

# Sportvagnen och Vi

STOCKHOLMS  
SPORTVAGNSKLUBB

nr 2 feb -73

Återigen dags för ett nummer av Sportvagnen och Vi. Vad har då hänt sedan man förra gången fattade pennan? Jo bl. a. har återigen International Racing Car Show gått av stapeln i London.

Varför inte åka dit tänkte jag. Kort fråga till chefen. Kort svar - Äk.

OK med resan. Sedan var det dags att titta på vad motortidningarna kunde erbjuda för gruppresor. Show kombinerat med Lotusbesök verkade kul. Likaså att fira nyårsafton i London. Det var ett lätt val. Det är alltså England det här numret av Sportvagnen och Vi i huvudsak behandlar.

Vad var då första intrycket av Racing Car Show?

KVALITET = RACING

Antalet "vanliga" sportvagnar var mycket litet.

Några märken: Puma (brasilianskt), Daurian (engelskt), Clan Crusader, Piper (se Claes Leijvins), Nova (plastkaross på VW).

En rallybil visades: Roger Clarks Ford Escort BDA - RAC-vinnaren.

I övrigt banbilar. Några få standardvagnar.

Het nyhet - Escort 1300 BDA

En mycket snygg och uppmärksammad vagn.

Broadspeedväsad. Officiell effekt 180 hk. Någon viskade i mitt öra att man tog ut 198 hk. Fan tro't.

I övrigt bland standardvagnarna var det fjolårsvagnar, som trimningsfirmorna stolt visade upp. Med andra ord. "Den här kärran är väsad av oss. Vi är bäst. Köp av oss."

Resten och största delen var formelvagnar och sportvagnar. Många märken som man inte sett så mycket av i Sverige, men som gått bra under senare tid.

Representerade märken: Brabham, GRD, Ensign, March, Royale, Chevron, Lola, Surtees, Elden. Allt från formel Vee till formel 5000.

Märken som GRD, March, Royale, Lola och Chevron hade också sportvagnar med vanligtvis 2 liters motorer på sitt program.

Som souvenirjägare behövde man inte leta länge. Bl.a. hade JPS och Marlboro BRM montrar, där man kunde köpa det mesta. T.ex. jackor, tröjor, mössor, nålar, manschettknappar, cigarettändare, cigaretter och tändstickor. Jag har en känsla av att mycket sådant kommer att säljas under VM i Anderstorp.

Detta var utställningen i mycket korta drag. Ingen idé att beskriva den bil för bil. I så fall skulle det räcka till en årgång av tidningen. Istället kommer vi att sätta in några bilder då och då med några rader till.

PG



Bilden ovan: Alfa Romeo Montreal. Alfors stora hopp i grupp 4. Testades i slutet av 1972 för att kunna vara färdig till 1973 års internationella sportvagnslopp. Det ryktas att Topconstallet skall köra den här bilen i år.

Bilden nedan: GRD S 73 Utvecklad under 1972. Segerkandidat till EM för tvåliters sportvagnar? Bilen på bilden skall köras av John Miles.



## besök på LOTUS

En bussresa till Norwich c:a 20 mil NO om London. Ronnie Pettersson mötte upp vid hotellet på morgonen och följde med i Bussen. Tore Helle dök också upp. Övriga bekanta ansikten i gänget: Gunnar Nordström (F3), Lennart Sundahl (Formel Ford), Lars Wendel (säljer bl.a. Lotus och GRD i Malmö).

Gunnar Nordström, som för övrigt var tänd på SSK-serien (en entusiasm som blev effektivt påfylld) bestämde sig för GRD, vilken tydligen är bilen på modet. Han har för övrigt sin gamla Brabham BT 35 till salu. En toppenfin vagn. F.d. Uffe Svenssons och i Gunnars ägo ompysslad av Motor-Nord i Sundsvall. Om du är intresserad kan du även kontakta mig så skall jag förmedla det.

Nåväl Lotusfabriken nåddes snabbt med vår egen hyrda Jackie Stewart vid bussratten.

Lunchen äts i ett hus, som var placerat mitt i en testbana, Lotus Elan och Europa pep runt. Det var bara att vrida på hjärnkontoret. Ingen risk att bli svettig. Värmen hade gått sönder i kåken. Kallare inne än ute. Snabb lunch, sedan genomgång.

