

# sportvagnen

NR 4 1988

# Och vi

med  
*Racing News*



Foto: Göran Andrén

*I nummer 1-89 hoppas vi kunna  
provköra Sten Hillgards Porsche 910.*

# EDITOR

**sportvagnen**  
och vi  
STOCKHOLMS  
SPORTVAGNSKLUBB

## ÄNTLIGEN - ELLER.....

Äntligen har den där förb..... redaktören fått fram en tidning igen. Kanske tycker många så men egentligen är det jag som skall utropa, jag lyckades få ihop ett nummer till!

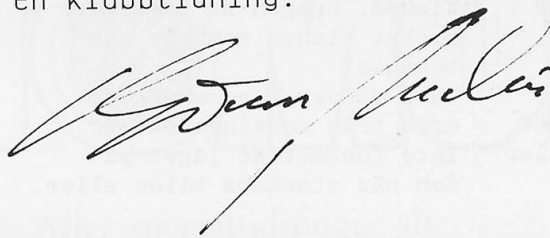
Det är inte lätt att göra en tidning av blanka papper. Nästan varje gång är skrivbordslådan tom på material - otroligt i en klubb med över t u s e n medlemmar! Klubben har försökt att satsa på tidningen och förhoppningsvis har den också blivit bättre, men det går inte i längden utan material. Klubben har eller inte råd att ha en anställd journalist som reser land o rike runt utan tidningen bygger som allt annat på ideellt arbete.

Kan inte den där jä... redaktören skaffa fram material. Jovisst kan han det, det finns massvis att skriva om här på västsidan. Men man får inte glömma att klubben har medlemmar i hela landet, ja faktiskt i hela norden. Kanske tröttnar dom i t.ex. dalarna att bara läsa om vad som händer här i Göteborg.

Men visst finns det några som ställer upp, i det här nummret har vi t.ex. ett roligt reportage från Henrik Rosencrantz, och så får vi inte glömma vår testförare Robban som säkert är trött på att höra mig ringa och tiggas material. Några till bl.a. De Tomasoklubben har vi som skickar material - men några..... på tusen medlemmar!

Och vad är alla ni "gamla" medlemmar och som har MASSOR av roliga händelser i racingvärlden att berätta om. Om alla ni ställde upp med några historier så skulle vi kunna ha en egen spalt för detta.

En tidning skall fungera så att den har mängder med material liggande och som fylls på allt eftersom man använder det. Då går det också att hålla utgivnings-tider m.m. Så för att kunna göra Sportvagnen och Vi ännu bättre så gör en ansträngning, sätt er ner och ljug ihop något nu när ändå banorna ändå är täckta av snö o is. Och tänk på att det är inga litterära mästerverk vi söker utan en rolig o enkel berättelse typ Henrik Rosencrantz i det här nummret. För det gäller ju "bara" en klubbtidning!



# DE TOMASO

## De Tomaso-rapport

Nu när projekt 500 är definitiva ut projektstadiet återstår bara att meddela att jag han med det årliga besöket hos Svensk Bilprovning också. Lika nervöst varenda år.

Inte bara att bilen kanske tangerar någon regelgräns, utan mer att jag har en etta som slutsiffra. Detta innebär inställetid janmars. Nu går det att komma ifrån 1:an Nov, men ett år som i år var en dags uppehåll i snöstormarna samt torra vägar och plusgrader mer än tur.

Ingen kunde vara gladare än jag på väg hem, årets sista sportvagnsdag 15/11, i strålände sol och ett blankt protokoll i pärmen. Nu är den uppallad övertäckt undanställd och konserverad, färdig att ta ut så fort vårsolen tittar fram. Fantastiska tanke.

Om någon undrar vad jag ska ta mig till i garaget om bilen är klar redan, så kan jag berätta att Däckpeder har sört för den saken. En något medfaren 71:a som skall byggas om och till. Arbetet började med att all ytterplåt kapats bort - bilden -, där efter rostiga balkar samt golvet. Taket har någon soldyrkare redan tagit bort 60% av så jag får väl ta resten senare. Kan vara bra att ha lite bil att utgå ifrån.

Bilen byggs nu upp med ny ytterplåt i fronten och omdesignat bakparti samt sänkt golv. Fronten har lutats ner 80mm i framkant och försetts med en spoiler som påminner om F40.

Hjulupphängningen designas för en spårvidd på 1550mm, och 30mm skrubb.

Till dags dato är det mesta plåtjobbet klart, så nu vidtar svets slipning samt rikt. Om någon månad bör den vara klar för grundlack så jag kan presentera några bilder i nästa nummer av tidningen.

Maskinellt är inget bestämt, men om jag finge bestämma själv skulle en SVO Vindsor smallblock på något över 400 cui, inte sitta fel. Men ekonomin brukar få sista ordet många gånger.

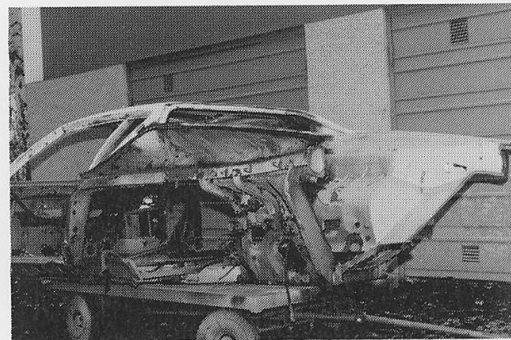
Jag kan även passa på å nämna att bil nr 14 har kommit in för reparation. Den behöver vad man kallar ALLMÄN ÖVERSYN", efter lång och trogen tjänst.

Var tjänsten varit förlagd de sista åren har jag dock svårt att begripa. Hur som helst är bilen intressant då den är ganska olik övriga Panteror i uppbyggnaden. Det finns en genomskärningsbild publicerad i Pantera parts list där många detaljer inte stämmer på vanliga bilar men visar sig stämma på det här exemplaret.

Helt annorlunda lykthiss, motorfästen, dörrposter, frontskuff, grill, många balkar, A armar m.m.

Gassvetsade plåtjobb, enl. Mats p.g.a. experiment med de första bilarna. Här gäller originalreovering då bilen uppenbarligen är en klenod. Frågan är bara hur mycket klenod som går att behålla?

Våra vänner karossmarodörerna från kontinenten har inte förbättrat läget på den här stackars bilen eller.



