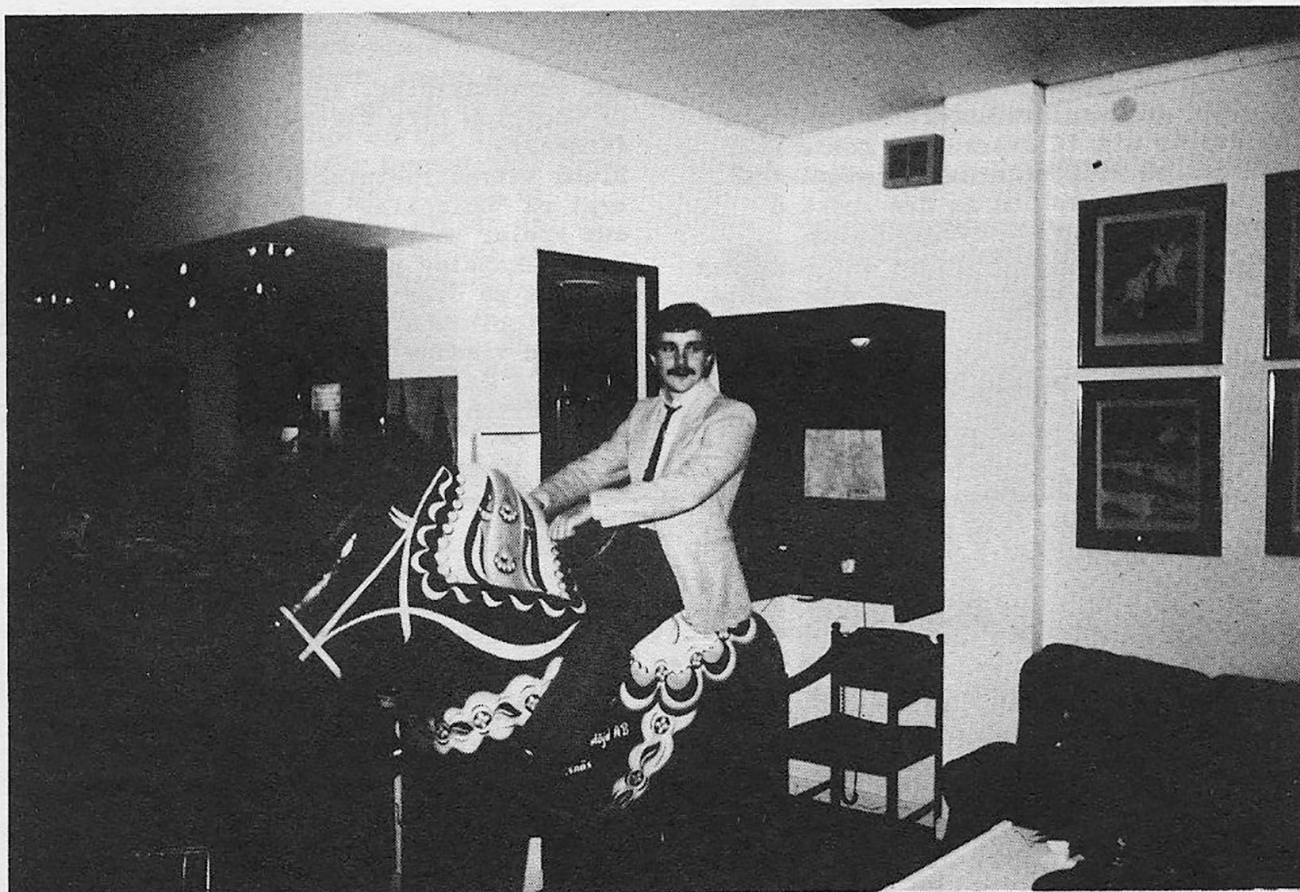


SPORTVAGNEN OCH VI

STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB



DET RYKTAS ATT OLLE ODSSELL TAR RIDLEKTIONER, TROT ELLER EJ MEN HÄR HAR SPORTVAGNEN OCH VI:s HEMLIGE UTSÄNDE LYCKATS TA EN BILD FRÅN TRÄNINGEN.

