

Sportvagnen och vi

**STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB**



SSK-MÄSTAREN 1982 – GERT PETTERSSON



Stockholms Sportvagnsklubb
Berganäsvägen 18
135 52 Tyresö
Tel 08/742 17 18



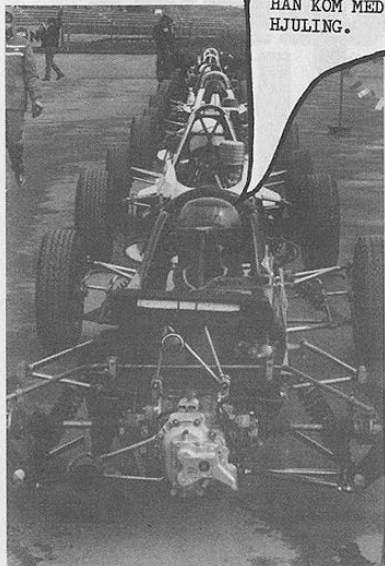
SSK Racing AB
P1 3148 A
533 00 Götene
Tel 0511/580 60, 431 15

info 4-82



tuffare än SM!

TÄNK OM TYRELL KUNNAT
ANA UTVECKLINGEN NÄR
HAN KOM MED SIN SEX-
HJULING.



EN SOM ÄR VÄRRE ÄN STEFAN MUMM

GISSA I VAD.

Garnbutiken
CLAIR
Eva och Britt

Egna Modeller
Stick och Virkgarner
Vi sticker på beställning

Bogatan 47
Tel: 401790
Mitt emot Su.Radio

DEN NYA GARNBUTIKEN I GÖTEBORG.

NY FILM

I vinter hoppas vi få klart den nya sportvagnsfilm. Den spelades in under vårens första sportvagnsmeeting, det med alla Bugattibilarna. Så har ni inte sett den tidigare sportvagnsfilm ännu så passa på och beställ den av Bosse Pettersson så ni hinner se den innan den nya är klar.

VREDESTEIN



SSK - SERIEN

SVENSK GLADRACING



THE END

Så var återigen en säsong över och det är både skönt och tråkigt. Skönt för att nu kanske man får lite tid över till annat, tråkigt för att det är en lång vinter till nästa. Men Sportvagnen och Vi har säsong året runt så nu när tid finnes så hoppas jag få in artiklar från medlemmar för att användas i tidningen.

MAJ-LIS GUSTAVSSON, EN SUPPORTER VÄRD
ATT FIRA.

Inte bara av oss i Lady Racing Club utan av alla Ni andra med anknytning till banracing. För på ett eller annat sätt har Ni fått ta del av hennes generositet.

Racing de ä mitt liv då si, stämmer bra in på Maj-Lis.

Under säsongen missar hon ogärna en tävling var än den körs och då föredrar hon att bo i depåerna med oss. Samtliga klasser drar lika stort intresse och hon håller noga reda på namn, startnummer och placeringar. Hon delar med sig av sina känslor i tur o otur men för det mesta utstrålar hon ett glatt och piggt humör.

Intresset svalnar inte under vinterhalvåret, tvärtom. Då besöker hon alla motor-mässor som anordnas och ger sitt stöd på ett eller annat sätt.

Maj-Lis är medveten om de ekonomiska problem alla klasser har och inför säsongens början anordnade hon ett lotteri av egenhändigt virkat överkast med kuddar samt grytflappar. Behållningen



2.500 kronor skänkte hon till oss. I övrigt köper hon allt som finns till försäljning. Hon bjuder på fika och nybakade bullar. Maj-Lis är vad Svensk Racing behöver idag så visa Din uppskattning: GE HENNE EN KRAM.

Lady Racing Club.

