassens båda stjärnor, på 1.24,28 resp 1.25,03, motsvarande 156 km/h runt banans 3 662 m.

Men de svenske var dem hack i häl med Bertil på 1.25,06 och lovade hård kamp. Det var dock en klar klasskillnad i fältet med åtta snabba hemmaförare och resten långsammare. Skillnaden låg i både bilarna och körkvalitén.

En kul detalj: det är inte förarna utan deras klubbar som äger bilarna. Däremot kör många förare i det civila taxi med egna bilar.

Pomp och ståt

Svenskarna togs emot som hedersgäster med tolk och allt och fick gå först med svensk fana vid invigningen för tävlingen.

Efter loppet var de än mer populära, för det sändes i TV, och de kom 3:a, 4:a, 5:a och 8:a mot de snabbare hemmabilarna. Vann gjorde Napa 0,7 sek före Pöldel efter en sekundstrid alla 30 varven.

Redaktör för Racing News: Tege Tornvall

Svenskarna räknades inte i sammandraget, men Micko var först före Bertil och Kennerth, alla tre på samma varv som segraren. Varvad var däremot Jan-Christer efter trubbel med bilen.

Till Sverige

Detta var första steget i ett utbyte mellan Sverige och baltiska förare så att fyra letter kommer till Kinnekulle och SSK-finalen den 3-4 sept. Längre fram hoppas de tre baltiska ländernas förbund kunna skapa ett öppet baltiskt mästerskap med nordiska deltagare.



Förarna samlade inför avresan: Bertil Sandström, Micko Nordlander, Kennerth Persson och Jan-Christer Skaby.

Granis Volvo Turbo räckte inte mot BMW

Inte ens Uffe Granbergs talang och kämpatag räckte för att hindra Superkart-världsmästaren Lennart Bohlin från att vinna SM i Grupp A. Utan att förringa Lennarts eleganta körkonst vågar jag påstå att det var bilarna som avgjorde SM-striden.

Mot Lennarts lätta och vassa 16-ventils BMW M3 hade inte Uffes hästkraftstinna men tyngre Volvo 240 Turbo mycket att sätta emot när det blev kurvigt.

Extra svårt fick Uffe det när Lennarts stallkompis Peggen Andersson efter några lopp kom med en egen likadan bil i SM och gjorde livet surt för Uffe (från början skulle Lennart och Peggen dela bil och Lennart köra SM och Peggen NM).

Båda av banan

Särskilt tufft blev det för Uffe på snabba Falkenberg. Där lyckades han smita förbi BMW-duon när Lennart missade en nedväxling efter startrakan (en sällsynt miss av stilåkaren Lennart!).

Sen hjälpte det inte hur Peggen försökte: Uffe var först i spåret med användande av hela banan - och ibland litet till.

Tre varv före han tröt Peggens tålmod, och han gick bröstgänges till väga i det snabba partiet på baksidan med resultatet att både han och Uffe körde av.

Som lök på laxen fick Uffe så helt oskyldige Janne Bjerninges Volvo i sidan strax därpå!

Riktig otursgubbe

Först fick Janne Bjerninge fel i bakvagnen på Anderstorp och åkte av så det rök om det efter långa rakan. När han hämtat sig från det och lagat bilen fick han Uffe Granberg i vägen på Falkenberg och kraschade en gång till! Han må vara förlåten om han körde litet dämpat på Knutstorp sedan!

Pigg åldring

Trots sin högt framskridna ålder envisas tidigare lagvärldsmästaren i motocross Uffe Svensson

med att ge ungdomarna en match i SM i Grupp A. Hans välpreparerade Volvo 240 Turbo och kom trea i mål på både Falkenberg och Knutstorp. Uffe grumsar emellanåt att det är färdigkört men är ändå med när det blir dags igen. Nu hägrar SM-bronset efter Lennart Bohlin och Uffe Granberg inför finalen på Kinnekulle den 4 september.

Charlies hetsporrar gasar friskast

Även om de inte alltid kommer i mål först är det nog Charlie Bäckstrands värmländska hetsporrar Janne Nilsson och Peter Åslund som gasar friskast i Formel Ford i år. Team Butterfly heter stallet, men det är minsann inget fjärligt över killarnas körning!

På Knutstorp och Anderstorp i våras vann Janne "Flash" men körde av i startkraschen på Falkenberg. Där vann i stället Peter efter att listigt ha utmanövrerat ledande Micke Gustavsson på sista varvet.

I Knutstorphs augustilöp hade de däremot inte med segern att skaffa utan krigade om fjärde plats så det stod härliga till med Jonas Persson med Peter som fyra före Jonas och Janne.

Norsk seger

Snabbast på träningen och etta i mål var snabbe normannen Börre Skiaker. Av svenskarna var Stefan Wigren närmast före Rickard Nilsson, medan Torben Lenander bara kom nia med trasig bakvagn.

Tennisstjärna i Formel Ford

Davis Cup-esset Hans Simonsen har fått råg i ryggen efter sin seger i talangjakten Grand Prix Challenge och har nu etablerat sig i toppen i Formel Ford. Han går fort i loppet men har alltså lite svårt att blixtra till på tidsträningarna med påföljd att han ofta star-

tar litet långt bak.

På Knutstorp senast körde han t ex upp sig till åttonde plats från 13:e i starten. Stallchefen Greger Pettersson räknar med att han definitivt skall ha nått toppen nästa år. Trots sin talang behöver han nog ett år till i F Ford för att stabilisera sig på elitnivå innan han går vidare.

Nettan gör skäl för smeknamnet Ettan

Medan rutinerade Nettan (Ettan) Lindgren radar upp segrar på löpande band är kampen stenhård i hennes kölvatten.

Där slås hennes systrar och stallkompisar i Christer Johanssons Itchi Ban-team Catta och Nonna, Bengt Gustafssons unga amazoner Anneli Vigh och Cattis Bohlin, fyndet Heidi Akre från Grand Prix Challenge, finländska

f d F Ford-föraren Janina Österholm, kart-tjejen Lillan Waern, veteranen Eva Kjellqvist, snabba Eva Bornebusch m fl.

Skilnaderna är klart märkbara: med all respekt för de övriga tjejernas talang och kämpaiver är Ettan ensam om att köra riktigt fort - alltid och överallt. Hon ensam använder hela banan ända ut till kanten, vilket är svårt med de nyckfulla Lancia-bilarnas korta hjulbas och snabba växling mellan under- och överstyrning.

Ettan är också ensam om att köra utan störande misstag, vilket naturligtvis är lättare längst fram utan störande uppvaktning.

Detta kommer från en vinnande kombination av grundtalang och gedigen erfarenhet via kart, Formel Ford, Sport 2000 och Formel 3. Så enkelt är det!

Topptjejer med problem

Det har gått grus i maskineriet för flera topptjejer i Lancia Cup. Catta och Nonna Lindgren tycks ha tappat något av fjolårets geist och framåtanda. Anneli Vigh och Eva Bornebusch har haft bilproblem. Eva Kjellqvist har varit av/petats av flera gånger.

Men får de bara ordning på sina bilar tror jag främst Anneli och Eva B blir att räkna med igen.

Ny stjärnkvartett

Det rör på sig i Lancia Cup. De etablerade stjärnorna har i år fått hård konkurrens av Heidi Akre, nykomlingarna Lillan Waern och Janina Österholm samt nu senast av Cattis Bohlin, hjälpt av en bra bil och med ärvd talang i bagaget.

Volvo Turbo Cup vid skiljevägen

Volvo Turbo Cup visar oroande tendenser att ebba ut i sanden. Flera toppförare har gått till Grupp A. Några har slutat/tagit ett sabbatsår. Flera bilar står oanvända. Nyligen på Knutstorp körde bara fem bilar.

Nyckelfrågan är förstas pengar, även om också psykologi och känslan av upprepning är från år spelar en roll. Vad alla väntar på är besked om Volvos planerade satsning, som lär offentliggöras under hösten.

Men den lär gälla alla som kör Volvo oavsett det är bana, rally eller rallycross och oavsett klass. Vad som behövs är en vitaliserad grundklass för bana, kanske med delvis nya (enklare, billigare) regler än Volvo Turbo Cup nu har.

Tommy mot Peter

Kampen i årets Volvo Turbo Cup står mellan storebror Peter i klanen Pettersson och Söderqvist-stallets Tommy Karlsson. Hitills har Peter ett övertag - om än litet. Tommy har problem med däck, säger han. Men däckerna är även ett generellt problem för klassen.

Vann trots tjuvstart

Fjolårsmästaren Micke Johansson i sin fjolårs-Ralt RT 31 med Alfa-motor har säkrat sin andra raka SM-titel i Formel 3 redan före finalen på Kinnekulle den 4 september.

På Mantorp den 14 aug kora-des han som segrare trots en synlig tjuvstart, medan utmanaren

Rickard Rydell fick bryta med avbruten växelspak när han låg i ledning med sin Reynard 883-VW före Micke.

På Knutstorp den 7 aug fick Rickard en minuts tillägg för just tjuvstart och missade därmed 12 SM-poäng för tredje plats. Jag såg inte den starten själv men har hört att Rickard visserligen rullade men lär ha stannat när starten gick.

