

SPORTVAGNEN OCH VI

STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB

nr 3-4 april

Dags för ett nytt nummer av vår tidning. Du får ursäkta att vi bara gjort tre nummer trots att fyra månader av året har gått. Men det har delvis berott på att jag fått ~~lov~~ att tjäna kronan under en månad och Lars har mest jobbat nattskift. Det går lika illa att skriva i tält som en taxi.

Första tävlingen på Kinekulle närmar sig snabbt. Du har nog undrat vad för bilar som dyker upp i sommar. Vi vet inte helt säkert men en del rykten har vi hört.

Erling Karlsson och Alf Andersson kommer troligtvis i år att få sällskap av gamle banräven Harald Kronegård. Det kan bli kul att se. Harald har inte åkt på några år, men ordspråket säger ju "att gammal är äldst".

Bill Taube, som så olyckligt kvaddade sin Mini-Marcos på Kinekulle återkommer i år med en hundkoja.

Ulf Carlweitz kör som vanligt Cooper Special.

Björn Järnegård kommer tillbaka med samma vagn som förra året, men det ryktas att han gjort en del åt spisen, så att den inte skall fungera som tryckkokare. Det kan bli något att bita i för klasskonkurrenterna.

Helt nya kojor har "Comfort-stallet" Sebastian Wrethagen, Bo Fernström och Greger Petterson och Magnus Derkerts blå koja lär vara omgjord en del under huven. Fader Lars är tidtagare, uppmuntrare och allt i allo.

Jürg Bächli har övergett Commodoren för att åka Kadett. Gun Jacobsson åker nog som vanligt BMW.

Creitz Landeskough har övergett Formel Veen och övergått till Formel Ford. Anita Snabb tänker tydligen resa till England och dyker nog inte upp i SSK-serien.

Bland de typiska SSK sportvagnarna dyker Claes Leijvin upp med Pipern. Lasse Nordahl kör som vanligt med Spriten, som i år är ytterligare sänkt. Någon eller några Ginetta dyker nog upp bl.a. en Ginetta G12 försedd med mittmotor.

I den snabbaste klassen kommer vi att få se Roffe Skoghags Lola, Picko i Camaro (om han får tid), Porsche 904 rattad av Sten Hillgard, Lotus 23 med toppvässad Lotus TC motor.

Porsche 904:an kanske du kommer ihåg från Kinekulle i höstas då den råkade ta eld. Sten Hillgaard har nu satt in en 911 S-motor (f.d. Jan Lundgårds), bakat om motorhuven, satt på bredare fälgar och däck och därigenom också fått bredda skärmarna. Nylackerad och fräsch får vi

hoppas att bilen går bra i år.

Problemet med den 6-cylindriga motorn i 904:an brukar kretsa kring värmeproblemet ett problem som Gustav Dieden har i sin 904. Hoppas att Sten Lyckats lösa det.

I övrigt lär nog ett ganska nöjt Porsche-gäng dyka upp. Porschen har ju i och med den nya regeländringen, som ni kan läsa om på annan plats, kommit något gynnsammare till.

Detta var bara något om vad som komma skall. Hoppas att den som inte blivit nämnd blir ledsn. Serien är naturligtvis full av intressanta bilar. Det är omöjligt att skriva om alla.

P.G.

reglementet

Som du vet står det i reglementet att det är tillåtet att ha ett förgasarghåll per 2 cylindrar.

Nu har tillägget för ytterligare förgasarghåll ändrats så att man för fler förgasarghåll får 20% tillägg.

Detta betyder ingenting för fyrcylindriga motorer, men väl för sexor. Särskilt Porsche, som i standard har så många förgasare kom orättvist i kläm med den gamla bestämmelsen. Denna regeländring är en förbättring, som inga kommer att klaga över.

Formel Ford-gänget uppställt för att köra ut på banan. Spännande. Det pirrar nog litet i magen



kinnekulle

Tyvärr måste tävlingen på Kinnekulle i midsommarhelgen gå utan betalande publik.

Anledningen till detta är att polisen inte vill ge oss tillstånd att köra en publiktävling just då. Midsommarhelgen är för dem en pressande helg. Allt folk går åt att ta reda på fyllon ute i buskarna.

