

Sportvagnen och vi

STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB



VAN DIEMEN FORMEL FORD 1600, ÅRSMODELL 84.



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



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

info 1-84

NYTT ÄR IGEN!

Jag måste börja bli gammal, för jag tycker det inte var längesedan som jag satt och skrev en nyårsbetraktelse för Sportvagnen och Vi nr 1-83. Men sedan dess har vi faktiskt lagt verksamhetsåret 1983 bakom oss, och nu laddar vi för 1984 istället! I nyårsbetraktelsen förra året var jag optimistisk om utvecklingen av SSK's olika verksamheter och om svensk racing i stort. När man nu ser tillbaka ser man att vi har lyckats uppfylla många av målsättningarna, men att vi kanske inte nådde ända fram på alla områden.

Bland de positiva sakerna kan nämnas att Motor Show på Elmia i vår egen regi blev en succé, att rallycross-EM och flera folkrace och kombinerade folk-race/racingtävlingar på Kinnekulle Ring drog mycket folk, att våra sportvagnsmeetings får allt fler deltagare, och att vår tävlingsorganisation fungerar mycket bra. Sedan måste vi väl också berömma vår redaktör Göran för att han punktligt har fått ut fyra innehållsrika nummer av Sportvagnen och Vi!

När vi summerar det ekonomiska resultatet från klubbens och SSK Racing AB's verksamhet 1983 ser det också ut som vi har lyckats bra, för både klubben och bolaget kommer kunna visa betydande överskott. Som kommentar till det säger jag dock detsamma som min "styrelseordförande kollega" P G Gyllenhammar: vinsterna är nödvändiga för att vi ska klara framtida investeringar!

Bland de saker där alla förväntningar inte har infriats kan nämnas den långsamma utvecklingen av Pop-race, den fortfarande lika knöliga asfalten på Kinnekulle, den negativa trenden när det gäller antalet aktiva förare i SSK-serien och SM, och det låga antalet medlemmar som kommer till Klubblokalen på onsdagskvällarna.

Nu sitter vi inte bara stillatigande och accepterar dessa saker, utan vi försöker i styrelsen analysera orsakerna och komma med idéer hur vi ska kunna förbättra detta. Vi tror fortfarande (liksom SBF) att pop-race kan bli något stort som kan rekrytera fler aktiva racingförare även i andra klasser på sikt. Vi kommer att ta nya tag för att göra SSK-serien roligare och mer attraktiv för både förare, supporters och publik. Nu kommer det hända saker på Kinnekulle Ring igen,

när ägarförhållandena äntligen har klarat, (mer om det kan du läsa på annat håll i tidningen.) Klubblokalen i Stockholm ska rustas upp ytterligare och vi ska ordna mera intressanta program. Om vi sedan lyckas göra en bra Motor Show på Elmia i påsk igen, så har vi skaffat oss ekonomiska förutsättningar att våga satsa ordentligt på ett par storarrangemang under 1984.

Vi ser alltså fram emot ett framgångsrikt verksamhetsår i SSK återigen, men vi måste komma ihåg en sak: Med bara idéer och pengar kommer man inte långt, utan man måste dessutom ha entusiastiska människor som kan omsätta idéerna i praktiken. Sådana människor har vi lyckligtvis i SSK, men vi behöver ännu fler. Ställ därför upp på vår verksamhet under 1984, så kan vi vid denna tid nästa år se tillbaka på ett ännu bättre verksamhetsår än vad 1983 var!

Olle Odsell

KAN NÅGON SVARA?

Medan jag håller på med slutklämmen av tidningen så droppar det ner ett brev från en medlem i brevlådan. Nu finns det tyvärr ingen möjlighet att besvara brevet i detta nummer, utan jag tar mig friheten att sätta in det i tidningen så kanske någon medlem kan besvara det. Kanske kan vi ha ett svar på det till nästa gång.

"Som medlem i SSK har jag inte kunnat undgå att lägga märke till hur många duktiga och kunniga personer det finns inom SSK:s led. Speciellt när det gäller att bygga en tävlingsbil. Som den novis jag är ställer jag frågan till red. Hur bär man sig åt för att på enkelt vis göra sig en plastkaross, en kaross som är så stabil och riktigt gjord att den går att använda på en vägbil? D.v.s. en bil som ska köras på vägen. Med den samlade expertis som finns inom SSK:s led borde det gå att få fram ett svar på den frågan".

Jag lämnar härmed över frågan till dom som kan.

red.

STÖRST!

Två utställningar i en

Påskhelgens numera traditionella Motor Show på Elmia i Jönköping är på väg att bli Nordens största och mest varierade motorutställning.

