

sportvagnen och vi

**STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB**



GAMMALT OCH NYTT - MG TD 1953 MED VOLVO B-18.



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 1-83

EN LITEN NYÅRSBETRAKTELSE.

Nu när vi med hjälp av vår energiske redaktör Göran börjar få ordning på utgivningen av Sportvagnen och Vi, kan det kanske vara lämpligt med en liten betraktelse av SSK's verksamhet inför det nya året. Tidigare, när jag själv under några år satte ihop tidningen, var det ingen idé eftersom man aldrig visste om första numret skulle bli färdigt i januari eller april, men nu är vi ganska säkra på att du läser detta i slutet av januari.

En anledning till nyårsbetraktelsen är att vi just har lagt ett verksamhetsår bakom oss, och att vi i SSK kan se tillbaka på 1982 som ett framgångsrikt år. Med framgångsrikt menar jag då bl.a. att vårt bolag SSK Racing AB har fått allt bättre ordning på ekonomin, och att det fleråriga jobbet med att få bolaget ordentligt på fötter ser ut att belönas med ett överskott på omkring 100.000 kr för 1982 års verksamhet. Det är ett resultat som är välbehövligt efter alla förlustår i slutet av sjuttio-talet, och som behövs för att täcka ett eftersatt avskrivningsbehov på anläggningarna på Kinnekulle Ring. Om man analyserar varifrån överskottet kommer ser man dock att det inte kommer ifrån racingverksamheten, utan huvudsakligen ifrån några lyckade folkacetävlingar(!) på Kinnekulle och ifrån mässan på Elmia i påskas. Det är den verksamheten som gör att vi har råd att hålla på med racing, - något som en och annan borde tänka på när han rynkar på näsan åt "skrotbilstävlingar" och "kommersiella jippon" som motorutställningar.

Med framgångsrikt menar jag också alla de lyckade arrangemang vi genomfört under året med hjälp av våra skickliga och uppoffrande funktionärer och våra lojala och hjälpsamma förare. Trots stelfrusna fötter och begynnande lungpaj efter åtta timmar i ösregn på en flaggpostering, och trots mörbultning i en bastuhet tävlingsbil runt Kinnekulle Ring i 12 varv, har det mest varit glada minner på våra tävlingar. Och de publikarrangemang vi har haft på Kinnekulle har uppskattats mycket av både publik och press. Man kan utan skryt säga att vi i SSK har landets mest väl fungerande tävlingsorganisation, - och då menar jag samspelet mellan både funktionärer och förare!

En annan anledning till nyårsbetraktelsen är att vi sällan tidigare har haft så mycket på gång inför ett nytt år, och att vi har alla förutsättningar att göra 1983 till ett mycket bra verksamhetsår. Dessa goda förutsättningar består bl.a. i följande:

För första gången kommer vi att arrangera Motor Show på Elmia med SSK som huvudarrangör. Våra tidigare samarbetspartners Picko Troberg och Diclin kommer att koncentrera sina krafter på andra verksamheter, och vi vill passa på tillfället att tacka dem för ett givande samarbete! Detta arrangörsskap innebär givetvis en utmaning och mycket jobb, men som om det lyckas bra kan det bli ett betydande överskott.

För racingverksamheten i SSK-serien och sportvagnsserien har vi en stabil grund att stå på med nya tekniska reglementet för de närmaste tre åren, och ett ökat intresse speciellt för sportvagnstävlingarna. Sedan har vi ju Suzi Saloon och Volvo Turbo Cup som blev två mycket uppskattade klasser 1982 och som bör kunna bli ändå intressantare 1983. Bl.a. kommer vi att stötta en SSK-trio i Super Saloon, bestående av Jörg Ächi, Bebben Engström och Mats Lindén, som ska visa "västkustmaffian" var skåpet ska stå! Dessutom torde racingintresset i landet öka med den satsning som planeras på Gr A av bl.a. Pro Sport, - inte minst om ryktena talar sant att det skruvas på ett par Volvo 760 Turbo i Gr A - utförande!

Ett ökat racingintresse väntar vi också att satsningen på den nya tävlingsformen "Pop-race" ska ge. Ett av de största problemen inom svensk racing idag är den dåliga återväxten i förarleden, bl.a. beroende på de höga kostnaderna för att börja köra racing. Folk-race på grusbana har ju blivit succé med över 7000 licensierade förare. Om vi bara kan få över en procent av dessa till Pop-race på asfaltbana så har vi 70 st nya förare! Det bör också på sikt kunna ge ett betydligt större förarunderlag för de "riktiga" racingklasserna i SSK-serien och SM.