Det är tyvärr bara att beklaga. Tävling utan betalande publik kan däremot ingen hindra oss från att köra. Jag har en känsla av att vi i alla fall får en fin stämning med många förare och även folk som letar sig ut till banan för att se oss köra.

När det gäller de andra publiktävlingarna är allt grönt och de kommer att gå efter beräkningarna. Väl mött.

eldsläckare

Vid SSK-tävlingar får du som ej åker formelbil använda lkg eldsläckare. Denna regel kommer nog emellertid att under sommaren ändras, men du behöver som sagt till att börja med inte köpa en större eldsläckare.

Funktionärs kurs

En lördagsmorgon samlades några tappra klubbmedlemmar och några rallycrossentusiaster från AMF i Södertälje för att gå igenom en funktionärskurs.

Vi var över trettio stycken - inte så illa - med Björn, Robin och Jörgen som lärare.

Trots energiskt frågande lyckades vi inte få Björn att komma av sig mer än ett par gånger, när han försökte inviga oss Bilsportkalenderns mysterier.

Visserligen fick vi en förklaring till mysterierna - en del av bestämmelserna är skrivna först på franska, sedan översatta till engelska och därefter till svenska. Detta är en förklaring varför våra regler ibland är så underligt formulerade, men kastar inte mycket ljus över den dunkla regelfloran. Det var därför mycket värdefullt att få en sakkunnig beskrivning av hur dessa regler tillämpas.

I det här sammanhanget kan man kanske uttrycka två önsknings - dels att reglerna skrev på ett något mer begripligt språk, dels att medlemmarna läste denna vår regelbok litet oftare och mer noga.

Funktionärerna tvingas ju att vid varje uppklassning lära in reglerna på nytt och får dessutom på så sätt med alla löpande ändringar. En förare får en rudimentär kunskap om reglerna vid sin förarkurs och läser sedan aldrig mer än möjligen trimningsbestämmelserna.

Robin gick igenom flaggsignalerna bl.a. och övertygade åtminstone mig om att flaggvakterna hade en betydligt mer ansvarsfylld uppgift än jag tidigare trott. Att köra ett race är aldrig helt riskfritt, men utan kunniga och vakna flaggvakter skulle inte jag vilja ge mig ut på banan, om jag inte gick i självmordstankar. Skänk dem en tacksamhetens tanke nästa gång.

För dem som var särskilt intresserade av besiktning hade Jörgen klargjort begreppen. Det kanske inte hade skadat om de flesta förarna hade hört på den avdelningen också.

Med jämna mellanrum styrktes våra krafter med kaffe och mat - tack för det flickor - och så småningom fick vi en

examensskrivning. Antingen var den mycket lätt, eller lärarna bra, eller eleverna intelligenta, för Robin kunde bara läsa upp en lista över godkända elever.

brand

Som en avrundning kom en man från Tempus och visade eldsläckare och delgav oss de rekommendationer de hade för släckning av bilbränder. Detta var en avdelning av programmet, som jag hade väntat mig mer av. På något sätt förefaller det som om denna viktiga sak mest är föremål för teoretiska skrivbordsdiskussioner.

Vi skall naturligtvis vara glada över att vi inte får så stor praktisk övning i att släcka bränder och det är naturligtvis att föredra att man förebygger dessa olyckor genom rigorösa bestämmelser för hur vagnarna skall byggas. (Slarva inte med detta - det är inte trevligt att bli stekt).

Men vi minns alla Kinnekulle i höstas då vi bar oss valhant åt, då Porschen brann i depån.

Det finns plats för en realistisk övning, inte de tirlätta lagda demonstrationer, som Tempus-mannen talade om. Jag vet att detta är en av P.G:s käpphästar och jag hoppas att han får stöd, så att vi kan göra något.

Till sist var det tal om de ev. nya bestämmelserna om att alla bilar skulle förses med 5 kg eldsläckare. Som Jörgen särskilt framhöll är det diskutabelt om man skall försöka placera in en så tung grej i bilen - än så finns det inga säkra fästen - och är det verkligen i vagnen som eldsläckningsutrustningen skall sitta?????