Diskutabelt

Frågan om godkänd start avgörs av en enda person och kan inte överklagas. Vittnesmål från andra kan inte påverka beslutet i motsats till rapporter ute från banan under loppets gång.

Utän att ta parti för någondera av dessa båda toppförare (ag önskar båda alla framgång!) tycker jag det är synd om SM avgörs av diskutabla bedömningar av tjuvstartar. Vad jag vet finns t ex Ulf Svenssons videofilmer. Se dem!

Succé och fiasko inom en vecka!

Christer Johanssons båda Itchi Ban-förare Kenny Bräck och Håkan Olausson sopade golvet med motståndarna i Knutstorps F 3-lopp den 7 aug. En vecka senare bröt båda på uppvärmningen på Mantorp med drivaxelbrott på sina Reynard-bilar, som är ensamma om att köra med Tom's Toyota-motorer.

Eftersom Rickard Rydell sedan bröt med trasig växelspak, var vägen till SM-guldet klar för Micke Johansson, som sin vana trogen körde fort och snyggt utan misstag - bortsett från tjuvstarten, förstås!

Peter och Peter nya uppstickare

När katten är borta... lyder ett bekant ordspråk. Det passar bra

in på Mantorps F 3-lopp, där Peter kom både tvåa och trea: Gustafssons Bohlin före Trobergs Albertsson efter snygga körningar i sina Reynard 873-VW.

Otur hade Magnus Wallinder, som var uppe på fjärde plats men måste bryta med trasig bränslekylare. Likaså Johan Rajamäki, som höll snabbe dansken Svend Hansen i nyare bil bakom sig tills motorn oförklarligt lade av - och sen kom tillbaka igen. Men då var Hansen redan förbi!

Dags för Formel Opel

Svenska formel-förarens åsikter om nya Formel Opel varierar. De lockas av en (förhållandevis) billig internationell enhetsklass med identiska bilar, stark marknadsföring och bra prispengar.

Men de som redan investerat mycket främst i F Ford och F 3 oroas: Vad händer med begagnatmarknaden? Hur går det med den egna klassens tävlingar, startfält och marknadsföring?

Vi kan nog ändå vänta en nordisk F Opel-serie nästa år med stöd från nordiska GM med Sverige i spetsen även om GM ännu inte officiellt bekräftat det.

Lovande genrep

Eftersom F 3 enligt FISA bara får köra nationella mästerskap blev huvudklassen i Knutstorps Newsrace Formel Opel. Huvudsponsorn Kvällsposten krävde en internationell klass.

Även om bara 18 bilar kom var det ett lovande genrep inför nästa års planerade nordiska F Opel-serie.

Det var också nordiskt i topp genom Mika Häkkinen före holländaren Peter Kox, skotten Alan McNish och hemmasonen Niclas Schönström med snabbaste varv på vägen från sjunde startplats i Janne Brunstedts Janco-bil.

Putte Tingdal blev 9:a i Classe Bäckes Racing Pool-bil och Anders Krohn 12:a i Jancos andra bil. Värre gick det för Alfred Dittberner i Jancos tredjebil. Han påkördes av Quentin Smith, vars bil klättrade upp på Alfreds. Det såg otäckt ut, men Alfred klarade sig med en chock och ont i nacken.

För fortsättningen av året har Niclas stöd av svenska GM och blir att räkna med på allvar, även om han inte kan hota Häkkinens troliga totalseger.

Bortsett från de främsta i den av EFDA administrerade Euroserien håller förarna ojämn klass. Jag tror våra 5-6 främsta F 3-killar alla skulle höra till toppen i F Opels Euroserie. Janco kommer också att köra ett 2-bilsstall i nästa års Euroserie.

Prost eller Senna?

Sex segrar för Ayrton Senna och fyra för Alain Prost. 66 poäng för båda. Tio raka segrar för McLaren, varav sju dubbelsegrar. Makten till dominans för ett stall och två förare har racerhistorien aldrig sett.

Närmast kommer Ferrari med Alberto Ascari, Piero Taruffi och Nino Farina 1952-53, Mercedes med Juan Manuel Fangio och Stirling Moss 1954-55, Lotus med Mario Andretti och Ronnie Peterson 1978, McLaren med Niki Lauda och Alain Prost 1984 och Williams med Nigel Mansell och Nelson Piquet 1987.

Frågan är bara vem som blir världsmästare: rutinerade Prost eller äregirige Senna. Man kan av resultaten förledas att tro att Senna - som en del spått - överträffar Prost.

Men det är mycket tillförlitlighet som avgör. I Frankrike visade Prost lejonklon med en vågad, elegant omkörning i samband med att de skulle varva Pierluigi Martinis Minardi. Senna låg före Prost men blev behändigt

lurad och kom sen inte ikapp.

På Silverstone hade Prost sådana problem med bilen i regnet att han föredrog att ge upp framför att riskera skador för en plats i mittfältet.

Orättvis kritik

Lika mycket som han hyllades för segern på Paul Ricard kritiserades han av många franska journalister för att ha givit upp på Silverstone.

Det har tagit Prost hårt. Men han visade sin klass i både Tyskland och Ungern genom att komma tvåa med snabbaste varv på vägen trots att han i båda fallen var efter i starten - märk väl att det regnade i Tyskland också!

I Ungern hade Prost bara 7:e startplats efter problem med understyrning, vibrationer och tät trafik på träningen. Senna var sin vana trogen (åttonde gången hittills i år!) på pole.

I loppet kom Prost iväg som nia men körde raskt upp sig så att han var tvåa på 47:e varvet av 76. Sen jagade han Senna och var för ett ögonblick förbi men gick brett och fick sen åter vibrationer och fick slå av på takten.

Jag tippar att Prost tar flera segrar till i år och kniper VM för tredje gången. Men sen blir det Sennas tur precis som Prost stod i tur efter Niki Laudas tredje titel.

Prost är nu uppe i 32 segrar. Jag bugar mig för Mästaren - även om Senna tar titeln!

Strid på kniven

Det är spännande i årets F 1-VM trots McLarens dominans. Dels är det spännande vem av Prost och Senna som skall vinna. Dels är det också spännande vilka som placerar sig närmast.

Bortsett från McLaren stämmer nämligen FISA:s uträkning på pricken: det är jämnt mellan turbo och atmosfäriskt!

Ferrari-förarna Gerhard Berger och Michele Alboreto och Lotus-duon Nelson Piquet och Satoru Nakajima med turbo har all möda att hålla undan för Thierry Boutsen och Sandro Nannini på Benetton, Ivan Capelli och Mauricio Gugelmin på March och Nigel Mansell och Riccardo Patrese på Williams - alla med sugmotor.

Även Arrows med turbo och Tyrrell, Rial, Lola, Dallara, Minardi och AGS med sugmotor går bra om än med få poäng.

Lotus-fiasko

Näst intill fiasko är det för Lotus med regerande världs-mästaren Piquet i stallet, samma Hondamotorer som McLaren och geni-

konstruktören Gérard Ducarouge bakom chassit.

Piquet är ju inte känd för någon större sportsmananda och uttalar direkt misstankar att Lotus ändå inte får riktigt samma motorer. Men andra förklarar skillnaden i bättre organisation och förberedelser.

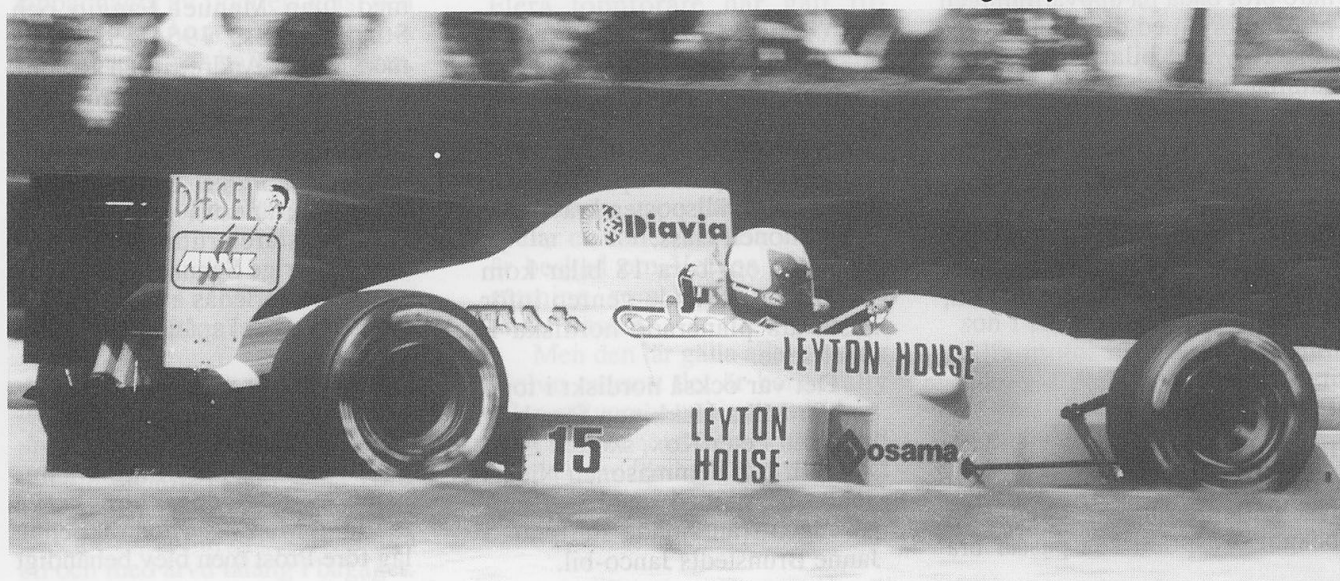
Själv tror jag det är där de ligger: McLaren är det överlägse proffsigaste stallet med genomgående duktigt folk på alla poster långt delegerat ansvar och klar ansvarsområden och därtill mycket bra konstruktörer (om än inte de bästa) som jobbar bäst i team och därtill de bästa förarna.

