

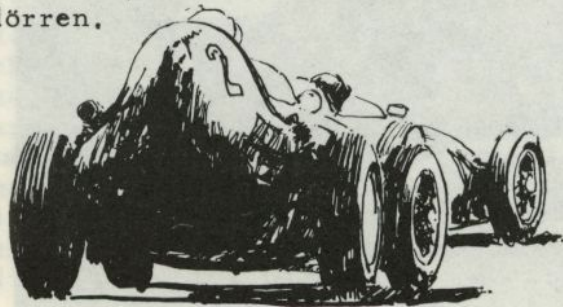
# Sportvagnen och vi

## STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB

Bromma den 30 oktober 1972

Sommaren har tagit slut, SSK-seriens sju tävlingar är avklarade och vi är inne i de blöta lövens och de mörka kvällarnas tid. Bilar, som upptill är försedda med rutiga kepsar eller hjälmar och nertill med knirkande ekerhjul eller breda racingdäck, pallas upp i garagen och pysslas om eller glöms nästan bort några månader.

Det var alltför länge sedan det damp ner någon Sportvagnen och Vi i brevlådan. Det beror väl delvis på att vår sekreterare Torbjörn Ahlström, i somras rycktes med av den gröna vägen och flyttade till Mullsjö utanför Jönköping. Strategiskt placerad mellan Anderstorp och Mantorp. Tack för det fina arbetet du gjorde! Sekreterarpennan har tillfälligt fattats av Magnus Alván fram till årsmötet, vilket förresten står för dörren.



### Årsmöte med Picko den 15 november

I år håller vi vårt ordinarie årsmöte på Esso Motorhotell vid Kungens kurva på Södertäljevägen.

Klockan 19.30 börjar vi enligt följande program:

1. Årsmötets stadgeenliga utlysande
2. Val av ordförande att leda årsmötet
3. Val av två justeringsmän
4. Val av två rösträknare
5. Föredragning av styrelsens och revisorernas berättelser
6. Fråga om beviljandet av ansvarsfrihet för styrelsen
7. Val av ordförande och styrelseledamöter för det nya verksamhetsåret
8. Val av två revisorer
9. Fastställande av medlemsavgift för det nya verksamhetsåret.

När detta är avklarat kommer Picko Troberg traditionsenligt att berätta om årets med- och motgångar. Tyvärr har det kanske mest varit motgångar i år, men vi hoppas att Pickos berättarkonst inte har tagit skada av det. Vi väntar oss ett lika trevligt årsmöte som vanligt.



I serien om klubbens bilar har turen kommit till Claes Livijns Piper. Vi låter Claes själv berätta:

### The Piper Story

Piper Cars Ltd är en liten firma som gör sportbilar. "Fabriken" ligger i en liten by ca 8 mil sydväst om London. Sitationstecknet om fabriken satte jag bara för att, som brukligt är när det gäller engelska sportbilsproducenter, kan man knappast kalla det för fabrik utan snarare "bysmedsverkstad". Piper tillverkas i en mekanisk verkstad som huvudsakligen gör delar och detaljer till Englands tunga industri och som sidjobb bilar. Firman ägdes av en verklig sportbilsentusiast vid namn Sheerwood, som tyvärr förolyckades i en bilolycka strax före julen 1969. Efter hans död låg bitillverkningen nere ett par år, man har nu börjat så smått igen.

Första gången jag såg en Piper var på Racing Car Show i London hösten 1968 där de hade en monter. Där visades två modeller, dels landsvägsvagnen, vilken jag har, och dels en racingsportvagn. Jag "tände" genast på landsvägsvagnen, dels för utseendet och dels för det mekaniska. Jag pratade både länge och väl med Mr Sheerwood och beslutade mig slutligen för att köpa en Piper GTT som landsvägsvagnen egentligen kallas. Det jag köpte var en kaross och ett chassie dvs. inga hjulstall, motor eller växellåda ingick, utan det har jag monterat och gjort själv. Detta naturligtvis för att hålla priset nere. Motorn jag satte i är en måttligt trimmad Ford Twin Cam, och bakom den sitter en Cortina växellåda. Bakaxeln är också Cortina dvs. en stel axel. Det är alltså ingen märkvärdig bil tekniskt sett.

Efter mycket "snickrande" under våren 1969 var bilen klar till tävlings-säsongen. Naturligtvis - för det brukar vara så med en alldeles ny bil - fick jag problem som bestod i punkteringar! Jag tror jag hade punktering på de två eller tre första tävlingarna. Felet var mycket svårt att hitta, för det bestod av att en länk i bakaxelupphängningen böjde sig vid belastning så att däckets gick emot karossen. Upphängningen bak gjordes om och problemet var borta. Jag berättade detta för Mr Sheerwood och hör och häpna, han flög över från England hit för att se de modifieringar jag gjort för att få bakvagnen att fungera. Det är service i bästa Rolls-Royce klass.