För sex år sedan tog SSK initiativet till en då helt ny bilutställning på Elmia. Eftersom vi hade samarbetat med Picko med Sportvagnen och Vi i Mar-morhallarna på Östermalm (nedlagt på g a att hallarna stängdes för utställningsbruk) fortsatte vi samarbetet även på Elmia. Utställningen fick ett nytt namn - Motor Show - och det numera etablerade Lådbils Grand Prix startade i samarbete med Expressen. Samarbetet med Picko varade i fem år fram till 1982. 1983 lämnade Picko samarbetet och SSK Racing tog ensam ansvaret för showen.

Ungefär samtidigt som vi drog igång Motor Show, startade SHRA i Jönköping en egen utställning som fick namnet Custom Show. Även denna utställning blev snabbt populär och lockade ca 15.000 besökare.

Till 1983 års Motor Show gjorde vi ett trevande försök till samarbete. Custom Show gjorde uppehåll och istället presenterade vi en del av deras bilar på vår utställning. Vi tyckte att samarbetet fungerade bra samtidigt som utställningen fick en mycket roligare karaktär. Saken var klar - vi slog ihop våra utställningar och satsar nu på att göra ett av Nordens bästa och roligaste arrangemang.



KINNEKULLE RING

År 1983 på Kinnekulle Ring blev inte riktigt som vi hade tänkt oss, p g a att det i början av sommaren visade sig att banan skulle säljas. Banägaren Brattefors Bruk var i behov av kapital för sin industriella verksamhet, och därför utbjöds banan till försäljning för 1,5 miljoner kronor. Tyvärr hade SSK ingen möjlighet att gå in och köpa anläggningen och därför uppstod en osäkerhet för vår fortsatta verksamhet på Kinnekulle Ring. Detta gjorde att alla våra planer på asfaltering och andra investeringar stoppades, och vi blev "handlingsförlamad" när det gällde planeringen av den framtida verksamheten.

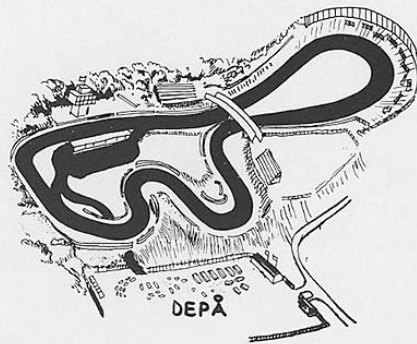
Så småningom armäde Trafikskolorna i Skaraborg intresse att köpa banan, för att säkra verksamheten på halkbanan och för att kunna dra nytta av den investering på ca: 0,5 miljoner kronor som de gjorde 1982 genom ombyggnad av halkbanan. Förhandlingarna om villkoren för köpet drog dock ut på tiden över sommaren, och så länge det inte var klart med övertagandet kunde inte SSK gå in i förhandlingarna med de nya tilltänkta ägarna. Genom att villkoren i avtalet mellan säljare och köpare dessutom blev komplicerat fick vi för vår del i SSK flera motparter att förhandla med, - både gamle banägaren Håkan Knutsson och den nye banägaren Kinnekulle Trafikövningsplats Ekonomiska Förening. Nu är äntligen i stort sett alla avtal skrivna, men det dröjde alltså ända tills årsskiftet innan det blev klart. Nu har vi genom vårt bolag SSK Racing AB skaffat oss nyttjanderätten till anläggningens alla delar utom halkbanan i 15 år framåt. Nyttjanderätten omfattar alla helger under månaderna april - september, och även andra tider om det inte kolliderar med Trafikskolornas verksamhet.

SSK Racing AB står också som tidigare för den löpande driften av banan, men eventuella kostnader för förbättringar av gemensamt utnyttjade byggnader, tillfartsvägar osv ska delas mellan SSK och Trafikskolorna. Sådana investeringar som bara avser tävlingsverksamheten, vilket gäller exempelvis asfaltering av racerbanan och förbättringar av toaletter i depån, måste dock helt betalas av SSK Racing AB.

Detta innebär att vi äntligen har fått förutsättningar att göra en långsiktig planering av vår verksamhet på Kinnekulle Ring. Det innebär emellertid också att de investeringar vi gör är på någon annans anläggning, och som vi alltså inte kan ta med oss eller få ersättning för vid avtals tidens slut. Vi är dock helt inställda på att på sikt göra Kinnekulle Ring till Sveriges bästa motorsportanläggning, och till att börja med ska vi ställa in ordning banan så att vi kan köra både racing och road-racing under 1984.