*Det är en hel del rost att laga på den rensade karossen.*

Krock.... utsparkning, plåt över rosthålen, plast över alltsammans, varefter det hela avrundats med en röd lack.

Vid försäljningen antyds att om man är nog kan det vara idé med ny lack då den befintliga har en och annan miss.

Om någon fortfarande undrar vad jag skall ta mig till i garaget så ska Jespers bil, f.d. Göran Olssons, bli klar till våren. Vi lackar som bäst nu. Måste bygga om motorn också vilket får ske på håltid. Hoppas jag inte låter överambitiös men att låta flitens lampa lysa är väl en dygd, eller....

Hälsningar Göran Malmberg.

**sportvagnen**  
STOCKHOLMS  
SPORTVAGNSKLUBB **och vi**



## Mysigare möte med Mantorp

Vid det kombinerade F3/Castrol Cup/Sportvagnsmötet på Mantorp kom Bosse Pettersson med en god nyhet - omedelbart upphävd av en dålig.

Man funderar tydligen på att nästa år inte kombinera SM i F3 och sportvagnsmötet. -Toppen! Jag såg framför mig en trevlig sportvagnshelg, med massor av rena o fina bilar i depån, inte utknuffade i sanddynerna runt omkring, ett lagomt

stort, mysigt evenemang utan stress för deltagare och arrangörer....

Den vacra bilden försvann emellertid snabbt då Bosse tillkännagav nästa nyhet - att augusti-mötet inte bara skulle vara F3-fritt, utan också flyttas till Kinnekulle.

Suck.... "Kullen" har sin tjusning, men två race på den skaktestbetonade banan, två helger i depåns damm-

inferno, två låånga resor till Götene - nej tack! Då föredrar jag absolut ett möte på den för många SSK:are "närbelägna" Mantorp Park, med jämn fin banbeläggning och en F3-fri, välutrustad depå!

Skriv/ring bums till Bosse och tala om vad du tycker! Om tillräckligt många håller med mig kanske vi kan undvika att en bana försvinner ur sportvagnsserien....

Björn Sandberg



*Nog är dom snyggt uppställda, dom finska SAAB:arna.  
Foto: Göran Andrén*

## "Mysigare möte på Mantorp"

Det var precis där vi började en gång i tiden. Sedan upptäckte banägarna på senare år att det fanns en potential för större publik på evenemanget. Därvid föreslogs att vi skulle göra ett samarrangemang, vilket då skulle delas upp på "lull-lull" runt omkring samt tävlingsbiten.

Vi gick då med på att göra den satsningen, vilket då innebar att banägaren ville absolut ha sina idéer genomförda. Eftersom dessa har ett förflutet inom formula-racing är det inte långt till svaret varför vi körde F3.

Vad gäller Castrol Cup (även F4) har dessa klasser tidigare kört vid samma tävlingstillfälle på Mantorp Park. Varför?

Jo, eftersom ni alla säkert vet, arrangeras en SSK-serie i klubbens regi, därav namnet. Eftersom serien omfattar ett visst antal tävlingstillfällen har vi då fått kört det på kanske för er i sportvagnsmeeting konstlade vägar, men det är väl ändå så att vi arbetar för svensk motorsport inom klubben även om den är begränsad till rent "asfaltåka".

Vad gäller 1989 är det roligt att kunna satsa på Kinnekulle eftersom det ändå är vår klubbana (lika långt för förare som för funktionärer, 37mil från Stockholm).

Visst ligger Mantorp näre till för stockholmare, men dock ej för de flesta SSK:are.

Att Mantorpbanan är jämn och fin kan förmodligen

bero på att man har fast anställd personal och ej drivs ideellt i klubbregi som Kinnekulle.

Vad det gäller depån kan jag hålla med om att det dammar när det är torrt, men jag citerar gärna en och annan förare att den ändå är "mysig".

För att vara riktig ärlig har ju även solen fläckar. En av de fläckarna upplevde jag till höger om infarten på Mantorp när vi ville ha uppgrusat till sportvagnsmeetignet. Kontakta gärna Porschevägen som gick där i sjöstövlar. Vad gäller resonemanget om sponsorer och jämförelser mellan F3 och sportvagnsmeetings undanskuffade polerade bilar och lagom stora arrangemang så är dessa tre saker helt beroende av varandra.

Skam och sägandes kanske man tors påstå att det är mer attraktivt att sälja en publiktävling när det gäller som första året SM-final i F3.

År två var vi så fula inom klubben att vi flyttade SM-tävlingen på Kinnekulle senare för att åtnjuta den fördelen när det gäller press, TV etc. varför år två på Mantorp kunde körts utan F3, men av förstäliga själ var banägaren intresserad av att köra detta lopp eftersom troligen Svenska Mästaren, som sedermera blev Svensk Mästare hade denna som sin hemmabana (Michael Johansson).

Vad gäller farhågorna om att SSK har hamnat i onåd hos banägarna har vi inte upplevt några sådana problem utan vi har snarare tänkt ett steg framåt för



*Sportvagnar på Kinnekulle Ring.  
Foto: Göran Andrén*

att kunna tillgodose klubbens medlemmar med möjlighet att kunna utöva sin sport på en för dem så kallad hemmabanen. Då måste man försöka lägga de största resurserna, den mesta verksamheten och arbetsinsatsen på densamma.

Som säkert frågeställaren vet anordnas ett par arbetshelger varje år på Kinnekulle Ring där vi träffas tillsammans, både förare och funktionärer.

Skam sägandes mest funktionärer med några trogna förare o mekaniker.

Upplyningsvis en av de roligare helgerna när vi lägger tjärpapp, rätar balk, monterar upp eller ner högtalare samt jämnar till

banan för att det inte skall vara för svårforcerade hinder.

Helgen räcker också till att ha en viss social samvaro, där man dryftar olika problem över en middag i vår cafeteria.