Det avgörande är själva inställningen till människor. Ross Dennis styr inte stallet autokratiskt som andra gör.

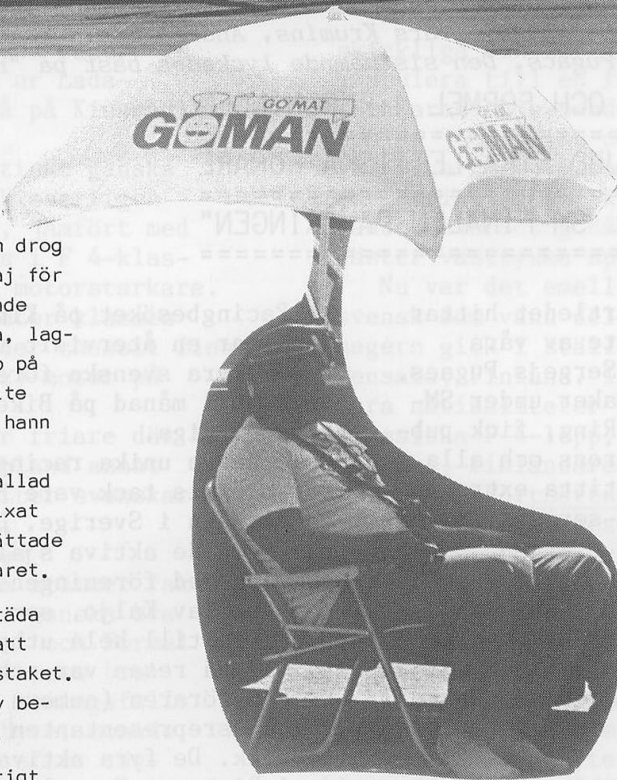
Ligier-problem

Till de mest autokratiska hör Gu Ligier, vars bilar ju i år ger Ren Arnoux och Stefan Johansson gråa hår i förtid. De är för tunga har problem med överhettning och är svåra att köra och ställa in.

Bättre lär det inte bli i år, för stallet har just flyttat från Abres utanför vattenstaden Vichy till lilla Magny-Cours intill racerbanan där. Men banan är under ombyggnad så att stallet inte kan testköra, och bilarna utvecklas knappast alls. Inte heller kommer någon ny bil i år.



Ny stjärna: Mauricio Gugelmin i en March 881-Judd.



Rapport från en arbetshelg.

Vi var ca: 30 st SSK:are som drog till Kinnekulle en helg i maj för att snygga till inför kommande säsong. Vi målade i kurvorna, lagade asfalten och städade upp på innerplan. Och så åkte vi lite racing dessutom, allt detta hann vi med på lördagen.

Lördag kväll åt vi potatissallad o rostbiff som Inger hade fixat iordning, samt satt och berättade om diverse händelser under året.

Söndagen ägnade vi åt att städa upp på publikområdena samt att laga diverse trasiga publikstaket. Vidare ordnade vi till en ny besiktningplats nere i depån.

Det är egentligen rätt konstigt att inte mer än ca: 30 st av ca: 1000 st medlemmar kommer och hjälper till med våran egen hemmabana.

Tack Inger Rickardsson o Britt Eklöf Andersson för det goda kaffebrödet.

Tack Inger Pettersson o Marita Eriksson för den goda maten.

Reine

"BUSSIGT!"

Hej alla Sportvagnen och VILÄSARE. Jag måste skriva några rader och tala om vilka snälla och givmilda racerförare som bor uppe i Borlänge. Nämligen Bengt och Gudrun Tenander.

De har sänkt inte mindre än en ny diskbänk som är uppsatt på östra gaveln på cafeterian så att vi slipper disken inne i tvätt-rummet. De har även skänkt oss ett hydroforkärl, så att vattnet skall räcka när det är stortävlingar.

Vidare har vi fått ett kylskåp så att funktionärerna kan hålla maten kall.

Ett stort tack vill vi på detta sätt rikta till Bengt o Gudrun.

SSK genom Reine

En go´man? Ja, kanske är han det våran Berra.

Foto: Okänd.



EN UNIK RACINGBILD I VÄSTEUROPA



SBF-ledamoten och racerföraren Hans Hillebrik tillsammans med fyra förarkollegor från Lettland, Ivars Krumins, Andris Stals, Andris Skreja och Sergejs Pugacs. Den sistnämnde lyckades bäst på "ringen".

SSK OCH FORMEL 4-FÖRENINGEN ===== INBJÖD FYRA LETTISKA FÖRARE ===== TILL SM-FINALEN PÅ "RINGEN" =====

-...och i femte startledet hittar vi den tränings snabbaste av våra gäster från Lettland, Sergejs Pugacs.

Leif Sjöstrand, speaker under SM-finalen på Kinnekulle Ring, fick publiken, funktionärer, press och alla andra närvarande, att titta extra på startnummer 43 när SSK-seriens Formel 4-lopp flaggades iväg.

Det var en historisk start Pugacs, Andris Skreja, Ivars Krumins och Andris Stals gjorde den här söndagen den 4 september på Kinnekulle Ring.

För första gången någonsin startade sovjetiska förare i egna formelbilar i väst.

Kvartetten kom dessutom från Lettland, vilket är förvånande. Bara för något år sedan hade det varit omöjligt för fyra racerförare med mekaniker och klubbägda tävlingsbilar, att få resettillstånd till väst för att tävla. Mötet på Kinnekulle Ring är världspolitik så tillvida att det är ett praktiskt bevis för den nya sovjetiska öppenheten under Gorbatsjov.

Racingbesöket på Kinnekulle Ring var en återvisit för det besök fyra svenska förare gjorde i juli månad på Bikernieku-banan i Riga.

Hela detta unika racingutbyte har ordnats tack vare Formel 4-föreningen i Sverige. Det var nämligen de aktiva själva, tillsammans med föreningens sekreterare Olav Kaljo, som tog initiativet till hela utbytet.

Med på resan var också före F 4-föraren (numera F 3) och förbundsrepresentanten Hans Hillebrik. De fyra aktiva som körde i Riga var Bertil Sandström, Christer Skaby, Michael Nordlander och Kennerth Persson.

Egentligen är det fantastiskt att ett gäng racinggrabbar från Sverige har "öppnat" banracingens port till Sovjetunionen.

Det är faktiskt mer än vad de stora internationella makt-havarna i racing lyckats med!

Bland många har Bernie Ecclestone, Formel 1-världens mäktige man, försökt få till stång en Fl-tävling i stormakten Sovjet.

- Ja vi kom faktiskt före självaste Ecclestone, myser Olav Kaljo när han nu i efterhand tänker tillbaka på sommarens racing-äventyr.

Modial-formel

De lettiska förarna med mekaniker, reseledare, tolk och egen presschef(!), anlände till Stockholm redan på måndagen före tävlingen. Med Formel 4-föreningen och Hans Hillebrink som värd, fick sällskapet faktiskt se en hel del utanför racingens värld. Bland annat guidades de i den svenska huvudstaden, besökte Göteborg och Kent Heijels rullande landsväg innan färden ställdes till "Ringen" för träning och tävling.

Formel 4-föreningen hade skaffat sponsorer för letternas besök som helt och hållet bekostades av svenskarna.

Vad var det då för racer-bilar som rullades ur Lada-skåpvagnarna i depå på Kinnekulle Ring?

Jo, det var faktiskt ganska avanserade bilar. Visserligen klumpiga och tunga, jämfört med de racers som finns i F 4-klassen, men betydligt motorstarkare.

Formel Modial heter klassen hemma i Sovjet. Under chassit finns en trimmad Lada(Vaz)-motor på 1600 cc.

- Trimmningen är friare där än här i Sverige, sa bland annat Kennerth Persson efter svenskar-nas körning i Riga.

Stämmer nästan

I det stora hela stämmer faktiskt reglementerna ganska bra mellan Formel Modial och Formel 4.

- Det stämmer så pass bra överens att det är meningsfullt med ett tävlingsutbyte, menade de svenska förarna efter tävlingen.

På Bikernieku-banan i Riga vann två letter före kopplet av de svenska förarna.

Riktigt lika bra gick det inte för letterna i Sverige. Bäste lett var Andris Skreja på 10:e plats.

- Den här banan är mycket svår att köra första gången, konstaterade letterna genom sin tolk.