När det gäller verksamheten på Kinnekulle Ring så inleder vi säsongen med en EM-tävling i rallycross den 15 maj, i samarbete med Falköpings MK. Sedan har vi många lovande arrangemang under sommaren, och det är inte bara biltävlingar utan också t.ex. körningstävlan med häst och vagn i juli! Vår stora huvudvärk är förstås den dåliga asfalten som måste åtgärdas, men vi arbetar hårt på att lösa finanseringen av detta och har gott hopp om att lyckas. Ja, vi ser alltså framtiden an med tillförsikt, men ska vi lyckas med våra satsningar är vi beroende av våra medlemmars insatser. Vi behöver fler intresserade funktionärer av alla kategorier, vi be-

höver fler förare på våra tävlingar, vi behöver fler medlemmar som kommer till klubblokalen och snackar bort en kväll, vi behöver fler supporters och sponsorer. Dra ditt strå till stacken och ställ upp för klubben när du kan! Jag lovar att du kommer ha kul i SSK-gänget!
Olle Odsell

KINNEKULLE RING

RAPPORT FRÅN KLUBBKANTEN...

När redaktören ringer upp och ber mig göra någonting från klubblokalen, är det ju inget lokalt. Därför kallar jag detta för "Rapport från klubbkanten". För en kant kan ju vara hur lång som helst, från Asfaltkant till Östkant. Förlåt, vi kallar den alltid för Östkanten.

Ja, vad kan man rapportera därifrån? Det är bara små funderingar, som man får från sista avläggningen på hösten till första svartflagg på våren där-efter. (Eftersom Reine startar kan jag ej skriva startflagg). Tiden däremellan borde ju vara gemenskap i kaffelokalen, där vi brukar träffas och ta vår onsdagsfika. Det är ju inte helt ointressant att sätta in nyckeln i låset till klubblokalsdörren på onsdagskvällen. Spänningen stiger frenetiskt när man tar de första trappstegen neråt. Vilka dyker upp här i kväll? Är det gamla gänget eller dyker det upp någon ny intressant person, för det har vi ju gott om.

Se där, där kommer Erik Emanuelsson med reglementet under armen och miniräknaren i handen för att kolla tillsammans med förarna om koefficienten stämmer. Där kommer också Jörg, som har fått det mesta att stämma och släpat in en bronsmedalj i SSK. Han berättar för oss hur det går till och samtidigt på sitt naturliga sätt förklarar att nästa år blir det värre motor, men samma uppbyggnad av skalet. Då känner man sig riktigt hemma, för det är precis som vi kommer att få det i klubblokalen nästa år (hoppas vi). Värre entusiasm i klubblokalen, men med samma skal.

Nu är det säkert några som reagerar. Varför talar du inte om att vi kommer. Neej, det är ju så självklart. Där sitter ju Hartmut, Sibylle, Virran, Per och Berra och de andra, men visst vore några fler som kunde få vinterns depåliv att fungera.



När man då har kommit så här långt i funderandet undrar man om det inte vore på plats att få goda ideer om vad vi ska göra på onsdagskvällarna. Eftersom vi har 500 viljor ute på banan borde vi också ha 500 viljor om vårt program på onsdagarna. Så kom igen gott folk med förslag. Ska man kunna sitta och fundera från klubbkanten måste man ju ha en del intuitioner från er, och det är ju ni som är SSK.

För att avsluta funderingarna satte jag mig och försökte fundera och som alltid sträckte sig funderingarna från cykel-pump till racerbil och då kom jag på: Kan inte någon tala om för mig vad den här rebusen betyder. Om ni inte kan behöver ni inte skicka in det rätta svaret till

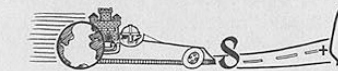
STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB

c/o Bo Pettersson

Berganäsvägen 18

135 52 Tyresö

Då slipper ni få en supébiljett gratis till SSK:s årsmöte, som hålls på Skansen, eftersom den först öppnade rätta lösningen blir belastad med en sådan.
Hälsn. Bosse



I klass H, sportvagnsserien i år kommer vi troligtvis att få se en Chevron B8 -68. Det är Lars-Göran Widenborg som med hjälp av den svenske Lotusbasen Jan Tromark varit över i England och köpt den av Bruce Halford.

