

sportvagnen och vi

Nr 1 1990

*Tidningen för
medlemmar i*



Foto: Göran Andrén

GOTT NYTT ÅR!

EDITOR

**sportvagnen
och vi**
STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB



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
Hemmaplan: Kinnekulle Ring

Klubbtidning: Sportvagnen och Vi

Redaktör: Göran Andrén
Anders-Zornsgatan 25C
412 72 Göteborg
Tel: 031/409930

Layout: Göran Kjellstrand
Testförelse: Robert Petersson

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

Varje gång en tidning ska komma ut med ett nytt nummer, sker det med mer eller mindre svåra födslovänder. Det gäller alla tidningar, vågar jag påstå. Stora och små, kommersiella och - inte minst! - ideella.

Men med det här numret av Sportvagnen och Vi har vi nog tyvärr ändå slagit rekord, åtminstone ett personligt: ett helt år har det tagit att få det klart för tryck.

Eftersom vår flitige och slitstarke redaktör och tidningsmakare, Göran Andrén, av olika skäl inte haft en chans att avsätta tillräckligt med tid för Sportvagnen och Vi - och tid tar det! - har vi letat febrilt efter andra möjligheter att få tidningen gjord. Och nu kommer den alltså, i en något ändrad lay out.

Vi arbetar vidare för att lösa problemen, så att Göran Andrén kan avlastas åtminstone en del av allt jobbet, och så att Sportvagnen och Vi kommer ut med de vanliga tre-fyra numren under 1990. Och som vanligt innehållande klubbnytt och era egna bidrag, kära SSK-medlemmar. Så hör av er med stort och smått!

Från både tidningsredaktionen och klubbledningen vill vi passa på att ta tillfället i akt och önska alla SSK-medlemmar ett riktigt gott och innehållsrikt racing-år 1990!

Bosse Pettersson
ordförande

Mitt livs IMPULSKÖP



Jag bor och arbetar i Riyadh, Saudiarabiens huvudstad. En mycket utbredd storstad på omkring 2 miljoner människor, de flesta bilburna. Hela landet är ca 5 gånger större än Sverige men bebos bara totalt av ca 12 miljoner invånare. Ungefär 3 miljoner av dessa är som jag, dvs inflyttad arbetskraft.

Bilbeståndet är stort och beror säkerligen på de stora avstånd som är, även inne i städerna. De största städerna är Jeddah i väster vid Röda Havet, Riyadh i centrala delen och Dammam/Al Khobar i öster vid Arabiska (Persiska) Viken.

Riyadh är genomkorsat av stora avenyer, 6 till 8 filiga vägar, utom i city som fortfarande är trångt. Hastighetsbegränsningar är 60 km/tim i staden och maximalt 120 km/tim utanför stadskärnan. Få bryr sig dock om dessa hastig-

heter, de flesta kör 70-90 km/tim inne i centrum och väldigt fort utanför. Staden har också en rejäl "ring road" som omsluter hela bebyggelsen och hjälper till att lätta trafiken genom staden.

Varför denna långa inledning till något så spännande som att få inhandla en De Tomaso.

Jo, jag satt bakom ratten i min vardagsbil, en 1984 års Buick Park Avenue av äkta slagskepps modell, på en av Riyadhs avenyer. Jag brukar åka denna gata pga att en av de bästa bilaffärerna ligger där. Jag gled fram i kanske 75 km/tim passerande bilaffärerna, när jag i vänster ögonvrå såg något Ferrarirött inne i butiken.

Mitt hjärta slog ett extra slag och jag klev på bromsen för att vända vid nästa öppning i mittrefugen. Jag tog u-svängen i en fart värdig Prost och grabbarna och stannade sedan upp utanför affären. En hel långsida av glas, bakom vilken ståtar ett par Rollsar, en Bentley Turbo, två BMW 750 iL, två Mercedes 560 SEL, en äldre Lagonda, en Alfa 75, en Mustang Cab, en Lamborghini LM002, en Ferrari 328 GTB och bilen för mitt intresse, en De Tomaso Pantera GT5.

Vilken skönhet, läckert röd med svarta detaljer, stor vinge bak samt djup spoiler fram. Däcken såg ut att vara tagna från en F1:a, Pirelli P7:or, 285/40 fram och 345/35 bak. Jag trodde jag såg i syne. Görs verkligen sådana däck till mer än F1:or och Countach?

Panteran var verkligen i toppskick, inte en fläck vad jag kunde se. Inredningen i vitt läder var som obrukad, mätaren framför den lilla svarta läder-ratten stod på 9050 km. Omvandlat till svenska bara 905 mil. Måste vara en tämligen ny vagn tänkte jag, men vände mig i alla fall till den som senare visade sig vara ägaren till butiken och heter Faosi.

Fick veta att bilen var en 84:a, milen var korrekta och bilen hade ägts av en prins i kungliga familjen. Denne prins Feisal fick jag veta är en stor bil-älskare som vid sidan om denna Pantera äger en Countach, ett flertal Mercedes och ett par Rollsar. Panteran hade stått garagerad i mer än tre år och när prinsen köpte en ny 89:a Testarossa behövde han garageplatsen som Panteran upptog. Så den flyttades till bil-försäljningen där jag fann den.

Hela mitt inre var i uppror över denna upptäckt. Vad kostar den sade jag med ett uttryck speglade att det spelar ingen roll och att jag var en presumtiv bilköpare. Faosi som är en duktig säljare såg direkt att jag var fast. Priset var rätt, ungefär hälften av vad jag skulle ha väntat mig i Europa. Kan det vara sant, tänkte jag medan hjärnan räknade ut valutakursen och min och min hustrus tillgångar. I sådana här fall är det tillåtet att ta av alla medel. Inget är heligare än en vacker racer.

Jag frågade med viss tveksamhet ifall jag kunde få provköra ekipaget. Trodde nog ej med säkerhet att Faosi skulle tillåta det med en gång. De flesta bilaffärer i denna kaliber har många spekulanter men få riktiga kunder.

Faosi sa i alla fall OK, och jag sken med hela ansiktet. Panteran startades upp, det gick med en gång, vilken ljuvlig sång. Det här var inte Ferrari eller Lambo puttrande. Detta var mullret från en äkta 8:a. Den röda racern togs ut på gatan, dörren hölls upp och jag ombads ta plats. Eftersom jag är 190 cm

lång var det med viss möda jag kom på plats, men väl där satt jag bra. Krökta ben och armar, men jag satt bra i stolen. Den har nu efteråt sänkts till golvnivå och jag kan numer t.o.m. ha på mig baseball-mössan.

Nåväl, jag kollade in vattentemperaturen (naturligtvis låg) och oljetrycket som var perfekt, kopplade ur och drog den härliga växelspaken vänster bakåt för att få i ettan, gav lite gas och gled iväg.

Vilken känsla att känna kraften i motorn, den drog direkt utan kink. Här behövdes inga höga varv inte, bara att köra iväg som med en vanlig bil. Jag tog det lugnt för att få motorn varm och även för att få bekanta mig med den för mig nya upplevelsen.

När jag kände mig mer bekant med racern och den stadiga men direkta styrningen provade jag att ge mera gas och också varva mer än de tretusen varv jag tidigare hållit på 1, 2 och 3:ans växel. Racer är då inte överdrivet. Jag blev lätt chockad över detta monster till bil.

Ettan, tvåan, trean, fyran, hur mycket höll jag nu? 180 km/tim på "vanlig" väg i utkanten av staden. Jag lunkade tillbaka till bilaffären i farter runt hundra, vilket kändes som hälften. Jag var svettig och kände mig mer andfådd än när jag har sprungit 5 km.