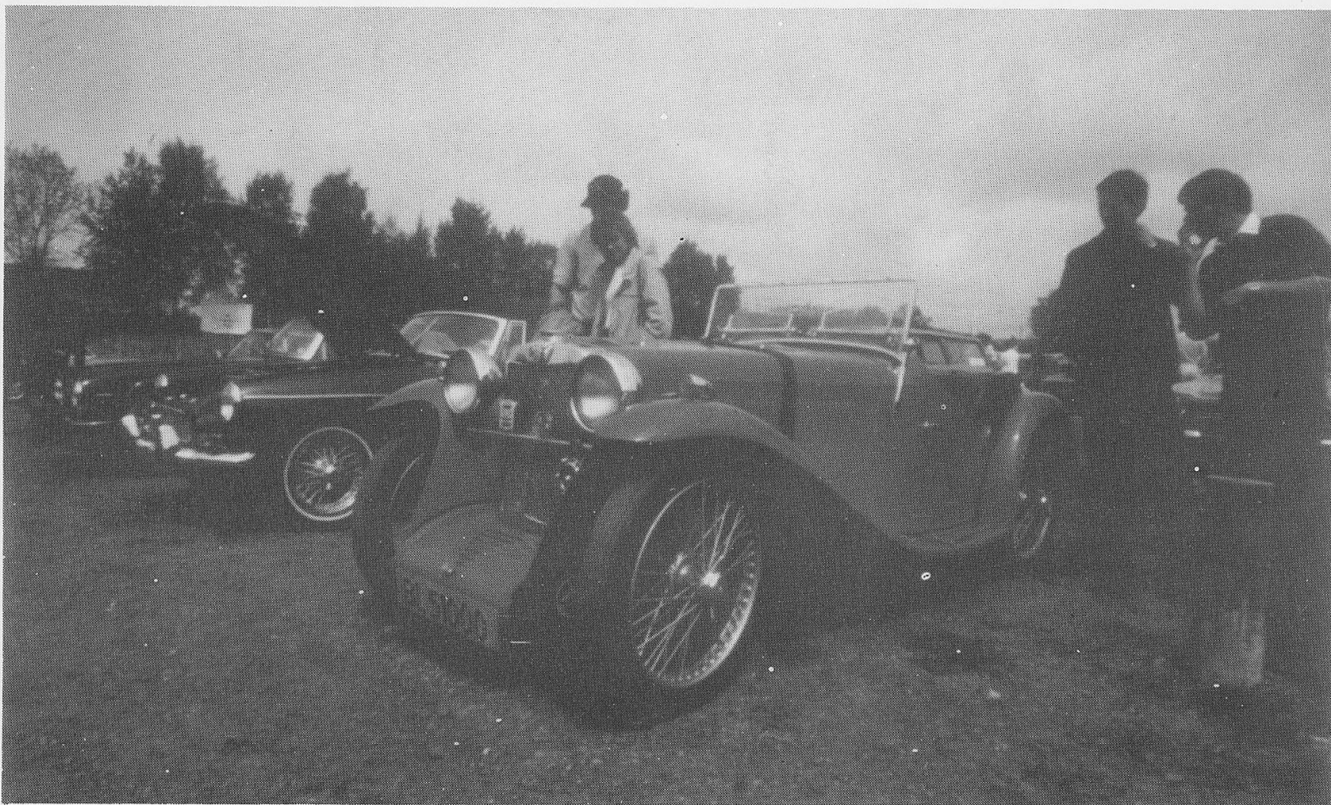
Sedan kommer vi till den viktigaste punkten: Efter allt slit, (händer även att man blir svettig) provar vi bilsport - förare, mekaniker och funktionärer - ute på banan. "Håken" vad roligt vi har!

Sammanfattande: Som ni förstår av texten ovan har vi inte tänkt att på något sätt förstöra för förarnas illusioner om att få köra på vissa banor vilket borde framgå av de insatser klubb- en har gjort under de senaste åren. Från nystartande

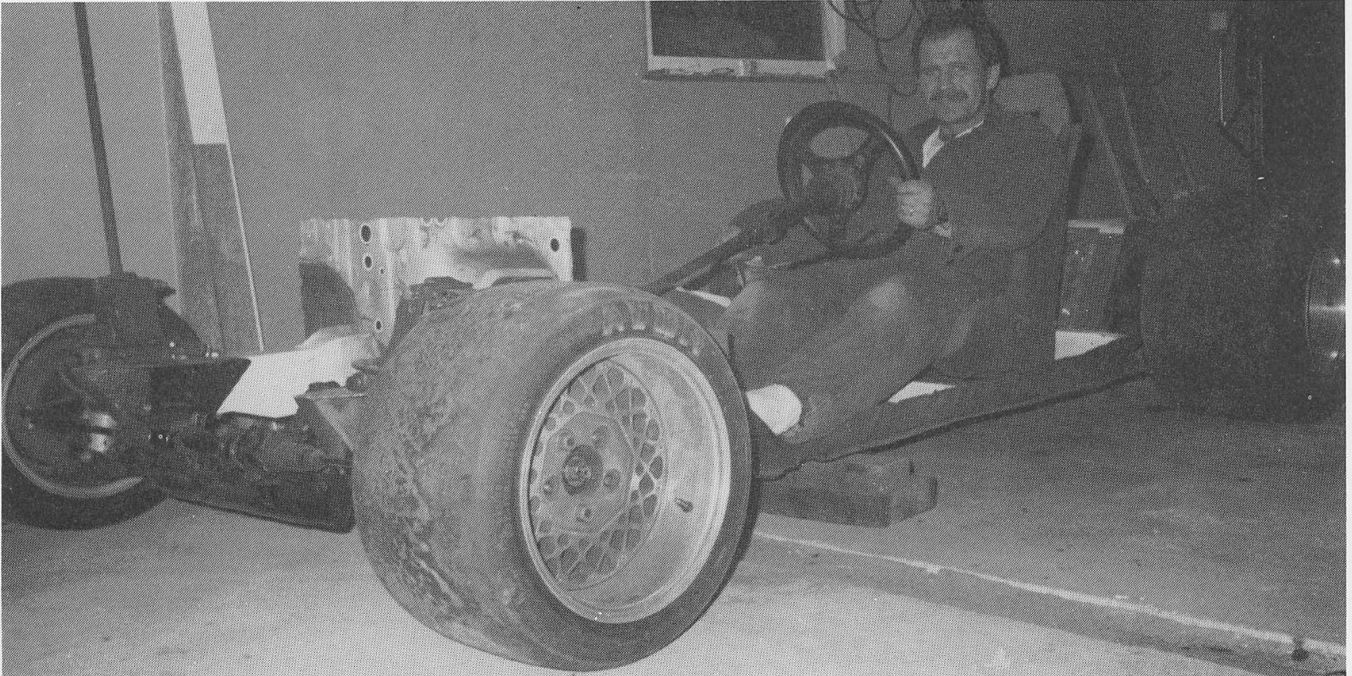
av Västkustloppet genom Robin Shorter, även kört på Karlskoga under de senaste åren, med arrangemang i Norrköping Grand Prix, även inhopp på Falkenberg igen hoppas vi att också komma tillbaks till Karlskoga när den banan är godkänd.