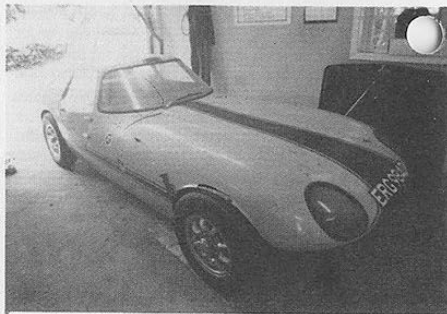
Årets sportvagnsserie kommer delvis att sponsas av den nya fräscha motortidningen Automobil. Så vill ni förutom i denna tidning följa serien bör ni alltså prenumerera på Automobil.

Det lär dröja innan man glömmet förra årets första sportvagnsmeeting, det med alla Bugattibilarna. I år kommer vi igen, den 28-29/5 närmare bestämt (Kinnekulle), men denna gång handlar det om Jaguar. Ett besök är ett måste för alla bilintresserade.



Den 10 - 12 december hade SWKG och SHRA Göteborg en utställning i dom nya utställningshallarna på Torstrand gamla flygfält i Göteborg. Bland dom alla sport/racervagnar och custombyggen som var utställda kunde man se Peter Sandéns Castrolvinande Capri.

Marcosfanatikern Per Haegenmark har utökat "familjen" med ytterligare en "träbil". Vid mitt besök hos honom i höstas kunde jag bara konstatera att Pelle har räddat sysselsättningen i vinter. Men han kan hantera skiftnyckel, hyvel o. limburk så vi får kanske se bilen till sommaren. Det är en Marcos Fast Back(?) av årsmodell -63 som han köpt och vad det skall bli för motor m.m. i den det återstår att se.



Så har det då blivit 1983 och vintern har vänt, nu här det av mot våren igen och en ny rolig SSK-säsong. Det gångna året har - som ni kanske läst - uppmärksamats en hel del i fackpressen. Främst är det dom historiska klasserna i sportvagnsmästerskapet som det skrivits om. I år lär denna klass bli ännu mer intressant med fler bilar än -82. Och så får vi kanske se Bosse Pettersson i en Sports 2000 i år, det kan bli sevärt (!).

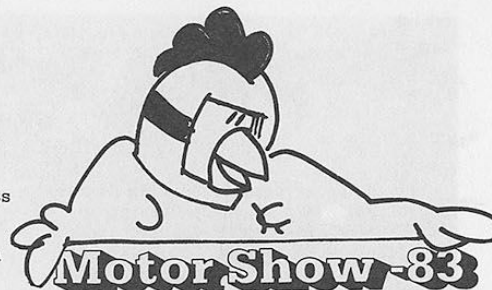
Pop-Race kan bli något nytt och spännande, en chans för er som vill men inte vågat börja köra racing förut på gatorna.

I år kommer det att köras en provserie passa på att hoppa på redan nu.

Vår sportvagnsfilm från -81 har blivit succé, den har visats för fullt både på klubbmöten o. utställningar. När detta läses är troligtvis vår nya sportvagnsfilm klar. Och lite senare i vår kommer vi med en film från Volvo Turbo Cup-finalen -82 på Kinnekulle Ring. Så nog finns det sysselsättning när bilen är ihopskruvad.

Sedan finns det möjlighet att skriva för Sportvagnen och Vi som på grund av brist på material till detta nummer blivit bantat till 8 sidor.

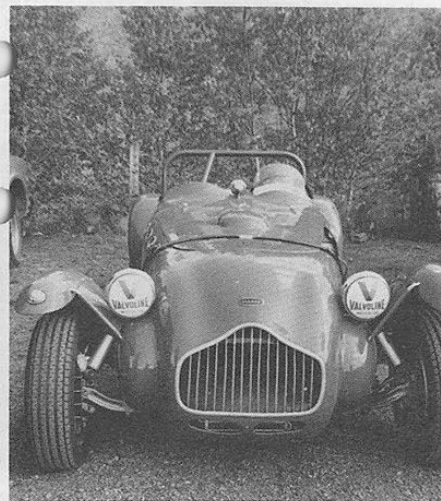
Och till sist, ni börjar väl SSK-säsongen på traditionellt sätt, nämligen ett besök på SSK:s stora Motor - Show i Jönköping.