Vad gäller tävlingsresultaten har det gått upp och ned. 1970 vann Pipern klass B delat med Kjell Wallin och 1971 kom vi tvåa slagna av Hasse Eliasson, Ginetta. 1972 har inte varit mitt eller Piperns år, för de enda två gånger som Piperna brutit i färdigt skick är i år. Ena gången täppade jag kamkjedjespännaren och andra gången gick en oljeslang sönder. Båda dessa incidenter hände på Mantorp.

Pipern och jag börjar bli lite gamla, men vi har aldrig haft så roligt som just nu och jag är övertygad att det kommer att bli än roligare framöver.

SSK-seriens bästa Piperförare  
Claes Livijn

### LE GRANDE FINAL

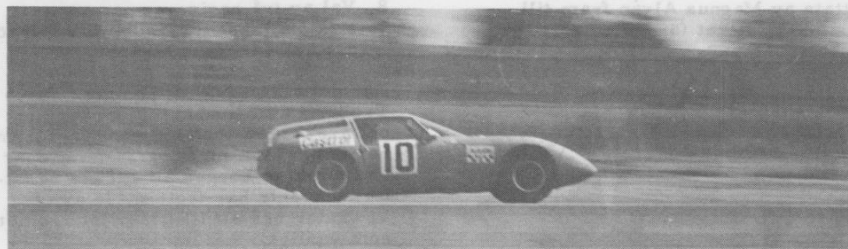
Den 23 - 24 sept. var det finaldags för SSK-serien på Mantorp Park. Stora förhoppningar hade ställts på arrangemanget. Vi hade ordnat helgen så att all träning skulle ske på lördagen. Tävligen skulle gå på söndag förmiddag och prisutdelning + smörgåsbord på eftermiddagen. Anmälningar var det gott om, 122 st för att vara exakt.

LÖRDAG. Regn. Som vanligt på hösten låg Östergötland under en mulen himmel, värst naturligtvis över Mantorp Park. När det regnar blir allting upp och ner, funktionärer blir sura i stället för glada och bilarna går oftare baklänges än framlänges. Men regn eller sol "the show must go on". På första träningspasset fick man klart besked om att tiderna skulle bli dåliga och att favoriterna skulle komma i skymundan. I klasserna A, B, C & D låg favoriterna långt ner i fältet och de mest oväntade bilar längst fram. Lasse Nordahl, årets meste segrare hittills, kunde inte prestera bättre än sjunde träningsstid, han påstod att Spriten kändes som en klick smör i en het stekpanna på den såphala banan. Det var inte bara Lasse som blev efter i blötan, även klass A's ledare Mike Gärdin och klass C-ledaren Hans Wallberg föll långt efter. Det var ovanliga namn i främsta leden. Klass A såg Charlie Bäckstrand, Lotus 23B, och Jürg Bächli, Opel, i klass B var Per-Olof Nyström, Opel Kadett och Dick Biström, Porsche bäst, klass C Leif Carlsson, Volvo PV och Ulf Åström, Porsche, och klass D Einar Hemmings, NSU, och Björn Jerneborg, Renault. Björn Jerneborg hade visat sitt kunnande i regn på Kinekulle där han gjorde ett uppvinningslopp av klass och bröt Lasse Nordahls segersvite. Det var endast klass E som var som vanligt Alf Andersson, Erling Carlsson, Jan Olof Lund etc i poleposition. Inte heller var klass E's tider mycket sämre än på torrt underlag. Detta kanske beror på att E-bilar åker på standarddäck och inte har så mycket "hästar" att kontrollera. Så såg det ut på lördag eftermiddag. Vem som helst kunde vinna på söndag, beroende på vädret.

Hälften av förarna bad om regn, hälften om sol. Björn Bellander skulle tälta på lördag kväll (boyscout you know), men kom på bättre tankar senare på kvällen och flyttade in till tidtagningsstornets värme. Alla andra funktionärer åt en god middag, drack en grogg och mådde bra.

SÖNDAG. Alla vaknade på morgonen och rusade till fönstret för att kolla vädret. Hurra! Molnen hade lättat, inte en regndroppe syntes till. Alla funktionärer blev glada, hälften av förarna likaså och hälften sura. Banan hade torkat, temperaturen var hygglig, med andra ord perfekt racing weather. Eftersom favoriterna låg långt bak på startplattan var det bäddat för fina uppåtkningar och fighter.