Kinnekulle Ring är, som bekant, en krävande bana genom sina kurvor och sin höjdskillnad med "backkrön".

- Det är faktiskt inget att skämmas för om man inte får till det på "Ringen" i första loppet. Banan är svår, förklarar rutinerade förare som gjort massor med tävlingar på västgötabanan.

Lite för tunga

Därtill var letterna bilar lite för tunga för denna knixiga bana, jämfört med svenskarnas lättare bilar.

Den starkare Lada-motorn kompenserar inte svenskarnas bättre värhållning.

- De svenska förarna var mycket skickliga och det är bara att gratulera till en fin racingklass, förklarade Aleksandrs Sprogis, som är journalist och presschef vid Bikernieku-banan. Sprogis är för övrigt mycket kunnig i västerländsk banracing då han regelbundet läster västtyska sporttidningar.

Nu var det emellertid inte någon svensk som vann deltävlingen. Nej, segern gick i stället till Sami Pensala, Finland. Inte mindre än fyra nationaliteter deltog i detta klassiska F 4-lopp, nämligen letter, svenska, finländare och en norman.

Fortsättning

Speciellt minnesvärt, sportsligt sett, torde sverigebesöket ha varit för 30-åriga Andris Skreja. Som pris fick han, förutom blommor och minnesgåvor, provköra en av Picky Troberg-stallets Formel 3-bilar. Något motsvarande finns inte i Sovjetunionen.

- Det här utbytet måste få en fortsättning i någon form, menade Aleksandrs Sprogis. En Baltisk cup eller dylikt.

De svenska grabbarna som startade allt är av exakt samma åsikt.

Fortsättning följer i någon racingformel...

Här kommer då andra delen i min lilla serie om vettigare grundgeometri. Den här gången skall vi behandla bakvagnen.

Men först ett litet tips som gäller framvagnen: Man behöver inte använda hjulinställningsapparat, utan det går att göra en enkel hjulinställning med hjälp av enbart ett vattenpass, ett skjutmått och en gradskiva.

Ställ hjulen rakt fram och mätta därefter hjulen så att överkanten är 5mm längre in mot bilen än nederdelen. Detta ger ca: 0,5 grad. Detta gäller Castrol, när det gäller Pirelli, sportvagn etc, ca: 15-20mm. Om någon kör på gatan är detta i mesta laget då det förutsakar stort däckslitage. Sedan gäller det att med hjälp av gradskivan vrida hjulet ca. 15 grader. Då skall hjulets vinkel bibehållas. Och då kommer innerhjulet att få en positiv vinkel, d.v.s. luta utåt i överkant (typ Mercedes).

Det gäller samtidigt att kontrollera fjädringsgeometrin, att hjulvinklarna stämmer med denna.

Man kan lätt simulera detta genom att med hjälp av en domkraft lyfta upp insidan ca: 2cm och tynga ner yttersidan. Hjulvinklarna skall inte ha ändrats allt för kraftigt, ca: 0,5-1 grad mot vad det skall vara i grundinställning. Sedan har man en grundinställning att utgå ifrån när man sedan fininställer efter provkörning.

När vi sedan går över till bakvagnen som inte är lika invecklad som framvagnen gäller det här främst stel axel.

Om ni tittar på övre bilden så ser ni dom båda längstgående stagen. Man bör sträva efter att ha dessa så långa som möjligt. Det är mindre fördelaktigt att ha dom olika långa. I Pirelli blir det naturligtvis svårare med tanke på reglerna. Dessutom är det ingen nackdel om det ena staget ligger närmare bilens centrum. Det avlastar dreven i slutväxeln.

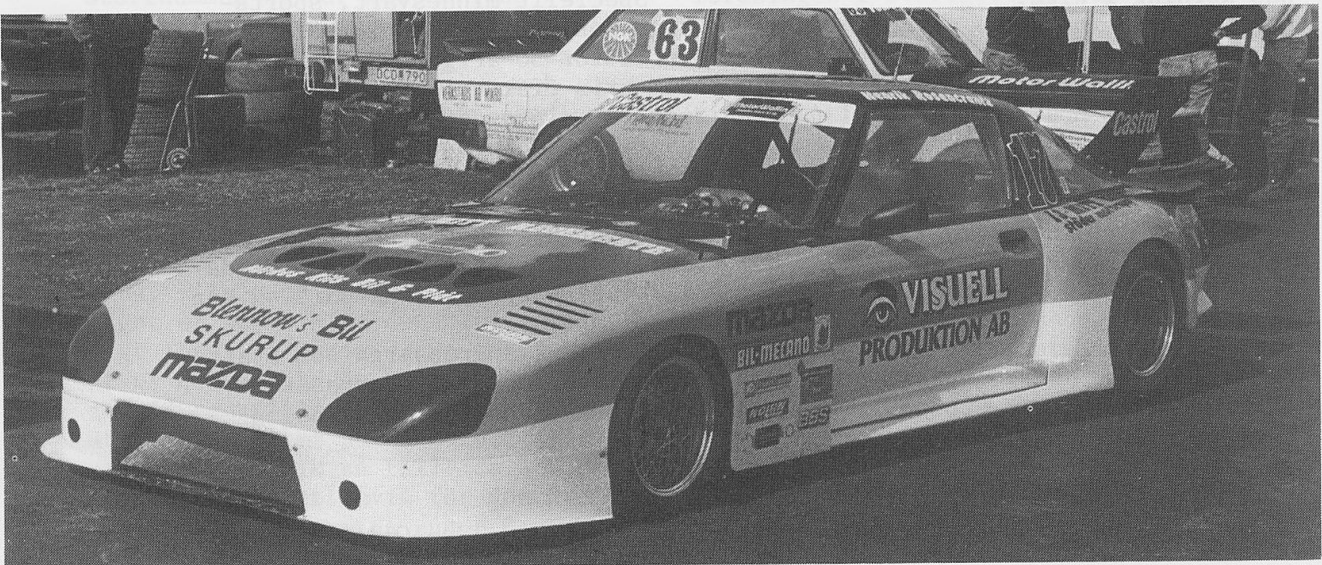
Infästningarna i karossen bör ligga ca: 30cm lägre än infästningarna i bakaxeln. Det ger något som kallas "rollstyrning". Alltså bilen styr inåt i kurvorna och får ett lugnare o stabilare uppträdande. Och så klarar den ojämhet-er bättre etc.

Om man nu inte av regel- eller utrymmessjäl kan ha dom lika långa o parallella bör man behålla gummibussningar i den ena ändan på dom övre stagen.