Vi har ej eller som avsikt att icke åka på Mantorp, men som dagsläget är känner vi oss ansvariga att lägga ner all vår ekonomi och vårt eventuella kunnande på Kinnekulle Ring, där ändå samtliga medlemmar har lagt ner ett fantastiskt arbete med byggandet av läktare, renovering av balkar och allt annat som inte går att räkna upp.

Vid pennan  
Bosse Pettersson



*Den dammiga och mysiga depån till Kinnekulle Ring.  
Foto: Göran Andrén*



## Henrik Rosencrantz har ordet.....

Hej, jag heter Henrik Rosencrantz och är 35 år, sambo och med en son på 2 1/2 år. Jag körde min första rallytävling 1972 och har sedan fuskat till och från med rally och go-kart till 1984 då jag debuterade på bana.

Min nya Mazda har jag och Jan Walter byggt till 95% själva.

Bygget startade med Leif Frykås "Byggkurs" i Jönköping som verkligen kom lämpligt för oss. Många värdefulla tips gav den dagen. Mera sådant tack!

Bilen är utrustad med Mazdas 13 B Wankelmotor på 1308cc. Jag har inte mer effekt än i en B20, men jag har ett fint effektregister, vilket gör den lättkörd. I stort sett är motorn standard förutom förgasare (IDA 48) och avgassystemet, så är den "streetportad".

Växellådan är tyvärr Mazda standard 5vx, men den hoppas vi kunna byta ut till en tätstegad till -89.

Framvagnen är "hembyggd" med Volvo 164 ventilerade bromsar och Konidämpare. Bakvagnen är stagad med wattlek, Volvo 140 axel med skivor, 5:38 utväxling och Bilsteindämpare.

Fälgarna vi valt är av märke BBS och fram 13x10 medan dom bredare bak är på 13x14. Däcken är av märke Avon runt om.

Bredden fram är 177 cm och bak 185 cm samtidigt som höjden blivit 108 cm!!!! Takhöjden är sänkt med 18 cm från originalet. Bilens vikt har blivit 880 kg men den skall bantas i vinter.

Störtburen är byggd av Mikael Södergren medan Mikael

Lindqvist har hjälpt mig med elsystemet. Han jobbar hos Ola Strömberg och bygger rallybilar till vardags.

Fronten är eget bygge. Jag hade en framskärm vilket jag använde för att få rätt kontur, sedan byggde jag och min pappa upp den i trä innan "Plast-Olle" i Kumla fixade den i glasfiber. Spoiler i kevlar.

Bak använde vi en Porsche 928 Strosek breddningssats som vi fick skära och skarva i alla möjliga riktningar innan vi blev nöjda.

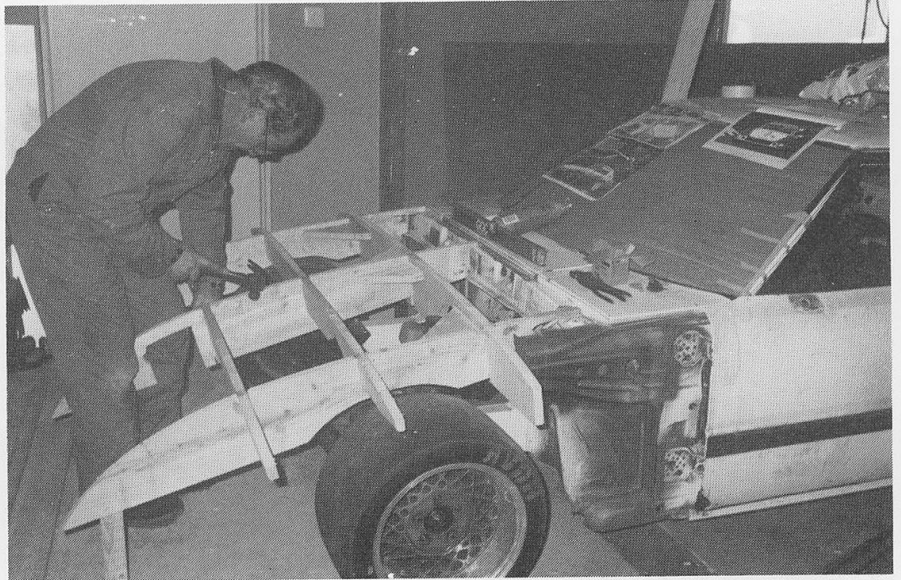
Planerna med bilen inför säsong -89 är bl.a. att fintrimma motorn, tätstegad växellåda och bättre bromsar.

Tanken från början var att köra årets säsong men det har varit mycket jobb med bilen och det tillsammans

med en del problem och förseningar av olika anledningar gjorde att vi inte blev klara förrän i säsongens tolfte timma.

För att försöka få den klar till sportvagnsmeetinget på Mantorp jobbade vi nästan dygnet runt i två veckor. Klockan hann bli 0400 innan vi slutade för att sedan börja 0700 igen. Under dom sista dagarna var vi fem man som jobbade på bilen. Jag, mek, sambo och son hade dessutom lånat min fars husvagn, tagit ledigt från jobb etc för att vara framme vid banan och testköra så tidigt som möjligt. Men när motorn skulle provköras dagen innan då bilen precis blivit klar rann vattnet ut i oljeträget. Snacka om att det kan vara svårt att vara entusiast ibland.

Men den 3 sep fanns vi på plats på Kinnekulle med bil och allt. Eftersom det var första racet med bilen förväntade jag mig inga toppresultat. Jag gjorde en kanonstart dom första metrarna, sedan blev det överslag i tändsystemet vilket gjorde att motorn motarbetade sig själv. Jag tappade placeringar men kunde köra upp mig till en 8:e plats under första varvet. Sedan blev det lite trångt och eftersom jag ännu inte hunnit gjuta formar till skärmar m.m. så valde jag att inte gå in i närkamp. Tyvärr råkade jag dessutom få punktering på höger fram - ett halvt varv från mål - så det blev bara en 11:e plats i resultattabellen. Men vi fick reda på att bilen kunde utvecklas till en vinnare.



Den 7 sep åkte vi till Gelleråsen för att testköra - trodde vi! Så mycket åka blev det nu inte, motorn ville inte gå riktigt. Väl hemma kunde vi konstatera att motorn skurit på bakre rotorn.