SLUTRESULTAT

SVENSKT SPORTVAGNSMÄSTERSKAP 1982

Klass RS

1	Mats Smedegård	Lola T 492	14
2	Ted Aspudd	Lola T 492	13
3	Stefan Mumm	Mallock U2	10

Klass A-special

1	J O Bergqvist	Lotus 23 B	9
2	Lars Bodin	Lotus Elan	8
3	Bengt Bengtsson	Porsche 914	8

Klass A

1	Thomas Gunnarsson	Porsche 911	15
2	Robert Andersson	AC Cobra 427	10
3	Per Haegermark	Marcos 1800	8

Klass B

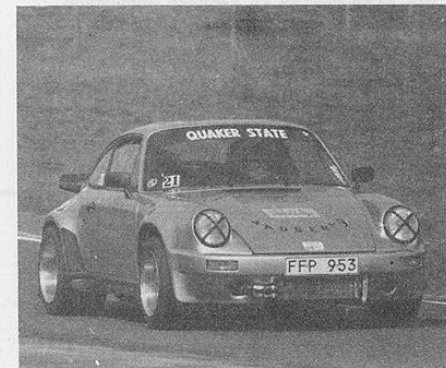
1	A J Falk	Lotus Europa	27
2	Lars G Ljungström	Ferrari Dino	17
3	Robert Pettersson	A-H Sprite	11

Klass C

1	Ola Johansson	MGB GT	39
2	Benny Praetorius	Fiat Dino	34
3	Nils-Olof Jonsson	MGB GT	26

Klass H

1	Tommy Brorsson	Lotus Eleven	32
2	L-G Widenborg	Frazer-Nash	29
3	W Rosenlechner	Porsche S 90	25



THOMAS GUNNARSSON VANN KLASS A KLART.



TEAM SYVERÄN

SSK-SERIENS "SHOWBIL".

Säg den bil i Castrol Cup som inte drar uppmärksamhet till sig när den rullar ut på banan. Men det finns dock en bil som kanske är lite extra - Hållsta Fires 142:a.

Hållsta Fire består av Kenneth Johansson, Lars-Göran Svensson och Jan-Olof Svensson, dom senare bröder. Alla tre är ägare till teamets 142:a men det är bara Jan-Olof som kör. "Varför kör inte dom andra brukar folk fråga" berättar J-O, men det beror på att dom helt enkelt tycker bäst om att skriva. Och i år har dom verkligen lyckats med "skruvandet", som sämst har dom varit fyra i år. Bortsett från näst sista tävlingen på Mantorp där dom fick bryta p g a hål i en ventil.

Med en första, två andra och vardera en tredje o. fjärdeplats så blev det till slut en andraplats totalt i serien efter Peter Sandén. Men bilen går inte bara fort den har också en otroligt fin finish, bilen skulle platsa på vilken bilutställning som helst. Men så jobbas det också en hel del med den, i stort sett hela veckan håller killarna på.



Från början var det choppade taket tänkt att minska luftmotståndet men eftersom det inte har någon större betydelse på våra banor så fick det bli en "kul grej". Samma gäller eldsflammorna och precis som namnet Hållsta Fire kommer dom av att teamets garage är en nerlagd brandstation.

83:ars säsong, ja den beror på om dom får förnyad dispens för taket, vilket dom hoppas på, för dom trivs verkligen i den goda sammanhållningen mellan alla deltagare under tävlingshelgerna. Om så sker kör dom troligtvis med samma material som i år.

TEAM SYVERÄN

Inget ont som inte har något gott med sig, säger ett gammalt ordspråk. Det kan sägas gälla den olycka som hände i Lady Cup förra sommaren, då Mari Henriksson och Ulla-Britt Vigh kolliderade på Kinnekulle Ring. Ingen blev allvarligt skadad men Mari fick ändå tillbringa en tid på Alingsås sjukhus efter olyckan. På sjukhuset fick två bilintresserade köterskor reda på att det fanns en kvinnlig racerförare inlagd, och de sökte upp Mari och började prata biltävlingar. Det var inga större svårigheter för Mari att värva dom till Lady Racing Club, och i oktober satt de båda tjejerna Yvonne Larsson och Ann-Christine Lindberg i en lånad hundkoja på förarkursen på Kinnekulle.

Nu börjar allvaret för Yvonne och Ann-Christine som satte sig att ringa runt till massor av företag för att intressera dem för att satsa sponsorpengar på två nybörjare i Lady Cup. Efter många besvär fick de äntligen napp hos Husqvarna, och snart hade de inhandlat en begagnad Lady Cupkoja som fördes hem till Alingsås i triumf mitt i vintern. Husqvarna hjälpte till med en fräck färgdesign på bilen, föraroveraller och hjälmar, och lagom till Elmia Motor Show i

påskas var Team Syverän klart att visas upp.