Febril verksamhet i fabriken. Lotusbilar görs som aldrig förr. Dessutom har man kontrakt med Jensen-Healy om 10.000 motorer. En tvålitersmotor som man nog får anse just nu upplever en försöksperiod.

Vi kan nog förvänta oss en standardvagn från Lotus under året, troligtvis redan i vår och där räknar man med att denna motor skall sitta.

När vi ändå snackar om nya modeller, kan ju också tilläggas att det finns planer på att göra en riktig superlyxvagn i stil med Ferrari Lamborghini. En dröm som Colin Chapman haft länge.

I det nuvarande modellprogrammet kan nämnas att det tillverkades många Lotus Europa Special, 128 hk TC motorer, 5-växlad låda och lackerade i JPS färger. Den nya typen av Super Seven har tillverkats i få exemplar. Den bilen med 128 hk motor får de flesta bilar att verka stå stilla. Några data:  
0-100 km/tim 5,2 sek. Toppfart 190 km

Helhetsintryck från fabriken - Allt var rent och snyggt. Fabrikslokaler-na var lika prydliga som ett kontorslandskap (en stor glasruta skiljde de olika avdelningarna. Killarna på bandet jobbade mycket noggrant. Det borgar för en bra produkt.

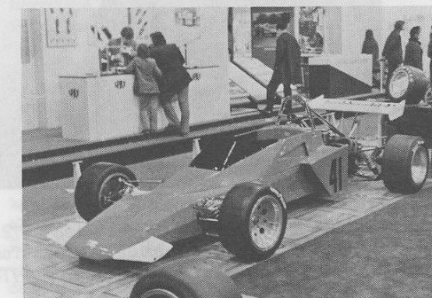
Så över till JPS-teamet. Som första grupp fick vi tillträde dit. Bort med alla kameror och guidade av en man som nog såg till att vi inte förirrade oss in i fel rum.

Titt på en ny F1, där man just höll på att göra iordning sittbrunnen för Ronnie. Inte så mycket till bil ännu. Aktiviteten på F-1-sidan var just då ganska låg (det var nog därför som vi fick komma in).

På F2-avdelningen fick vi däremot se deras nya motor, som till att börja med byggs i fyra exemplar för att sedan kanske kunna byggas och säljas till bl.a. sportvagnsälskare.

Med den hoppas man vara kvitt 1972 års svagheter på motorerna, då denna nya motor från första biten är direkt konstruerad för racing. F2-stallet med Ronnie och Emerson kommer i år att köra i Texacos färger.

När det gäller F3, kan sägas att Lotus helt slutat sälja F3. Man anser att det bara för med sig problem och



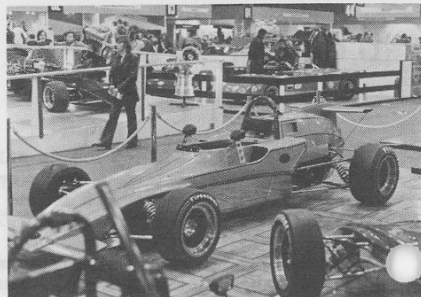
Brabham BT 41  
Brabhams nya F3. Många nya finesser främst på säkerhetssidan. Bland nyheterna märks att förarens ben är bättre skyddade och eldsläckningssystemet helt nytt och utvecklat efter erfarenheterna från F1. Njut i övrigt av utseendet. Synd att det inte är en färgbild. Röd bil med guldlackade fälgar. Otroligt snyggt.

att det är bättre att koncentrera sig på ett eget stall.