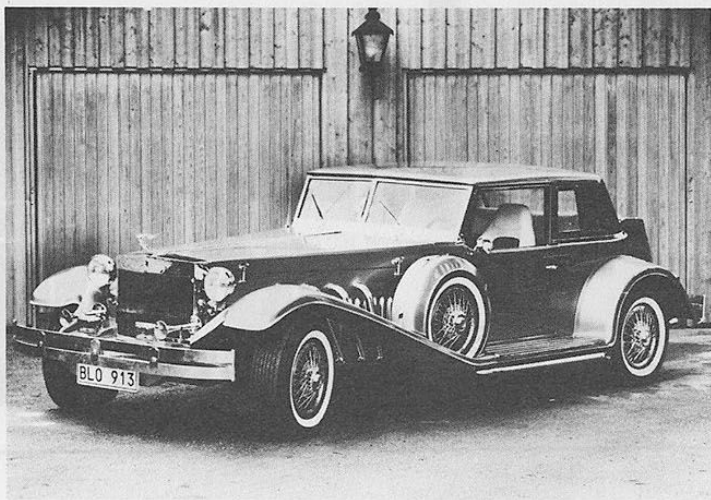


Stockholms Sportvagnsklubb
Berganäsvägen 18
135 52 Tyresö
Tel 08/742 17 18



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

info 2-83



SVENSK TURIST KÖPTE
OLJESHEJKENS DRÖMBIL

Den här bilen är specialbyggd för arabiska oljeshejkar, ambassadörer och kungligheter. Det tog ett år att tillverka den hos en specialfirma på Filippinerna. En svensk turist köpte bilen och nu är den godkänd av Svensk Bilprovning. Bilen är handtillverkad i endast ett exemplar av Fencio & Son på Filippinerna. De har inte lämnat någonting åt slumpen. Bara lackeringen i guld tog tre månader att utföra. "Guldbilen" som den kallas är byggd helt i plåt och som modell har man haft en Ford Phantom från 1932. Den har en Ford 302 motor på 146 DIN. Är utrustad på bästa tänkbara sätt

med servostyrning, servobromsar, aircondition, BF Goodrich Life Saver-däck och en rad andra finesser.

Bland extrautrustningen som Fencio & Son monterat på "Guldbilen" märks en liten speldosa som spelar en glad melodi när backen läggs i. Denna skapelse på drygt fem meter och till en vikt på över två ton fann en svensk turist på Filippinerna. Importerade den till Sverige där den visades för första gången vid Motormässan i Malmö i år. Bilen visades där av BF Goodrich i en hall för exklusiva specialbilar.

JAG VILL BLI MEDLEM!!

Du kan bli stödmedlem i Lady Racing Club för 50:-/år - gäller även killar --
Som stödmedlem får Du regelbunden klubbinformation, inbjudningar till tävlingar och klubbarrangemang, PR-material mm.

Ja, jag vill bli stödmedlem.

Tag först kontakt med mig, tel. nedan.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____ Tel: _____



RACING DÅRE

Racing dåre vad är det? Svensson verkar tro att det är sinnessjukdom. För vad kan det annars vara när man dödsless och apatiskt trött söndag kväll efter en racinghelg bara behöver vänta till måndagsmorgonen för att vara igång igen. På vilket sätt, jo genom att spånt leta efter referatet i tidningen. Vad i h.... inte en rad, O.K. kvällsblaskan har något ref.

Vad! inte där heller, dj.... tidningar de skriver bara om ping-pong.

Sedan är det bara att vänta på onsdagen då veckans höjdpunkt kommer för IB kan man ju alltid lita på.

Käns det igen?

Att vara racingdåre går mycket ut på att längta till något samt längta efter något!

Hur blir man då racingdåre.

En del säger att man har det i blodet (mödrar). Vad har man i blodet, jo blodkroppar. Då måste det vara en ny form av blodkroppar. Eftersom det verkar vara fullt att hålla på med motorsport så måste nog blodkropparna vara svarta. Hur kommer det sig att bara vissa har lyckan att få dessa aktikroppar. Dessa aktiva kroppar får man en och en och då man har fått tillräckligt många bryter sjukdomen ut. Antalet är olika för person till person, för en del bryter det aldrig ut (politiker) och för en del bryter det ut tidigt (knatte-), samt för en del bryter det ut när man mognat (Pettersson). Hur får man dessa svarta kroppar, ja det är ett medicinskt olöst fenomen. Helt klart är att de uppkommer genom de fyra sinnen: hörsel, lukt, syn och känsel. Dessa sinnen matar blodet med kroppar tills man får "kicken", och efteråt underhåller trippen.

Hur börjar det hela.

Sedan från barnsben när första trehjulingen dycker upp märks det. Främst märks det av att blivande racerdåras trehjulingar har motor, den är mycket svår att se bara de som har fått "kicken" ser den. De allra flesta bara hör den Brrr... Brrr... osv, käns det igen.

Uvecklingen går sedan över till trimning av trehjulingen genom att sådan kraft som flak m.m. tas bort för vilken racer har flak (lättning). En mera avancerad modifiering är att flytta över till tvåhjulsklassen om man inte av förstående föräldrar har försetts med ett nytt tävlingsredskap "bambino", får man ta bort ena bakhjulet och ge bambinoracerna en match.

En del skall bära plocka sönder allt (modifiera) allt från borttagning av kedjeskydd, stänkskärmar, packethållare m.m. Detta är ett gott tecken på en blivande racing dåre.