Yvonne och Ann-Christine var givetvis angelägna att i början av säsongen skaffa sig rutin, så däeför gav de sig iväg till Falkenberg i början av maj för att träna. Det bar sig dock inte bättre än att Ann-Christine gjorde en frivolt i kurvan efter raksträckan och skrotade bilen totalt. Har man gett sig sjutton på att köra racerbil ger man sig dock inte så lätt, så tjejerna fick hjälp av några erfarna racermekaniker (bl.a. Kenneth Henriksson och Fred Lindbergh) att köpa en skrotad kaross, och efter en veckas jobb natt och dag så stod en ny racerbil klar som Yvonne kunde provköra i Ferodo Cup på SSK-seriens första deltävling på Anders-
torp. Sedan har de båda placerat sig skapligt i Lady Cup-tävlingarna med en fjärdeplats på Mantorp i juli som bästa resultat.

Yvonne och Ann-Christine är exempel på att ett brinnande intresse kan leda till betydligt mer än bara drömmar, om man bara jobbar och vågar satsa lite. I år har de delat bil, men de är redan igång och jagar nya sponsorer så att det kan bli ett tvåbilsteam till nästa år. Det är bara att önska lycka till!



SARF ÅRSMÖTE I MORA 6 NOV.

Liksom förra året håller förarförbundet SARF sitt årsmöte på Mora Hotell i Allhelgonahelgen. Mötet är kl 13.00 på lördagen, och på kvällen är det som vanligt stor fest med både levande musik och discotek. Hotellrum till förmånspris bokas per tel 0250/11750. Många klassföreningar har sedan egna möten på söndagen.

SLUTSTÄLLNING SSK-SERIEN 1982

Ferodo Cup

1	Bengt Pettersson	Volvo 142	46
2	Molle Robertsson	Volvo 142	34
3	Lennart Höglund	BLMC	30

Vredestein Cup

1	Gert Pettersson	Opel Ascona	50
2	Håkan Törnbo	Volvo 142	47
3	Conny Stolpe	Volvo 142	40

Castrol Cup

1	Peter Sandén	Ford Capri	49
2	J O Svensson	Volvo 142	44
3	Torbjörn Högborg	Volvo 343	42

Formel Ww

1	Christer Nyholm	Veemax	35
2	Per Bredesen	Veemax	33
3	Bengt Gustavsson	Hansen	32

Formel Ford

1	Christer Offasson	Van Diemen	45
2	Lennart Pihlqvist	Van Diemen	34
3	Jan Nilsson	Cross16	27

När finaltävlingen i SSK-serien gick på Kinnekulle Ring den 25 september var striden hård om slutsegrarna i flera klasser, och framför allt var det spännande att se vem som skulle bli total SSK-mästare. Till slut kunde Gert Pettersson i Vredestein Cup ta hem mästartiteln genom att vinna finaltävlingen, medan närmaste konkurrenten Peter Sandén i Castrol Cup bara kom tvåa i sitt finalheat och därmed missade totalsegern med bara en poäng.

Det var flera som hade chansen att ta hem titeln som total SSK-mästare, och det var faktiskt beräkningssystemet som fällde utslaget denna gång. Som reglerna är skrivna så går titeln till den som samlat flest poäng oavsett klass, när årets tävlingar räknats ihop enligt seriens regler. Vid summeringen av årets serie så räknas bara fem av de sex tävlingarna, och på detta sätt fick Bengt Pettersson i Ferodo Cup 46 poäng, Gert Pettersson i Vredestein Cup 50 poäng och Peter Sandén i Castrol Cup 49 poäng. Om alla sex tävlingar hade räknats hade istället Peter Sandén vunnit med 56 poäng, Bengt Pettersson blivit tvåa med 54 poäng och Gert Pettersson blivit trea med 50 poäng. Hade man sedan istället räknat placeringspoäng oavsett antal startande i klassen hade Bengt Pettersson vunnit med fem segrar och en andraplats på sex tävlingar! Nu kunde inte Bengt få ihop så mycket poäng trots den fina segerraden, p g a att det inte varit fullt startfält (11 bilar) i alla tävlingar i Ferodo Cup. Det kan tyckas orättvist, men poängsystemet bygger på att det är svårare att samla poäng i ett heat med flera startande. Vi hade förresten ett likadant fall 1976 då Stefan "Lill-Lövis" Johansson missade SSK-mästartiteln p g a klassen F 1600 inte samlade fullt startfält på alla tävlingarna.



ONNI KREIVI I SIN 343:a PÅ MANTORP.