Som ett led i vår långsiktiga satsning på Kinnekulle Ring har vi köpt gamla skolan i Kinnekulle samhälle, alldeles vid infartsvägen till banan. Denna stora byggnad ska ställas in ordning under vintern dels till kontor och dels till "vandrarnhem" för förare och funktionärer. På detta sätt kommer vi från sommaren att kunna erbjuda billiga övernattningsrum inom fem minuters gångavstånd från depån! Där kommer också att finnas dusch, kök och "sällskapsrum", och i nedervånningen kommer vi ha armålningssekreteriat. Detta hus blir alltså vårt eget på egen mark, och kommer att bli ett fint komplement till anläggningen Kinnekulle Ring.

Olle Odsell



SSK MÖTE

Den 8 november hade SSK sitt numera traditionella möte i Göteborg. Precis som förra året var möteslokalen SVKG:s klubbstuga på Hisingen. Antalet besökande var kanske något lägre än dom tidigare åren men ändå åtskilligt mer än på vanliga veckomöten. Film visades förstas och information om dom båda klubbarnas verksamhet lämnades. El.a. så får kanske SVKG:s sportvagnsmeeting på Anderstorp internationellt deltagande.

NYA BILAR

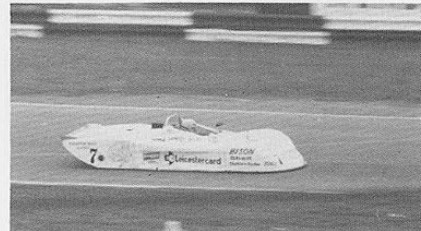
Niclas Schönström sågs smyga omkring i depån på Brands Hatch under Formel Ford Festivalen. Resultatet blev att han tog med sig en av Van Diemens fabriksbilar (under säsongen -83) hem. Så nog får han räknas till segerkandidaterna i år.

Det ryktas att Nils-Olof Johnson och Kjell Wallin varit över i England och inhandlat var sin racing-preparerad Sprite.

I nästa nummer kan vi kanske presentera vad Peter Sandén har på gång. Det skall vara något av värsta sort. Lasse Widenborgs Chevron B8 finns numera i Göteborg och i Gunnar Brisman's ägo. Lasse själv har varit nere i Belgien och köpt något häftigt med en V8:a i baken.

VISA ATT DU ÄR MEDLEM

Det var kanske längesedan du köpte några nya klubbmärken/dekaler? Kanske är det hög tid att köpa några nu och montera på den ny-lackade racebilen. Och är bilen helt klar kan du peppa upp dig med några racefilmer/video. Uppgifter om märken o. filmer hittar du i matrikeln.



NICLAS SCHÖNSTRÖMS NYA BIL

Ett stort GRATIS till två nya blivande klubbmedlemmar (hoppas vi).

I början på december såg en tös dagens ljus i Partille, vars mor är vår egen depåchef Ingela Lundberg och vars far är en gammal Formel Ford-förare vid namn Tommy Rydén.

Den andra tjejen tittade ut i Sollentuna i början på januari och vars mor heter Irene Nilsson och fadern är den hurtige f.d. Vredestein-föraren Håkan "Fladderbralla" Törnbohm.

Vad männe det bli av dessa tjejer? Någoting med bilar förmodar vi, så det är lika bra att redan nu införskaffa småbilar tillsammans med alla dockorna.

RAPPORT FRÅN BANKANTEN

När redaktören för tidningen ringer upp en och säger att nu får du förbanne mig göra någonting mer än den rapporten du gjorde från bankanten för ett år sedan. Då gav han ju mig direkt uppslaget till vad jag skulle göra. Jo, en rapport från bankanten 1983.

Den började ju ganska kul egentligen, eftersom man inte hade något som helst ansvar utan man i lugn och ro kunde dra sig ner mot Kinnekulle Ring, där det då var rallycross-EM, och införskaffa sig väskor och sälja biljetter. Det är faktiskt det roligaste jag varit med om. Det beror inte på biljettförsäljningen utan det beror på att vi hade en liten man med oss, som ändock är en stor man inom SSK och det är "Lill-Emma". En sån utropare går inte att skaffa ens Kiviks marknad. Där såldes biljetter till tusen och det är väl första gången i svensk historia, som det har sålts ståplatsbiljetter till sittplats, men det fixade Emma. Hela den dagen var det solskin och underbart och mycket tack vare att "Lill-Emma" var i den form han var. När man sen får se resultatet blir man inte speciellt ledsen utan då ser man att det kanske kan bli asfalt så småningom. Genast dyker frågan upp, varför har vi inte asfalt i år? Nej, det räckte inte till. Det fanns ju något som heter skulder kvar fortfarande. Men varför gå in på så här tråkiga sidor. Det är ju helt ointressant egentligen. Ska man rapportera från bankanten ska det ju vara de positiva sakerna, och det var det ju en i alla fall i början.