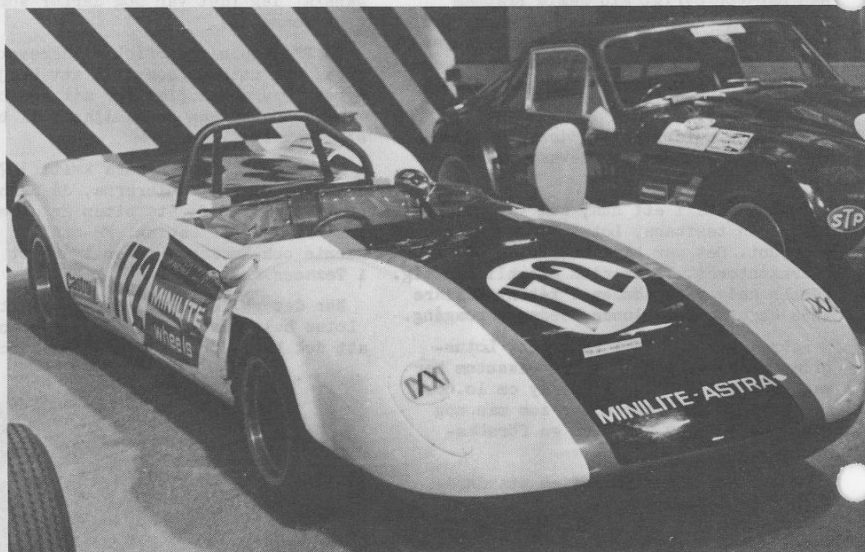
Nå tiden går alltid fort, när man ser något intressant, men vi var tvungna att börja tänka på hemfärden. Ett nöjt gäng invaderade bussen. Alla hade nog satt en Lotus högst upp på önskelistan.

\*\*\*\*\*

Jag har länge gått och fantiserat om en riktig "dunderbil" i SSK-serien - typ Lola T70. Hade inbillat mig att det måste finnas ganska många sådana i England till vettiga priser. Jag hittade en i ett litet undangömt garage i London. Gissa priset! 4.900 £ d.v.s. över 50.000 kr för en halvriskig Lola T70. Kanske någon annan är intresserad nu när det finns pengar att köra om.



Royale Formel Atlantic  
Lägg märke till bakpartiet med en spoiler som ser ut som en flygplansvinge. Det sättet att bygga fanns också hos Ensign.



Astra RNR 1 A Ford  
Sports/GT champion 1972  
I bakgrunden ses TVR Tuscan V6. Modified  
Sports Car Champion 1972. (Kul SSK-bilar)

före 06,45  
08 - 516120

En del bitar till Renault Gordini  
1 st Ny Smith Varvräknare 10.000 r/m  
4 cyl. neg eller positiv jord 110:-

lite betalt

mycket jobb och obekvämt tid.  
Tore Helle söker mekaniker  
till Porsche-motor. Det blir  
även ombyggnad av karran.

08/ 742 13 45

## tekniska begrepp

När jag i höstas tog trafikkort, retade jag mig på hur lättvindigt kursböcker, skolor och framför allr trafiksäkerhetsverket handskas med vissa tekniska begrepp. Jag har också i snacket man och man emellan märkt en viss förbistring i språket. Det skulle kanske inte skada att reda ut begreppen en aning.

Låt oss till att börja med helt avskaffa uttrycket "levande kraft". Det är meningslöst och borde bara användas för havremotorer, men sådana passar bättre på Solvalla än Anderstorp.

I de flesta fall avser man rörelseenergi. Det är den energi som en viss massa besitter vid en viss hastighet..

$$E = \frac{m \cdot v^2}{2g}$$

Vi ger katten i jordaccelerationens variation och förenklar det hela till  
 $k \cdot \text{bruttovikt} \cdot \text{hastigheten}^2$

d.v.s. bilens rörelseenergi ökar med kvadraten på hastigheten. Fördubblas hastigheten, ökar rörelseenergin 4 ggr. Man kan komma ihåg detta, när man väljer hejdare. De får göra 3 ggr så mycket arbete för att bromsa karran från 100 till 50 som att stanna den helt från 50 km/tim.

Vi kan göra ett hopp i tankegången och fråga vad Acceleration och g är för något. Acceleration är hastighetsökning (motsatsen kallas retardation) och den mäts i meter/sekund<sup>2</sup>.

Den acceleration som jordens tyngdkraft ger en kropp vid fritt fall är c:a 9,81 m/sek<sup>2</sup>.

Detta värde varierar något på olika ställen på jorden, eftersom planeten ej är helt rund. I mättsystemet ger en kraft av 1 kilopond en massa på 1 kg en acceleration av 9,81 m/sek<sup>2</sup>.