Jag tog mig tillbaka till affären och försökte pruta, men som tidigare sagt lyste mitt anlete redan av stort ägareskap och jag betalade begärt pris. Dock med löfte om gratis full service före leveransen som normalt tar 2-3 dagar pga omregistrering till ny ägare. Numera står Panteran garagerad och täckt med "pyjamas" som dammskydd. Jag kör den



sparsamt men med glädje. Jag har provat den i farter runt 250 och allt verkar perfekt. Bromsar och väghållning är i särklass och jag är en mycket nöjd ägare till min racer. Nu längtar jag bara till att få lufta den i Europa och gärna på en bana tillsammans med De Tomaso-klubben. Ha det så bra alla medlemmar tills vi hörs och syns.

Med vänliga hälsningar
Bo Grims.

De Tomaso-Nytt

Den här gången tänkte jag ta upp något som borde ligga oss sportvagnsintresserade varmt om hjärtat. Varudeklaration och konsumentupplysning som nästan är en lag när det gäller de flesta varor inte alls gäller sportbilar. En stereoanläggning begåvas med en mängd data som beskriver dess förträfflighet. Men en sportbil? Ja, vi får reda på 0-100 på 5sek, 450hkr, ventillerade skivor runt om, toppfart samt att den är rent otrolig i kurvorna.

Är detta något att komma med när prislappen ligger på 500000-1000000 kr? Till råga på allt eländet vet försäljarna inte mycket eller. Om man köper ett dataspel för nån tusenlapp kan man få en timmes förklaring av försäljaren plus en enorm bruksanvisning.

Hur ser då kategorin sportbilsköpare ut?
Kan vi tänka oss tre grupper.
De som köper en bil med

sportbilsimage, de som köper en riktig sportbil för sin egen image, samt de som köper ett "verktyg" för sitt intresse.

Då de två förstnämnda grupperna är de största och köpstarkaste inriktas naturligtvis försäljningen på dessa. Sportbilsimage är i dag onekligen ett tungt begrepp för försäljningen.

Skulle då det romantiska pratet bytas ut mot varudeklarerande fakta blev man tvungen att börja göra bilar med dessa egenskaper de nu bara ser ut att besitta. Ve o fasa! Köparna av dessa pseudosportbilar kanske inget annat begär, men det är meningslöst med begrepp om de inte kan verifieras.

Nu kan man hävda att det verkligen är svårt att verifiera vad som är en sportbil. Diskussionerna har ju gått varma även inom klubben, men detta rör även gamla bilar, känsliga områden där även gamla begrepp måste tas i beaktande.

Men att som det är nu, när möjligheterna finns, rida på vaneföreställningar och image i ett säljintresse är oseriöst.

Några exempel: Toppfart har högsta status. Här skapas nya kungar, andra detroniseras. 0-100 är inte eller fy skam. Men vem åker i 320 på vägarna? Till rödljus GP duger en jänkare. Men en bil som besitter dessa egenskaper blir till en Ferraridödare. Jänkebilsidealet tycks för övrigt ha mer inflytande på sportbilarna, då dessa breddas bak på ett vulgärt sätt. Somliga med upp till 400 mm spårvidd bak från fabrik!!!!

Ett muskulöst utseende. Men vilka racerbilar åker med liknande mått när det gäller att ta sig genom kurvor? Ryktet gör gällande att 50-50% viktfördelning gäller som det bästa generellt. Var står detta att läsa? Situationen är förvisso bättre än test genom spark på hjulet, Men det är definitivt inget speciellt för SPORTVAGNAR. Även om det inte är någon nackdel att den kan axa till 100 på 3 sek.

Då kan vi titta lite på vad som är specifikt för

en sportbil.

Den skall kunna köras fort på asfalterad landsväg genom kurvor och normal kupering. Kanske tas ut på en bana någon gång där den ger ägaren valuta för sin investering. För att klara detta behöver bilen i första hand låg tyngdpunkt. Vidare låg momentmassa. Mot Tyngdpunkten lämplig viktfördelning. Bred spårvidd. Hjulupphängning med en rad viktiga uppgifter som fjädringsstyvhet, krängningshämmarfördelning, bumpsteer plus övriga vinklar. Vridstyvt chassie m.m.

Det är inte tanken att härta upp allt samt vilka värden som kan gälla. Däremot principen att det ska finnas en för sportbilar verifierad grund att se vad man köper, eller ställa journalistens subjektiva bedömning mot. Detta skulle automatiskt tvinga fram en utveckling i bättre riktning. Det är ju naturligtvis enklare för försäljningen att vädja till enkla känslor och slippa besvärande fakta. Men jag tycker att vi i klubbarna ska begära mer av fabriker och massmedia. Det är ju vi som använder sportbilen.

* * *

Som våra läsare känner till så hade vi en svår bilbrand i höstas. En dyrbar bil blir förstörd samt många års arbete föspillt. Även om bilen är försäkrad så blir man inte kompenserad för allt arbete och besvär.

Vis av händelsen kan man konstatera att när elden är lös så är man maktlös. Det blir ingenting kvar av värde. I detta fall - och även andra - när temperaturen varit uppe i 1000 grader brinner även aluminium m.m. upp. Hettan gör att man inte kan gå i närheten för att släcka. En handsläckare mottas av elden med en gäspning. När sedan brandkåren döpt bilens nya födelse i svart med några kubikmeter vatten så är risken uppenbar att det som inte brunnit upp spricker. (En svetsad järntopp som värmts upp till 600 grader måste svalna i ett dygn, inte på 5 min).

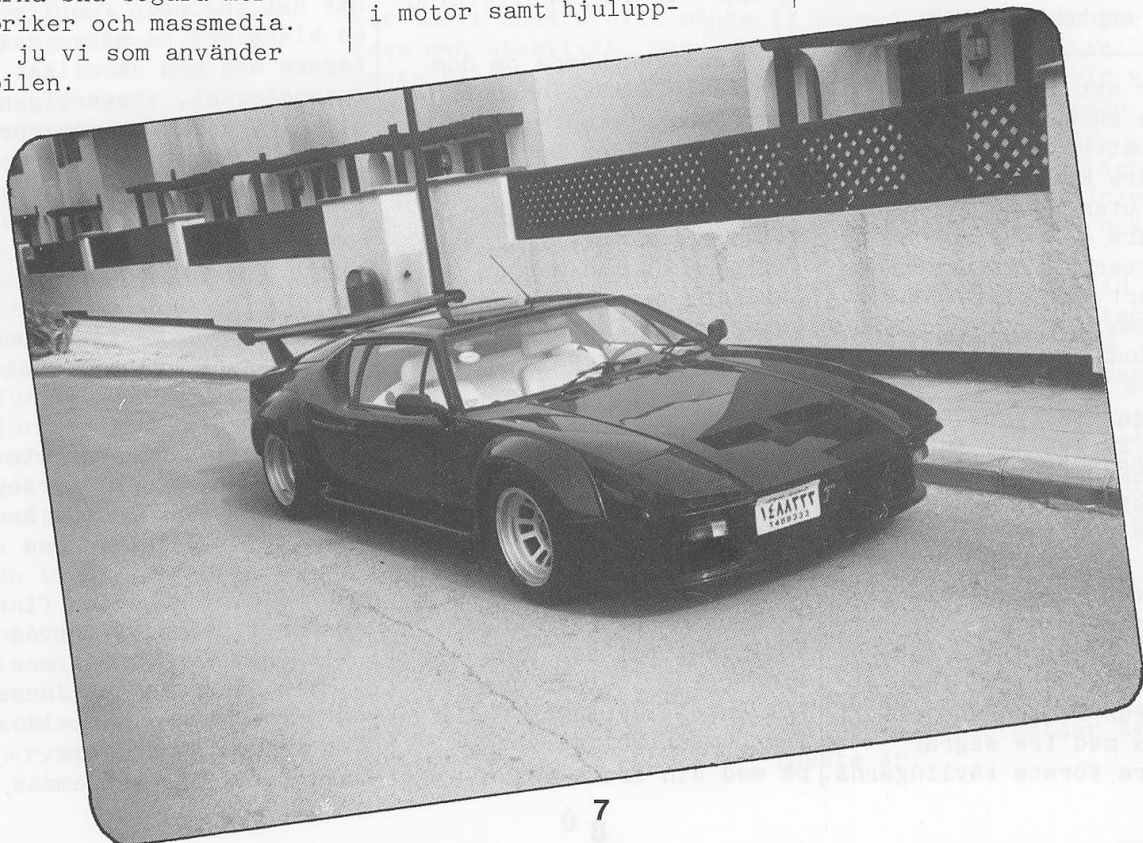
Vem vågar chansa på att använda material, varav många legerade härdade, i motor samt hjulupp-