Sen får vi väl gå till nästa positiva sak och det var ju SSK-premiären i Anderstorp i maj. Nu tycker ni att det här blir en väldigt underlig rapport. Jo, det är klart att gör man en rapport så gör man ju den från sin egen persons sida. Och det är faktiskt enda gången i mitt liv jag fått agera "Ironside". Och om ni klagat på guppen på Kinnekulle är det ingenting mot vad de har gupp vid tidsgränstornet i Anderstorp. Jag har provat dem. För er som inte vet vad jag menar kan jag tala om, att sitter man i rullstol för första gången och försöker backa och har ett dike bakom sig. Eftersom det inte finns backspeglar på fordonet i fråga hände ju saker och ting som man inte har räknat med. Det fanns alltså ett dike där. Det är egentligen synd att inte ni som verkligen är med i klubben åker ut på våra race, för det

händer mycket roliga saker. Bl.a. att se ett sånt lass som jag åka baklänges på Anderstorp, det är nästan show det. För att övergå till följande tävling var det sportvagnsmeetinget på Kinnekulle i slutet av maj. Det var en bland de första gångerna på de sista två åren som jag inte hade något speciellt att göra. Ja, det var väl kanske en liten lögn. Jag kanske var speciellt nervös därför att då skulle ju Anders åka i Sport 2000. Det är inte alltid roligt att sätta en funktionär i en racerbil. Det finns två saker att välja på. Endera tror han att han kan så mycket som han har sett de andra kan eller också försvinner han ut i förarleden och då är vi ju en funktionär mindre, vilket kan ju egentligen bli en mindre katastrof, eftersom varje funktionär är värdefull för att vi över huvud taget ska kunna hålla igång den här cirkusen. Efteråt satte jag mig ner och pratade med Anders och hörde vad det var för stora äventyr han upplevde på banan. Och det var ganska spännande att höra. Bland de spännande han sa var att det var en djävla skillnad. Och det är klart att det måste man ju förstå. En stor skillnad är ju det att funktionären står vid kanten och vinkar åt dem som åker förbi. Han berättade då att, inte såg han att när vinkade åt honom när han åkte förbi. Han hade fullt sjå att ta runt bilen runt banan eller som vi brukar säga "skrotet". Nu gick det så väl att han t.o.m. hamnade på prispallen. Just den helgen hade vi de mest underbara förhållanden som kan finnas på Kinnekulle, regn, rusk, kallt och varmt. När vi då skulle ta kort och försöka förevisa den biten, ja då var det så immigt med kameran att det inte ens hjälpte med försättslinser enligt redaktören för även han blev utan foton från den prisutdelningen. Det var en av mina stora upplevelser runt banan som ni kanske får förstå. Men för att snabbt förflytta sig över till något intressantare som egentligen för min del i alla fall är SSK-serien får vi dra en bra bit framåt i almanackan och hamnar då helt plötsligt i slutet på juli. Som vanligt fungerade SSK-serien med alla dessa underbara människor som förare och även de personer som står ute på banan, funktionärerna,

helt klart inga problem. Så kom den där lilla roliga grejen för min del i alla fall, när det blev häftigt med folkrace, för det hörde vi samma helg. De hade ju blivit mycket, mycket tuffare än vad över huvud taget SSK-förare kan bli. Då kan ju varje människa förstå vad vi hamnade i för problem. Jo de gjorde ett defileringsheat. Då var vi tvungna att flagga på dem. Det blev stora protester. Då helt plötsligt kom mina tankar till det som jag sedermera har använt. Vad skillnaden på race och folkrace? Jo, skillnaden är som att lyssna till en symfoniorkester och att se Bröderna Djup. Då får man ta fram den rutiga flaggan och vinka av eländet och fråga: Vad pysslar Ni med? För fortfarande håller vi på med någonting som publikska betala för och tycka är roligt. Jag tror inte de tycker det är roligt med en defileringsheat när det är finaler. Det var den helgen det. Då är det väl lika bra att snabbt förflytta sig till nästa helg.