Mera strul! Torsdagen den 22 sep var motorn åter på plats med massor av nya delar, vi lastade för Kinnekulle. Eftersom jag inte kunnat träna så tog jag semester på fredagen då det var fri träning på kullen från kl 13.00. Kl 23.00. på torsdagen hade jag 100 m kvar innan jag var hemma med bil och släp, vad händer då? Jo en igelkott kultar ut på vägen. Djurvän som man är så bromsade jag och då small det till! Trötta som vi var, Janne och jag så hade vi surrat racerbilen för dåligt på släpet i mörkret, så den for fram på kärran. Första tanken innan jag kom ur bilen var hur jag klarat kofferten på dragbilen, med ca: 2cm marginal hade det klarat sig.

Jag skulle precis sucka när jag hörde hur det "krasade" i vindrutan på tävlingsbilen. När den for fram hade den träffat däckställningen och rutan hade gått i tusen bitar!!! Då gav jag upp, allt jobb kändes förgäves, var hittar man en ruta till en Mazda RX7 snabbt?

Jag ringde Janne så att han kom och hjälpte mig att rätta till bilen på kärran igen. Under tiden ringde Birgitta Gert-Olle och berättade vad som hänt. När bilen var avlastad och klockan var 02.00 tog jag en macka o öl framför TV:n (OS). Jag ställde klockan på 07.30, för när den värsta besvikelsen lagt sig så tänkte jag att jag kanske kunde hitta en makrolon-skiva som vi kunde montera hjälpligt. Telefonen ringde och väckte mig, Gert-Olle hade hittat en ruta i Malmö, så nu var vi igång igen. Vi riktade lite plåt m.m. och åkte till Kinnekulle. När Gert-Olle kom bytte vi ruta och kunde träna 2:a passet på fredagen!!!!



Det känns skönt att ha sådana killar som Gert-Olle (och hans familj) bakom ryggen när man är i denna bransch!! Det var ingen dålig resa han gjorde.

Vid tävlingen under lördagen tog jag en placering direkt i starten, och fick Benny Pettersson o Bertil Walldén framför mig. Dom två slogs om andraplatsen i serien så jag åkte bakom dom för att inte hindra deras fight.

Efter tre varv såg jag att Benny tappade mark till Walle så då passade jag på att passera Benny. Eftersom jag åkte "mycket" fortare än dom båda så var jag ifatt Walle snabbt.

Tyvärr hade han nog missat mig i backspeglarna för han svängde in mitt framför mig. Jag hann inte bromsa tillräckligt utan vi körde ihop. Dessvärre for hela min front bort vid sammanstötningen. Mitt i all be- drövelsen kom Benny och "fiskade" upp min front med sin Volvo, han körde in i den och åkte vidare. En Volvo 240 med Mazda RX7- front. Det såg faktiskt riktigt komiskt ut och jag kunde knappt hålla mig för skratt. Tyvärr för Bennys del så vek något in och skar av en oljeslang efter ca: 200m, så även han fick bryta.

Synd, för Benny var värd 2:a platsen efter många

fina körningar i år.

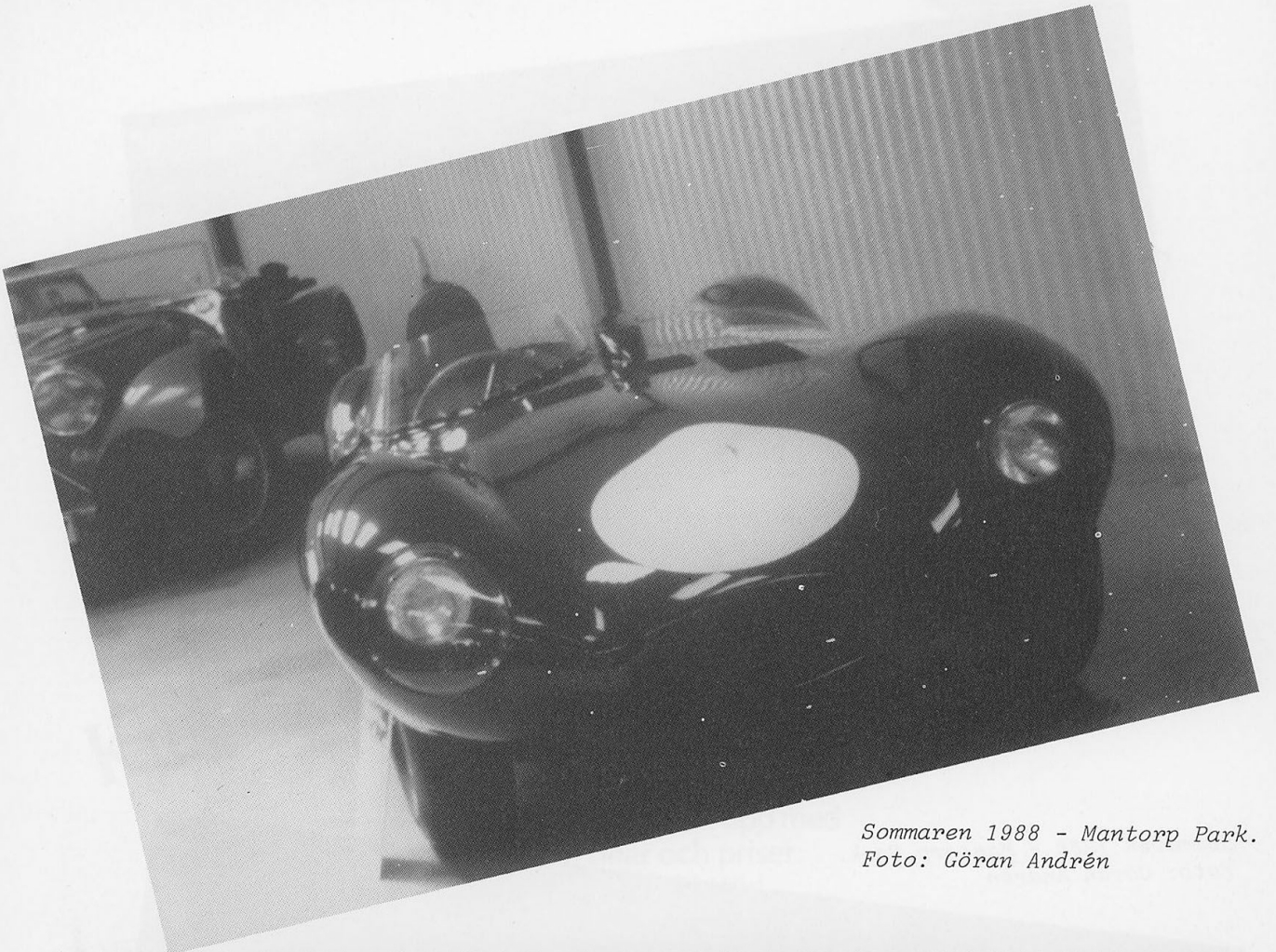
Vad jag skall köra -89 är ej klart, men förhoppningsvis Special Saloon plus något (Något hoppas jag byts mot många. red. kom.) inhopp i Castrol Cup och Modsport.