Finaltävlingarna blev för övrigt mycket spännande och speciellt striden i Ferodo Cup mellan Bengt Pettersson och Molle Robertsson var minnesvärd. Molle ledde före Bengt ända till sista kurvan men förivrade sig då och hamnade utanför banan så att Bengt hann några meter före över mållinjen! Synd att friskt körande normannen John Johansen fick punktering på sin hundkoja, den gick fort även med ett platt bakdäck men han fick snart upp. Klassens otursgubbe i år Sven-Ola Stenqvist hade gett upp och lämnat Fiat 128:an hemma, och var istället banfunktionär tillsammans med vapendragaren Jerry Davis, - ett lovvärt initiativ!

I Vredestein Cup handlade det mest om "Magnum-maffian" med ett inslag av "Arboga-maffian". Gert Pettersson, Håkan Törnbohm och Tore Mattsson bildade snart en egen tättro, medan klassens "lady" Lottie Halfvards fick se sig slagen av Conny Stolpe.



DET ÄR BARA ATT KOMMA IGEN NÄSTA ÅR HÄRAN.

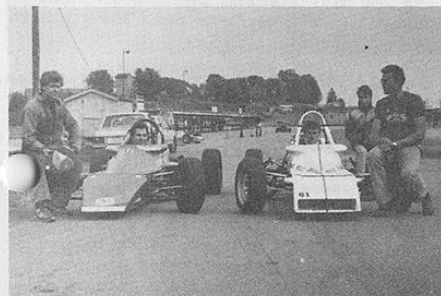
Torbjörn Höberg var helt omutlig i Castrol Cup och tog den tredje segern i rad i klassen med sin Volvo 343. Synd att Torbjörn missade de två första tävlingarna p g a inhop i Super Saloon, - annars hade Peter Sandén verkligen fått en match om slutsegern. Nu räckte Peters andraplats för totalsegern i serien, och eleganten Jan Olof Svenssons tredjeplats i finalen gav en total andraplats i serien. Roliga nyttillskott i klassen under året var bl.a. Fredrik Knutsen och Mats Warg i varsin tuff liten Singer Coupé.

Castrol 



HÖBERG BAKOM GALLER (!).

I Formel Ford gick totalsegern i serien överlägset till debutanten Christer Offason, som körde sin första säsong bara 19 år gammal! I finaltävlingen kom han tvåa efter årets SM-vinnare Gunnar Eriksson, som dock inte deltagit i hela SSK-serien. Genom jämna körningar omkring 2-5:e plats på alla tävlingar blev Lennart Pihlqvist totaltvåa i serien. Jan Nilsson tog tredjeplatsen genom att vinna näst sista tävlingen och bli femma i finalen, och genom att tidigare trean Hasse Thaug missade de två sista tävlingarna.



VÅ I FF LENNART PIHLQVIST (vänster), COMEBACK EFTER NÅGRA ÅRS UPPEHÅLL OCH ETTAN, DEBUTANTEN CHRISTER OFFASON (höger). VAD MÄNNE BLIVA AV DESSA TRO?

I Formel Vee-heatet blev det trångt i starten och när bilarna kom förbi mål efter ett varv såg det snarast ut som de kört stock-race. Striden om totalsegern i serien stod mellan Per Bredesen, Christer Nyholm och Bengt Gustavsson, men Per var en av de som var tvungna att bryta efter skador som uppstod på bilen i närkontakten

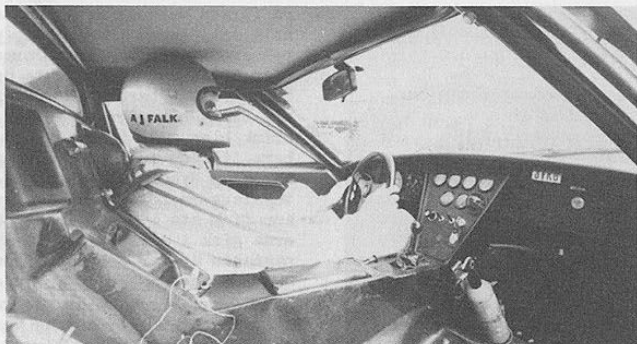
på första varvet. Bengt Gustavssons bil höll till seger ända i mål, (även om loppet egentligen vanns av Jorma Airaksinen från Finland som dock inte deltog i SSK-serien utan "bara" i NM), och det innebar att Bengt blev trea i serien. Hasse Hillebrink blev tvåa i loppet men det räckte bara till en total fjärdeplats, medan Christer Nyholms tredjeplats gav honom totalsegern före stackars Per Bredesen som fick stå i depå och se när konkurrenterna gick i mål. Värda ett speciellt omnämnande är far och dotter Rolf och Eva Sveen från Norge, som är de enda som deltagit i seriens alla sex deltävlingar. Placeringarna har väl inte varit bland de främsta, men de har kämpat väl!