Nästa steg är mopedåldern som börjar med lossning av avgasröret vid cylindern, modifierad ljuddämpare, trimning, eter + recinolja. Redan nu har samtliga sinnen aktiverats, hörseln - Brr... Brr... ljuddämparn syn - lättad häftig trehjuling lukt - eter + recinolja känsel - känslan att sladda med en tvåhjulig trehjuling.

Detta tillskott av de svarta blodkropparna sker hela tiden för oss äldre t.ex. när en motortävling besöks.

Vad är det man först upplever - LJUDET av topptrimmade motorer, hammaren i örat börjar genast banka in svarta blodkroppar. Sedan möts man av DORTEN från förbränd racingolja som direkt via lungorna går ut i blodet. Nu om inte märks det att det har med blodet att göra för om inte nu så när man får SYN på anläggningen med flaggor och plakat slår hjärtat fortare. Och så börjar det hela med att marken vibrerar när fältet dånar fram KÄNSLAN ELLER HUR.

Erik Emanuelsson



ERIK I FÄRD MED ATT TILLVERKA NYA "SVARTINGAR"

- Hovmästaren, jag ser att ni har Poulet á la Ferrari på menyn. Vad sjutton är det?
- Det är kyckling som blivit överkörd av en sportbil.....



ÅRETS SSK-MÄSTARE?

Regerande SSK-mästaren Gert Pettersson tänker inte nöja sig med det. Han tänker bli den andra efter Erling Carlsson som vinner Vredenstein Cup två gånger i rad. Eller varför inte bli den första med tre inteckningar i rad. Men han får hårt motstånd, han misstänker att Sven Forslund har kvar platsen för den i sin prissamling. Det ryktas att Sven bygger på en ny bil - en Manta. Självt hade Gert funderat på att sälja sin Ascona och istället köra Castrol Cup i år. Men nu blev det inte så utan han fortsätter med samma bil och i samma klass. Naturligtvis kommer han att förbättra bilen, han tänker göra allt han kan för att försvara inte bara Vredenstein Cup utan även SSK-titeln.



För närvarande underhandlar han med några sponsorer och sedan beror det på resultatet av dom om vad som skall hända med bilen. Under alla förhållanden så kommer han att förbättra motorn. Ev. bygger han en ny men det beror på hur det blir med sponsorererna. Och så kommer bromsarna att förbättras.

82 var Gerts första säsong i Vredenstein Cup men han är ingen nybörjare för det. Han har tidigare - slutet av 70-talet - avverkat ett par säsonger i Castrol Cup. Men det slutade mest med maskinhaveri. Då har det gått bättre under hans karting-säsonger. Eller vad sägs om Nordisk Mästare -76 och 4:a i VM för Super Kart -80. Kanske tar han ett par nya titlar i år.



STOPP!

SILICON BROMSVÄTSKA

DEUCE FACTORY LTD SILICON BROMSVÄTSKA
 ABSORBERAR EJ VATTEN, ELIMINERAR KORROSION I
 BROMSSYSTEMET. ANGRIPER EJ LACK, HÅLLER
 METALL O. GUMMIDELAR FRÄSCHA, ÄLDNINGSBESTÄNDIG.
 ÖVERTRÄFFAR DOT 5 (HÖGSTA KVALITETSNORM).
 KOKPUNKT ÖVER 500 F GER STÖRRE SÄKERHET

BESTÄLLER — ST FLASKA 0,5 L A' 150 KR.
 PLUS POSTFÖRSKOTT.

ÖNSKAR INFORMATION.

F:A DECCEL, RINGSPINNAREG, 13, 431 33 MÖLNDAL.
 TEL 031 - 276803 E. 17.00.

NAMN O ADRESS:

TVÅ TILL

I år lär Nettan o. Lottie få konkurrens på tjeifronten. Med det menar jag att ytterligare två tjejer har tagit steget från Lady Cup. Det är "Smulan" och Lisbeth Holmberg som i år tar steget upp i Volvo Turbo Cup. Det är bara att önska lycka till!

FRÅN "BÖSFLÄKT" TILL V8:a

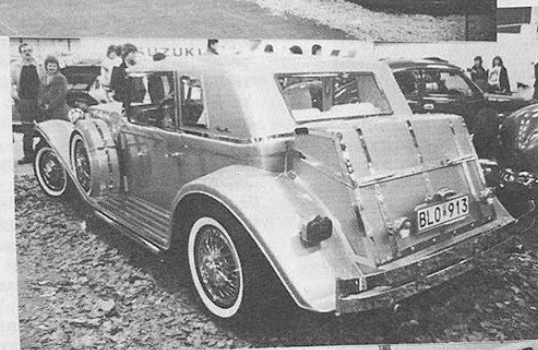
Thomas Gunnarsson, segerrik Porscheförare i sportvagnsserien tar steget över till Super Saloon. Thomas har sålt sin 911:a och istället köpt Bosse "Emmas" Camaro. Skall han bli lika segerrik i den?