Men jag har många gånger hört "att man är utsatt för flera g i kurvorna" och liknande. Likaså talar man om g-krafter.

Glöm de där Musse Pigg-uttrycken, som kommit till för att populärt förklara vilka påfrestningar astronauterna utsätts för. En mänskets acceleration uppgår till mer än 100 m/sek<sup>2</sup>. Det förenklades till att de utsattes för 15-20 g, vilket

populärt förklarades som om de blev 15-20 ggr tyngre än normalt.

Detta är mycket vilseledande. Vad som händer är att ena sidan av kroppen påverkas av så stora krafter att kroppen accelereras med över 100 m/sek<sup>2</sup>. Nu är kroppen inte en fast solid massa utan ett mycket komplicerat kärlsystem och trögheten hos de olika massor som tillsammans bildar kroppen förorsakar fysiologiska fenomen, som kan vara både obehagliga och i extrema fall livshotande.

I en kurva eller efter en upptagning efter en dykning med flygplan har vi inte accelerationsfenomen av denna art. Här är det fråga om centrifugalkrafter. Visst skulle man kunna göra en jämförelse på så sätt att man räknar vilken acceleration en kraft av denna storlek skulle ge den ifrågavarande massan och sedan använda g som enhet, men det är ju inte det man är intresserad av.

Centrifugalkraften beror på hastigheten i kvadrat och är omvänt proportionell mot krökningsradien. D.v.s. Ju kraftigare böjen är, desto större är kraften, som vill dra karran av banan. Detta har inget med g att göra annat än att jordens tyngdkraft pressar svälarna mot körbanan så att du håller dig kvar på banan.

Så rullmotståndet. Allt för många tror att detta har med friktion att göra. Så är inte fallet. Ett hjuls rullmotstånd beror på att såväl hjul som vägbanan deformeras. Denna deformation beror av det specifika yttrycket. Ett brett racingdäck har mycket större anliggningsyta mot vägbanan än ett standarddäck och därför vilar vagnens vikt på en större yta med en mindre deformation som följd.

Att sedan olika däck vid olika periferihastigheter får en egen deformation, som kan öka respektive minska rullmotståndet är ett problem för däckfabrikanterna. Ditt problem är att välja rätt ringtryck så att du får ut det minsta rullmotståndet utan att andra egenskaper hos däckets försämrats.

Det här var en svårsmält salva. Om inte läsarna protesterar, skall jag i mars-numret ta er med på en tur kring någon av våra välkända banor - inte för att tala om utväxling och inbromsning - utan för att omsätta ett varv i krafter och motstånd, som påverkar körningen.

D-t



## ginetta 94 spitfire

tävlingsklar  
hel eller i delar

Div. Racingprylar t.ex.

9-25 raders oljekyl, Mag-wheels valfri delning, Bendix pumpar, friliggande oljefilter m.m.

054/37063, 1836 86 Eliasson el Smedberg  
säkrast kvällar och helger

Biltransportkärra

Nya och begagnade Dunlop el Fireston SLICKS fr. 800:-/ set

Ford racingprylar t.ex.

Skärmbreddar i plåt Escort, BDA-stålveaxel, race-kammar, transistor-tändning, topplockspackningar 85 mm, torrsump, pumpar m.m.

## läsarbrev

Peter i Älmhult har skrivit ett uppmantrande tillrop till redaktionen. Tack för det. I sitt brev föreslår Peter att vi skulle ge ut en särskild stecil med bitar till salu några gånger om året. Det skulle ge en möjlighet till garagestädning.

Redan detta nummer visar ett ökat intresse för annonsering. Vi kan ju göra ett prov utan att ta ut någon avgift, som Peter föreslår.

GARAGESTÄDNING förefaller vara lämpligt just nu före säsongstarten. Skicka in listor på prylar som ni vill bli av med helst före månadens slut. Vi utökar sedan kanske marsnumret så att vi kan få med allting.

Skriv till L.Derkert, Länsmansv. 39  
19170 Sollentuna.

5kg släckare 147:-

Tel: 08/31 88 53

## hjälp till

Du kommer väl ihåg att vi skall vara representerade på Pickos utställning i Stockholm den 10-18 mars i Ostermans Marmorhallar.