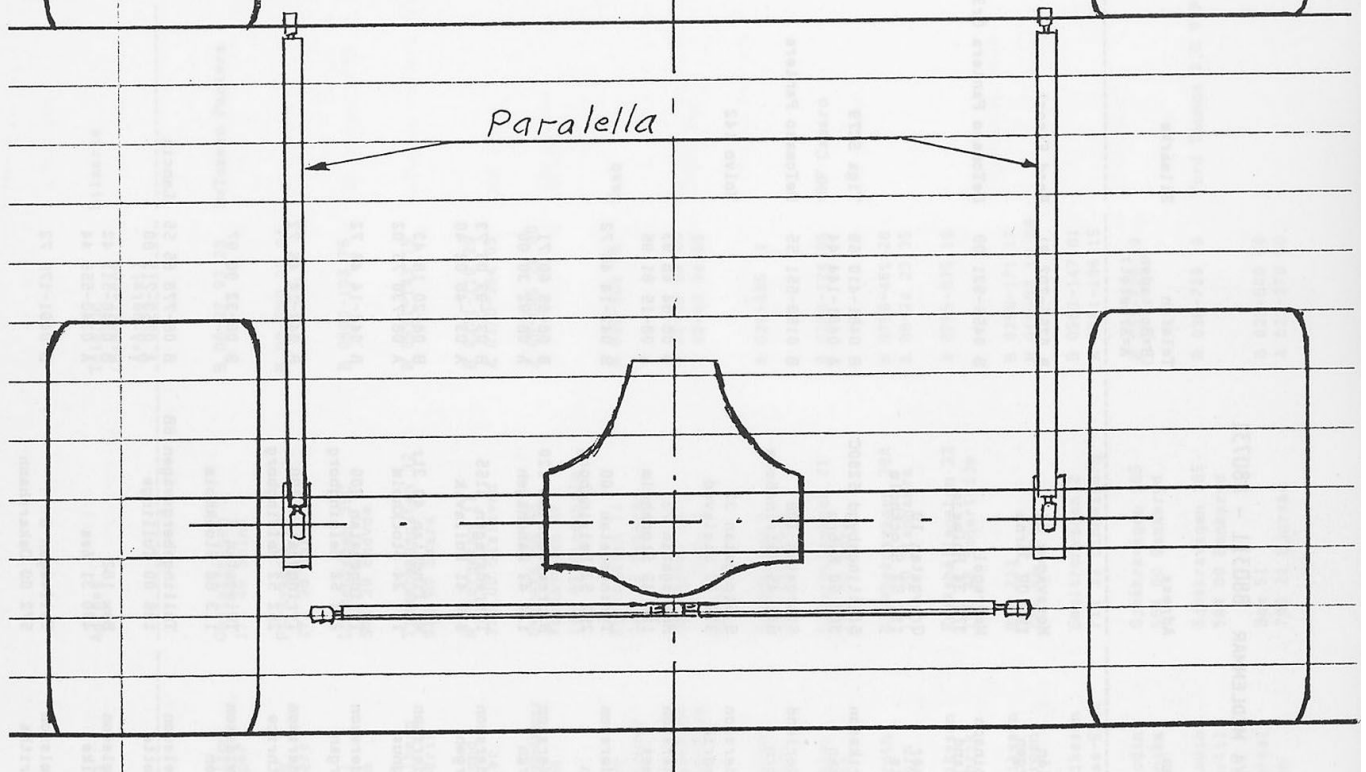
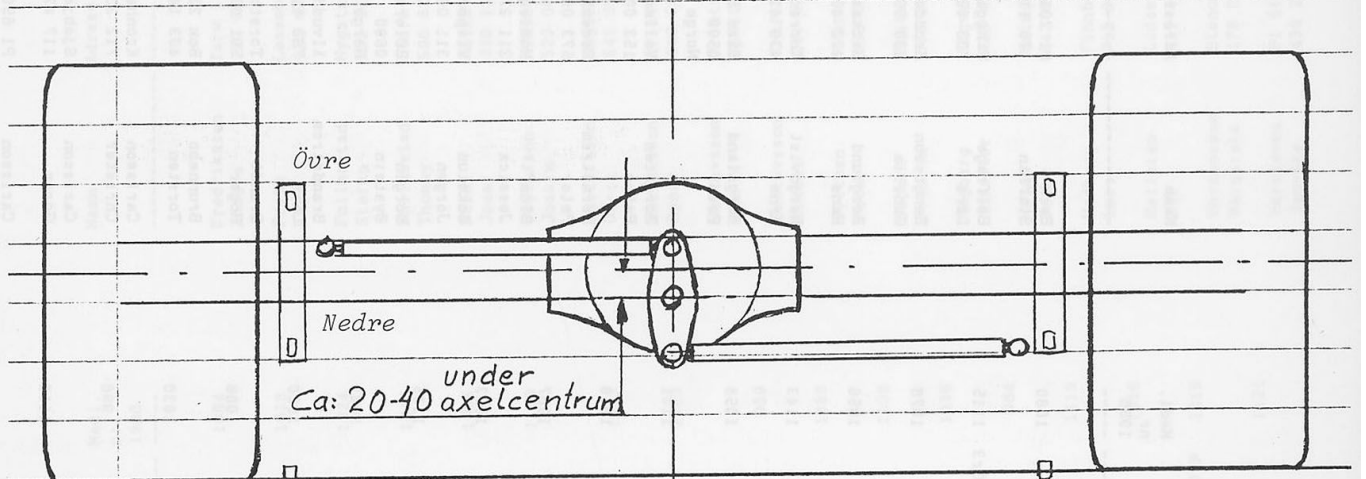
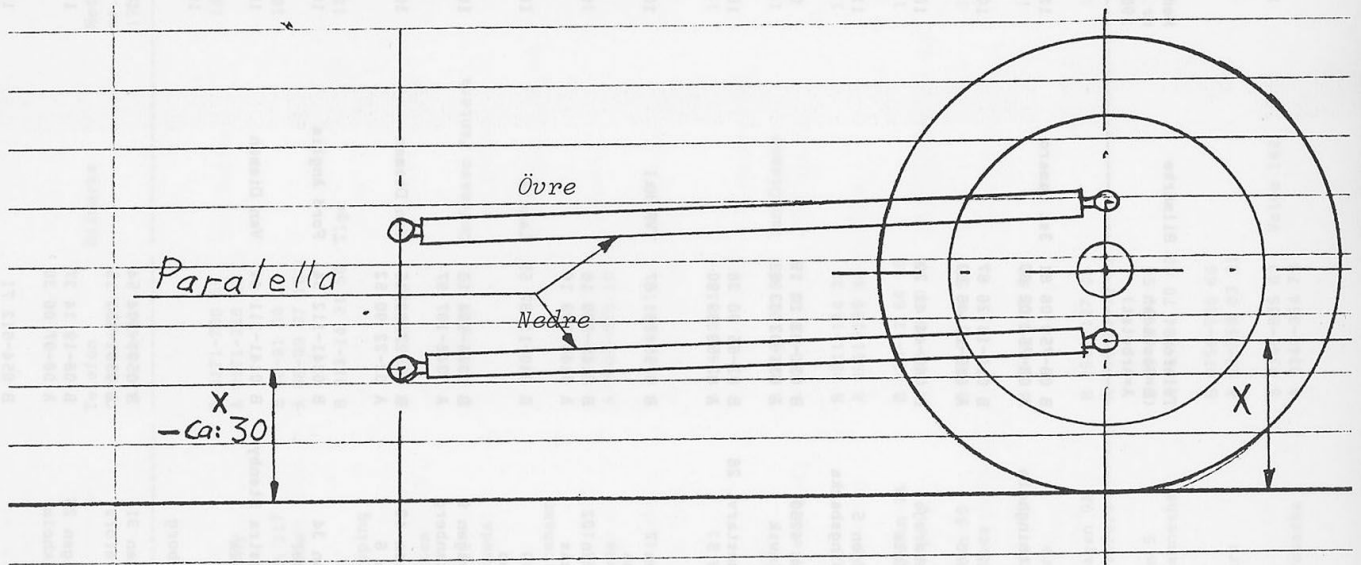
Och när det gäller wattle-länken, sänker man den mer än angivet på bilden måste man ställa krängningsstaget hårdare och det kan göra mer skada än nytta. Över centrum skall man aldrig fästa wattlelänken, det är helt fel. Ju högre upp ju lägre marktryck och ju längre ner ju högre marktryck.

När det sedan gäller Phanardstaget bör även det sänkas på banjon. Man bör också följa med i chassiet så det ligger närmare vågrätt.

Leif Frykås.



Henrik Rosencrantz Mazda RX7, en i raden av många nya Castrol Cupbilar.
Foto: Göran Andrén.



NYA MEDLEMMAR 880311 - 880731

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988	Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Adlén Jörgen	Mossvägen 82 153 00 Järna	B 0755-707 91	Ford Escort	1080	Beck Staffan	Pl 204 170 11 Drottningholm	B 08-759 06 81 A 08-752 02 60	3st Camaro	1148
Albinson Erland	Nävrögöl 370 34 Holmsjö	B 0455-921 00	DeTomaso Pantera Gr3	1115	Belfrage Lars	Ringgatan 12 703 42 Örebro	B 019-16 26 67 A 019-10 46 80		1022
Almér Mats	Grevgatan 10 114 53 Stockholm			1078	Bengtsson Gunilla	Brodden Skabersjö 233 00 Svedala	B 040-44 41 29		1032
Alriksson Håkan	Slättingebygd 5280C 382 00 Nybro	B 0481-410 69 A 0481-144 44	Tiga SC79	1056	Berglund Hans	Bäckasinsvägen 5 422 43 Hissingsbacka			1138
Anderland Björn	Storgatan 10B 641 45 Katrineholm	B 0150-551 55	DeTomaso Pantera	1143	Bergqvist Arne	Torredsvägen 4260 430 41 Kullavik	B 031-93 10 19 A 031-93 03 63		986
Andersson Fredrik	S.Storgatan 32 332 00 Gislaved		Volvo 142	1058	Bergsland Peter	Bård Skolemestav. 28 0590 Oslo 5 Norge	B 02-65 90 38 A 02-59 69 90		1094
Andersson James	Hornsgatan 73 116 49 Stockholm	B 08-84 48 93 A 08-15 81 96		1101	Bergsten Peter	Vallmostigen 7 153 00 Järna	B 0755-731 87	TVR Mki	1034
Andersson Jan	Tyringegatan 300 252 52 Helsingborg	B 042-14 46 72		1019	Bernström Peter	Decemborggatan 22 573 00 Tranås	B 0140-109 16 A 0140-109 16		995
Andersson Jöran	Bjursättragatan 120 124 42 Bandhagen	B 08-86 60 71 A 08-92 30 00		1087	Blom Jessica	Humlegatan 9 211 27 Malmö	B 040-11 67 55	Lancia	1029
Andersson Jörgen	Torredsvägen 4155 430 41 Kullavik	B 031-93 06 73 A 031-46 02 40		1003	Boketun Jörgen	Visperdalsvägen 9 311 00 Falkenberg	B 0346-594 13 A 0346-197 97		1075
Andersson Magnus	Wallingatan 40 3tr 111 24 Stockholm	B 08-20 18 43 A 08-730 75 02		1125	Borgen Øystein	Bølerskrenten 49 0690 Oslo 6 Norge	B 02-27 00 45 A 02-22 90 52	Van Diemen	1046
Andersson Morgan	Tyringegatan 300 252 52 Helsingborg	B 042-14 46 72		1021	Brandström Lars	Ålvuddsvägen 34 780 41 Gagnef	B 0241-112 34	Ford Anglia	1079
Andersson Pathrice	Tyringegatan 300 252 52 Helsingborg	B 042-14 46 72		1020	Brandt Roger	Torstorp Västra Stenby 591 90 Motala	B 0141-311 44	Van Diemen	1013
Arwidsson Sven	Tulegatan 3 113 58 Stockholm	B 08-32 90 97		1086	Brunnebo Torsten	Box 2236 403 14 Göteborg			1000
Axelsson Anette	Tullingebergsvägen 6B 146 00 Tullinge	B 08-778 85 55 A 0753-713 80	Lancia	1030	Carlsson Christer	Kronhagsvägen 31 712 33 Hällefors	B 0591-104 54 A 0591-603 15		1063
Axelsson Folke	Box 182 430 31 Åsa	B 0340-511 42 A 0340-556 44		998	Carlsson Göran	Sjöbjörnsvägen 25 117 47 Stockholm	B 08-19 14 37 A 08-97 06 30		1106
Axelsson Maritha	Tallvägen 8 572 00 Oskarshamn	B 0491-176 72		1112	Carlsson Håkan	Pl 6509 655 90 Karlstad	B 054-612 71 A 054-603 94		1071
Axelsson Sten	Larsbergsvägen 34 181 38 Lidköping	A 08-32 44 00		1113					