hängningar som varit utsatta för liknande temperaturchocker? Svaret får man i 250 km:s belastning. Detta sagt för att alla skall förstå att ett eldsläckningssystem är av nöden. Elden släcks från bästa möjliga position. Och i ett tidigare skede, varför man har betydligt större chans att klara elden innan temperaturen blivit för hög.

En brand innebär, även om man är försäkrad, en förlust. Om man är oförsäkrad en katastrof, emedan ingenting är värt risken att använda, om man inte vill utsätta sig för en olycka till.

Om vi blir ett antal som är intresserade av ett sprinklersystem kanske vi kan få till ett bra pris. Skicka ett meddelande per brev till mig med namn och adress, så kan jag meddela vilket pris som blir aktuellt senare. Efter detta ringer jag upp varvid beställning kan göras.

Göran Malmberg
Svartviksslingan 15
161 29 Bromma



SSK-SERIEN -89

SSK-serien 1989 är till ända, skönt nu kan man få tid till annat under helgerna. Men det behöver knappt gå en månad förrän man saknar det. Tänk, en hel vinter innan nästa race. Det är som Erik Emanuelsson en gång sa, dom svarta blodkropparna finns där för alltid.



Bertil Engström och hans Ford grupp A på Kinnekulle Ring den 17 september 1989.

Men för att återgå till -89 års säsong så har den varit bättre än på länge. Inte bara klasserna blir större utan racen blir också tätare och mer spännande. Fortsätter det så här måste väl snart massmedia uppmärksamma oss och TV (3) även sända våra klasser och inte bara SM-klasserna. Hur många startande det varit i SM vet jag inte men i SSK-serien har det varit hela 180st, en siffra som står sig internationellt.

SSK Formel Ford avgjordes i fem race. Och den har verkligen varit internationell. Visserligen tog Hans-Göran Frisk hand om det hela med tre segrar i dom tre första tävlingarna.

Men han fick kämpa om dom och i sista tävlingen blev han "bara" femma men den kunde han räkna bort. En veteran i klassen är Yngve Sällqvist och han slutade som trea i klassen tillsammans med Magnus Ohlåker, bara en poäng efter tvåan Kennerth Samuelson så än hänger "gubbarna" med.

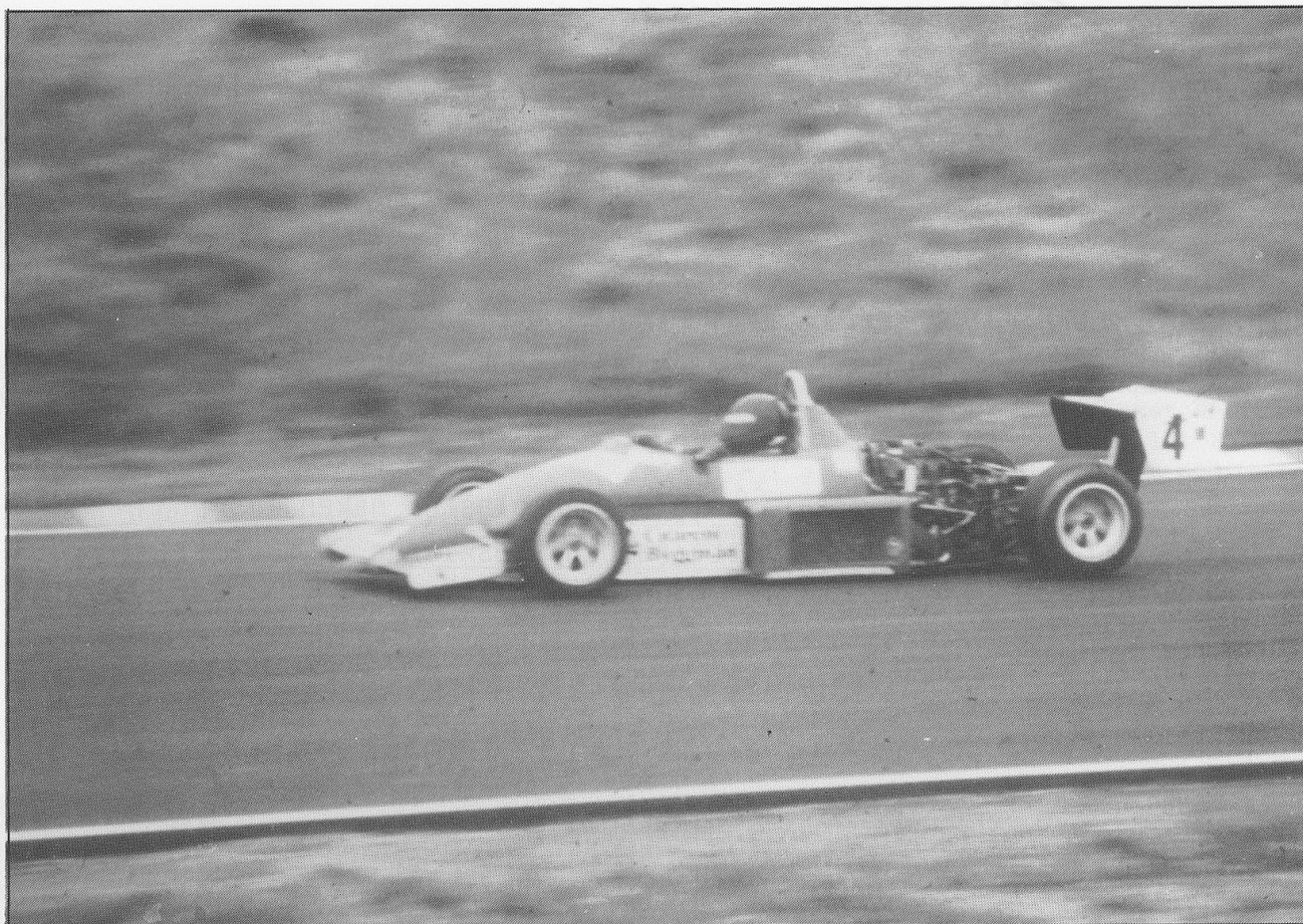
Är rallysporten på utdöende i Sverige? Man kan tro det när man ser deltagarantalet i SSK:s Rallyklass. Jag trodde att det fanns hur många rallyåkare som helst i landet, och här har dom möjlighet att åka bana med sina bilar. Det är synd att inte fler anmäler sig för dom är roliga att se på med sin breda körstil,

nästan som i gamla hederliga Camaro Cup.