Elmia i Jönköping i Påsk 1 - 4 april 1983

Traditionsenligt arrangeras i påsk Motor Show på Elmia i Jönköping. I år står vi i SSK som huvudarrangör av utställningen. Vi har dock samarbete med "motoralliansen" i Jönköping, vilket är en sammanslutning av sex motorklubbar i Jönköpingsområdet. De kommer att stå för utformningen av en stor del av B-hallen, och de kommer att presentera alla former av motorsport som bedrivs i området, bl.a. rally, rallycross, folk-race, go-kart, moto-cross, trial, mini-racing, osv. För racingdelen svarar som vanligt vi i SSK, och till det kommer vi att behöva en del racingbilar från olika klasser. För den som vill vara med på mässan och göra reklam för sin sponsor finns det också möjligheter att i mån av plats för en monter för sin bil till rabatterat pris. Kontakta Robin Shorter tel: 0511/43115 om du vill vara med!

Motor Show kommer annars som vanligt att bjuda på nya bilar, sportbilar, tillbehör, motorcyklar och givetvis lådbilstävlingen "GB Grand Prix". Nyheter finns det förstås också, t.ex. flera utställare av den nya flugan byggsatsbilar, s.k. "kit-cars". Planera alltså en utflykt till Jönköping i påsk, - där kommer finnas underhållning för hela familjen!



Castrol



LENNART FIXAR GASWIREN

DEBUTEN.

Solen skiner och träden lyser höstgula. Det är i mitten av oktober och vi är på väg mot Kinnekulle Ring för sista gången i år (82). 145:an mal på i jämn fart och på släpet bakom står en Van Diemen FF. Bakom ratten på 145:an sitter ägaren till FF:en, Lennart Pihlqvist, och jämte honom jag själv. I baksätet sitter Lennarts bror o mek, Holger. Lennart har lovat oss att få prova bilen.

Bibbi står och väntar vid grinden när vi kommer fram och lämnar oss det roliga beskedet att banan behöver sopas.

Vi kör upp till bandepån och lastar av tävlingsbilen. Tur att det inte är lika mycket grejor som vid ett race.

Det blåser kallt men vi blir snart varma utav att sopa. Jag tycker det ser lite halt ut vid av o påfarterna för rally-crossbanan, men det kommer nog inte att gå så fort att jag behöver oroa mig.

Väl tillbaka i depån gör vi iordning bilen för start, och för att slippa ställa om stol o. pedaler så börjar Holger köra. Nog ser han lite spänd ut när han bytt om till förarutrustning. Lennart hjälper till med att spänna fast bältet och så springer vi igång honom. Han börjar med några lugna varv men ganska snart "ställer" han på.

Efter några varv börjar Lennart ta tid, dom första tiderna ligger omkring 1.20. Men efter 5-6 varv börjar tiderna krypa nedåt. Jag tittar på tavlan som Lennart håller ut-1.14, oj nu börjar det gå fort.

Efter ca 20 varv kommer han in och då har han gjort 1.12.

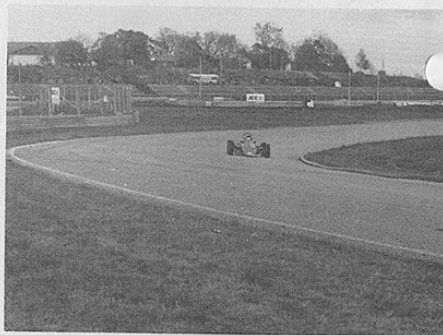
Nu pirrar det ordentligt i magen men samtidigt skall det bli väldigt spännande.

Det är 14-15 år sedan jag sist satt i en tävlingsbil och då var det i en kart. Dette skulle bli första gången i en "riktig" tävlingsbil.

Jag provade stol och pedaler som Lennart ställt in, det verkade o.k. Och medan Lennart "klär på" bilen igen byter jag om. Nu finns det ingen återvändå hur det än pirrar i magen.

Jag sätter mig i bilen och Lennart hjälper till med bältet, huvudströmbrytaren på, i med ettan och ner med kopplingen och så knuffas jag igång.

Jag kör ut på rakan, växlar upp till tvåan vid startornet och fortsätter under bron och upp mot Kvarnkurvan. Det känns väldigt stumt och det studsar o. dunsar alldeles förfärligt, trots det tycker jag mig känna igen en hel del från den tid jag körde kart. En annan sak jag känner igen är direktstyrningen men trots det blir jag över-



TV-KURVAN, SYNNERLIGEN BESVÄRLIG KURVA.

raskad i Kvarnkurvan så det blir lite ryckigt.