Motor Show -83

Här är några bilder från en mycket lyckad Motor - Show i påskas, en utställning som samlade ca: 35.000 besökande.

I år saknades "vardagsbilarna", men istället fanns det desto mer specialbilar. Bl.a. så visade Sven Forslund upp sin nya bil - en Opel Manta - så nog får Gert Pettersson en fight i år om Vredenstein Cup.

Och i SSK:s monter stod bl.a. Mats Lindéns Super Saloon Porsche. Mats ingår ju i det nya Super Saloonsteamet och ev. kommer en presentation om det och Mats i nästa nummer.



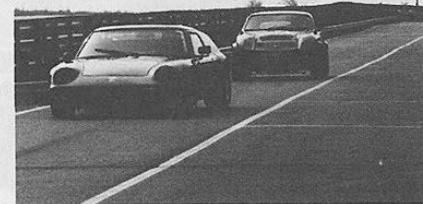
Enligt min uppfattning finns det två huvud-filosofier hos tävlingsugna ungdomar. Den ena är att så fort pengarna rinner till, börja med bilen. Hur man bor, om man har råd att bjuda ut tjejer, åka på semester etc. kommer i andra hand. De som är riktigt duktiga fortsätter, men de flesta inser någon gång mellan 20 och 30 att de inte kommer dit de vill, varken resultatmässigt eller ekonomiskt (rätta mig om jag har fel). Den andra kategorin (dit hör jag) ordnar först sitt arbete och privatliv och om det blir pengar över - och tid - börjar man med sina tävlingsbestyr. Oftast har man då nått genomsnittsåldern på Sveriges banracingförare i dag - ca 40 år. Oftast betyder detta att man på högst amatörmässig nivå får hålla sig till div. klubb tävlingar o. dyl. (Här fyller enl. min mening sportvagnsracing en stor funktion och som ni har gissat, det är där jag hamnade). Mitt första inlägg i tävlings-sammanhang skedde 1965. Då var jag en ung och fattig praktikant i Edinburgh. För mina futtiga sparslantar plus en beg. kamera inhandlade jag en Jaguar MkV -51 års modell för den stolta summan av 90 pund (med avdrag för 45 pund för kameran). Nya däck och försäkring; ytterligare 60 pund fattigare. Först efter detta inköp av den mest olämpliga bil som tänkas kan för tävlingsbruk, kom jag i kontakt med entusiaster i MGCC. Jag ställde optimistiskt upp i ett klubb rally. Det började bra. Första specialprovet gick i en park på grusgångar, och här kom erfarenheten från barn- domens Skånska småvägar väl till pass. 2:a, 0.2 sek. efter en alldeles ny Ford Corsair GT ingav respekt. Men sedan var det slut. Som navigatör hade jag en arbetskollega (skotte) som hade varit stridsvagnsnavigatör i armén. Våra uppfattningar, både om navigering och körning, gick vitt isär. Vid vägfinnandet beordrade navigatören stopp då och då, vilket försatte oss i tidsnöd. Detta försökte jag gottgöra genom att pressa upp bilen i en hastighet som låg något över den hos en Morris Minor. Då detta försöktes även på smal och slingrig väg, befann sig navigatören för det mesta på golvet med slutna ögon. Ytterligare tidsnöd. Söndagsbilister, som ansåg att de skotska landsvägarna endast räckte till för en bil i bredd, omkördes med hjälp av de på båda sidor av vägen befinnliga hedarna. Då vann vi lite tid, som åts upp - och mer där till - av längre golvbesök av navigatören. Det blev en inflationseffekt av tidsbrist. Vi kom i mål, men sist. Nästa försök av Jaguaren i MGCC:s regi inbringade en sista plats i poängberäk-

ningen och en första plats i publik-favoriseringen. Klubben hade anordnat ett högfartsmanöverprov i en av dessa så rikligt förekommande slottsparkar. Banan var lagd på botten av en uttorkad damm, så man körde på ett betongunderlag bilmängt med ett intressant lager av halvtorr lera. Det var imponerande att se hur framförallt Sprites/Midgets och Hundkojor for igenom banans vindlingar - som dragna av ett snöre. Tydligt var detta inte lika publikfrämjande, som nå undertecknad halkade igenom med växelvis höger- och vänsterställ på den stora Jaguaren (som hade en lämplig läcka på avgassystemet och mullrade häftigt) och under vilt rattande och konflygande kom i mål på rekordlångsam tid. Men åskådarna, som inte hade en klocka i hande visade varmt sin uppskattning. Förutom besök på Scottish Motor Racing Club:s nybyggda och roliga bana som åskådare, blev det inte mer olje- och gummlukt för min del, och bilen såldes 3 dagar före hemresan för 60 pund kontant. (Den som hade haft den kvar idag!). Så började karriären i Stockholm. Så började en stabilisering av privatlivet. Så började ett kort inlägg med Gokart. 1968 inköptes en E-kart med en Bultaco 200cc och 4-växlad låda för 1800kr. Div. övningskörning på Ös-We Ring. Någon föreslog ett försök i SM. Efter stor tvekan anmälan till årets sista tävling på Knutstorp. Familjen bodde i en 3 rumslägenhet och karten i lägenhetens köllare. Högst opraktiskt. Nåväl, i vår gamla Merca lastades 1 st kart i bagageutrymmet, 1 st verktygs- och reservdelslåda fick dela baksätet med familjens labrador.