En som har varit rolig att se på i år har varit Molle Robertsson. Han är otäckt snabb i starten med resultat att han sedan får det svettigt. Oftast är det Ebbe Alriksson som är orsak till det. Han brukar också till sist vinna och vann också rallyklassen före just Molle. Anders Nordström blev trea med två poäng till godo till fyran.

Pirelli Cup är verkligen något unikt i svensk racing. Har det någonsin funnits en klass med så många deltagare och med så olika vagnmaterial, visserligen dom flesta med Volvomotor under huven men det gäller att hålla nere kostnaderna och kanske är det just det som gjort klassen så populär. Fortsätter det så här blir det väl både A-B och C-final nästa säsong. Karl-Erik Eriksson är väl klassens oturgubbe i år. Han låg mycket bra till innan finalen på Anderstorp men på träningen så sprängde han motorn men slutade ändå på delad tredjeplats med Roger Antonsen.

Mats Hildingsson vann finalen och kunde därmed bli tvåa i klassen. Fyra poäng mer än Mats hade Lennart Jansson och därmed kunde han vinna Pirelli Cup än en gång. Många borde uppmärksammas,



Lennart Pihlqvist i Formel 4

men det finns inte plats i tidningen. Men vi kan nämna att t.ex. Bernt Pettersson vann i Norrköping kanske något oväntat. Och så har vi Hans Gustafson som bara har haft otur i år men ändå slutade på en tiondeplats i klassen. För hans klubbkompis Kjell Blom såg det ljusst ut för i början men det strulade till sig med slutresultat som sju. Pentti Hildingsson gjorde också bra ifrån sig i premiären men sedan blev det mest nollor. Det skall bli intressant att se vad som händer med klassen 1990.

Castrol Cup har ju varit i dvala något år men har i år verkligen tagit fart igen. Visserligen saknar vi än Frykås Anglia som

har varit anmäld till många race men uteblivit, men nästa säsong då.....
Kanske det snyggaste nybygget är Lars Magnus Swartlings Capri och kanske kan vi återkomma till den med ett reportage.
Annars har klassen varit en maktkamp mellan Henrik Rosencrantz och Gunnar Lundström. Och länge kommer jag att i minnet bevara Henriks otroliga uppåkning i finalen, något i klass med Ronnie Petterssons 1978. Tyvärr så har Henrik hotat med att ta ett viloår nästa säsong men vi får hoppas han hinner ändra sig innan första start 1990.
Han vann Castrol Cup före Gunnar, båda på samma poäng! Trea blev Torbjörn Nordenström som sökert blir livsfarligt -90.

I Formel 4 slutligen har det varit hårda duster. Det har väl mest varit kamp mellan Kennerth Persson och Mikael Nordlander. Hela fyra gånger har Kennerth varit förs över mållinjen och med det blev han också 1989 års SSK-mästare. Men dom har inte alltid haft det så lätt i täten. Det har varit många om buden. Både Ulf Johansson, Ole M Lindum och Hans Hillebrink har gjort allt för att knipa poäng från dom. Och inte långt bakom dom har Lennart Pihlqvist och Per-Ola Dahl varit. Så nog har det varit massor av fina race i år. Roligt har också varit det stora internationella deltagandet i klassen i år, hoppas det fortsätter även nästa år.

PROVKÖRD

Sten Hillgards

PORSCHE 910 Bizzarini

I serien provkörningar har Robert Petersson haft nöjet att köra en riktigt udda racer, Sten Hillgards Porsche 910/Bizzarini. Foto Göran Andrén.

Tänk er en rå racer där glasfiberplasten naken lyser fram på insidan av dörrarna och trösklarna samtidigt som man mitt i instrumentpanelen hittar ett uttag för radio..... Sten Hillgards Porsche är onekligen en kontrasterernas skapelse.

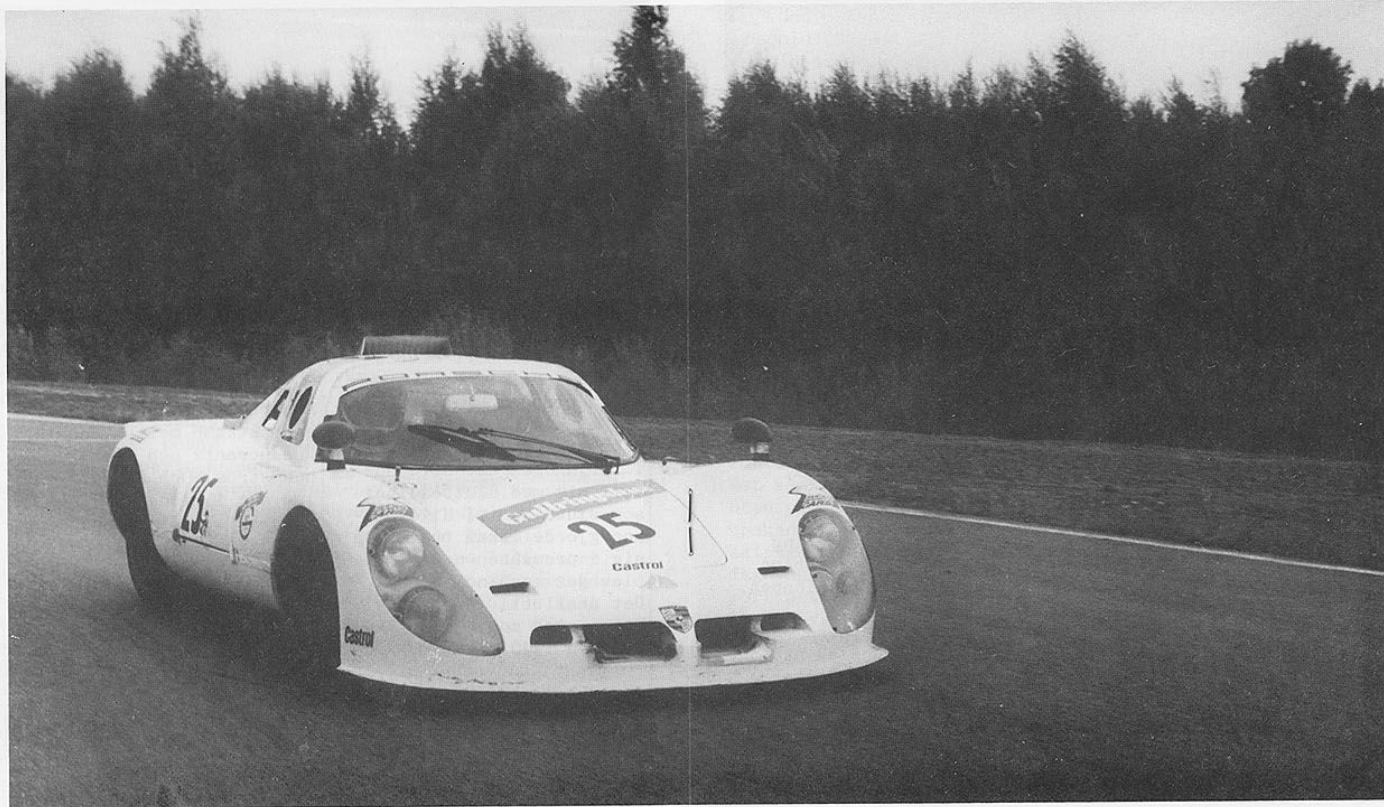
Det gick bara inte... Hur jag än försökte kunde jag inte veckla ihop överkroppen så mycket att jag kunde lämna utrymme för benen att följa efter över till passagerarsidan i den trånga sittbrunnen. Så pinsamt, här skulle Sten bjuda på en åktur innan jag själv skulle ta ratten och så kommer jag inte ens in i bilen. Problemet var det extremt låga och smala taket som gjorde att jag inte kunde lyfta upp överkroppen för att ge plats åt benen så att de i sin tur skulle kunna ta sig över den låga tunneln med växelspaken i mitten. Det var nämligen fel på passagerarsidans dörrlås så man ville inte gärna öppna den dörren. Det var bara att svälja stoltheten, inse att jag inte var så smidig som jag trodde och krypa ut igen.