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988	Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Carlzon Jesper	Gustafsvägen 1 171 49 Solna	B 08-27 93 28	DeTomaso Pantera	1084	Fredriksson Anders	Tarv 1390 190 61 Grillby	B 0171-760 50 A 0171-228 32		1062
Dahg Anders	Parkvägen 19 171 38 Solna	B 08-730 20 94		1018	Fritz Lars	Lessebovägen 117 122 47 Enskede	B 08-91 30 31 A 08-99 37 10		1068
Dahl Nina	Lundenvägen 39C 541 39 Skövde	B 0500-103 76		1024	Fullmestad Stefan	Nygatan 25 582 24 Linköping	B 013-14 31 50	Tiga	1005
Dahlberg Fredrik	Timmermansgatan 32 532 00 Skara	B 0511-143 15		1042	Fullmestad Thommy	Stora Greby 590 62 Linghem	B 013-763 60		1044
Edlund Peter	N.Storgatan 11 332 00 Gislaved	B 0371-110 29 A 0370-364 05		1035	Földi Josef	Fällavägen 11 330 12 Forsheda	B 0370-818 85	DeTomaso Pantera	1073
Ekenhammar Hans	Svenska BP AB Värtavägen 67 115 83 Stockholm	A 08-665 20 00		1109	Gustafson Joakim	Almvägen 13 523 00 Ulricehamn			1014
Eker Christer	Kyrkogatan 11 240 14 Veberöd	B 046-805 96	Saab	1033	Gustafsson Ulrik	Nejlikevägen 10 541 39 Skövde	B 0500-826 79 A 0500-875 10		1124
Engelstad Hans-Erik	Husebyvei 11 Oslo 3 Norge	B 02-50 69 28 A 02-42 94 55		1103	Gustavsson Björn	Printzvägen 11 616 00 Åby	B 011-602 10		1118
Englund Håkan	Bergstigen 5 805 98 Gävle	B 026-685 11		989	Gustavsson Jan O	Printzvägen 11 616 00 Åby	B 011-602 10		1137
Enkler Mats	Lasarettsvägen 21 792 00 Mora	B 0250-126 95	GMF Camaro	1089	Gustavsson Mikael	Kraftgatan 7 231 52 Trelleborg	B 0410-122 85 A 040-50 03 10	Van Diemen	1048
Enroth Björn	Klevbergsvägen 30A 179 00 Stenhamra	B 0756-461 28 A 08-24 23 35		1108	Gyltman Peter	Vretvägen 10 532 00 Skara	B 0511-114 33 A 0511-169 44		1128
Eriksson Henrik	Erikshällsgatan 22 151 46 Södertälje	A 0755-825 16		1036	Göpert Fredrik	Postkvarnsgatan 34 552 62 Jönköping	B 036-12 66 90 A 036-16 90 75		1123
Eriksson Jörgen	Box 213 792 01 Mora	B 0250-171 17 M 010-52 10 09		984	Hagberg Christer	Sågverksgatan 50 122 41 Enskede	B 08-91 74 58		1104
Eriksson Klas-Erik	Smultronvägen 2 711 33 Lindesberg	B 0581-147 81 A 0581-106 15		1119	Halén Peter	Holmgatan 11 543 00 Tibro	B 0504-142 58		1074
Flodin Annika	Sjöåkravägen 165 564 00 Bankeryd	B 036-729 19		1016	Hedberg Lars	Finnbergsvägen 9A 712 00 Hällefors	B 0591-127 45 M 010-31 32 21		1060
Flodin Bertil	Sjöåkravägen 165 564 00 Bankeryd	B 036-729 19	Ford Taunus 2.0 VIP	1015	Hellsten Ulf	Lödösevägen 5 121 49 Johanneshov	B 08-48 91 56 A 08-764 70 00		990
Forsell Jan	Box 51 790 21 Bjursås	B 023-500 09 A 023-270 60		1121	Hermansson Margareta	Stenudden 178 00 Ekerö	B 0756-530 66 A 08-759 03 21		985
					Hersleven Jan-Åke	Pl 519 430 22 Väröbacka	B 0340-655 63 A 0340-354 79	Volvo 142	1144

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Hildingsson Pentti	Agårdsvägen 14A 341 37 Ljungby	B 0372-826 29 A 0372-661 00	Opel Manta	1146
Holmström Marie	Tavastgatan 18 117 24 Stockholm	B 08-84 99 93 A 08-42 25 05		1001
Holmström Rickard	Folkungagatan 78 116 22 Stockholm	B 08-44 73 24		1066
Hydén Pär	Box 111 (Torngatan 47) 334 00 Anderstorp	B 0371-164 56 A 0371-178 60	Van Diemen	1053
Hämäläinen Jarmo	Italienska Gummi AB Bredängsgatan 55 633 46 Eskilstuna	A 016-12 53 50		981
Ivarsson Ingvar	Sundsgatan 4 661 00 Säffle	B 0533-132 03	Volvo 140	980
Jacobsson Lars	c/o Rosén Ekholmen 523 00 Ulricehamn	B 0321-138 78 A 033-17 20 00		993
Jakobsson Mikael	Strandvägen 30 311 00 Falkenberg	B 0346-834 44 A 0346-820 75	Van Diemen	1052
Jameson Lars	Bergsgatan 1 112 23 Stockholm	B 08-50 51 36 A 011-620 50		1134
Jansson Erik	Lervik 2708 761 92 Norrtälje	B 0176-215 88		987
Jansson Mikael	Agnegatan 26 112 29 Stockholm			1149
Jansson Tom	Tullportsgatan 20 761 30 Norrtälje	B 0176-109 18 A 0176-131 11		994
Johansson Anette	Polhemsvägen 37 191 44 Sollentuna	B 08-35 70 95		1070
Johansson Mats	Sandviksvägen 40 PL 1210 150 23 Enhörna	B 0755-442 83 A 0755-818 48		996
Johansson Stellan	Vinnerstadsvägen 39 591 45 Motala	B 0141-199 87		991
Johansson Sven-Erik	Bräckevägen 9 517 00 Bollebygd	B 033-859 43 A 031-98 51 67	Volvo 142	1145
Johansson Ulf	Vetevägen 21 155 00 Nykvarn	B 0755-457 68	Ralt RT30	1055

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Jonasson Mikael	Stjärnvägen 4 541 55 Skövde			1008
Jones Niklas	Per Lagerhjelmogatan 7 691 33 Karlskoga	B 0586-576 18		1065
Jonsson Anders	Tallvägen 8 572 00 Oskarshamn	B 0491-176 72	DeTomaso Pantera GTS	1111
Jonsson Robert	Grönkullagatan 39D 252 57 Helsingborg	B 042-15 39 05	Volvo	1114
Juhlin Claes	Framnäsbacken 28 2tr 171 42 Solna	B 08-82 69 84 M 010-70 82 77	Tiga	1139
Jungehag Asa	Domaregatan 11D 573 35 Tranås	B 0140-177 39 A 0140-171 50		1076
Jutewik Lennart	Rådjursvägen 21 196 30 Kungsängen	B 0758-755 95		1040
Kahver Kalle	Tranbärsvägen 8 633 53 Eskilstuna	B 016-14 40 15 A 016-14 40 15		1072
Karlsson Gerren	Box 286 430 80 Hovås	B 031-28 10 90		1023
Karlsson Hans	Blåeldsgatan 19 653 45 Karlstad		Opel Ascona	1092
Karlsson Per-Ake	Petter Swartzgatan 6 602 35 Norrköping	B 011-16 26 61		1043
Karlsson Tony	Briljantvägen 57 442 60 Kode	B 0303-511 91	Volvo	1088
Kemhagen Tony	Hellbäcksvägen 57 732 33 Arboga	B 0589-179 08 A 0589-822 40		1122
Klein Peter	Karnas väg 4 222 48 Lund	B 040-46 56 39		1105
Knutsson Håkan	KG Knutsson AB Box 213 191 23 Sollentuna	A 08-92 30 00		982
Larsson Lars L	Skoghem Trönninge 305 95 Halmstad			978
Larsson Lucifer	Skoghem Trönninge 305 95 Halmstad			979