Fina tävlingar blev det, Alla dom vanligen snabba grabbarna kom igång på det torra underlaget och heaten var roliga. I klass A hade Rolf Skoghag, Lola, anlänt och ställdes sist i starten. Starten tog Jürg Bächli, Opel Commodore, tätt följd av Mike Gärdin, Lotus. Mike hängde på den snabba 3-liters Opeln bra de första varven men kunde tyvärr inte hålla tempot och kom mer och mer efter. Lolan skar snabbt genom fältet och hade snart en komfortabel ledning. På sjunde varvet exploderade Bächli's Opel i ett väldigt rökmoln, Mike Gärdin gick därmed upp till andra plats. Tredje platsen gick till Hasse Riberman, Lotus Super Seven, som hade en härlig fight med Bo Fernström, BMC Cooper ända fram till mållinjen. Klass B såg Dick Biström med en perfekt start dominera klassen totalt från start till mål. Claes Livijns Piper hade fått nytt liv och började gå fort. Claes hade lite problem med Bo Fernströms Koja i början men kunde så småningom åka ifrån, Ordning i mål, Dick Biström, Claes Livijn och Bo Fernström. Klass C & D åkte tillsammans. Här var det Hasse Wallberg som tog ledningen och åkte ifrån succesivt hela tiden. Leif Carlsson försökte hänga på med sin PV. Han kunde inte hålla tempot men ökade hela tiden avståndet till Jan Ulf Åström, Porsche.



I klass D var det mer spännande. Einar Hemmings NSU hade tagit starten med Björn Jerneborg, Gordini, en halv meter efter. Oj vilken hets dom hade tillsammans. Lasse Nordahl som startade från sjunde ledet hade "pelle" i botten och tog in på Einar och Björn ganska snabbt, I flera varv låg de tre tillsammans och fightades. Lasse manövrerade Spriten förbi Gordinin så småning om och började haka på NSU som också fick ge sig till slut. Gordinin överhettade, fick bryta och lämnade tredje platsen till Torsten Johanssons Volvo PV. Dessa platser hölls fram till mål.

Alf Andersson, Lotus Europa, tog starten i klass E följd av Kjell Wallin, Elva, och Jan-Olof Lund, Kadett. Erling Carlsson som brukar vara med och fightas om segern låg långt ner på femte plats och taktikkörde. Erling behövde bara bevaka en poängplats för att bli mästare. Loppet gick i denna takt ända fram till mål utan någon ändring i tätpositionerna.

Söndagen avslutades på Sjögesta Motel med smörgåsbord och prisutdelning. Som hedersgäst hade vi Hastighetsutskottets ordförande Kjell Persson, som gav SSK mycket beröm för fina tävlingar under 1972. Han talade också om att SSK-serie reglementet kommer med i 1973 års Råd och Regler. De första sex i varje klass fick en pokal och champagne. De tre första fick penningpriser från SSK.

Det var inte enbart förare som fick pris. Även funktionärer hedrades. CEO-tryck (S O Åsbrink) hade donerat en tjugig glaspokal till årets mest trogna funktionär. Den gick till Ingvar Bergh. Hallmans Prisinköp AB hade donerat två st tennpokaler för gott funktionärsarbete. De gick till Börje Leek, MK Skandia, och Lennart Brolin, SSK. Klubben gav en pokal till SBF s kontrollant Lennart Engelbrekt med stort tack för hjälpen under året.

Tre vandringspriser delades ut. Lasse Nordahl fick BP's pokal för årets mesta poängplockare, och även Tingsryds Madonna av samma skäl. Det tredje fick Jan-Erik Falk som årets bästa debutant. Priset donerat av Ronwill Speedshop.

Alla var glada och nöjda. En lyckad säsong och goda förhoppningar inför 1973.

SSK-seriens mesta tävlingsledare  
Robin Shorter

#### Ny rabattkälla för SSK-medlemmar

Sten och Kent Frohde representerar SCHEEL bilstolar för både racing och privatkörning. Skriv eller ring för broschyr. Adressen är Värtavägen 27, 115 29 Stockholm, tel. 63 29 45. SSK-medlemmar får 10% rabatt.

#### Till salu

##### Triumph TR 5 PI "Targa" -68

3100 mil gar.  
Br. racinggreen/svart inr.  
6 cyl 2, 5 liter 143 HK DIN  
Lucas MK II bensininspr.  
Hjul: 51/2 x 15, XAS däck  
Mjuk & hard top. Motolita ratt  
Radio  
Mycket välskött garanterar ende ägaren.

4 st stålfälgar 41/2 J x 15 till TR

2 st sport/racingdäck 7. 50 x 15  
Dunlop blue streak

1 st Kenlowe el. fläkt med givare & kontakt

Komplett brandsäker tävl. dräkt, vit, storl. 52 (Super Prot.)

Christer Ranzén  
Arb. 0760/323 00  
Bost. 08/83 83 46 efter 1800.

Kenneth Svensson säljer sin röda Porsche 356 C/SC. Lämplig nybörjarbil i klass E. Helt klar för bana med 51/2" JP-fälgar Ej trimmad motor. Tel. 08/86 56 54

#### Mini Marcos -68

Ny motor, 1100 cc  
Upplysningar genom Sven Nilsson  
tel. 08/84 70 62