

# sportvagnen! och vi

**STOCKHOLMS  
SPORTVAGNSKLUBB**

februari 74



Seriestarten står snart för dörren. Det är bara att hoppas det filas och skruvas för fullt redan nu. De sista två månaderna brukar slinka undan i rasande fart.

Den 27-28 april drar vi igång med en förarkurs på Kinnekulle som SSK på begäran av Nedre norra regionen arrangerar, sedan sker första seriestart som planerat på Anderstorps numera världskända Raceway den 11-12 maj. Tävlingsdagar och banor är nu spikade till det som vi preliminärt redovisa-

TREND AB

Bil sport

AUTO-PRODUCTS

DUCKHAMS



de i nov-dec numret. Polistillstånden är klara för de fyra publiktävlingarna.

I år har du kanske större skäl än tidigare att vara med ända från starten då SSK ( läs Robin ) har skaffat hela fyra stycken sponsorer nämligen TREND AB, BILSPORT, DUCKHAMS AB samt AUTO-PRODUCTS AB som stöttar SSK-serien genom att skjuta till 10.000:- vardera. Trend bidrag går direkt till SSK som hjälp till administration o dyl, Bilsports utgår i form av tryck, an-

forts s 2

## nya medlemmar

Evva Bächli	Älta
Ulla Hederstedt	Ösmo
Ingall Larsson	Södertälje
Carl-Olof Bergström	Bjäre
Jöran Andersson	Bandhagen
Lars Åke Axelsson	Johanneshov
Maud Lindh	Johanneshov
Sofia Willhelmsson	Stockholm
Kjell Säflund	Falun
Ulf Williamsson	Hägersten
Johnny Lantz	Kungsör
Björn Kjölmoen	Gardermoen

V Ä L K O M N A

RITMEN...



-Jag tror ändå att du gjort ett misstag-

## klubbmöte med drag

På klubbmötet den 12 februari stod Olle "Bull" Leufvén för underhållningen tillsammans med fem prominenta personer inom drag-racing. Denna manstarka delegation gjorde en mycket intressant och grundlig presentation av drag-racingen i Sverige, en motorsportgren på mycket stark frammarsch.

Som ju Olle mycket riktigt påpekade har ju SSK på sätt och vis varit en föregångare inom drag-racingen. Han syftade på de acc.prov vi körde en gång i tiden för att bestämma startuppställningarna vid klubb tävlingarna.

De flesta av det femtiotal medlemmar som kunnat slita sig från deklara-tionsbemynden denna kväll visste väl inte särskilt mycket om drag-racing tidigare. Bl a fick vi veta att SSK-seriens klassindelning med åtta klasser är rena småpotatisen mot de sju

...SSK-serien

nonser reklam mm, Duckhams och Auto-Products satsning går direkt till prispotten som alltså redan vid serie-starten innehåller 30.000:- då ju SSK också redan tidigare lagt 10.000:-.

Poängberäkningen blir ny för i år då nämligen de tio första i varje klass erhåller poäng. Elva stycken till seg-raren, andra plats ger nio, tredje åtta osv ner till tionde plats. Detta innebär att det tillsammans kommer att delas ut 3.136 poäng i de åtta klasserna. Varje poäng är alltså redan i seriestarten värd ca 9:60! Eftersom du naturligtvis räknar med att vinna sju segrar på sju starter har du här en garanterad intäkt av 738:-

Press on



## gamla medlemmar

ombedes vänligen sända in årsavgiften på klubbens postgiro 11 87 52-5 om inte detta redan är gjort.

huvudgrupper (street modified, funny cars etc) med vardera nitton (19) klasser som finns i drag-racing. Det är denna klassindelning som tillsammans med ett handicap-system gör att en måttligt modifierad standardbil kan bli "top eliminator" dvs total-segrare på en tävling, trots att den får tävla mot monster där föraren sitter i en rörram med en högexplosiv vara på kanske 1500 hkr mellan knäna.

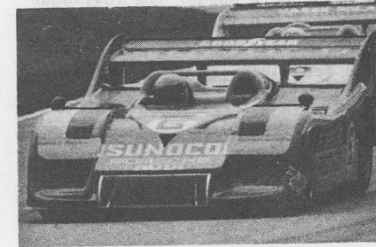
Olle hade också plockat med sig en del intressanta prylar t ex en treskivig centrifugalkoppling, bakdäck, skruvkompressor modell större. Dessutom några turbokompressorer vilka några av våra hemmatrinnare ingående studerade. Vi fick också se en film med glimtar från drag-racing, NASCAR Can-Am och Indy.