Då hamnar vi i Mantorp, där vi gjorde ett underbart samarrangemang med SSK-erien och sportvagnsmeeting. På lördagen började vi som vanligt med rallyt för sportvagnsfantomerna, som jag alltid kallar dem när jag är snäll. Tyvärr får man ju inte så ofta vara med på den biten och se vad de håller på med utan det går ganska slätt förbi. På banan håller vi då på och kör fri träning och lite smårace som alltid. Men det som är viktigt med den här helgen är att SSK-serien och finalen i sportvagnsmeeting kör tillsammans och det är en ganska selexer

sak eftersom vi har fler arrangörer som håller på med sportvagnsmeetings. Vi har t.ex. Göteborgs Sportvagns-klubb och MGCC i Malmö, så det är ju skönt att finalen hamnar åtminstone mitt i Sverige och tillsammans med andra racerbilar, vilket bägge parter verkar vara ganska glada och lyckliga över att kunna träffas helt plötsligt och utbyta tankar och meningar vad de egentligen håller på med. Det är som vi vet samma sak fast med någon skillnad och skillnaden är marginell egentligen, för att det är att bygga och köra så mycket som möjligt och göra det så bra som möjligt med olika bilar och olika tänkanden. Men för att återgå till vardagen hamnar vi på söndagen. Då börjar vi med alla race och då stod man där igen som en fåne på plattan s.k. tävlingsledare och bland adepterna har man då en person som man kanske tittar lite extra på för att han får ju inte göra några fel eftersom han många gånger kanske gnällt över förarna blir man speciellt uppmärksam på vad han gör. Ja, och det gjorde han. Han fick bryta och då fick han uppleva precis den saken som alla förare gör. Han fick "tappa" hjälmen tre meter upp i luften och tycka att livet är för jävligt. Det är det ju alltid när det går snett, så det var egentligen en ganska skön upplevelse som Anders fick den gången. För nästa gång kanske han ser det lite annorlunda och det gör vi allihop för att vi är rätt klara på vad som händer ute på banan fast vi kanske inte har varit där någon utav oss, men vi har upplevt de där situationerna så pass många gånger så det är ju stora problem. Nu blev det ganska familjärt igen och det är ju fel för att som vanligt är det inte så mycket att säga om SSK-serien, för den gick ju precis som den borde göra, inga intermezzon, inga problem, utan vi förflyttar oss till nästa tävling, som då är i början på september i Anderstorp. Där måste jag få berätta för er vad jag ibland tycker är det värsta som finns, fast ni andra kanske tror att jag tycker att det är den plats jag har i det här med racing. Att dömma ut och vara elak. Det är ju inte alla gånger en domare och en tävlingsledare vill dömma ut någonting. När man då ser ett glädjeämne som just det här med Lottie Halfvards, när hon visar pojkarna var "skåpet ska stå" och faller på en sån billig grej som

att bilen väger lite lätt och man vet att det inte är på grund av att försöka åka förbi polarna. Då är det inte roligt som tävlingsledare att gå tillbaks och hämta blomkvast och pokal. Det är inte sämt vi strävar efter, men vi är ditsatta för att se till att det går rätt och årligt tillväga. F.ö. körde vi också SM och NM den helgen, men det var väl inga större problem. Jo, vi hade en rolig grej egentligen som hände. Det var att vi äntligen fick prova att köra Super saloon och Castrol Cup ihop. Det visade sig att det gick ganska bra även om vi hade haft dåliga odds från början. Men den få publik som var där var rätt nöjd för det var ett stort och häftigt startfält. Det är faktiskt vad vi arrangörer strävar efter, för det är ju då publiken kommer. Det är då det mullrar skönt och ser häftigt ut.

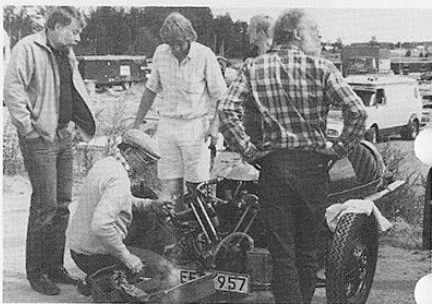
Helgen efter förflyttar vi oss som vanligt över till Kinnekulle Ring och vi åker 5:e deltävlingen i SSK-serien. Det var väl en bland de skönaste helger jag någonsin har haft i racingen. För jag började faktiskt i Kvarnböjen i slutet på sjuttioalet och hamnade nu den här helgen som bogsergubbe. Det var den helg jag aldrig riktigt kan glömma. Tänk att äntligen få se racen och inte stå där nere vid balken och titta rakt fram och se en raka och ingenting mer. Jag iklädde mig en underbar Folkvagn, som bogserbil och brandbil och satte mig upp på rallycrossens underbara höjder och såg allt från bron ända bort till 6:an. (det vet väl alla att 6:ans postering är TV-böjen). Där satt man och njöt tillsammans med Erik, som hjälpte till, och väntade att någonting skulle hända. Och det hände lite saker och då får man rycka ut och dra in dem. Det som bl.a. hände var att man ibland fick sätta på blåljuset och åka ut och ha det lugnt och skönt och inte tänka på vad som hände för övrigt. Där fungerade ju Reine väldigt bra som tävlingsledare, så där satt man i allsköns ro.