Till sist vill jag också tacka alla dom som hjälpt mig: Visuell Produktion, Motor Wallin, I3/Fo51, Närkes Kils Bil o Plåt, Nolan, Blenow's Bil, Kils Bilmecano, Mazda, Jan Walter för all hjälp i garaget och Birgitta för tålmodet + all andra.

Vill även rikta ett tack till funktionärerna som ställer upp för oss förare så helhjärtat.

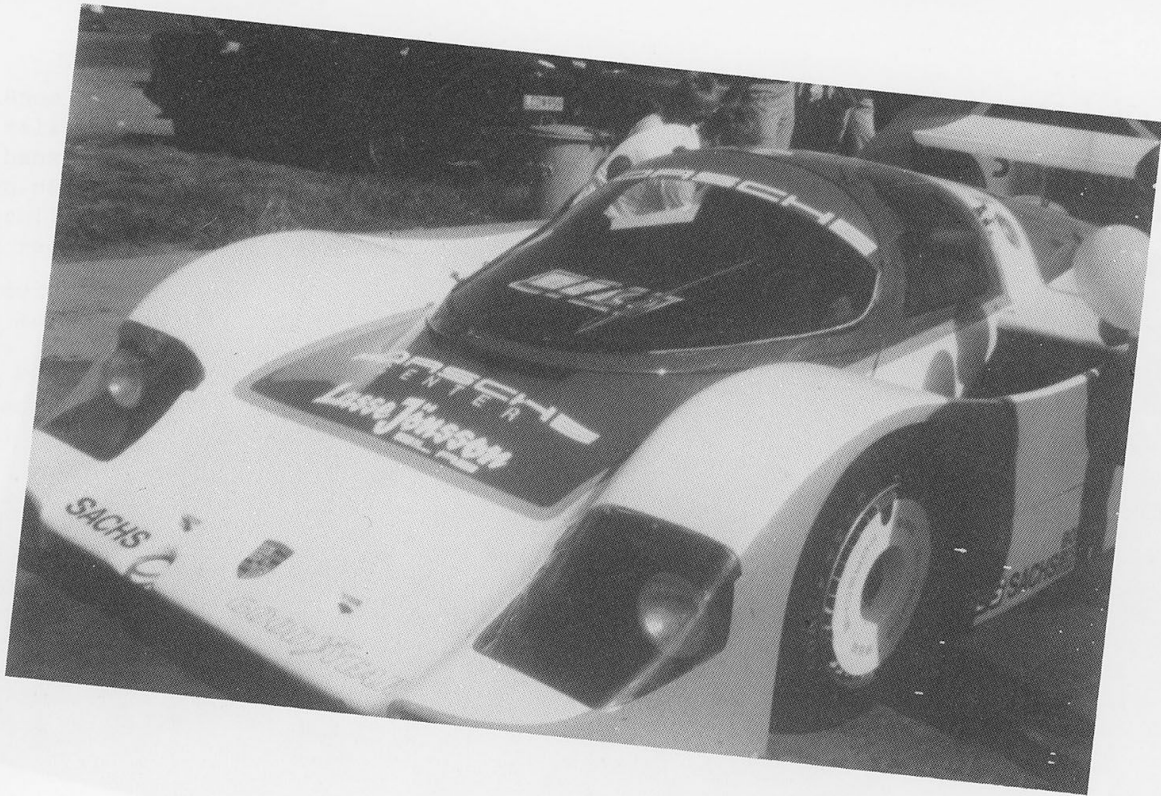
Henrik Rosencrantz





*Sommaren 1988 - Mantorp Park.  
Foto: Göran Andrén*





Sommaren 1988 - Mantorp Park.  
Foto: Göran Andrén





**GOD JUL  
och  
GOTT NYTT RACINGÅR!**

**Nissan  
King Cab**

Vill med några få rader rikta ett STORT TACK till alla som ställt upp under 1988, FÖRARE, FUNKTIONÄRER, MEKANIKER och sist men inte minst våra SPONSORER, som så välvilligt ställt upp med allt från bilar och priser till ekonomiskt stöd.