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Larsson Tommy	Kalmarvägen 12 590 40 Kisa			1136
Lehto Pentti	Pl 330C 430 65 Rävlanda		Volvo Amazon	1054
Lenander Torben	Järnvägsгатan 25 216 14 Malmö	B 040-15 92 88	Van Diemen RF88	1009
Lind Björn	Edvard Munchs vei 67 1063 Oslo 10 Norge		DeTomaso Pantera GTS	1147
Lindqvist Thomas	Box 3036 731 03 Köping	B 0221-186 13 A 0221-184 30	BMW 323i	1049
Lundgren Mats	Broängsvägen 3 433 65 Partille	B 031-26 50 88	Volvo	1010
Lundqvist Robert	Repslagargatan 7A 582 22 Linköping			1031
Löfström Christer	Fjärde Långgatan 10 413 28 Göteborg		DeTomaso Pantera	1041
Lönnqvist Ulf	Anna Sandströmsg. 18 126 64 Hägersten	B 08-42 00 33	DeTomaso Pantera	1141
Magnusson Kent	Ljungvägen 13 332 00 Gislaved	B 0371-145 53 A 0371-123 74		1004
Malm Ingvar	Box 1737 701 17 Örebro	B 019-921 90- A 019-12 40 25		1061
Moberg Ammi	Blåklöcksvägen 14 181 61 Lidingsö	B 08-731 71 46 A 08-18 64 50		1132
Naes Johan Fredrik	Kringeråsen Pl 9200 686 03 V. Ämtervik	B 0565-511 54	Van Diemen RF82	1090
Neby Folke	Prosten Linders väg 13 151 59 Södertälje	B 0755-860 34 A 0755-641 20		1135
Nilsson Bengt	Håkandalsvägen 3 417 44 Göteborg	B 031-55 57 44 A 031-66 87 66	Beson-Opel	1057
Nilsson Kent	Läderstigen 2 578 00 Aneby	B 0140-203 68		1002
Nilsson Reidar	c/o Bilorado Brahevägen 5 171 53 Solna			1067

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Nilsson Sture	Box 8 458 00 Färgelanda	B 0528-102 03 A 0528-104 08	Ford Escort	1045
Nilsson Thomas	Kometgatan 2E 441 36 Alingsås	B 0322-131 29 A 0322-443 19		1085
Nordenström Torbjörn	Sjögatan 13 335 00 Gnosjö	B 0370-926 87 A 0370-990 50		1140
Nordström Anders	Västanvindsgatan 1A 262 42 Ängelholm	B 0431-141 57 A 0431-174 85	Ford Escort MkII	1091
Nylund Lukas	Hagstugan 730 73 Ransta	B 0224-205 18 A 021-14 41 10		1007
Palmqvist Robert	Tagelgränd 4 183 47 Täby	M 010-73 79 45	AC Cobra 427 SC Rep	1110
Persson Lennart	Skidsta 720 892 00 Domsjö	B 0660-524 60	DeTomaso	1083
Pettersson Bernt	Box 51 (Odensvivägen 10C) 730 30 Kolsva	B 0221-504 76	Toyota Starlet	1027
Pettersson Bo	Nybykroken 27 163 70 Spånga	B 08-761 01 19	Mustang Boss 302	1142
Pettersson Claes	Vinnerstadsvägen 18J 591 45 Motala	B 0141-557 68	Opel Ascona	1017
Plahn Susanne	Skansvägen 38 360 40 Rottne	B 0470-920 97		1028
Radinger Erich	Björkviksvägen 13 139 00 Värmdö	B 0766-454 92	DeTomaso Pantera GTS	999
Rehn Jan-Erik	Wetterlingsgatn 22A 521 00 Falköping		DeTomaso Pantera	1116
Rodeblad Lars	Bläcksvampsvägen 93 141 46 Huddinge	B 08-779 36 00 A 08-31 00 56		1011
Ruthström Per	Mjölonvägen 17 803 61 Gävle	B 026-12 75 98 A 0270-780 00		1131
Rådmyr Thomas	Kusåsen Svantorps Pl 4935 541 92 Skövde	B 0500-260 50 A 0500-260 09		1120
Rönqvist Patrik	Bjälbogatan 26 596 00 Skänninge	B 0142-408 68		1130

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Rösberg Rolf	Poste Restante GR 0505 Oslo 5 Norge	B 090-988 49 A 090-988 49		1099
Schultz Rickard	Fridhemsvägen 23 217 74 Malmö	B 040-691 10		1117
Sembe Göran	Nidarosgatan 32 164 34 Kista	B 08-752 97 95 A 0758-202 60		1129
Simonsson Hans	c/o Nordström Rörstrandsgatan 8 113 40 Stockholm	B 08-30 97 32	Van Diemen	1039
Smemo Sverre	Holters veg 22 3940 Heistad Norge	B 03-57 09 61 A 03-57 01 11		1097
Soot Trond	Konventveien 22C 0377 Oslo 3 Norge	B 02-50 74 14 A 02-18 06 74		1102
Stenberg Bo	Göteborgsvägen 2E 461 53 Trollhättan	B 0520-711 38	Honda Prelude	1012
Stenmark Mats	Majvägen 25 175 40 Järfälla	B 0758-327 24		1069
Stensrud Ivar	Nystrand 3945 Eidanger Norge	B 03-51 09 73		1098
Sundberg Håkan	Dübengatan 29 C 981 40 Kiruna			977
Svensson Gert-Ake	Torngatan 4 310 10 Växtorp	B 0430-302 50 A 0430-302 50		1126
Svensson Lars-Göran	Alvägen 8 302 61 Halmstad	B 035-205 76 A 035-11 88 20		1059
Svensson Tonny	Box 68 370 34 Holmsjö	B 0455-912 90 A 0455-191 00	Opel Ascona	1047
Syvertsen Tor Henning	Bjørkegata 3 3950 Brevik Norge	B 03-57 11 87		1096
Teir Eva	Henriksdalsringen 1 131 32 Nacka	B 08-452960		997
Thapper Bengt	Grännavägen 14 561 32 Huskvarna	B 036-14 18 64 M 010-36 60 69		1100

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Veertee Koit	Husbyvägen 24 633 69 Eskilstuna	B 016-263 91 A 016-264 01		1081
Vigh Liselotte	Katarpsgård 573 00 Tranås		Lancia	988
Viktorsson Enar	Strömstadsvägen 15A 451 55 Uddevalla	B 0522-382 33	Volvo 242	1093
Waerme Inger	Frickens väg 3 575 00 Eksjö	B 0381-302 44		1026
Waerme Lennart	Frickens väg 3 575 00 Eksjö	B 0381-302 44	Hult Healey	1025
Wahlberg Michael	Ringparksvägen 14 133 00 Saltsjöbaden	B 08-717 32 36	DeTomaso Pantera	1082
Wallberg Hans	22 Branksome Towers Poole Dorset BH 1363T England	B 0202-76 21 72	Mercedes 2.3 16	1064
Walli Henrik	Dalhem 310 58 Vessigebro	A 0346-207 35	BMC Cooper	1050
Wallin Mattias	P1 7550 Gunnilse 424 56 Angered	B 031-94 37 24		1127
Weiss Tommy	Nockeby Torg 12 161 41 Bromma	B 08-26 60 36 A 08-32 80 38		1038
Wernered Nina	Skarpbrunnsvägen 99 145 64 Norsborg	B 0753-723 92 A 08-81 10 50		1077
Wigren Stefan	Bergagatan 7 341 30 Ljungby	B 0372-812 94 A 0372-807 40	Van Diemen	1051
Wähländer Kent	Hässelby Torg 12 III 162 33 Vällingby	B 08-89 44 25 A 08-702 35 00		983
Älfvåg Lars	Vanadisvägen 6 Str 113 46 Stockholm	B 08-33 28 88 A 08-31 31 30		992
Öberg Lars-Göran	Lugnets väg 22 186 00 Vallentuna	A 08-92 42 22		1107
Öhman Sanna	Högnäsvägen 5 181 43 Lidingö	B 08-765 55 19 M 010-74 31 12		1133
Öhrberg Katarina	N.Kyrkogatan 19A 871 32 Härnösand	B 0611-234 17 A 0611-195 10		1006