Ner under bron igen, vänsterkurvan och så upp över krönet. Lennart berättade innan vilka växlar man skulle ha och var på banan man skulle växla, men det har jag glömt nu, jag kör på tvåan hela tiden. Dessutom hade jag bestämt mig för att ta det lugnt så tvåan fick räcka. Jämn gas i den långsträckta högerkurvan och så rakan bort mot TV-kurvan.

Änska kör jag för fort ändå, kurvorna har plötsligt blivit väldigt tvära, så tvära var dom inte när jag kört runt med standardbil. Sista högerkurvan och så ut på långa rakan, nu skall jag väl få chans att prova växlarna också. Mitt för depån slänger jag in trean, eller fick jag inte i den. Jovisst var det trean, den låg väldigt nära tvåan i utväxling.

Mitt på rakan åker fyran i och sedan ner med högerfoten. Nu gick det väl inte så fort men jag trodde att fartkänslan skulle vara större ändå, kanske var det vana från karttiden som satt kvar. Framhjulens rörelse som alla som kör formelbil för första gången brukar bli skrämmande av lägger jag inte alls märke till. Troligtvis beror även det på erfarenheterna från karten.

Efter några varv börjar körningen stabilisera sig något och jag började fundera på spårval och växlar, då hänger Lennart ut tavlan. Jag hinner uppfatta 1.20, oj går det så fort ändå.

Dom närmaste varven försöker jag köra fortare och tiderna krymper till 1.16-1.15. Men det går inte helt utan problem. Vid ett tillfälle får jag ett kraftigt kast i vänsterkurvan efter rakan (under bron). Så dom närmaste varven tar jag det ganska lugnt och upptäcker då att jag inte utnyttjar banans hela bredd. När jag sedan gör det kan jag köra avsevärt fortare i den. Jag har också problem med nerväxlingen i Kvarnkurvan. Enligt Lennart skulle jag köra (för fullt) på tvåan genom den. Men jag (och även Holger) hade problem med att få i tvåan vid ett flertal tillfälle. När jag väl fick i den var jag redan inne i kurvan. I stället provade jag med trean och då gick det bättre, det jag förlorade i fart genom kurvan vann jag på att få i växeln fortare.

Sedan kröp tiderna nedåt, innan det var dags för fika var jag nere på 1,11. Efter en välbehövlig fikapaus drar vi igång igen, och eftersom bilen är inställd för mig så börjar jag. Men redan efter två varv får jag problem - gaswiren går av. Som tur är hän-

der det utanför depån så det är bara att rulla in. Det tar inte lång stund att fixa det så jag sitter kvar i bilen. Jag kör 15 varv och mot slutet börjar jag få något som påminner om flyt i körningen. Innan jag kör i depå "klipper" jag till med 1.10.

Dags för Holger att ta över. Jag ger honom tipset om att köra på trean i Kvarnkurvan eftersom han hade samma problem som jag i den. Och när han gör det börjar även hans tider att krypa nedåt, och efter ca: 10 varv så är även han nere på 1.10. Detta inspirerar honom och han börjar köra ännu fortare. Efter ett tjugotal varv orkade han inte längre men då hade han noterat 1.07 som snabbast.

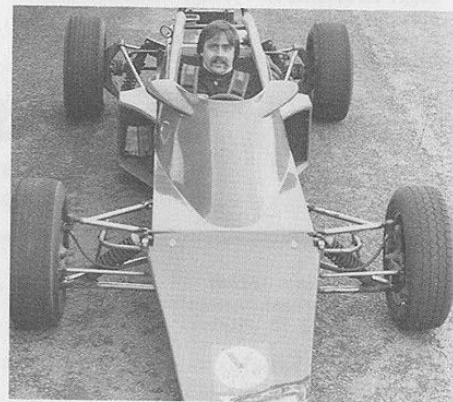
Min tur igen, ut på rakan under bron och upp mot Kvarnkurvan. Då känner jag det, armarna är alldeles stumma av dagens körning. Dom närmaste varven blir jobbiga, jag måste hitta ett mjukt spår.

Det nya mjuka spåret som jag hittar efter några varv får också en annan effekt, plötsligt hänger Holger ut tavlan med 1.10. Samtidigt känner jag att jag kan köra ett par sekunder snabbare i det nya spåret. Här skall köras, åtminstone borde jag klämma Holgers tid. Ner under bron hackar bilen till men jag tänker inte närmare på det. Men i TV-kurvan tystnar motorn helt. Jag slår av tändningen och rullar ner mot depåinfarten samtidigt som jag kommer på att vi glömt tanka.

Jag tittar på klockan - halv 5 - vi får ha banan till 5 så det är bara att bogsera in bilen och packa ihop.