Under träningen regnade det och det var halt att köra på gamla slicks. 12:e startposition bland 20 ekipage. Vi körde med flygande start, kom igång bra. Det är förvånande hur många förare som tager lätt på den teoretiska delen. Eller så är det så, att kan man inte deltaga aktivt så läser man desto mer? Jag hade deltagit lite men läst mycket. Efter ett antal varv signalerade kompiserna 4: Gissa om det kändes spännande? Så började växlarna hoppa ur. På något sätt gick det att hanka sig runt, och eftersom sju bröt, blev jag 13:e i mål. Nästa säsong visade blodade tänder. Armälarna till årets första SM tävling på Skarpräck. Det var bara det, att klassen hade slagits samman med 250cc, och vi som inte hade råd att byta upp oss hade inte en chans. Det spelade emellertid ingen roll. Ett envist förgasarfel gav mig så småningom möjlig-

heten att bli hämtad av bärgningsbil första gången i mitt liv. Därpå följde en tävling på Ös-We som i båda heaten avslutades i första härmålen - eller rättare sagt vid sidan om. Därav drog jag den slutsatsen, att det skadar inte att använda huvudet till mer än ett hjälmställ. Därefter uppdagades det, att familjen skulle ökas. Därpå följde en ansträngande period på arbetsfronten och tävlingsintresset fick begränsas till läslampans sken. 74 flyttade vi till en villa och året därpå fanns det både utrymme på tomten och i ekonomin (till en viss del) att försöka sig på att tävla igen. En rullande och fungerande Sprite, en rullande men icke fungerande Midget, båda årgång 62, inköptes och modifieringen till 1975 års säsong leddes. Tyvärr satt Jaguarintresset kvar, och bruksbilen var av det märket, och med risk för att reta vissa entusiaster, så betydde detta en onödig tidsmässig och ekonomisk belastning. Sålunda var min Sprid- get klar lagom till dess att säsongen var över - och då inte ens raceutrustad. Med lämplig övertalning från hustruns sida såldes ekipaget för en billig slant (därpå följde Jaguaren). Med tiden insåg man att man fick vara nöjd med att åka sportbil till och från jobbet och fast för en och annan fortkörning. Båt inhandlades och läsnigen gick vidare. Så småningom inhandlades som en hobbypryl en fantasitiskt fin MB 250 SE Coupé årsmodell 66, vilket ledde till beröring med de auto-historiska pojkarna. Jag slapp åtminstone att bara läsa. Bilen var dock för ung och såldes 1981 och i stället inhandlades en DKW 39 vintern 82. Nu skulle det åkas veteranrally (glöm inte att jag under dessa raders skrivande uppnått mogen ålder). Bilen var dock en katastrof och ligger nu väl nedpackad och förpackad till den dag jag återigen lägger av med racing. Så inköptes en komplett Porsche (jag hade under tiden blivit Porschefantast, vilket enbart ger ekonomiska men inga praktiska bekymmer med bruksåkan) 914/6, ombyggt till fabriksens GT specifikation. Det lär vara en historik med bilen. Den tävlades tydligt av Leif Hansen i VW:s regi 1970. En del av er har väl sett den - och fram för allt - hört den förra säsongen. Motorn gick aldrig rent och varvade inte ur, vilket jag hoppas kan åtgärdas till i år. Sex tävlingar hanns med 82 och förutom nyss nämnda har bilen fungerat oklanderligt. Jag växlade visserligen fel på Knutstorp och blev av med ettans växel under träningen, men det gick att starta ändå.

Som ni har sett, har det inte blivit mycket racing för min del, men jag har äntligen kommit i gång, vilket för mig är huvudsaken. Till sist: jag frapperas av hur många det är som är bekymrad över vad det kostar att tävla. Gratis är det helt visst inte, det vet vi väl alla. Men oftast är det väl ändå en prioriteringsfråga? En god vän kom här- omdagen förbi för att visa sin nya Volvo 760. Så småningom kom vi in på mitt bilinnehav och han blev mäktat förvånad att jag hade råd att tävla med en Porsche. När jag sedan upplyste honom om att efter inköp av tävlingsbil, beg. dragbil, nytt släp och 2 omgångar däck, fanns det fortfarande mycket kvar, till dess jag hade betalt hans Volvo 760. Dessutom tycker jag, att jag fick mer valuta för pengarna - men det är ju en smaksak. Hälsningar, medlem 691.