ADRESSÄNDRINGAR 880311 - 880731

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Alm Tony	Myrmalmsringen 48 136 65 Haninge	B 08-745 54 13 A 08-45 29 60	Volvo Amazon Cherry	474
Anderberg Lars	Järnväggsgatan 7 392 33 Kalmar	B 0480-856 26 A 0480-284 80	Lancia Coupé	570
Andersson Nils-Gustav	NGA Konsult HB Box 436 183 24 Täby	A 08-758 39 55		237
Andersson Rolf	Box 10018 (Thorsviks väg 2) 552 77 Jönköping	B 036-671 40 A 036-604 09	Subaru XT Dodge Van 350	152
Blom Nathalie	Nedergårdsvägen 9 7tr 147 40 Tumba			902
Blom Niclas	Nedergårdsvägen 9 7tr 147 40 Tumba	M 010-36 30 29	Swift FB4 FF	341
Branke Ulf	Tappvägen 16 183 67 Täby	B 08-756 85 88 A 08-31 55 40	Porsche 911 Carrera	487
Börner Thomas	Hus 18 430 84 Styrso		DeTomaso Pantera Longchamp	734
Caldeborg Niclas	Strandgatan 7 547 00 Gullspång	B 0551-211 90	Jaguar 3.8 S	823
Chapman Sir Colin (Golden retr.)	Nedergårdsvägen 9 7tr 147 40 Tumba			700
Florén Maj-Britt	Bäckstigen 16 546 00 Karlsborg	B 0505-303 69		707
Gajdos Andrej	Linodlarvägen 18 352 41 Växjö		DeTomaso Pantera GTS	884
Gunnarsson Mikael	Heimdalsvägen 26 149 00 Nynäshamn	B 0752-194 76	Saab Lancia 600 GLS	471
Halbert Carsten	Svartkärrsvägen 20 133 32 Saltsjöbaden	B 08-717 97 61 A 08-717 03 20	Citroen CX	294
Hellberg Jan	Råbergsgatan 6 582 54 Linköping	B 013-13 53 92 A 013-14 43 54	Alfa Romeo 1600 GTJ	745
Herholdt- Lomholdt Uffe H	Dommervanget 12A s.tv 4000 Roskilde Danmark	B 02-35 76 82	DeTomaso Pantera	795

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Johannesson Ingemar	Ågirs väg 4 665 00 Kil	B 0554-104 82	Alfa Romeo GTV	778
Johansson Laila	Myrmalmsringen 48 136 65 Haninge	B 08-745 54 13		535
Jonsson Kent	Bäckstigen 16 546 00 Karlsborg	B 0505-303 69 A 0505-410 00	Chevrolet Camaro Opel	325
Karlsson Thomas	Väsby 590 42 Horn	B 0494-306 17 A 0494-303 10	Volvo Amazon	771
Lilliesköld Jan O	Stationsvägen 4 156 00 Vagnhärad	B 0156-107 35	Royale RP21 FF	209
Lotus	Nedergårdsvägen 9 7tr (Svart schäfer) 147 40 Tumba			576
Löfgren Carl Fredrik	Strandtorp Ottebol 671 91 Arvika	B 0570-200 57 A 0555-130 30	Ford Alfa Romeo	154
Malmqvist Bo Krister	Lilla Noregård Drömminge 330 15 Bor	B 0370-500 49	Rait RT30	587
Mathiesen Kent	Kolsarp 590 20 Mantorp	B 0142-220 88	Morris Minor	551
Nilsson Anders	Tvärvägen 3 B 184 32 Åkersberga	B 0764-209 17	Porsche	65
Nyström Jan	Hornsgatan 180 117 34 Stockholm	B 08-68 34 16	DeTomaso Pantera Gr5	398
Odsell Olle	Askims Hovslagareväg 11 436 44 Askim	B 031-28 42 01 A 031-59 54 22	Volvo 745 Triumph TR3	H 8
Persson Jonas	Milstensvägen 5M 330 27 Hestra	B 0370-359 22	Van Diemen FF 1600	582
Persson Mats	Fjärdholmsgränd 27 II 127 40 Skärholmen		Alfa Romeo Montreal	360
Pettersson Maria	Nedergårdsvägen 9 7tr 147 40 Tumba			453
Rolfsson Arnt	Sonsveien 13A 1555 Son Norge	B 09-95 92 88	Pontiac	799
Rotviker Anders	Saltviksvägen 60 572 92 Oskarshamn	B 0491-620 11 A 0491-161 40	Porsche 911 Mini-Marcos	63

Möt ett fullblod

Teknikens Värld är Sveriges snabbaste, hetaste och gladaste biltidning. Med de första bilderna av nya bilm modeller. Med de bästa testerna av både nytt och begagnat.

nat. Med de festligaste upptågen och äventyren från hela bilvärlden. En fullblodstidning. 40 år ung och bättre än någonsin.

TEKNIKENS
VÄRLD - allt om Bilen

Provläs 6 nummer för 123:-

Ja tack, jag vill prova sex nummer av Teknikens Värld för 123 kronor. Jag betalar när inbetalningskortet kommer.

Var vänlig texta:

Namn _____

Adress _____

Postnr/ort _____

Erbjudandet gäller under 1988.

14 332 175 339

Frankera ej
Teknikens Värld
betalar postoft

TEKNIKENS
VÄRLD - allt om Bilen

Svarspost
Kundnummer 31843337
103 60 Stockholm.



Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Rouholamin Morteza	Vallarvägen 13 183 51 Täby	B 08-756 65 54 A 08-719 50 80	Alfa Romeo Sprint	624
Sandén Peter	Femkampsgatan 1B 416 59 Göteborg	B 031-84 20 49	Chevrolet Camaro Gr5	176
Skaby Jan-Christer	Brunkelstorp Pl 1580 283 00 Osby	B 0479-101 30 A 0479-123 50	Ralt RT30	463
Stolpe Conny	Sa. Götlunda Solberga 732 91 Arboga	B 0589-503 26 A 0589-100 50	Volvo 140	159
Sundholm Hans	Love Almqvists väg 12 1tr112 53 Stockholm		Alfa Romeo	355
Söderholmen Susanne	c/o Gunnarsson Heimdalsvägen 26 149 00 Nynäshamn	B 0752-194 76 A 08-68 04 55		243
Thim Kenneth	Sågarvägen 3 640 30 Hälleforsnäs	B 0157-414 55		132
Tiholt Ture	Pl 2581 148 00 Ösmo	B 0752-392 55	Volvo	402
Wiktorsson Anders	Sandviksvägen 38 A I 352 41 Växjö	B 0470-127 99		1037
Öhrström Magnus	Vasavägen 44A 582 33 Linköping	B 013-10 47 02 A 0142-217 40	Triumph TR4 A	882

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Øxseth Geir	Ellefsvei 18 1370 Asker Norge	B 02-78 43 88		1095

ANNONSER

STOCKHOLMS SPORTVAGN

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 25C
412 72 Göteborg
Tel: 031/409930

Testförare: Robert Petersson

Racing News: Tege Tornvall
Box 4168
102 62 Stockholm
Tel: 08/322334

De Tomasoklubben/sektion av SSK

Ordf: Mats Gorski
Ölandsgatan 15
392 31 Kalmar
Tel: 0480/88090

SSK Racing AB
Box 79
533 01 Götene
Tel: 0511/58060
Postgiro: 508453-8
Bankgiro: 505-9860

SÄLJES:

March Formel 4 -79. Ny Golf-motor m.m.
Ring Anders tel: 0505/30088
(hem) 0505/11148 (arb)

UTHYRES:

Jag har två stycken biltransportsläp att hyra ut till den som är rädd om grejorna.
1st Fågelsta flaksläp lastar 690kg. Passar utmärkt till Lady Cup Lancia o. dyl.
Ramper och hjulspännband ingår. Totalvikt 1000kg.

1st Igass biltransportsläp lastar 1000kg. 170cm lastbredd. Vinsch (1135kg), ramper och hjulspännband ingår. Totalvikt 1300kg.

Bägge släpen kan dras efter de flesta bilar med B körkort (släpets totalvikt får ej överstiga bilens tjänstevikt, annars fordras BE kort).

Till bägge släpen finns sommar och vinterdäck. Priset är 100:-/dygnet eller 250:-/fredag-måndag + det som du ev. har sönder.
Göran Kölbörn tel dagtid: 010/785207, kvällstid: 08/7427270

SÄLJES:

Volvo Turbo GrA. Ny bil uppbyggd -86. har endast gått 2 tävlingar och är i toppskick. Ingår 16st BBS delvis med däck, massor av reservdelar, 1 sats Candere fjäderben, ev 1st reservmotor.
Begärd 49.500:-DM. Ring för vidare info.
Hans 08/7114367 kvällar.

EFTERLYSNING

2st De Tomaso 10 tum och 2st 8 tum originalhjul med Michelin TB15 däck.
2st König GT-säten.
1st 351C-4V Edelbrock Street Performance insug.
1st Holley 6291 600 cfm.
1st Ford 351C fördelare.

Stulet i Stockholm i slutet av juli. Ring eller skriv om du ser eller hör något om dessa delar. Hittelön!!!
Mats Webjörn
Essinge Brogata 16 4tr
112 61 Stockholm
Tel: 08/563432

SÄLJES:

Till Pantera, komplett Weberanl. 4x48IDA med gasreglage och luftfilter.
Toppar closed chamber modifierade för mekanisk kamaxel, avgasplattor + reducerade insugskanaler för Weberanl. ventiler, vipparmar och fjädrar.
Avgassystem avstämt för denna anläggning.
Dan Björkman tel: 0510/17518



Möt ett fullblad

teknikens värld är Sveriges största...
hetaste och gladaste bildning. Med de
första bilderna av nya bilmodeller. Med
de bästa testerna av både nytt och begagnat.

ANNONSER
bättre än någon annanstans.



SATSAR PÅ SVENSK BILSPORT