Vi är givetvis tacksamma om du kan stå i vår monter några timmar någon dag. Tag kontakt med Bosse Palmehorn  
Tel: 08/ 34 94 70 (arb) 08/43 93 95 (hem)

## Triumph TR4

MOTOR körd 7000 mil  
i standardutförande.  
helt komplett med  
låda och o-drive

## AH Sprite 59

Hardtopp (ej sufflett)  
Nygenomgången plåt.  
Standardmotor. Nylackerad  
röd. Diverse delar till dito

## TR 3 57

TR 3 A Front skivor  
Enastående restaurerings-  
arbete från grunden. Motorn  
körd 400 mil. Ekerhjul eller  
diskhjul enl. önskan.  
Träbräda, motolita ratt.

Christer Bogsten 0755/44580 kvällar

## BMC

COOPER S-delar

komplett topp med stälvippor,  
extractor grenrör m.m.  
Dessutom obetydligt skadat  
avgasrör till salu.

Team Exhaust

Tel: 08/ 87 45 46

## klubben

Efter ett lyckat nyårspartaj på Borfri Bar kallades medlemmarna till en annan verklighet, när vi inbjöds till Saab-Scania för att få se det sista tillskottet i Porschserien - Carrera RS.

Det var ganska många som letat sig till Södertälje, men när föredragen var över och vi släpptes till vagnarna försvann de flesta...d.v.s. de gick inte sin väg, utan man kunde genom att räkna ben och ändor som stack ut under vagnarna finna att alla var kvar.

2,687 cm<sup>3</sup>, 960 kg, 265 km/tim vid 5.100 varv, 0-100 på 5,8 sek intresserade tydligen mindre än eventuella nyheter i hjulupphängning, fjädring, stötdämpare och dylikt. Vägegenskaper är tydligen det stora intresset.

Det kanske inte gör något att fortsätta med några andra data. 7" Al-fälgar fram, 6" bak, separat oljepump för växellådan.

Presentationen av VW-cupen gick kanske i det här gänget för litet döva öron - skogsåknarna är väl rätt få. Det lät dock som musik att kunna köpa en ny pilgrön asfaltbubbla för 12 lappar, om man var A- eller B-förare.

Jag tror också fullt och fast på att Volkswagen gör detta av intresse för sporten och inte för att sälja några fler folkor.... Motiven spelar dock ingen roll. Det är ett intressant initiativ.

Sedan vidtog snacket man och man emellan vid kaffeborden. Det är våra träffars viktigaste funktion, nämligen att medlemmarna får tillfälle att träffas. Vi kan bara hoppas att PG inte förtrötts utan har mer i bakfickan.

D-t

Pripporama blev väl på sätt och vis en miss. Ett tjugotal letade sig ut till Pripps, där vi bjöds på ett trevligt program. En rundvandring genom ölets historia, som var exponerad i detta som kallas Pripporama. Det hela avslutades med ölfest. Det var nog väntat, att det skulle bli en flop med tanke på antalet. Det är ett misstag att lägga två träffar i samma vecka, men i det här fallet blev vi tvungna att göra det.

PG

## vad kostar 1 hk

I januarinumret talade vi om kylning. Jag drog till med detta exempel för att det var ett relativt billigt sätt att öka effekten. Men jag skulle ha börjat i en annan ända.

Vad är det enda som vi har gratis, när vi kör racing?

Jo luften. Den kostar ingenting. Och ändå är många så snåla på den. Alla vet ju att effekten beror av fyllnadsgraden. Mängden bränsle beror på hur mycket luft som rusar förbi munstyckena - det är en grov förenkling av förgasarfunktionen men i stort sett riktig.

Gå och lyft på motorhuven. Fundera över ifall luften verkligen lätt kan komma fram till insugningstrattarna. Tänk på turbulent strömning, baksug och annat. Du kanske med någon enkel åtgärd kan förbättra luftförsörjningen. Låt oss kalla det gratis hästkrafter.

## carrera

reservdelar för 1500, 1600  
och 2000 cc. Såväl nytt som  
begagnat.