Förutom SSK-serien kördes också NM i Super Vee, Formel Vee, Formel Ford och G A, samt Lady Cup. Kristina Höberg fullbordade "familjeluckan" genom att vinna tävlingen i Lady Cup, och därmed återupprepade Kristina och Torbjörn sin dubbelseger från förra året på Kinnekulle. Hur slutställningen i Lady Cup blev vet vi dock inte ännu eftersom man vid kontroll av några bilar efter loppet fann en som var tveksamt trimmad, och eventuella uteslutningar är ännu inte beslutade när detta skrivs.



PARET HÖBERG TOG VAR SIN SEGER UNDER FINALEN.

Som vanligt så samlades alla förare, funktionärer och supporters efter tävlingen på den stora avslutningsfesten på Brännebrona Vårdshus. Det var i år ca 250 personer som var med och hyllade dagens segrare och totalsegrarna i de olika klasserna. Sedan var det fullt hålligång i källardiscoteket och när grammfonerna stängdes av framåt natten var det många som hade velat fortsätta ett par timmar till. De flesta hade ju sovorgon på söndagen, och de som hade vaknat till kl 13 kunde roa sig med att titta på stock-race tävlingen då Kinnekulles stock-race kung kröntes. Det blev en snabb och spännande tävling med dramatiska finaler, som vi fått mycket beröm efteråt för från press och publik. Summa-summarum så var finalhelgen en mycket lyckad tillställning.



HUR ÄR DET MED TAKHÖJDEN ANDERS?

ETT VANLIGT RACE - SEPP UR EN FÖRARES
SYNVINKEL. Av A.J.Falk.

Väckarklockan ringer kl 04.00. Egentligen gillar jag inte att gå upp tidigt på morgnarna. Idag går det förvånansvärt lätt. Tävlingsbilen, Lotusen, står lastad utanför på släpet. Det återstår bara att packa in de sista grejorna i bilen. Jag väntar på min polare Max. Han skulle vara här kl 04.30. Kl 04.55 ingen Max. Jag ringer. Flera signaler går fram. Ingen svarar. Så äntligen.
- Ja.. va är é?
- Du skulle ha varit här för en halvtimme se'n.
- Klockan ringde inte.

Jag får lasta in grejorna själv. Behövs det så mycket? Bättre ta med för mycket än för lite!

Kl 05.25 är bilen färdigpackad. Max dyker upp. Granada combin med släp kan äntligen dra iväg mot Mantorp.

Efter sista racet på Kinnekulle hade jag planer att åtgärda en hel del på Lotusen. Jag skulle ta ned toppen, slipa ventilerna, fräsa nya säten, trimma ytterligare. Lars Ljungströms Ferrari hade varit verkligt snabb på Falkenberg. På Mantorps långa raka kunde han bli farlig. För att inte tala om Robbans vassa Sprite. Han hade haft 2:a tid på Kinnekulle sist. Ju närmare racet man kommer desto mindre angeläget känns det emellertid att göra alltför stora ingrepp på bilen. Det håller nog ännu ett race!

Granadan smyger fram i gryningen. Ca 08.30 rullar vi in på Mantorp Park. Ännu har inte så många kommit. Det finns gott om plats. Jag sätter Max, som sovit större delen av

nerresan, i arbete. Oljeträget ska efterdras. Förra racet på Kinnekulle gick verkligen hårt åt bilen. Max drar bultarna medan bilen fortfarande står kvar på släpet. Sedan följer avlastning. Transportdäcken på Lotusen ska bytas ut mot MH slicksen. Fler bilar anländer under tiden. Depån fylls sakta.

Det är dags för besiktning. Bilen är klar. Jag kör dit. Dräkten, hjälmen och alla papper de vill se finns med. Besiktningen går smärtfritt.

Den här gången kör vi ihop med SSK-serien. Därför har vår tidsträning förlagts till lördagen. Det känns ganska osäkert då jag inte har kört på den nya bansträckningen förut.