Sen är vi då framme i slutet på september, som egentligen är höjdpunkten för SSK för året, finalen i SSK-serien. I vanlig ordning var avslutningsfesten på Brännebrona. De som var med där vet ju att det var som vanligt välarrangerat och bra och det var t.o.m. riktigt roligt. Som vanligt var det Robin Shorter som hade sett till att allt fungerade. För att då åter ansluta



till Bröderna Djup, det var inte så illa ment som det var sagt, för en av Djuparna var med och vi hade en levande dansmusik. Jag kan ju bara skriva vad jag tycker och det är att det är väldigt trevligt med levande musik gentemot grammofonskivor. Det är inte alla gånger som diskjockyn är så mycket på allerten som en levande dansorkester är.

Vad vi sen hade kvar var fjorton dagar senare en förarkurs. Det brukar vi ju alltid avsluta året med. Nu hamnade den i början av oktober. Då kan man bara som avslutning tänka sig så här vad det gäller racingåret, kursverksamhet och allt. Vart tar alla utbildade förare vägen???? Det är väl ingen som vet, ingen som vet. F.ö. fortsätter vi att jaga både förare och allra helst funktionärer.

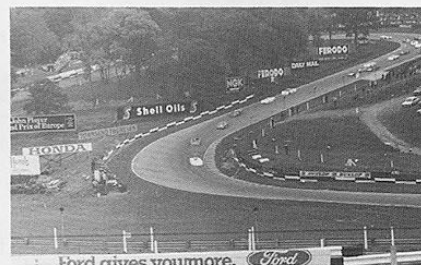


För att åter igen gå tillbaks till allvaret, så gör det ingenting om någon av er känner för att bli funktionär. Jag tror inte att det i dagsläget har blivit så nedsättande att vara funktionär, som det kanske var för några år sedan, utan det är i stort sett precis samma arbete och samma intensitet som att vara förare. Man har ju parkettplats och man

känner att man är med och hjälper till för att få allt att snurra runt. För att fråga den här allvarliga avdelningen, som råkade halka in på slutet vill jag säga att det var ju inte riktigt slut egentligen med förarkursen utan det började hända saker och ting, som inte vi hade tänkt oss för och trodde på. Helt plötsligt veckan före SARF-mötet i Linköping i början av november började det gå rykten på stan. De ryktena började sedan uppe i Mora. Beviset från Mora har ni väl alla sett som har läst Sportvagnen och Vi, där vi har honom ridande i vestibulen. Det är inte alla ryttare som lyckas rida hem sin prinsessa, men det gjorde faktiskt Olle. När jag fick höra att Olle hade förlovat sig tyckte jag att det var på tiden. Det var precis vad jag

hade väntat han skulle göra så småningom. Förlovad eller förlovad, som det heter. Det är nästan samma sak. Nu har vi fått en Mini Lady-tjej som styr åtminstone ordföranden i SSK. Vi får väl hoppas att Olle är lika duktig i stigbyglarna i fortsättningen som han varit hittills, så han verkligen sporrar SSK framåt med hjälp av prinsessan. När vi hamnade på SARF-mötet fick han en liten dala-häst utav SSK för att kunna rida det hela i hamn. Där kan väl rapporten från bankanten, även om det också blev hotellkantan, få sluta och jag ber att få återkomma eventuellt nästa år igen om redaktören släpper igenom materialet.

Bosse



EN DEL AV BRANDS HATCH

ENGLANDSRESAN

Den 27 oktober fick jag möjlighet att åka med ett gäng Formel Ford-förare och deras vänner över till England och Formel Ford Festivalen på Brands Hatch. Det skulle bli en resa som många av oss sent skulle glömma.

Vi samlades vid middagstid på Bil-Forum i Göteborg där det blev fika och filmvisning av Mikael Nordlander. Vi var ett 40-tal som skulle åka under Mats Erikssons ledning och vi packade ihop oss i tio bilar. I min bil åkte förutom jag själv Lemmart o. Holger Philqvist och Anders Olsson. Det började bra, båten var försenad så vi fick vänta en bra stund innan ombordkörning kunde ske. Resultatet av detta skulle bli att vi missade besöket på Donington Collection. Men till slut kom vi ombord och hittade våra hytter, eller vad man nu skall kalla det.