GÖTEBORGSMÖTE

Tisdagen den 8/3 hade SSK och Sportvagns-klubben Göteborg ett gemensamt möte i SVKG:s klubbstuga. Det var fullsatt till sista plats.

Förutom det vanliga motorsnacket så visades det film. Bl.a. så var det premiär i Gbg för den nya sportvagnsfilmen. Men det var inte den enda, där visades också en film från premiärtävlingen på Kinneskulle Ring. Där kunde man verkligen se hur banan förändrats under årens lopp. Till sist visades också en film från SSK-serien på Mantorp -71. Där fanns mängder med "godis", sportvagnar som man trodde tillhörde en svunnen tid. När det sedan kom fram att många av dem finns kvar i ett körbart skick så undrar man varför ägarna gömmer undan dem. Nej, ut med dom, besök sportvagnsmeetings och använd dom till vad dom är byggda för - att köras.



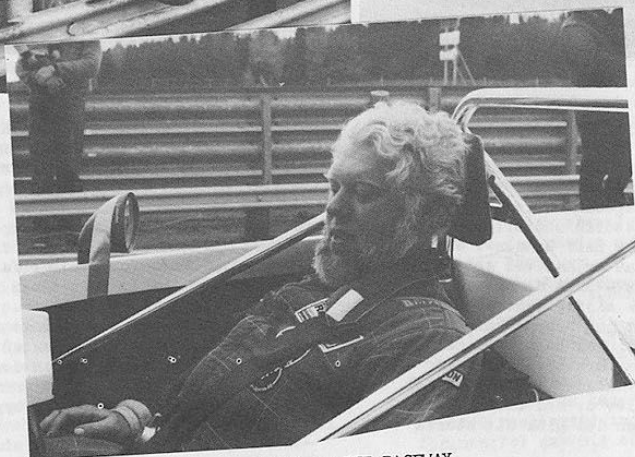
HUR F... SKALL JAG KOMMA I DEN?



NU JÄDRAR SKALL SMÅPOJKARNA FÅ SE PÅ ÅKA



Hm..., RÄCKER BÅLTET TILL TRO?



KING OF THE RACEWAY

STOCKHOLMS SPORTVAGNS KLUBB



SSK Racing - aktiviteter och arrangemang 1983

1. Rallycross

Kinneulle 15 maj - EM deltävling
Kinneulle 26 juni - Sverige Cup
Kinneulle 4 september - Internationell inbjudan

2. SSK-serien

Anderstorp 22 maj - publik
Kinneulle 26 juni - publik
Kinneulle 31 juli - publik
Mantorp 14 augusti - publik
Falkenberg 11 september
Kinneulle 24 september - publik

3. SM-banracing

Kinneulle 4 september + rallycross

4. Polkrace mästerskap

Kinneulle 8 juni
Kinneulle 31 juli
Kinneulle 26 september

5. Poprace mästerskap

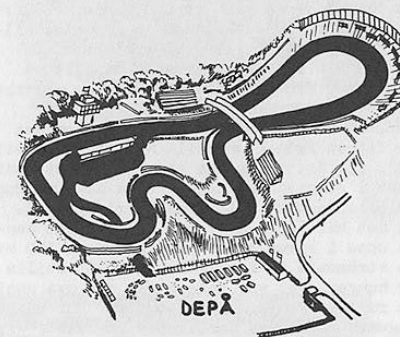
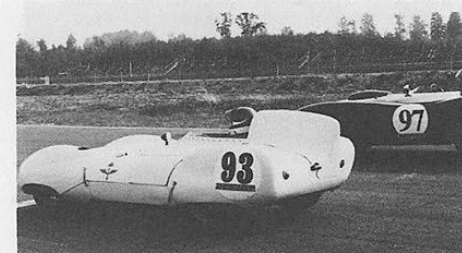
Anderstorp 22 maj
Mantorp 12 juni
Kinneulle 26 juni

6. Sportvagnsmeeting

Kinneulle 29 maj, Jaguarträff - publik
Mantorp 14 augusti

7. Övrigt

Kinneulle 10 juli, MC träff
Kinneulle 17 juli, körtävling häst+vagn
Kinneulle 28 augusti, marknad+lådbilstävling.