Börjar det brinna och jag kan komma ut ur vagnen utan hjälp, så inte börjar jag med möda att lossa en tung eldsläckare. Utan jag försvinner från brandhärden så illa kvickt att ni inte ser röken av mig.

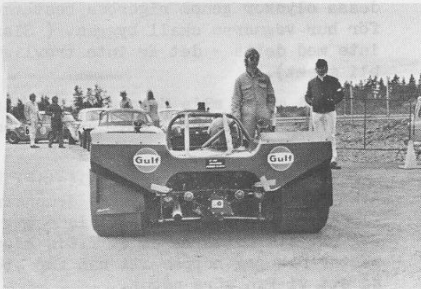
Att känka på en 5 kg släckare, som inte är konstruerad för att lätt bäras är inte heller någon sinekur och branden hinner ta bra fart, innan någon hjälp hinner fram.

Jag avvaktar med spänning och intresse att få höra resultatet av pågående diskussioner. Låt det också resultera i sådana lösningar som är praktiskt utför-

utförbara och som prövas under realistiska förhållanden, inändet blir bestämmelser. Det är inte en försäkringsteknisk fråga - det är frågan om vänner och kamrater som skall skyddas mot skador och sedan få hjälp med att begränsa skadorna på deras dyrbara materiel.

D-t

Roffe Skogshag, "Ris-Roffe" kallad. Överlägsen 1972 i klass A med Lola T 212. Dyker i år upp i PR för Men's färger, när inte Camaroåkning i SM kolliderar.



"säker" vinnarbil*

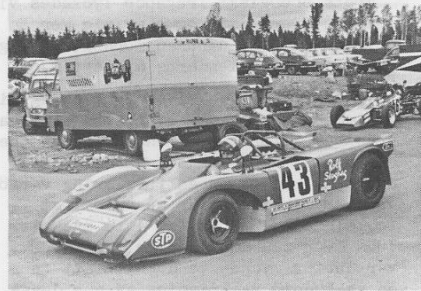
i klass C. Porsche 911 S gr. 4. 1:a i SSK-serien 1972 (H.Wallberg) - säljes till rätt pris vid rask affär. Bilen är nybesiktigad och är lämplig för privatbruk.

Ring Dick Biström 08/82 08 75
el. Ingvar Berg 08/42 47 67
(om du är intresserad).

* Hur många vinnarbilar finns det egentligen i alla klasser? Om man lyssnar på snacket så borde det finnas en sju åtta stycken i varje klass. Vem som har rätt får den kommande säsongen utvisa. (Sättarens anm.)

OBS!

Vill du som icke-licenserad SSK-medlem ha den racinginformation, som de licenserade tävlingsförarna, kontakta Björn Bellander.



Skall klass A-killarna få se Roffes Lola från den här synvinkeln i år också?

släp

till salu.
Maxlast 970 kg

Ring: Björn Bellander

porsche 912 -65

Mycket bra skick

En ägare

Ring Tore Helle 08/742 13 45

billiga hk

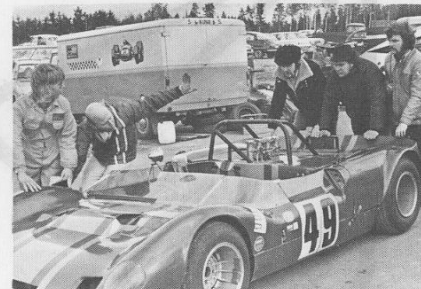
Vi har talat om kylning och lufttillförsel för att på ett billigt sätt öka effekten.

I andra sammanhang har vi också berört att det inte alltid är viktigast att öka motoreffekten. Vad hjälper det, ifall vägegenskaperna är så dåliga, att man inte kan utnyttja effekten. Nå detta är ett problem som många arbetar med så vi vill rikta uppmärksamheten åt ett annat håll.

Det billigaste sättet att uppnå bättre resultat på banan är att skaffa sig ett papper och en penna.

Gå igenom alla tänkbara förbättringar, som du kan göra just på din bil och skriv ner dem. Se vilka du har råd med. Gå igenom anteckningarna från tidigare tävlingar och kör igenom tidigare lopp vid skrivbordet. Det finns inte några patentiöslösningar för alla vagnar - redaktionen har bara begränsad erfarenhet från dem vi har sysslat med.