Bortsett från den smärre katastrofen att ölen tog slut var det en lyckad kväll som Olle Bull och hans medhjälpare ska ha stort tack för.

## dekaler

till SSK serien är under uptryckning. Det blir en ny modell i år utan årtalsbeteckning. Designen kan du se på första sidan. Färgerna är svart blått och gult och två olika storlekar tas fram. En större på ca 35 x 25 cm att häfta på automobil och en mindre att sätta i pannan, på väskan eller annan lämplig plats, storlek ca 12,5 x 8,5 cm.

Stickat jackmärke för bästa kostymen är också på gång.



## PORSCHEs grabbar-dom kan dom

Den tyska tidskriften ATZ, som normalt innehåller ganska teoretiska och tunglästa artiklar om bilteknik, har under hösten haft ett par för oss intressanta artiklar, där man med tysk grundlighet gått igenom konstruktionen av några racerbilar, både Fior och sportvagnsprototyper. För att du ska bli påmind om vad dom stora grabbarna i världen håller på med, medan du själv försöker pressa fem extra hästkrafter ur din gamla pinade spis, tänkte jag presentera några godbitar ur dessa artiklar. Jag börjar i det här numret med några data om Porsche 917/30, som ju sopat rent på banorna i Can Am-serien under det senaste året.

Motorn i detta vidunder till bil är en 12-cyl. luftkyld boxermotor på 5,4 l med fyra överliggande kamaxlar, bränsleinsprutning och turboladdning (avgaskompressor). Den ger ca 1100 Hk vid 7800 rpm (=204 Hk/l), men det finns uppgifter som säger ca 1200 Hk också! Max vridmoment är 112 kpm vid 6400 rpm, vilket kan jämföras med Porsche Carrera RS som ger 26 kpm. Motorn är enormt elastisk och ger över 100 kpm mellan 4500-7500 rpm, vilket gör att man klarar sig med en 4-växlad låda. De två kompressorerna, som ger denna elasticitet, snurrar med upp till 90.000 rpm. Vad sägs om tändföljden 1-9-5-12-3-8-6-10-2-7-4-11, och dessutom med två tändstift per cylinder? Motorns kylfläkt slukar 31 Hk vid 8000 rpm, men då ger den också 3100 liter kylflukt per sekund!

Kraften från motorn tas ej som vanligt ut i ena änden av vevaxeln utan mitt på, där det sitter ett kugghjul som driver en separat drivaxel, parallell med vevaxeln. Denna drivaxel utjämnar också vibrationer och förvrider sig 20° vid fullt moment. För att föra kraften vidare använder man en fyrskivig (!) torrlamellkoppling, en bromsad eller låst differential och 19 tum breda bakdäck. Fram har man bara futtiga 12-tummare.

Det finns inte många järnbitar i bilen, för motorblock och växellådshus är i magnesiumlegering, liksom fälgar och hjulnav. Ramen är svetsad i aluminiumrör, och fjädrar och drivaxlar är gjorda i titanlegering. Med en plastkaross med måtten 4,56 x 2,09 x 1,15 m på detta blir tomvikten 800 kg. När man kör kan dock bilen "väga" dubbelt så mycket på vägen, för karossens form med vinge gör att man får en extra tryckkraft på ca 800 kp vid 300 km/h.

Ja, Porsche's grabbar dom kan dom. Det här vore väl något att se i klass A om några år! (Vad säger Sten Hillgard?) Med 0,73 kg/HK borde man väl ha en skaplig chans!





## PORSCHE 911 R

Fullständigt utrustad för bana.  
(F d Hasse Wallbergs framgångsrika silverpil).

2 liters motor 190 hk Din. I utrustningen ingår bl a 908:ans bromsar, frontkylare och plexirutor.

Besiktigad och skattad för 1974.

Ring Dick Biström tel 08/ 82 08 75 eller Ingvar Bergh 08/ 42 47 67.

## fiat abarth 1000

diverse delar.

Dick Biström 08/ 82 08 75 (kvällar)

## MGB

Dubbade stålradialdäck på ekerfälgar 4 st samt dessutom 3 st lösa ekerfälgar.

Ring Gösta Rolf 08/ 778 21 08.

## Cooper S special

med plastfront och frontkylare.

Ny motor körd endast tre tävlingar 1972, extra nytt topplock, 7,5" fälgar.

Alla framhjulsvinklar justerbara.

Säljes med eller utan släpvagn.

Toppbil för SSK-serien klass D.

Ring Ulf Carlweitz 08/ 96 70 28 efter kl 19.00.



Stockholms Sportvagnsklubb  
Tunavägen 21  
194 00 Upplands Väsby