**ABBDA-TRYCK  
AKTIEBOLAG**

**Styrelsen i  
Stockholms Sportvagnsklubb**

**TP-COMMUNICATIONS AB**

**dafo**



**full hand mot brand!**

**offelin**

**SKYLTAR**

NYA MEDLEMMAR 880801-881130

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988	Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Alfvengren Susanne	Stavsjövägen 54 125 41 Älvsjö	B 08-749 01 66		1188	Johnsen Rose-Marie	Kåsjövägen 37 433 50 Partille	B 031-98 77 77		1154
Alväs Peter	Rödлуvevägen 39 175 70 Järfälla	B 0758-544 84 A 08-749 90 98		1185	Johnsen Thomas	Kåsjövägen 37 433 50 Partille	B 031-98 77 77		1153
Bergqvist Bo	Asögatan 194 116 32 Stockholm	B 08-84 89 80 M 010-30 69 69		1189	Källström Maria	Trädgårdsgatan 13 1tr 172 38 Sundbyberg	B 08-98 65 89 A 08-728 41 40		1198
Bystedt Anders	Sandvreten 1 198 00 Bålsta	B 0171-516 31 A 08-739 04 20		1195	Lagerkrans Karl-Erik	Strandvägen 53 114 37 Stockholm	B 08-662 93 15		1191
Camner Cecilia	Skogalundsvägen 3 131 42 Nacka	B 08-718 45 08 A 08-716 87 80		1168	Larsson Thomas	Kammarungsgatan 3 260 51 Ekeby	B 042-771 95 M 010-41 19 29		1173
Cazzola Iginio	Vasavägen 85 175 32 Järfälla	B 0758-816 17 A 08-757 37 48		1172	Lejon Svante	M/4 Framåt Tranebergsstrand 161 32 Bromma	A 0755-819 19		1184
Dahlgren Richard	Valkyriavägen 22 1tr 172 49 Sundbyberg	B 08-733 48 14	Lancia Beta 2000 C	1201	Lindberg Niklas	Skördevägen 27 382 00 Nybro	B 0481-150 46 A 0481-124 80		1194
Edslätt Colin	Värmevägen 8 183 36 Täby	B 08-768 50 64 M 010-76 67 07		1186	Lindskog Olof	Strömsfors Bruk 512 00 Svenljunga	B 0325-273 25	Volvo 142	1203
Eriksson Peter	Essingeringen 80 112 64 Stockholm	B 08-56 60 40 A 08-714 03 45		1196	Lindström Kåge	Askängsbacken 5 161 71 Bromma	B 08-29 31 54		1204
Fryksten Joakim	Gullvivevägen 27 184 52 Österskär	B 0764-631 19	Ford Capri	1199	Ljungberg Gertrud	Allerum 689 260 35 Odäkra	B 042-13 86 46 A 042-18 06 72		1179
Haak Nils	Klövervägen 14 161 36 Bromma	B 08-80 11 85 A 08-21 22 13		1163	Ljungberg Karl	Allerum 689 260 35 Odäkra	B 042-13 86 46 A 042-18 06 72		1178
Hansson Inger	Alhagsvägen 96 4tr 145 59 Norsborg	B 0753-882 28		1160	Ljungberg Östen	Allerum 689 260 35 Odäkra	B 042-13 86 46 A 042-18 06 72		1180
Hansson Stigbjörn	Alhagsvägen 96 4tr 145 59 Norsborg	B 0753-882 28	DeTomaso Pantera	1159	Lyckholm Ola	Löjtnantsvägen 6 632 33 Eskilstuna			1200
Hermansson Stefan	Visätravägen 67 nb 141 49 Huddinge	B 08-746 71 03 A 011-18 01 80		1177	Malmqvist Björn	Hejderidareslingan 17 443 00 Lerum	B 0302-149 22 A 0302-111 67		1175
Hörhammer Gunnar	Elsa Borgs Gata 54 126 65 Hägersten	B 08-97 14 93 A 08-84 07 50		1162	Mårtensson Sture	3232 Maråker 820 20 Ljusne		Volvo 360	1158
Johansson Nils-Arne	Attkantsgatan 13 652 20 Karlstad	B 054-18 94 86		1167	Norberg Lars	Akarvägen 7 138 00 Älta	B 08-773 31 75 A 08-773 15 73		1150
Johansson Thomas	Agatan 54D 334 00 Anderstorp	B 0371-184 34		1176	Nordahl Peter	Edsviksvägen 70 182 35 Danderyd	B 08-755 36 56 A 0758-701 42		1161
Johansson Urban	Ryttaregatan 16 462 40 Vänersborg	B 0521-189 98	DeTomaso Pantera GTS	1197					

# Möt ett fullblod

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

Med de festligaste upptägen 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 teckla:

Namn \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

Postnr/ort \_\_\_\_\_

Eftärdandet gäller under 1988.

14

332

175

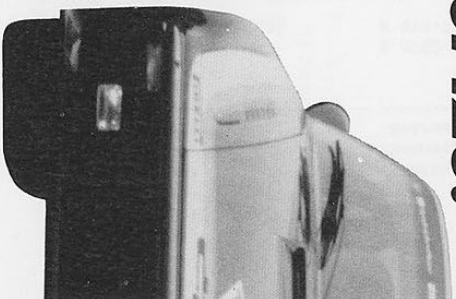
339

Frånkostat  
Teknikens Värld  
betalar portofl

**TEKNIKENS**  
VÄRLD -allt om Bilen

**Svarspost**

Kundnummer 31843337  
103 60 Stockholm.