Det här verkar kanske larvigt enkelt, men försök. Du anar inte hur många nya idéer du kommer att få, om du tvingar dig till att skriva ner alla hugskott.



Tore helle med assistans av duktiga killar. Har hittills haft otur. Fin bil, men grejorna vill inte hålla riktigt. Med en topptrimmad Porschemotor bakom ryggen hoppas Tore att säsongen skall bli lyckad.

vet du att

Reglerna föutsätter numer helt realistiskt att din bil ibland behöver bogseras bort från banan. För att underlätta detta är du nu skyldig att ha en dragögla fram och bak.

och

...är du rustad för nya bekymmer. Som du vet föreskriver reglerna att du måste köra på s.k. handelsbensin.

I och med att blyhalten enligt överenskommelse med statsmakterna kommer att sänkas, kan du få vissa tändningsproblem vid högkomprimerade motorer. Det kan vara lika bra att vara beredd på att få göra en del justeringar med tanke på detta nya problem.

prototyp

HOLMBARTH byggds av EMC:s f.d. tävlingsmek. Pelle Holm.

MG 1100 motor som ger 90 hk DIN

Växellåda med rakskurna drev - tätstegad.

Har endast gått 1 (en) timme efter helrenovering med nya delar.

Tomvikt - 410 kg

Säljes p.g.a. tidsbrist till högstbjudande (2000-4000???)

Tel: Arb: 22 55 40/172
hem 34 56 29 el 40 97 18

Du kan fortfarande få blanketter för åtgärder under tävling och träning samt enkla tidsprotokoll. Ring eller skriv till mig - Lars Derkert, Länsmansv 39, 19170 Sollentuna, Tel 08/754 15 96

vi kör ett varv på mantorp

I förra numret talade jag om några tekniska begrepp och deras innebörd. Låt oss denna gång sätta oss vid ratten och köra ett varv i en hundkoja, som gör varvtider på c:a 1,54.

Som ni ser på banskissen, har jag delat upp banan i 11 olika avsnitt, som alla skiljer sig från varandra.

Starten går mitt på sträcka A. Fram till första kurvan står vi på järnet och på denna korta raksträcka påverkas bilen enbart av accelerationen. Vi hinner inte heller få upp en sådan fart att det i startträngseln blir fråga om några nämrvärda bromsningar.

Ut på sträcka B med vänster och högerbög gäller det att få ett snitt på c:a 110 km/tim. Här känner vi först av centrifugalkraften i den första böjen, som vill dra oss ut åt höger, medan vi går ut under acceleration och sedan får bromsa något för vänsterböjen, där vi både utsätts för centrifugalkraft och retardation.

När vi passerat böjen och kommer in på sträcka C har vi en fullfartsböj åt höger och på denna sträcka skall vi öka vår hastighet så att vi får 125 i snitt. Vi måste här öka vår rörelseenergi med 30%. Krökningsradien i böjen är ganska stor, varför centrifugalkraften inte är så besvärande.

På avsnitt D med en ny högerbög ut på långa flygrakan blir centrifugalkraften större tack vare den högre hastigheten, men det finns inget skäl att flyta ända ut i gruset, som många gör. Här på rakan skall vi accelerera upp till toppfarten 180 för att få ett snitt på 155 och det innebär att rörelseenergin måste ökas med ytterligare 80%.

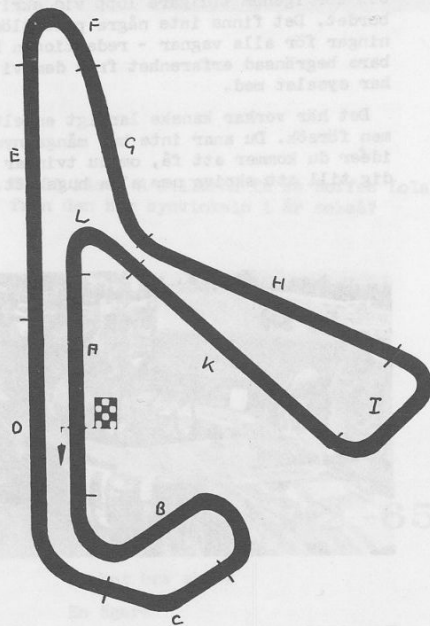
Vid övergången mellan avsnitt D och E har vi uppnått den här kojans maxhastighet. Vad är då maxhastighet?