Summan av helgen är att får ni chansen att prova på så ta den, det är (censurerat ord) roligt.

G. Andrén



REDAKTÖREN SJÄLV BAKOM RATTEN

SÄLJES:

4 lättmetallfälgar Shelby 5,5" 5-hål
600:- styck.
Radarvarnare Whistler, 1200:-
Polisradio D L S, 1500:-
Samtliga obetydligt begagnade.
Jag kan vara intresserad av att taga
Recaro stolar vä. och hö. med juster-
bart ryggstöd som byte/delbetalning.
Även X-fälgar till Porsche 2x8" &
2x9" är av intresse - köp eller byte.
Bengt Bengtsson Tel arb. 08/631885
Tel bost. 08/7390902.

Mitotrailer 1500kg -72, bes. juni -82
nya bromsar, vinsch.
Weber 50:or obetydligt begagnade,
Opelstyckade.
Lottie Halfvards 0758/14671 eft. 16.00

4 st. Bolt-On ekerfälgar 5.5x13", Sprite-
Midget helt nya, krom.
Däck Good-Year Blue Streak Sportscar
Special, slicks 2 st. 22,6-7,5x13 2 st.
21,6-6,0x13 helt nya.
Fälgar Ronal 13" med VW 4-hålsmonster
2 st. 6" och 2 st. 8", fina.
MGB motor ca 73-75:a 2 st. växellådor
utan OD, billigt.
FVee Jens Hansens skrotas? Ex Brorson,
Taube, 1 av 2 kvarvarande.
F-3 motor Nova 109E, två toppar Down
Draft 105E, extra axel m.m.
Clas Ottoson tel: 08/7555664
0764/32986

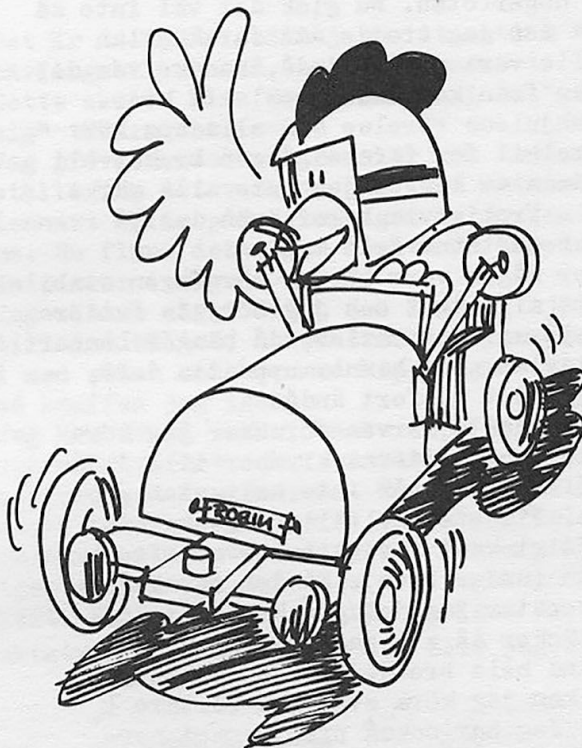
Vinnarmotor Ferodo Cup -82 plus reserv-
motor (Volvo), BBS 13" fälgar Volvo.
Boggi Mitotrailer 1500kg, Kawasaki 125cc
off.road 2000:-, 142:a skal.
Peter el. Benke Pettersson, UPA-Racing
Tel: 019/117842 eft. 16.30.

KÖPES:

Motorer: TR4, AH 3000 samt växellådor
till dessa + div. delar 420G kromring
strålkastare, fälg, expansionskärl,
hastighetsmät. wire.
Clas Ottoson Tel: 08/7555664
0764/32986

Kräng.hämmare fram 25 mm till Volvo 142.
Kräng.hämmare bak till Volvo 142.
Jan-Olov Svensson tel: 016/21412 eft.19.00

Ett Sports 2000 Roling chasie, helt eller
i delar, även kaross eller hel bil i
delar, sportvagnsprototyp, eller annat
sportvagnshembygge.
Peter el. Benke Pettersson, UPA-Racing
Tel: 019/117842 eft. 16.30.



Motor Show -83

Elmia i Jönköping i Påsk
1 - 4 april 1983

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

Medarbetare: Olle Odsell
Bosse Pettersson

Nästa nummer beräknas vara klart omkring den 25/4. Material och annonser bör vara
mig tillhanda senast den 31/3.