Nästa gång gjorde jag rätt, in med benen först och med och med hjälp av lite avancerad akrobatik över växelspaken kom jag så småningom in och ner i passagerarsätet. Bältet

på och Sten på plats bakom ratten. Den klassiska, luftkylda boxersexan smäller igång på sitt typiska sätt och Sten petar i ett-an som naturligtvis ligger nedåt till vänster. Själv tittar jag med hjärtat i halsgropen på den

enorma kylfläkten som syns genom plexiglasrutan. Den är så nära att jag nästan får en känsla av att den är på väg in i cockpiten.

Vi tuffar ut på Mantorpbanan och det första som slår mig är hur snäll denna racer verkar vara.



Sten kör lugnt medan han väntar på att oljetempen skall komma upp en aning och den hypersnälla sexan drar lika bra som i vilken 911 som helst.

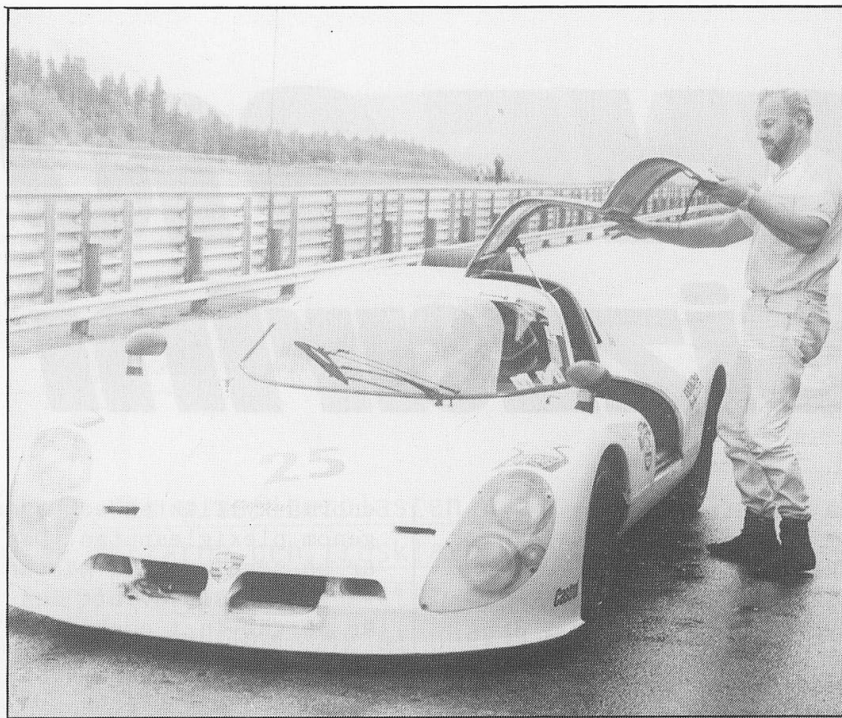
Nu får man väl inte jämföra denna dyrgrip med en 911 men motorn är ändå klart besläktad med elvans, närmare bestämt är den i princip samma motor men blocket är i magnesium istället för aluminium, något som senare även infördes i den vanliga elvan. Dessutom har den mekanisk bränsleinsprutning av fabrikat Bosch. Med andra ord är det exakt samma maskin som satt i de senaste 906:orna eller Carrera 6 som de också kallades. Carrera 6 var den första "moderna" racersportvagnen från Porsche. Även om föregångaren 904 rönt enorma framgångar var den en andlig arvtagare till den gamla 356-Porschen medan Carrera 6 till viss del baserats på 911:an.

904 hade ett chassie med fabricerade, långsgående ramben vilket gjorde att den var mer relaterad till tidens produktionsbilar än till samtida racervagnar. Dessutom hade den den gamla 356-Carrerans 4-cylindriga 4-kamsmaskin, åtminstone hade de flesta denna motor även om fabriken stöppade i både 6- och 8-cylindriga maskiner i en del vagnar. 906 hade istället den nya sexan som utgångspunkt när den presenterades 1965 men fick även den ibland en 8-cylindrig maskin för att hävda sig i den alltmer hårdnande konkurrensen.

906-serien var som redan sagts den första i en lång rad framgångsrika racersportvagnar och det som

skiljer den från föregångaren förutom konstruktionen och motorn är det faktum att den till största delen är en skapelse av det då unga geniet Ferdinand Piech. Piech är ju annars mest känd som tekniskt ansvarig för Audis framgångsrika modeller den senaste tiden.

Piech kom att prägla alla Porsches framgångsrika racersportvagnar en bit in på 70-talet och hans filosofi var enkel, komplikation är av ondo, onödigt knepiga saker går bara sönder. Därför konstruerade han 906 hyperenkelt, den hade en klassisk rörram, glasfiberkaross och hjulupphängningar med i princip dubbla triangel-länkar runtom.



Sten stänger dörren och testkörningen kan börja!

Det regnblöta föret gjorde att jag inte vågade stå på för fullt.

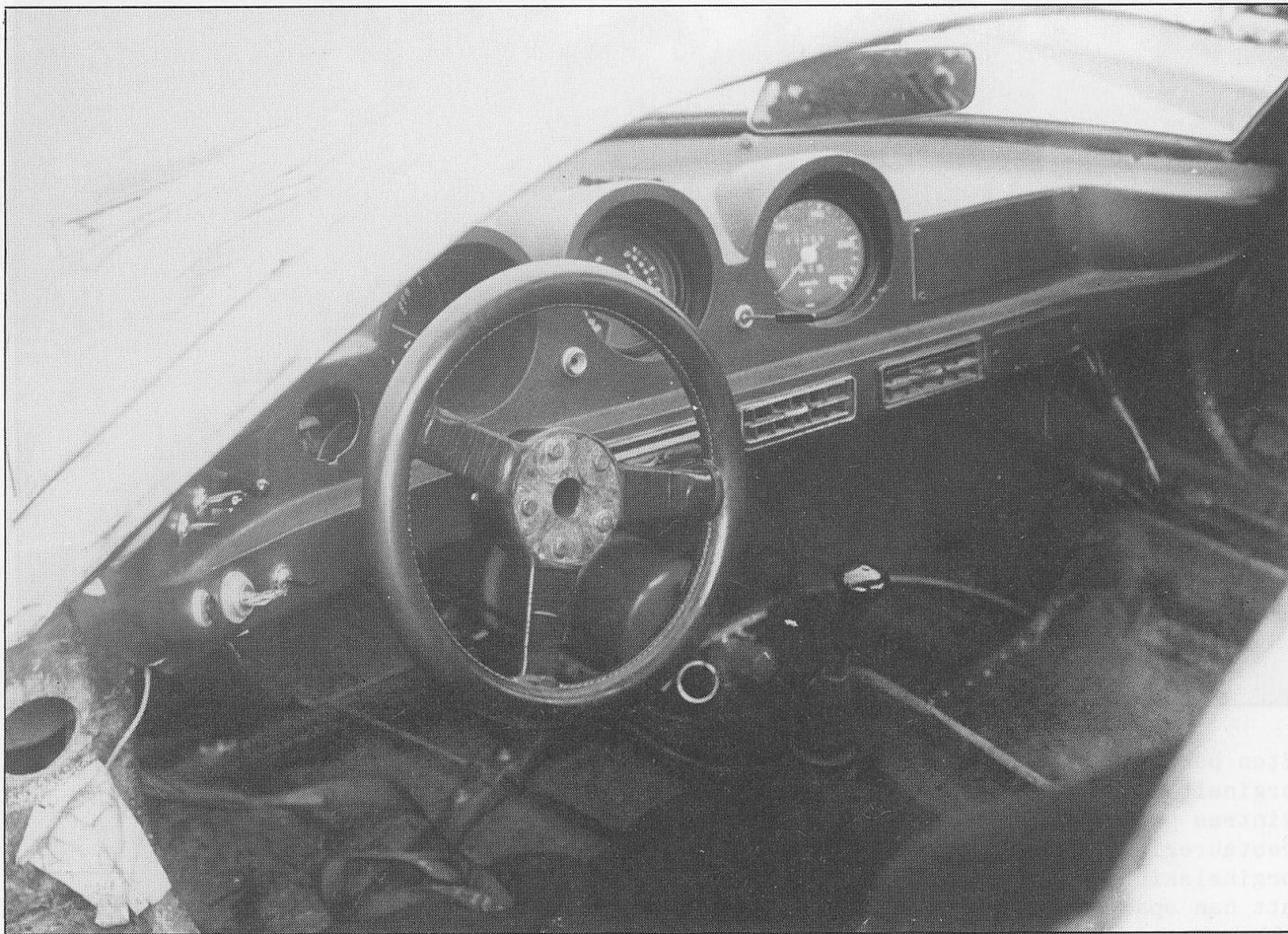
Inget konstigt alltså men allt gjordes RÄTT. Konkurrenterna hårdnade dock alltmer och redan året efter, 1967 lanserades typ 910, i princip var den en lätt modifierad 906 men i praktiken visade den sig vara vida överlägsen sin föregångare.