TÄNK OM MAN FICK MED SIG DENNA VINSTEN HEM (bilen alltså)

Överfärden blev ganska lugn, åtminstone vad beträffar sjögången. Middag intogs i restaurangen och sedan följde ett flertal besök i baren och discot. Den delen av resan brukar gå bra, värre är då andra dagen. När man gått runt båten en 15-20 gånger så börjar det bli ganska långtråkigt. Och inte kan man besöka baren heller, man skall ju köra bil senare. Men till slut var vi framme och kunde köra iland.

Vi skulle nu besöka Van Diemen fabriken som låg ca: 15 mil uppåt landet. På båten hade vi fått färdbeskrivning av Mats, men den var ganska svår så det skulle bli säkrast att hänga på honom. Men det var inte lätt, Mercan fick det kämpigt för det skulle visa sig att Mats hade en väldigt tung högerfot. Och inte blev det bättre av att det började regna. Så där

låg vi på engelska (smala) landsvägar i regn, vänstertrafik o mörker och blåste i ca: 150 km/tim.

Till slut kom vi fram även om en del blivit efter och kom senare. Det var en ganska enkel byggnad vi kom fram till, såg ut som vilken lagerbyggnad som helst. Det enda som förkunnade att här byggs racerbilar var en skylt med fabriksnamnet och en transportbuss från Frank Nolan Racing. Invändigt var det kallt och rörigt, typiskt engelskt, "stampat jordgolv" hade dom gått ifrån detta var "snäppet" över. Och mitt i allt detta, bakom några skärmar stod den, 84:ans Van Diemen Formel Ford. Bilen var nästan klar och skulle visas på söndagen under Formel Ford Festivalen.

Efter att ha sett lokalerna och bilen beslöt vi att samlas på en pub i närheten. Efter några öl så blev det också en bit mat. Där fick vi reda på att vi måste anmäla oss på hotellet i Seven Oaks (en förort till London) innan kl. 23.00 så här skulle det bli hårdkörning igen. Det skulle bli en resa som man verkligen sent skulle glömma.

Vi var tio bilar som startade men allt efter som farten ökades så försvann dom en efter en. Till slut var vi bara tre bilar som hängde efter Mats, vi i min bil låg sist. Efter ett tag så lämnade vi dom smala landsvägarna där allt kunde dyka upp (engelsmännen har en förmåga att parkera bilen vid vädkanten medan dom smiter in på puben, sedan att det kanske är mitt i en kurva tar dom ingen notis om) och komma ut på motorvägen. Nu började det verkligen gå fort, uppemot 170-180 km/tim. En rolig episod i "biljakten" var när vi "bläste" förbi en ambulans under uttryckning.

Det stora problemet var vid omkörningar och rondeller, då blev man lätt efter. Vid ett sådant tillfälle blev vi efter en bra bit, dom andra försvann. Det var bara en sak att göra, trampa ner högerpedalen i botten. Och efter några kilometer i ca: 200 km/tim så var vi ikapp igen, jag kan lova att det var tyst i bilen då. Strax efter kl 23.00 var vi framme i Seven Oaks och The Mornings och nog kändes dagens åktur i kroppen. Nu fick inte alla plats på hotellet utan några (bl.a. vi i min bil) fick åka några kvarter till MR & MRS C.B.Tabb där vi fick ett eget hus.

LÖRDAG

Efter en typisk engelsk frukost så delade gruppen upp sig i två delar (dom som blivit efter under gårdagens "biljakt" hade anlänt under småtimmarna). Den ena gruppen skulle se på träningen på Brands Hatch medan vi andra tog lokal-

tåget in till London. Efter att ha knuffat oss fram via några pubar till den stora affärsgatan Oxford street så delade vi oss igen. Den kvinnliga halvan försvann in i närmaste varuhus medan den manliga tog sikte på närmaste pub. Några timmar senare träffades vi igen, dom med åtskilliga kassar och vi något runda under fötterna. Stämningen var verkligen uppåt.

För att hinna med lokaltåget tillbaka fick taxi tillkallas och vi hann med några minuters marginal. Efter ett besök ute på Brands Hatch så avslutade vi dagen på en italiensk restaurang.