Den bestäms av ett flertal samspelande faktorer. Den positiva faktorn är motoroten, som hela tiden levererar kraft. Ifall den

kunde ge full effekt vid vilka varvtal som helst och inga motstånd fanns, skulle vår kärra öka hastigheten mot oändligheten.

Nu fungerar det inte på så sätt. För det första är inte motorns effektkurva en rät linje, utan den sjunker över ett visst optimalt varvtal. Ventilerna hinner inte med, tändningen börjar spöka och insugningen av bränsle/luft fungerar inte tillfredsställande.

Samtidigt ökar friktionsförlusterna och luftmotståndet ökar med kvadraten på hastigheten. På så sätt nås en jämvikt. Beroende på bilens motorstyrka och aerodynamiska egenskaper får man här för olika typer olikgränsfall - vissa bilar har motorer som kan övervarva och andra hindras av



jämvikten att varva ut. På vår hundkoja kunde man inte med ändrad utväxling göra något mer. Ökade vi utväxlingen sjönk toppvarvet. När den kom upp i 180 så var det stopp.

På sträcka E är det bara att hålla järnet i botten och vänta på inbromsningen till nästa kurva.

Sträcka F. Här skall hastigheten ner till 110. Det gäller med andra ord att ta bort 2/3 av rörelseenergin, som skall förvandlas till värmeenergi i hejdarna, vilket ställer höga krav på bromsbelägen. Samtidigt hänger du i säkerhetsselen, eftersom din kropp också måste bromsas in lika mycket och därefter utsätts hela ekipaget för centrifugalkraften i kurvan.

Du måste sedan åter stå på järnet för att få upp farten i uppforsbacken och rörelseenergin skall återigen ökas med 30% för att du skall få ett snitt på sträcka G på 125.

Du fortsätter genom nästa fullfartsböj under acceleration - ökar rörelseenergin med ytterligare 30% för att få ett snitt av 155 och har vid slutet av sträcka H nära nog maxfarten 190.

Nu skall du i den långa högerböjen göra dig av med mer än hälften av rörelseenergin samtidigt som kurvan nyper och därefter släpper mot sträcka K. Här är centrifugalkraften så stor att det är lätt att dra på för tidigt eller släppa för mycket och då hamnar man bland tallarna i stället för att komma in på den sista rakan före depån.

På sträcka K drar du åter på för fullt och med ett snitt av 135 och en sluthastighet av c:a 160 måste du göra dig av med lika mycket rörelseenergi som i slutet av flygrakan för att kunna komma igenom depåkurvan med ett snitt av i bästa fall 85. Här är åter centrifugalkraften verksam och många hamnar i skyddsnetet eller gör våldsamma rundsladdar i försöken att hålla kärran på rätt köl.

Sen så står vi på järnet igen för att få ett snitt på startstrakan av 135, så att det andra varvet kan gå på 1,54.

När man kör ett race vid skrivbordet på det här sättet, kan man inte ta hänsyn till de andra tävlande - att bromsa ikapp, val av spår, slipstreaming och sådant - men man får en annan vinkel att se det hela på.

D-t

pickos show

Som vanligt hade Picko gjort en kul utställning. PR-teamet naturligtvis i förgrunden.

Andra bilar: Bosse Emanuelsson med sitt nya professionella BDA-bygge, BRM F1, 3 st Ferrari sportvagnar, Jo Bonnier Memorial med tre av hans körda bilar - Lola Can-Am, Porsche F1, Herg. Lotus fanns naturligtvis på plats. Porsche Carrera RS (hedersplats).

SSK:s monter var välbesökt. Torsten Johanssons härliga PV var utställd och en film kördes från SSK-serien 71. Högsta ljudvolym förstas. Drog massor av folk.

simca

1200S Coupé
-68

Bertonekaross, svansmotor frontkylare, dubbelledad bakaxel.
1204 cc 85 DIN
Endast ett fåtal exemplar i Sverige.
6100 mil nybesiktigad.
samt div. reservdelar och tillbehör.