Max startar och värmer upp bilen före tidsträningen. Den går inte rent på tomgång. En koll i motorrummet avslöjar att främre förgasaren läcker bensin. Vi tar av locket, nålventilens säte är dåligt. Någon ny nålventil får jag inte ta på innan första tidsträningen. Jag får försöka hålla högt varv på motorn och undvika tomgångskörning så att inte främre stiftet slår igen.

Vi far ut på de första träningsvarven. Banan är sig rätt så lik sedan förr. Det är bara den nya kurvan som känns annorlunda. Banan är dock något hal. Efter några varv kan jag i alla fall öka tempot. Tidsträningen är slut. Bilen gick dåligt i vänsterkurvorna, stiftet slog igen. Måste fixa förgasaren till nästa tidsträning. Max visar mig tiderna. De har krypigt nedåt hela tiden mot slutet. Trots allt får man vara rätt så nöjd. Max trodde jag var snabbast.

Jag får tag på två nya nålventiler. En del har ännu mer grejor med sig! Vi byter snabbt. Förgasaren läcker fortfarande. Felet måste nu vara flottörnivån. Jag jobbar vidare med förgasaren medan Max, som tycker motorn verkar lite oljig, efterdrar oljeträget ytterligare.

Dags för nästa tidsträning. Oljeläckaget verkar fixat medan felet med förgasaren kvarstår. Jag kör ut igen. Redan nu känns det bättre. Banan verkar dock fortfarande något hal. Det verkar ligga ett tunt lager fin jord och sand på den. Plötsligt upptäcker jag att jag inte har någon bensin kvar i tanken. Mätaren visar på tomt. Konstigt då mätaren vid slutet av förra tidsträningen visade på halv tank. Jag beslutar mig för att gå in i depån och vänta på den blågula flaggan. I depån kollar Max tanken. Det finns bensin. Det måste alltså vara ett annat fel. Troligen en säkring. Den blågula flaggan är nu uppe och jag sticker ut igen. Här gäller det att försöka köra snabbt, inte feiga



FALKS SVARTA LOTUS EUROPA.

och göra för tidiga inbromsningar. Jag tycker det känns hyggligt. Max har också tagit den bästa tiden för dagen. Vi kan gå lugn och ro försöka sortera ut de kvarstående felen med förgasaren.

Bilen kollas vidare i depån. Det verkar fortfarande läcka lite olja, svårt att se varifrån. Till slut finner vi att tätningen bakom adaptern för oljeslangarna läcker. Felet kan åtgärdas. De officiella tiderna har nu också kommit upp. Jag startar i första led tillsammans med en Porsche från klass A, som vi kör ihop med. Vi lämnar depån och åker in till Linköping för att äta och få lite sömn.

Söndag morron, åter ute på banan. Vi har bara en testkörning på morgonen. Jag kör ut och tar några varv i makligt tempo. Bilen går bra. Den misständer inte i vänsterböjarna längre. Testet är slut. Nu är det bara att invänta tävlingen på eftermiddagen.



A J FALK TAR HEM KLASSEGERN, EN VANLIG SYN.

Under den långa väntan kontrolleras en del saker med bilen. Bromsarna runtom kollas. Det finns mycket kvar av frambeläggan. Max gör BOVL d v s bensin, olja, vatten och luft check. Det låter otroligt men jag har faktiskt hört talas om de som har glömt att tanka före start.

Förarsammanträde. Nu är tävlingen snart igång. Vi önskas lycka till av tävlingsledningen. Spänningen stiger.

Den första klassen kör ut till start. Det tråkiga när man tävlar själv är att man sällan hinner titta på när andra kör. Det blir inte tid till det när man oftast måste göra något med den egna bilen. Den här gången är bilen emellertid klar i tid. Allting är kollat. Mätte det nu bara hålla.