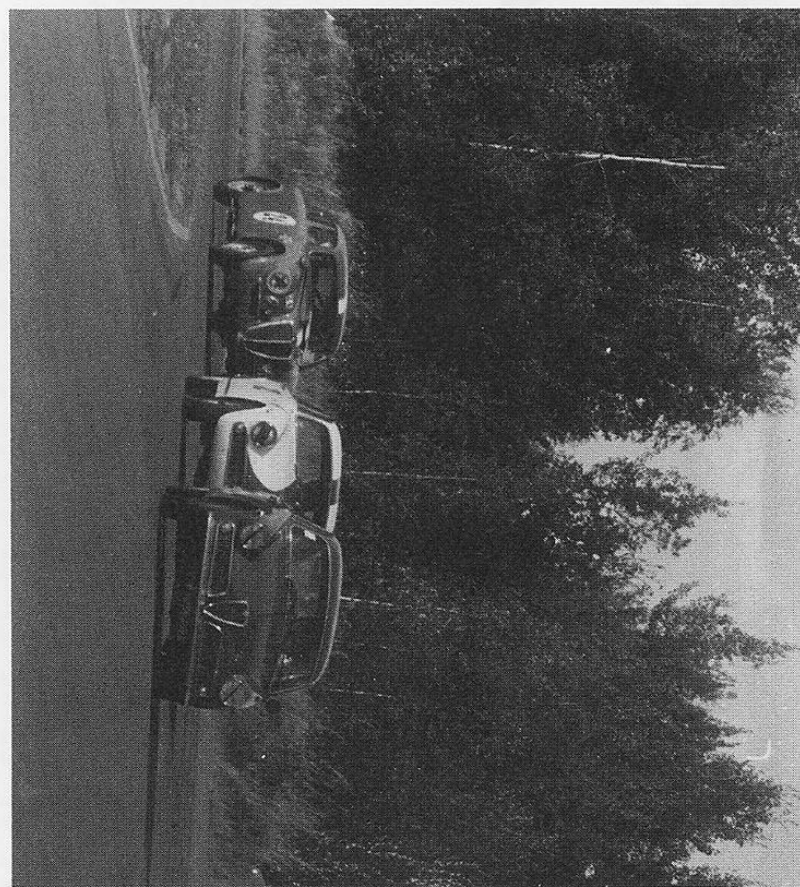


Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Nyberg Ronnie	Bodagatan 23 502 47 Borås	B 033-12 86 98		1193
Nyström Jan	Hult 670 20 Glava		Opel Ascona B	1156
Olsson Agne	Prästgatan 4 261 31 Landskrona	B 0418-213 24	Opel Manta	1157
Rydell Peter	Östra Storgatan 85A 552 41 Jönköping	B 036-12 24 08 A 0370-707 01		1183
Sjögren Jan	Majvägen 43 175 40 Järfälla	B 0758-372 21 A 08-750 21 01		1171
Sjöstrand Torbjörn	Rännhårdsvägen 1 740 33 Vattholma	B 018-35 04 21 A 018-18 91 45	Lotus Europa	1165
Ström Johnny	Brunnsgatan 62 611 32 Nyköping	B 0155-883 40 A 0155-855 50		1170
Sundqvist Tomas	Hagaplan 5 951 40 Luleå	B 0920-224 63	DeTomaso Pantera	1155
Suopanki Erkka	Karlbergsvägen 84 113 35 Stockholm	B 08-34 35 61 A 08-782 13 31		1187
Svensson Stefan	Liebäckskroken 2E 252 58 Helsingborg	B 042-11 81 82		1169
Thenander Gudrun	Rommevägen 90 781 35 Borlänge	B 0243-396 70 A 0243-116 90	Volvo Turbo	1166
Thenander Lars	Rommevägen 90 781 35 Borlänge	B 0243-396 70 A 0243-116 90		1190
Tholmark Lars	Björkliden 142 583 22 Linköping	B 013-29 77 02 A 013-11 49 60		1192
Walje Joakim	Haparandavägen 13 852 66 Sundsvall	B 060-50 05 42	Volvo Turbo	1164
Westling Conny	Smultronbacken 20 811 37 Sandviken	B 026-25 39 27		1174
Wihlstrand Ola	Pl 5237 544 00 Hjo	B 0503-401 17	Ralt F4	1202
Wiklund Per-Arne	Björnstigen 2C 730 30 Kolsva	B 0221-503 13		1181
Öhrn Fredrik	Kihlmansgatan 18C 731 51 Köping	B 0221-152 42 A 0221-181 70		1182

ADRESSÄNDRINGAR 880801-881130

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Brandt Ronnie	Södra Långgatan 19 171 49 Solna	B 08-735 04 74 A 08-54 13 00		944
Eriksen Kai-Roger	Fossumkroken 11 0982 Oslo 9 Norge	B 02-21 20 02	MG Midget MKII Austin Healey Sprite	258
Eriksson Gunnar	Tåby 614 00 Söderköping	B 0125-440 87 A 011-18 62 82	MG, Triumph Bentley	256
Eriksson Torbjörn	Hagagatan 19 A 3tr nr8 531 32 Lidköping		Opel Manta GTE	442
Hellberg Anders	Tunastigen 33 3tr 951 58 Luleå	B 0920-209 41 A 0920-166 13	DeTomaso Pantera GTS	395
Hellgren Mikael	Vintergatan 21 3tr 172 30 Sundbyberg	A 08-787 78 49	Ford Anglia Ford Cortina m.fl.	477
Holm Gunnar	Riksbyggevägen 2B 541 57 Skövde	B 0500-332 84 A 0500-666 65		850
Jirvik Britt	Nattviolvägen 21 240 21 Löddeköpinge	B 046-77 55 68		283
Jirvik Jan	Nattviolvägen 21 240 21 Löddeköpinge	B 046-77 55 68		196
Lundberg Björn	Lösingsgatan 5 602 28 Norrköping			563
Neby Folke	Erikshällsgatan 19 151 46 Södertälje	B 0755-860 34 A 0755-641 20		1135
Rutfält Gunnar	Brobygatan 28 289 00 Knislinge	B 044-601 79		532
Samuelsson Kennerth	Storgatan 75 360 73 Lenhovda	B 0474-212 06 A 0474-205 40	Reynard	607
Sundberg Anders	Hyacintvägen 3 186 94 Lindholmen	B 0762-400 52		946
Sällqvist Yngve	Orrvägen 2 641 93 Katrineholm	B 0150-393 21 A 0150-500 00	Van Diemen	613
Videgård Lena	Tynnelsö gård 640 61 Stallarholmen		Van Diemen RF	520
Vik Arne	Lensmann Haaver Sensvei 170 2020 Skedsmokorset Norge	A 06-87 71 30	Pontiac Firebird	798

Namn	Adress	Telefon (B=Bostaden A=Arbetet)	Bilmärke	Medl. nr. 1988
Agren Titti	Hyacintvägen 3 186 94 Lindholmen	B 0762-400 52 M 010-79 30 02	Lancia Abarth	945
Öhrström Magnus	Uppsalagatan 13 214 29 Malmö	A 040-16 30 75	Triumph TR4 A	882



Några italiennare uppräddade.  
Foto: Göran Andren

# ANNONSER

## STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB

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

Medl.avgift: Vanlig medl. 175:-  
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 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:

De Tomaso Pantera:  
ZF-växellåda, nyrenov. hos  
KGK. Valfri utv. 4.22 alt.  
4.87.  
Drivaxlar fabr. nya och  
renov.  
Hjullager-axlar m.m.  
Vita p-ljusglas fram.  
Gary Hall avgassystem med  
grenrör.  
Div. karosseri-delar.

Börje Molin  
Tel: 08/273304  
0221/51440

## SÄLJES:

5000cc Fordmotor, byggd  
av Falconer Dunn i USA.  
Boss block med specialvev,  
Carillostakar, Venoliakolvar,  
"Le Mans cam", torrsump.  
Toppar med Manlyventiler,  
Norrisvippor, resta kanaler,  
IDA 48 4st. Lämnar 430 hkr  
vid 6700 rpm med 42 i hals-  
ringar. Max varv enl Ford  
9500/min.  
Pris 75.000:- komplett.

Göran Malmberg  
Tel: 08/267215  
08/267910

## SÄLJES:

Castrol Cup-bil:  
Ford Capri, rörramsbygge,  
motor Volvo B23, Atlas bak-  
axel, wattleknad diff. ZF-  
5-vx låda tätstegad, mycket  
däck o fälgar.  
Pris 75.000:-

Bertil Walldén  
Tel: 0322/16007  
0322/15547





**SATSAR PÅ SVENSK BILSPORT**

The text is centered and framed by two horizontal lines. Behind the text, a checkered racing flag is depicted, with its poles extending downwards. The flag is black and white, with the top-left corner being white and the rest of the flag being black.