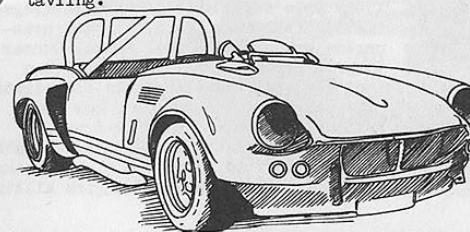


Välkommen till
Kinneulle Ring

NU ÄR DEN KLAR

Nu är den klar, den senaste sportvagnsfilm, den från "Bugattimötet" på Kinneulle -82.

Många har redan sett den men har du eller din klubb ännu inte gjort det så passa på och beställ den från Bosse Pettersson.



ÅRSMÖTET

Lördagen den 26 februari hölls SSK:s årsmöte på Solliden i Stockholm. Glädjande många infann sig till årsmötesförhandlingarna redan kl 18, så lokalen var i det närmaste fylld till sista plats. Styrelsen blev vald helt enligt valberedningens förslag, vilket innebar omval över hela linjen utom förarrepresentanten där Berra Löf efter mångårig insats lämnade över till Lottie Halfvards. Vi tackar Berra för hans fina jobb och hälsar Lottie välkommen i styrelsen!

Verksamhetsberättelsen för 1982 möttes av applåder (!) och de flesta såg nöjda ut även då årsredovisningen drogs av kassören, eftersom klubben redovisade ett överskott på ca 17000kr och vi nu är skuldfria. Minerna mulnade väl något då en presentation över vårt aktiebolag SSK Racing AB:s finanser gjordes, men även där är trenden klart positiv så att de stora skulderorna snart ska kunna vara betalda.

Sist på dagordningen stod övriga frågor, och det bestod denna gång av utdelande av SSK:s guldnål till Bosse Pettersson för hans alltid uppförande insatser för klubben. Nu är det ju alltid en kvinna bakom allt så även Inger fick sin beskärda del av uppvaktningen.

Efter årsmötesförhandlingarna visades den nya filmen från Kinnekulle Sports Car Meeting 1982, och det var många som fick något nostalgiskt i blicken när de såg alla de fina Bugattibilarna och historiska sportvagnarna.

Vid det här laget hade mer folk börjat samlas uppe i baren och snart var vi ca 100 st som strömmade in i matsalen för att stilla vår hunger. Det var både gamla och nya ansikten runt borden och glädjande var hur många långväga medlemmar som syntes i vimlet, -från t.ex. Skåne, Göteborg, Dalarna, Värmland och t o m Norge!



Alla festdeltagare fick en gratislott som man kunde vinna fina priser på. Först priset var hemligt men visade sig senare vara en flygresor till finaltävlingen i F1 i Las Vegas i höst! En förutsättning för att priset skulle falla ut var dock att Keke Rosberg har chansen att ta VM-titeln i Las Vegas-tävlingen, och detta förklarar av att det förstas var svensk-finländaren Matti Vuolevi som skänkt priset.



Om nu inte Keke skulle ha chans att ta hem VM, så går istället 2500kr som pris till bäste förare i SSK:s trebilsteam i Super Saloon, dvs Jürg Bächli, Bebben Engström eller Mats Lindén, och 2500kr tillfaller klubben för att göra något kul till nästa årsmötesfest! Nu vann priset av Britt Jirvik och där är det ju helt säkert att Keke har en supporter som håller tummarna för honom. Även Super Saloon-förarna lovade dock att hålla tummarna för Keke, men det är väl frågan om de inte samtidigt försöker hålla åtminstone tårna i kors!

Vid kaffet delades årets vandringspriser ut, och BP:s pris visste ju alla att det tillföll årets SSK-mästare Gert Pettersson. Sedan blev det mer spännande och Pickos pris till bäste poängplockare som kör på SSK-licens gick till Conny Stolpe. Kay Honkanens pris för bästa förarinsats gick till 19-åriga Christer Offason som sin första racingsäsong tog hem segern i Formel Ford. Olle Levfvéns pris för intressantaste tävlingsbil tillföll Jürg Bächli för hans avancerade och eleganta Opel Manta. Gunnar Elmgren berättade målande varför han instiftade ett vandringspris till årets mest otursförföljda förare, och sedan kallades Sven-Ola Stenvist fram för att ta emot priset. Sven-Ola hade snabbaste träningsstid på nästan alla tävlingar med sin Fiat 128 men det gick alltid