Ramen var i princip samma som tidigare men för att

öka vridstyvheten plastades vissa delar av glasfiberkarossen fast i ramen. Dessutom använde Porsche sig för första gången av 13-tumshjul och kunde därmed dra nytta av de senaste rönerna på däckfronten. Magnesiumfälgar, 8 tum breda fram och 9,5 bak, ersatte Carrera 6-modellens plåtfälgar och fälgarna fick

dessutom centrumkoppling som möjliggjorde snabbare hjulbyten under långloppen.

..... Oljetempmätaren hade kommit en bit upp på skalan och Sten började trampa på lite mer. Maskinen ger sina maximala 210-220 hk vid cirka 8000 varv men vi håller oss i underkant av det för att inte skada



något, delar till racing-Porschar är inte direkt billiga....

Det som från början känns som en fantastisk acceleration förbyts strax över 4000 varv i något som bäst kan beskrivas som en explosion! Det är ofattbart att en så liten maskin kan ge sådana fartresurser. Mantorpbanan flyger allt fortare fram under oss och det känns nästan som om Sten plötsligt skall dra spaken åt sig och få hela ekipaget att lyfta.... Jag vågar inte gissa hur fort det går men den luriga kurvan i slutet på rakan närmar sig med skräckinjagande hastighet när vi ångar fram med nästan fullvarv på femman.

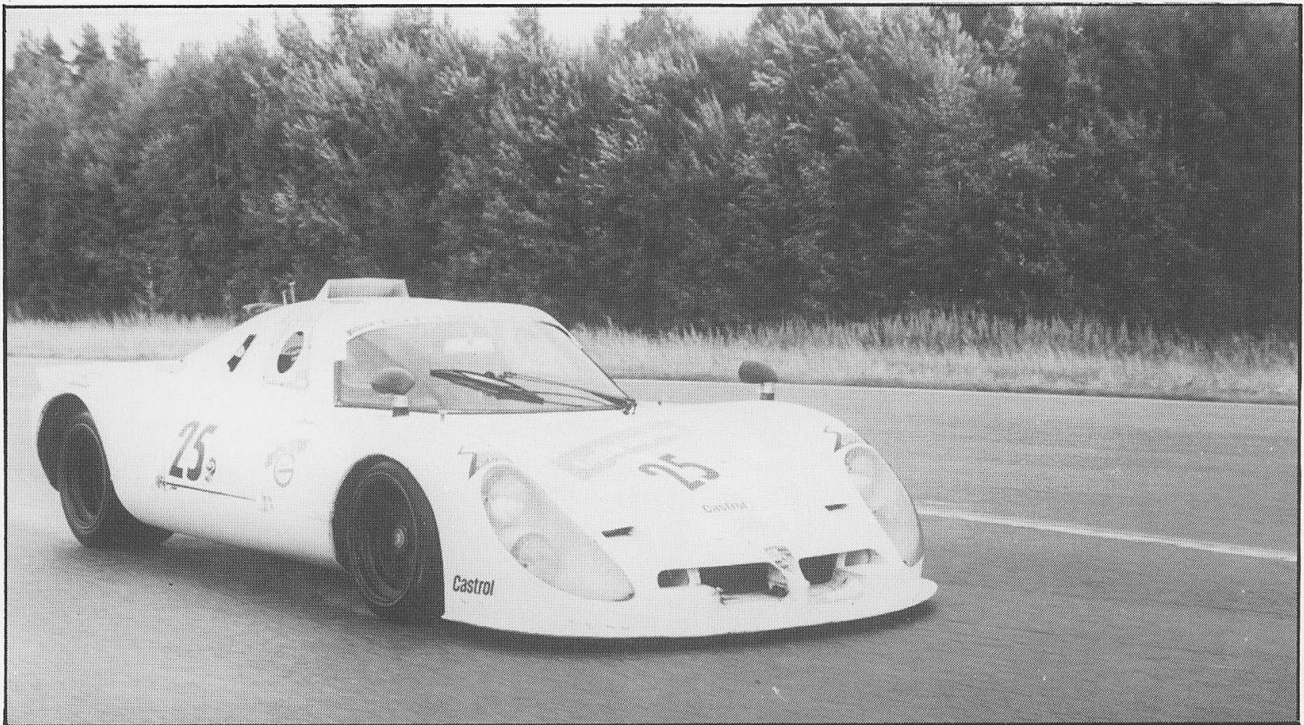
Fabriken påstod att en Carrera 6 skulle toppa 285 km/tim och 910:an lär

väl knappast ha varit långsammare.

Visserligen gick det inte tillnärmelsevis så fort på Mantorp men inklämd bredvid Sten i den tränga cockpiten så kändes det som om det gick i minst 300.....

Efter ett par halvsnabba varv verkar det som om Sten bestämt sig för att skrämma mig ordentligt och trampar på rejält. Bilens enorma, inneboende kvaliteter gör dock att han misslyckas kapitalt. Porsche är så löjligt snäll att den nästan själv korrigerar de ganska vilda uppställ vi får på det allt fuktigare underlaget. Ett lätt regn har börjat falla precis lagom till det är min tur att ta över rodret i denna dyrgrip.....

Det känns onekligen lite svettigt, en vanlig racerbil är ju ändå bara en vanlig racerbil men en gammal Porsche-racer är väl i det närmaste värd sin vikt i något ädlare metall än guld. Visserligen är Stens bil inte helt i originalskick. Vår vän Giotto Bizzarini har haft ett finger med i spelet när bilen har konverterats till gatbil i Italien! Denna konvertering är orsak till den något underliga kaross bilen har, en kaross som jag inte riktigt kan bestämma mig för om jag skall tycka om eller inte. Visserligen är det synd att bilen inte är i originalskick men som specialare är den nästan ännu mer unik. Den nya karossen är betydligt tjockare och tyngre än originalet men



Sten har samlat på sig originalbitar för nu i vintras påbörja en totalrestaurering av bilen till originalskick, hoppas bara att han spar den udda specialkarossen!