Klassen innan vår kör ut till start. Det är dags för oss att ställa upp i startordning i depån. Denna väntan är den värsta. Trots att man nu tävlat några år vänjer man sig aldrig riktigt. Så äntligen vinkas vi fram och får köra ut till start. Så fort man kommer iväg känns det genast mycket bättre. Jag försöker skrubba däcken lite på långa rakan. Efter startvarvet vinkas jag fram till min startposition. Det dröjer inte länge innan alla är på plats. Mantorp är känt för sin lutande startplatta. Det kan vara svårt att få bilen att stå stilla. Ibland nödgas man hålla ena foten på bromsen. Starten visar nu 30 sek. Konstigt nog känner jag mig alldeles lugn. Motorerna vrålar upp runt omkring mig. Jag tittar intensivt på starten. Kollar snibben på flaggan. Så höjs den. Vi far iväg. Jag får en hygglig start, kastar mig in bakom den gula Porschen. Ingen idé att försöka komma före honom. Vi flyter igenom Pariskurvan. Passerar chikanen, ut på långa rakan. Här kommer de mer motorstarka bilarna till sin rätt. Porschen ökar sitt försprång något. Jag hänger



SKALL DU BYTA BIL FALK?

med. Jagerwall i sin gröna Mini-Marcos närmar sig. Han verkar något snabbare på rakan. Inbromsning och så högerböjen. Avståndet bakåt ökas något igen. Vi ligger så varv efter varv. Porschen och jag ökar avståndet till de övriga. På rakan drar Porschen ifrån. När vi kommer ut ur chikanen är jag ifatt. När två varv återstår dyker Molkerts Jaguar upp i backspeglarna. Han kör som tur var i klass A. Den motorstarkare Jaguaren tar ut sin rätt på rakan. Det är lönlöst att försöka hålla undan. Jag vinkar förbi honom så han kan ta upp kampen med A-Porschen. Det gäller även att köra taktiskt. Att vara första B-bil över mållinjen räcker gott. Och så äntligen kommer målflaggan. Jag flaggas av. Vilken underbar känsla. Vilken lättnad.

REDAKTÖRENS FINALHELG.

Äntligen är allt packat, fotoprylar, tandborste, kläder m.m. Det mesta har krånglat på morgonen så klockan har sprungit iväg rätt mycket. Men kl 09.30 kan vi (vi = jag + äkta hälft) äntligen rulla ut på E3:an i riktning mot Kinnekulle och finalracet. Sträckan har blivit rutin nu så den är rätt tråkig att köra. Hitills har det inte varit några fartkontroller, och tur är väl det för det går kanske lite väl fort ibland.

Kl 11.00 rullar vi in genom grindarna och där kommer Olle, bra då slipper jag leta efter honom. Får reda på att rum för natten är ordnat och dagens program, sedan är det dags för fika.

Efter fiket är det hög tid att börja "jobba". Racet skall inte börja ännu så jag hinner med lite depåbilder. Av någon anledning hänger jag på mig tre kameror, en färg och två s/v (vanligen använder jag en av varje). Kanske anar jag vad komma skulle.

Så närmar det sig då tävlingsstart, jag går och hänger på mig ytterligare prylar,

PRELIMINÄRT TÄVLINGSPROGRAM 1983.

SSK-serien:

21 - 22/5	Anderstorp
25 - 26/6	Kinnekulle Ring
30 - 31/7	Kinnekulle Ring
13 - 14/8	Mantorp Park
10 - 11/9	Falkenberg
24 - 25/9	Kinnekulle Ring

Sportvagnsmeetings:

28 - 29/5	Kinnekulle Ring	(arr SS)
18 - 19/6	Falkenberg	(arr SVKG)
23 - 24/7	Knutstorp	(arr MGCC)
13 - 14/8	Mantorp Park	(arr SSK)

Övriga tävlingar på Kinnekulle:

15/5	EM Rallycross	(arr FMK)
29/6	Folktrace	(arr FV)
31/7	Folktrace	(arr SSK)
3 - 4/9	Racing SM-final + rallycross	
25/9	Folktrace	(arr SSK)

ANNONS INKOMMEN I SISTA STUND.

SÄLJES:

Fiat 124 S Coupé 1600 -71. 5 vx, 110 hk (DIN), besikt. ua i sep. nyren. motor. 5.000 kont.
tel: 0304/73244 Lörd. Sönd. Jan.



DAVID OCH GOLIATH.

en väska med objektiv, film och mer eller mindre nödvändiga fotoprylar. Börjar förstå varför ryggen krånglar, det ser kanske lätt ut med alla grejorna men jag kan lova att det känns i rygg o axlar när dagen är slut.

Nackdelen med att plåta är att man ser så lite av själva racet. Fast Kinnekulle har fördelen framför banor av typ Mantorp, man behöver inte springande ta sig mellan dom olika kameravinklarna. Men visst kan det bli jätligt även på Kinnekulle, mellan heaten gäller det att springa ner till bandepån för att plåta segrare m.m.