Lämplig bil för SSK-tävlingar.

Säljes eller bytes mot billigare bil.

Tel: 0451/16018 eft 17.30

nya

Jan Marquardt
Bengt Blom
Ulf Lindberg
Jan Brunstedt
Hans Bergtoft
Jan Wallängen
Grazúna Wallängen
Gunnar Dandenell
Charlie Bäckstrand
Hans-Erik Brodin

Geniet hälsar på

När vårsolen tittar fram, kommer jag ihåg andra vilda äventyr från varmare breddgrader. Jag skall inte berätta om hur Mankan och Åke "hittade" en övergiven båt vid beachen, tog en 2"x4" till mast och snodde ett av Agnetas lakan till segel.... deras försök att kryssa med detta flytetyg får mig fortfarande att falla i svårartade skrattparoxysmer.

Jag skall inte heller berätta om lägrets tre åsnor - den historien skall jag spara tills geniet gör bort sig nästa gång. I stället skall jag berätta en söt historia om barns kärlek till sina föräldrar.

Ute i lägret minskade antalet bilar och maskiner, som kunde hållas igång, medan skrothögen bara växte. Om detta berodde på mekanikerns bristande skicklighet eller fula gubbens snålhet vid anskaffningen är fortfarande en fråga, som diskuteras men som vi inte skall blanda in några utomstående i.

Nå det var dock ont om pengar. Det räckte till mat och cigaretter, men till utmärkt god rom å 9:- helflaskan fanns ej medel. Så Mankan accepterade ett erbjudande att skruva och vara co-pilot på en DC-3a, som fanns på ön. Han blev snabbt familjens kapitalist med tjänstesäng och sjättedels dusch på hotellet och lön någon gång emellanåt, då flygbolaget hade kosing.

Kvar ute i bushen satt hans arma föräldrar, taxen Pigge och några andra fattiga medarbetare. Sonja flyttade också glatt till hotellet, då hon inte gillade sådana småsaker som att det kutade småmöss i tälten om nätterna. D.v.s. inte i mitt, det såg Pigge till.

Mankans moder, som kommit tillbaka efter ett besök i Sverige, kunde inte förlika sig med att aldrig få träffa sitt enda barn utan uppmanade genom ombud Mankan att komma ut till lägret och hälsa på.

En gång lovade han att komma "på söndag". Förmiddagen gick....eftermiddagen blev lång med vindstilla, mosquitos, sandflies och inget besök.

Mankans moder såg vid detta laget ganska förgrymmad ut och var frestad att använda liknande ordalag, som ibland utnyttjats av barnets fader, då aftonens stillhet bröts av ett motorbuller.

Svepande in på låg höjd över bygget, där vi just då befann oss, kom hotellets Super-Cub i en låg sniff över terrassen ned landningsstället nästan släpande på terrassmuren och vänstervingen skrapande på taket.

Ut ur kabinfönstret stack Geniets fånigt grinande ansikte och han vrålade: "Här är jag morsan."

Cuben vinglade ut över vattnet med nått och jämnt stallfart och kom tillbaka i en ny likadan sväng.

"Jag kom i alla fall," fortsatte Geniet, vinkade åt sina föräldrar och försvann bort i aftonrodnaden.

Fula gubben

***** ~ ~ ~ ~ *****

McLaren Elva Mark II

Motor Chevrolet 327. 48 Ida Webrar.
Växellåda Hemland Ig 500
Reservdelar. Ett antal utväxlingar.
Överdrag och kapell. Liten vindruta.
Ett antal däck och fälgar.

Bilen är i gott skick och klar
att tävla med (SSK-serien)

mini jem gt 68

Motor 1293 - 649 kam, Weber
Tätstegad låda, diffspärr.
Cosmicfälgar. Besiktigad 72.

Ring P.G.Johansson under
arbetstid 0755/601 60

***** ~ ~ ~ ~ *****

dunlop racing

10" x 9.00/7.00

Ring 87 45 46