Bilen gick alltså som gatbil i Italien i 6 år, något som också förklarar det något oväntade radiouttaget. Frågan är bara om det någonsin gått att lyssna på radio i den, racerPorsche är ju inte precis tystgående. Att den varit registrerad för gatbruk har också gjort att Sten har haft möjlighet att köra i flera klasser och därmed varit en av de allra flitigaste på våra banor de senaste åren. Han har dessutom deltagit i några internationella Super Sports-tävlingar och hitintills har han kört ett femtiotal race med bilen, något av ett rekord.....

.....Klart som jag är av all nervositet lyckas jag försöka starta på trean. Konstigt nog går startförsöket så bra att jag gör om det och kommer iväg utan

problem innan jag märker att jag startat på trean, skaplig flexibilitet för en racer!

Växellådan är faktiskt lite sladdrig och om man inte hänger med hela tiden är det svårt att rekonstruera vilken växel man har i. Detta kompenseras dock nästan helt av den otroliga maskinen som drar som den snällaste gatmaskin över hela registret och det är tur för mig då regnet tilltar alltmer och banan börjar bli obehagligt slipprig.

Porschen är trots halkan oerhört snäll, det intryck jag fått i passagerarsätet förstärktes ytterligare och respekten för Porsche tilltar med varje varv. Trots halkan är chassiet så väl avvägt att man kan få ned nästan hela effekten i backen.

Nåja hela och hela, feg som jag är håller jag mig långt under 7000 varv..... Körupplevelsen påminner om en vanlig Porsche fast bättre om ni förstår... Den är lika lättkörd som en 911 fast den saknar gatkusinens nackdelar, i mot-

Fronten är något modifierad, p g a problem med kylningen.

sats mot en 911 biter den aldrig husse även om man gör dumheter som att släppa gasen eller bromsa mitt i en kurva.

Efter en stunds tillvänjning vågar jag till och med själv prova hur snäll den är att sladda med. Full gas ut ur idioten på Mantorp, baken hänger ut någon decimeter och styrningen korrigerar själv....

Egentligen är det konstigt, här sitter man i en 22 år gammal racerbil och upplever en känsla och ett grepp som jag hitintills aldrig upplevt i modernare bilar....

Som sagt var, respekten för Porsche ökade enormt efter provturen. Tack Sten för en sällsynt upplevelse men kommer du inte att sakna racingen när du tillfälligt sjukpensionerar 910:an för restaurering?

"Ingen fara" svarar Sten, "Jag har skaffat mig en 910 till som redan är klar".

Min DRÖMBIL



Den såg jag första gången i februari -79 i en liten verkstad i Åbo i Finland. Jag var där för att kolla en annan äldre racerbil av märket JB typ 751, alltså en bil planerad -75 men p.g.a. småtrassel blev bilen färdig först i september -77 och racingbesiktigad.

Min drömbil hade beteckningen 791, alltså planerad -78 -79 och färdig i april -79.

Bilen gjorde ett så stort på mig att jag var färdig att ge skjortan för en provtur. Penningproblem gjorde att bilen bara provkördes år 79 i Tyskland, bilen var bl.a. anmäld till Tysklands Grand Prix men visade sig för långsam för att kvala in i Super Vee-klassen.

År -80 fick teamet en använd motor från Jack Nellenman stallet. Den motorn visade sig ganska trött och bilen fick stå i garaget, men visades då och då. Sedan bytte bilen ägare och byggdes om till smal stil när vingbilarna förbjöds.

Bilen tog några femteplatser i Finska tävlingar men storsegern kom aldrig. Det är ju så att en racerbil bara är konkurrenskraftig ca: 1-1,5 år och sen tar tekniken ett skutt framåt.

Enligt dagens mått är alltså min drömbil ca: 10sek för långsam på t.ex. Hämeenlinna mot de snabbaste F3-bilarna.

Det har dock inte så stor betydelse för mig, för mig framstår "skrotet" ännu som min stora dröm.

Nu undrar ni vad för ett gäng Team JB var. Herrarna bakom bilarna heter Esa Bergström och Kari Juvonen, två biltekniker från Åbo i Finland. De hann bygga 4 st formelbilar, 2 st Super Vee och 2 st Formel Ford 1600. Formel Fordbilarna lyckades bra och vann FF-cupen i Finland -83. Numera sysslar gossarna med att tillverka små lyftanordningar till främst paketbilar.

Hälsningar Yngve Johansson

Mysigare på Mantorp...

Ibland vet man inte om man skall skratta eller gråta! När den trevliga Sportvagnen och Vi 4-1988 kom i min hand strax före nyår, kändes det precis så.

Skrivflitige Björn Sandberg hade synpunkter på och om mötet på Mantorp Park och fick omedelbart svar av Bosse Pettersson himself.

Som en påskyndare till augustitävlingens nuvarande format finner jag det angeläget att tillrättalägga några detaljer samt även berätta något om tankegången bakom önskemål och åtgärder.

"Lull-lull'et" --- vilket tråkigt uttryck för en mycket viktig del av ett sportvagnsmöte --- inte bara på Mantorp Park, kom till för att bredda evenemanget så att även de som inte ville köra ikapp med sina sportbilar kunde vara med. Utställningen, concouren, klubbmötena har, tror jag, en stor funktion att fylla. Dessutom får evenemanget ett "levande museum" som inte går av för hackor...

När det gäller F3 fanns det i första hand rent kommersiella hänsyn och - allrikt - några av oss gillar att se "kronprinsklassen".

Tanken var att via F3 försöka få media intresserade av Sportcar Show. Tidigare har som bekant pressen lyst med sin frånvaro vid dylika övningar. Och si! Några yrvakna pallrade sig ut till

Mantorp Park och fick sig till livs inte bara F3 utan ett stycke sportvagnskultur! Vilket senare, årligen, kommit att resultera i otaliga reportage.

Att sedan F3-folket och deras sponsorer varit/är mycket nöjda med Mantorpsköret, blev liksom gräddan på moset. Dessutom kunde alla glädjas åt att det för omväxlings skull kom publik.

Då kommer vi ofelbart in på nästa kvirr. Nämligen den s.k. stressen. I och med att ribban höjts för hela arrangemanget har självfallet kraven ökat på alla inblandade - på gott och ont. Antalet klasser och tävlande har ökat och de förfärliga F3-människorna har på bästa F1-manér ockuperat allra bästa (asfalterade) depåplatserna. Dessutom ser det ut som om många stall diversifierat och gett sig in i restaurantanringen... OK, det har medfört att många fått parkera på betydligt mindre trevliga platser. Sorry about that. Men, som säkert ingen kunnat undgå att se, händer det hela tiden saker på Mantorp Park. Stora saker. Nu ökas depån ut ytterligare och det ryktas att det t.o.m. kommer asfalt!

Men sånt kostar pengar och pengar kommer sannerligen inte från racingen....

Det känner säkert alla SSK:are väl till. Däremot verkar det lite magstarkt att lägga ett sportvagns-

meeting på Kinnekulle samma helg som man av hävd kört på Mantorp Park. Detta förfarande ser ut som en tanke.

Jag kan personligen inte se vitsen med en sådan kollision. Sportvagnsfolket förlorar på den. Arrangörerna förlorar, ty ingen tror väl att Mantorp Park ställer in sin Sportscar Show? Även om nu SSK - tyvärr - inte håller i det tekniska arrangemanget på Mantorp Park.

Kollisionen - avsiktlig eller ej - är trist och borde höra till det förgångna i svensk racing. Jag är ganska övertygad om att de flesta racingentusiaster håller med mig om att vi helt enkelt inte har råd att agera på det sättet.