Finaltävlingarna var inget undantag så när sista bilen blivit avlaggad var det ganska skönt att få lasta av sig. Men än är dagen inte slut, det hinns med ytterligare depåbilder innan alla lastat på sina bilder, för att inte glöma efter-race-snacket.

Men eftersom det är final så är det också en "liten" fest på kvällen. Så när jag fått alla resultat och en sista överläggning med Olle angående kvällen så styrs kosan mot Brännebrona Vårdshus. Festen började så smått redan på parkeringen utanför. Då blev vi inbjudna till Offasons husbuss där finalfirandet redan börjat. Mysig buss du har Offason, vi glömde väl inte tacka för vinet. Kanske ett vi kvar för länge för det blev ganska snällt med tid för att hitta rummet och byta om.

Festen ja, den började med god mat och via prisutdelningen avslutades med fullt hällgång i discoteket. Fast efteråt har jag hört att den fortsatte på sina håll efter det att musiken tystnat. Självt plåtade jag prisutdelningen - 36 bilder trodde jag.

Söndag morgon, får sova en timme längre för det är inte bara säsongen som är slut, även sommaren är det. Efter frukost åker vi tillbaka till banan igen, jag har en del saker att prata med Olle och Bosse om angående tidningen. Sedan var det tänkt att vi skulle åka hem till Göteborg och Torslanda för att titta på Sportvagnsklubben i Göteborg och deras Sprintrace. Men vädret är fint och gårdagen gör sig påmind så vi stannar kvar en stund och tittar på Stock-Race finalen.

Söndag kväll och då jag åkt upp till labbet för att framkalla filmerna kommer chocken. Det visar sig att filmen från prisutdelningen är så när som på några få exponeringar i slutet helt blank. Men eländet är inte slut med det, när resten av filmerna framkallas på måndagen visar det sig att 700:an (den kamera jag använder mest) bara fungerat under 15 exponeringar av 108 möjliga. Så nu gäller det att ta reda på vad som hänt, för en kamera måste man kunna lita på. Ögonblicket kommer som bekant aldrig tillbaka.



SSK-FUNKTIONÄRER I ARBETE.

VREDESTEIN



MORGAN I OLIKA UTFÖRANDE

GRATISANNONSER

SÄLJES:

Formel Ford, Merlyn MK 20 -72. Går snabbt och bra och är helt raceklar. Billigt. Magnus Mossberg.
Tel: 0521-13064

Ford Escort banbil SSK std 1, Motorn körd 3 tävl. mycket nya delar, även byte. Börje Skoog.
Tel:0243-21171

2 st. nya revolutionfälgar 7/13"
Ford-delning 900 kr.
Olle Karén tel: 08-7466285

2 st. VW - 412, VW - Porschemotorer,
pris: 3500 - 5000 Fmk.

Veteranbilar:

Vauxhall Velox -51 pris 3000 Fmk
Renault 4 CV -58 pris 5000 Fmk
vänligen kontakta Yngve Johansson,
Lovisa, Finland.
tel: 915-58145

SÄLJES:

Alfa Romeo 6 C 2500 Sport -58, 2 dörr, 4 sits, rödlackerad, aluminiumkaross, naturell skinnklädsel, stora ekerhjul, körd endast 6500 mil av 2 ägare, perfekt skick. Peter Lindkvist.
tel: 08-7664100

Bentley Continental S Mulliner Fast Back -55, silverlackerad, 2 dörr, 4 sits, aluminiumkaross, röd läderklädsel, körd endast 3000 mil efter fullständig renoivering av motor i England, perfekt skick. Peter Lindkvist.
tel: 08-7664100

Annonsen fortsätter att strömma in om än inte i alltför stor omfattning. Men eftersom säsongen nu är slut hoppas jag dom kommer att öka. Har ni bild på det ni vill sälja går den också bra att införa.



VA NU? HÄR FANNS INGEN KURVA SIST JAG KÖRDE PÅ MANTORP.

Redaktör: Göran Andrén
Anders-Zornsgatan 25 C
412 72 Göteborg

Medarbetare: Olle Odsell
Lady Racing Club
A J Falk

Nästa nummer beräknas vara klart omkring den 20/1-83. Material och annonser bör vara mig tillhanda senast den 27/12-82.