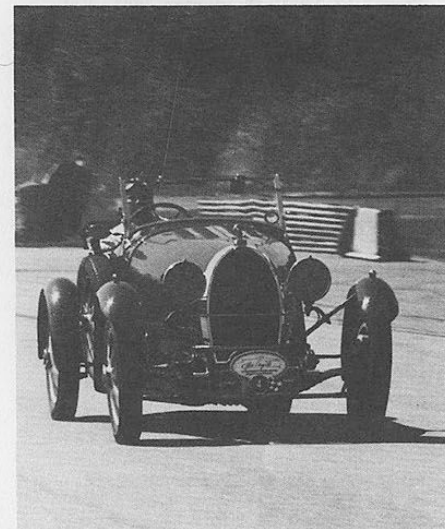
sönder. När han äntligen på näst sista tävlingen vann så blev han ändå utesluten eftersom besiktningen vid en stickprovskontroll hittade en något för stor lyfthöjd på kamaxeln. Sabla otur! Vandringspriset till "Årets skrotare" gick till FP-föraren Leif Persson för frivolt med dubbel skruv på Mantorp i september. Robins pris för "Årets insats" gick slutligen till vår besiktningsschef Erik Emanuelsson, som ställt upp på alla årets tävlingar trots resor från repövningar i Norrland, kraftig förkylning osv, och det var en prisstagare som möttes av varma applåder från hela publiken.

Sedan vidtog den vilda dansen och "Ljugandet" om gamla och nya bravader, och klockan blev som vanligt bortåt draghålet innan alla hade lämnat Solliden för okända tidare öden i storstadens djungel. En ovanligt lyckad årsfest var nog de flestas ömdömen!

AUTO-PRODUCTS AB

- Pappa måste man tänka när man kör bil?
- Javisst, min lille vän.
- Är det därför du kör så sakta?

Det var en fotograf från Kinnekulle som hade en nytagen rulle han var mycket alert så han gick till Expert och se bilderna blev som dom skulle



GRATISANNONSER

SÄLJES:

2 st nya Revolutionfälgar 7x13 svarta
passar Escort, Cortina m.m. Pris 800kr.
Olle 08/7466285

Formel VW 1300, RM-vinnare 1982. Med
regndäck och slicks 15.000kr.
Hans Hillebrink 0758/10811

2 st Pirelli P7 205/50x15 6-6,5 mm mön-
ster 1800kr

2 st Pirelli P7 225/50x15 ca 3,5 mm
mönster 1500kr eller 3000kr för alla
fyra.

Polisscanner Scooper, 20 kanaler, pro-
grammerbar 600kr
Radarvarnare Whistler Z70 (knappt använd)
900kr
Dagtid: 08/631885, kvällstid o. helger:
08/7390902

Nyrenoverad VW 412-motor i Formel Super
Vee trim ca 140hk, likadan Jaktlundmotor
ca 160hk, passar även Porsche 914/4.
6" och 8"x13 ATS-fälgar med VW-delning
billigt.
Yngve Johansson Lovisa, Finland
915/532495

Renoveringsobjekt SAAB trubbnos 62,
rostig men går att laga, bara 300kr
Ingmar Haglund PL 3076, 71030 Gyttertorp
tel 0587/70077

Magnum trimmad Vredenstein Volvo säljes
p.g.a. ekonomiska skäl.
Håkan Törnbohm, hem 08/350985, jobb 0760/
99500.

Bensintank, helt ny säkerhetstank på
30 lit. 2000kr
Mats Lindén 08/643103, 08/343965

1 st Esab migsvets Miggy 125, helt ny,
aldrig använd. Säljes omgående p.g.a.
studier.
Åkesson 0586/52165

Lady racing-koja, helt frisk kaross, ej
iordninggjord enligt senaste reglemente,
motor för närvarande umonterad. Lönar
sig att bygga på. 76:a endast gått ca
400 mil i trafik. Alla nya standarddelar
finnes kvar för ev. ombyggnad till "gatu-
racer".
019/224122 eft. 18.00

KÖPES:

Till Porsche 911: 2 st X-fälgar 9".
Alt. annat fabrikat, ex. BBS eller
liknande.
Dagtid: 08/631885, kvällstid o. helger
08/7390902

Porsche 914 utan motor, även krockad.
Yngve Johansson Lovisa, Finland tel:
915/532495 - veckosluten.

SÖKES:

Besiktningsfunktionär sökes. Tekniskt
intresserade har chansen för drömjobb.
Meriter: Racing-dåre.
Utbildning: Ordnas
Erik Emanuelsson 08/7748977

SÄLJES:

Formel Ford, Merlyn Mk 20-72. Raceklar,
perfekt nybörjar bil. Billigt vid snabb
affär.
0521/62491 kvällar

KÖPES:

GTA-delar (Alfa Romeo) önskas köpa, allt
av intresse.
08/460988 eller 08/338769

Ventilkåpa i aluminium till Renault R-16TS
motor.
031/870620 Sven-Erik Tysk

Redaktör: Göran Andrén
Anders-Zornsgatan 25 C
412 72 Göteborg
Tel: 031/409930

Medarbetare: Olle Odsell
Erik Emanuelsson
Sven Berggren PR
Bengt Bengtsson
Kent Heijel
Bosse Pettersson

Nästa nummer beräknas vara klart omkring den 5/8. Material och annonser bör vara
mig tillhanda senast den 1/7.