Med 6500 på trean och lite lagom släpp....

Sveneric Eriksson

(f.d. press/PR/racingentusiast på Mantorp Park, numer förlagsredaktör på Förlags AB Albinsson & Sjöberg - Bilsport, 4WD, Trailer, Allt om Mc m.fl. - men fortfarande stor racingentusiast.

Kinnekullebanan i fara!

Visst hoppar hjärtat upp i halsen ibland. Det gjorde det även på mig då jag läste den här rubriken vid morgonkaffet för ett tag sedan. Dessbättre ramlade det på plats när jag läste vidare, det gällde en mer spårbunden bana med SJ som ägare. - GA

Roadsport inför 90-talet

Slutkört för i år! Hur blir det då på nittiotalet, dvs nästa år? Vårt reglemente har nu gällt den period det var fastställt för, och jag utgår ifrån att det filas på förslag, ändringar o tillägg lite varstans.

Låt oss enas om en sak: Roadsportklasserna har blivit en större framgång än vad någon av oss vågat hoppas på, samtidigt som Modsport inte blivit speciellt lidande, utan visar god livs- och utvecklingskraft.

Är vi överens om detta, bör det inte vara svårt att enas om fortsättningen. Se för Guds (och åskådarnas!) skull till att inte krångla till det för mycket i ett nytt reglemente, utan låt oss agera med försiktiga justeringar.

Jag vet att det, speciellt i de västra delarna av landet, mer eller mindre öppet gnällts en del över oss i "hembyggda" bilar, och till och med på allvar (?) framfört åsikter att dessa skall antingen uteslutas eller på något sätt "bestraffas" genom reglementet. Låt oss hoppas att dessa (frånåkta?) förslagsställare tänker igenom konsekvenserna, nu när asfalt- och gummiröken lagt sig.

Hur skulle t.ex. ett roadsportheat ha sett ut utan dessa "kitcars" i form av Marcos, Lotus 7, Caterham 7, Hult, Ester 7, Cobra repl etc.

Ganska magert eller hur? (Hur är det förresten med Morgan, har det inte gått att köpa även den i byggsats).

Nej, låt oss istället i positiv anda förfina det redan fungerande reglementet. Några förslag på rimliga, om än nödvändiga justeringar.

1. Det bör framgå i reglementet att "hembyggda" bilar eller bilar med utbytta motorer inte får använda besiktningsinstrumentets effektangivelser (om dessa inte är högre!), utan alltid måste räkna fram effekten enl. reglementet.

2. Jag förstår inte varför en motor där man bytt ut de ursprungliga dubbel-förgasarna (mot andra dito eller ex. insprutning) fortfarande skall ha tillägg för dessa (i grundeffekt) plus tillägg för "ej originalmonterade dubbel-förgasare". De borttagna finns ju inte där, varför då räkna med dessa? (OBS, talar inte i egen sak, inte tillämplig på min bil!)

3. Begränsningen till max tillägg 25% (annars Modsport) är i princip riktig, men det borde finnas ett undantag: Eventuella tillägg för fälgar och däck bör räknas utöver dessa 25%, åtminstone i klass A som är "öppen uppåt". Varför? Jo i enlighet med pkt 1 ovan hamnar många bilar, inte bara "hembyggda", redan från början nära 25%-gränsen, och en klass B - bil eller klass C bil som vill gå upp en klass "och köra fortare" stupar ofta på däckfrågan, och alternativet Modsport känns ofta mycket avlägset.

Klass A riskerar att bli förbehållen "fabrikstrimmade" (svindyra!) bilar som kan lägga nästan alla sina 25% på fälgar/däck. (Jo, jag talar i egen sak, jag skulle kunna tänka mig att köra i A om jag bara kunde bli skodd för detta!).

4. Klassgränserna verkar i övrigt fungera bra, genomgående ligger de bästa bilarna i varje klass på tider kring mitten i klassen över, vilket är ett rimligt förhållande. Ett reglemente kan aldrig göra alla bilar i en klass lika konkurrenskraftiga (annat än i rena entypsklasser).

5. Snälla, låt oss köra även på Mantorp och Anders-
torp 1990! Jag tror t.o.m. att de flesta är villiga att betala några tior extra för detta nöje.

6. Sist men inte minst. Se till att ett reglements-förslag finns tillgängligt i god tid före nyår, för att möjliggöra "remissyttranden" som verkligen får chansen att påverka slutförslaget som rimligen måste vara klart senast februari för att ge alla fair chans till "reglementsanpassning". (OBS! Detta är inget fult utan precis som skatteplanering är en självklar del av skattesystemet är reglementsanpassning en självklar del av tävlingssystemet).

Avslutningsvis: Ett STORT TACK till säsongens arrangörer och alla funktionärer som sett till att säsongen blivit en positiv upplevelse.

Anders Lotsengård
Hult Mk2 i Roadsport B.

SKRIV TILL
sportvagnen
och vi
STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB

ANNONSER

SÄLJES:

Potent B20 motor. 2 liters, smidda kolvar, ståldrev, Boa 6 kamm skellettsväng-hjul, balanserad Cromolly-stänger, rullvippor, topp rostfria 46x38 1/2 ventiler, uppflyttade kanaler, dubbla Weber 48:or, 4:1 grenrör. 3 tävlingar i Pirelli Cup efter renovering. Bromsad och injusterad. Hel eller i delar.
1 st kopplingskåpa B20 - 45 låda.
Tel: 0494-30617/30550
Thomas.

SÄLJES:

SSK eller Historic racing
Dulon 1972 öppen 2-sits, prototyp Ford FVA 1600cc, Colotti 6 vxl, reservdelar och tillbehör.
Kr 290.000:-
NSU-Brixner 1968 öppen 2-sits, 1300cc 125hk 450kg, går som blixten, mycket reservdelar.
Kr 75.000:-
Tel 08-7478453 08-7150275
Hartmut Stammeler

SÄLJES:

Investering! Mazda RX7 -85, chassinummer 1. Röd met, ac, cruise mm. Bilen tidigare ägd av Mazda Rally Team Europa. 95% orginal. Säljes till högstbj.

Nu säljer jag min tillförlitliga wankelmotor till förmån för en fabriksmotor. 18 tävlingar, 5 segrar, 6 2:a plac, 3 3:e, 1 4:e, 1 5:e. 2 brutna (punktering och krasch!).
Kan säljas nyrenoverad, ring för info.
Tel 019-96533
Henrik Rosencrantz

SÄLJES:

SAAB Sonett III -71. Klubbens enda Sonett är till salu. Renoverad åren 1982-86, omlackad till mercedes klarröd, vitt chassi, prisbelönad av Club Sonett Sweden, rostfritt dubbelt avgassystem, 14.000 mil. Pris: 80.000:-
Johan Hasselberg, Kalix.
Tel: 0923/11155, 0923/12890, 0523/52066.

SÄLJES:

Rover V8-motor med 5vxl låda. Jaguar V12-motor. De Tomaso-delar, AC pump, 351 Cleve stålsväng-hjul, Weber insug, 4 bolt block, vev m.m. 5vxl Getraglåda, AP Racing 12 tum bromsskivor och även andra skivor. Racing caliptrar. Chevy Camaro trimning och motor-delar, även vxl-låda. Högeffektbensinpumpar.
Hasse Larsson Racing
Tel: 0511/71159 kvällar.

KÖPES:

Super Saloon-foto (ev. hyra av neg.), program, Le Mans-årsböcker (främst 81, 82), IMSA årsböcker (främst 81) samt allt som rör grupp 5.
Bosse tel: 013/145006 eft. kl. 17.00.