Tel: 0300/61287

## nya

Leander Pheiler, Trångsund

Anders Andersson, Järfälla

Klas Alsén, Enebyberg

Ole Fall, Uppsala

Arne Carlsson, Solna

Lars Åke Pettersson, Eskilstuna

Harald Kronegård, Stockholm

Roland Bruus, Bandhagen

Tomas Andersson, Nyköping

Creitz Landeskog, Handen

A.G.Haglund, Gyttorp

Arne Klingstedt, Stockholm

Lennart Carlsson, Malmö

Holger Lange, Stockholm

# Att skruva i busken

....är en erfarenhet som jag inte skulle ha velat gå miste om, även om jag och Mankan svurit så att buskarna sveddes och stekta mosquitos föll ner hinkvis till marken. För att inte tala om korrosion...

När luftfuktigheten är hög, temperaturen behagligt nära 30° och saltspray ständigt blåser in från öppna havet, blir varje stålbit rävröd på nolltid. Alla elsystem fungerade bara, när andan föll på och det var inte ofta.

....och sedan kalkdammet. Jag tänker nu på några korallöar, där vi jobbade en tid. Hela ön var bara kalk och dammet det mest finfördelade jag någonsin träffat på. Det trängde in överallt. Min vatten- och trycksäkra klocka lade av efter sex veckor - den var fylld av kalkdamm.

Fördelardosor kunde man klara med rengöring varje dag - om det var vindstilla och man inte körde...Nå det var egentligen inte det jag tänkte berätta om. Historien berör Geniet, som jag kallar Mankan, när jag är riktigt förbannad... (han blir säkert en seriefigur i mina kåserier).

Ute på ön hade vi en lastbil och två VW -pick-up, och det var Mankans jobb att hålla dessa i rörelse jämte diverse generatorer och annat.

En gång var det verkligen risigt. Lastbilen var helt död, ena folkan hade skurit och till den andra kom jag ner från Florida med en ny kopplingswire. Mankan ville flyga tillbaka med samma plan till Staterna, där Sonja just då jobbade.

Jag gav honom motvilligt permis, om han bara satt in den nya kopplingswiren. Det gjordes i all hast och det sista jag hörde, när han försvann in i flygplanet var: "Jag fick ljuga ihop det, men det håller tills jag kommer tillbaka."

Jäkla optimist. Ett par dagar senare var jag och Åke ute och körde. Mitt i ödemarken upptäckte vi att inget hände när man kopplade ur. Fram med verktygs-lådan och in under bilen. Där var det åtminstone skugga men också svart av mosquitos. Åke och jag började undersöka saken.

Här måste jag skjuta in, att om inte Åke funnits på ön så hade jag varit öns sämsta mekaniker. Det var med andra ord två högt kvalificerade skruvare.

Plötsligt fick vi se en shift-o-grip, som satt på kopplingswiren med skaftet uppställt mot durken. Inför våra ögon ramlade den ner av sig självt. Åke och jag såg på varandra.

"det var det han menade med att ljuga ihop det hela. Den måste spänna wiren på något sätt."

Två ljushuvuden försökte först att spänna wiren på normalt sätt - utan framgång - Sedan använde vi en timme till att på nytt försöka få fast shift-o-gripen, så att kopplingen fungerade. Utan lyck

Då blev jag förbannad, rev bort en elledning till ena baklyset, gjorde en ögla och spände kopplingswiren i en båge - och så. Bilen fungerade igen.

Några dar senare kom Mankan tillbaka och jag rapporterade vad jag gjort. Han skällde om gubbens idiotiska anordningar och då frågade jag plötsligt vad shift-o-gripen fyllt för funktion?

Mankan såg frågande ut och jag berättade. Då spred sig ett förklarad sken över Geniets ansikte: "Å fan, var det där jag hade glömt den."

Ibland förvånas jag över att Geniet lyckats överleva så länge.

Fula gubben

## BMW

STÖRTBÅGE, tillverkad av Guss  
passande BMW 2002, helt ny  
Pris 350,-

WEBERFÖRGASARE 36/36  
med insug och luftfilter  
för BMW 2002, använd ca  
300 mil. Pris 400,-

4 st FÄLGAR  
passande till BMW 1800-2000  
storlek 6 x 14  
Pris 150,-

Ring Torbjörn Ahlström

036/ 11 91 40 dagtid  
0392/ 114 34 kvällar