SÖNDAG

Efter frukost drar vi ut till banan och tävlingen. Brands Hatch ligger liksom i en dal med banan i botten och läktare och publi' platser på sluttningarna runt om. Här f. diverse jippon som marknad med div. beg. prylar, lotteri på en Lotus Esperit Turbo och en mängd affärer med racerprylar. Där fanns också ett tält där tillverkarna av racerbilar ställde ut sina nya modeller. Denna söndag var det verkligen vinter och det blåste kallt och nog tittade vi långtansfullt bort mot Brabham Center, en specialläktare där man sitter i små bås bakom glas. I stället gjordes flera besök i baren (tänk om en sådan fanns på Kinnekulle) och man kunde faktiskt se förare som kom in och tog sig en öl (hoppas jag) mellan heaten. Tävligen då, vi var ganska eniga om en sak, Bosse Pettersson skulle få slag om dom körde så här i Sverige. Kom dom i bredd mot en kurva så släppte inte någon utan båda gick in i den i bredd. Och ofta hamnade den ena utanför men inte släppte han på gasen för det utan fortsatte racet på utsidan och kom in på banan jämnsides med sin mottävlare igen. Stenhårt, på gränsen till ojust, smällar och tillbud var mer regel än undantag. Heller vad sägs om när två stycken Spor 2000 bilar kör ihop på rakan så att plastbitarna yr och resterna av den ena bilen går i raket.

Nu måste vi passa båten tillbaka till Sverige så därför kunde vi inte stanna och se på finalen. Dessutom åkte vi före Mats så slapp jaga i hans tempo. Bilfärden tillbaka till Harwich gick utan problem och vi kom fram i god tid. Däremot skulle överresan till Göteborg bli desto värre. Kvällen gick an, en bit mat och en del besök i baren, - men morgonen. Vagnade av att glas, burkar, skor m.m. åkte fram och tillbaka i hytten. Ena stunden var det upp, andra ner d.v.s. sjögång. Jag försökte gå upp, mötte Jan Nilsson i trappan, vit i ansiktet och röda ögon. Såg kanske likadan ut själv. Jag kom inte särskilt långt upp i båten innan jag fick vända.

Nu var det väl inte bara sjögången som var boven till det hela utan gårdagens många barbesök gjorde sig säkert också påmindna.

Vi låg ända till eftermiddagen då "stormen bedarrat", det var bara Holger som har sjömansförflutet som varit uppe hela tiden och fryst åt oss landkrabbor. Det var verkligen skönt då man såg Vinga igen, nu skulle vi snart vara hemma igen - trodde vi. Men myndigheterna ville annat i form av en nitisk kulltjänsteman som vinkade oss åt sidan. Efter en "våldsamt" genomgång av bilen och vårat bagage, och kroppsvisitation av några av oss (du får nog byta foto i passet Lennart) kom vi i alla fall hem.

Göran Andrén



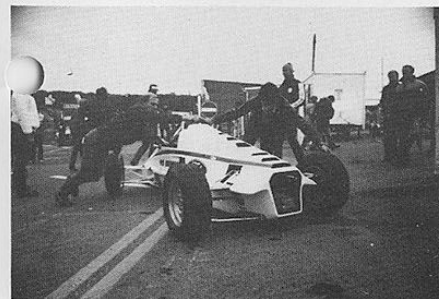
EN RENAULT ALPINE PÅ LONDONS GATOR



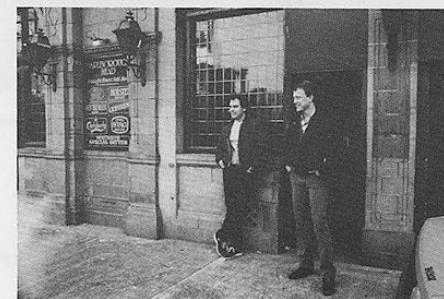
NONNA PROVAR PÅ ROSTADE KASTANJER



RALPH FIRMAN BERÄTTAR FÖR MATS OM DEN NYA BILEN



DEN NYA BILEN ANLÄNDER TILL BANAN.



LENNART OCH ANDERS UTANFÖR EN AV PUBARNA

SÄLJES

Objekt för hist. racing. Porsche 1500 S 1955 med racinghistoria. P g a tids och utrymmesbrist.

Hans Johnson tel: 08/897674 arb. 08/8976-74/356

Alfa Giulietta Sprint Speciale 61, körbar renoveringsobjekt, kromdelar saknas 29.000 kr

Alfa som ovan, isärplockad, blästrad, svetsad, diverse delar saknas. 26.000kr.

Alfa 1600 Sprint 62 renoveringsobjekt, framsäte saknas, motor och låda urtagen. 7.500kr.

Alla tre bilarna perfekta för hist. racing eller sportvagnsmeeting. Priset för en bra SS ligger runt 100.000kr, om du kan hitta någon!

Abarth OT 1000 Cupé 66, 3 ex i Sverige (kaross Fiat 850 Cupé med lite Abarthprylar i). Nybesikt, avställd, fint skick, går som 17.000kr

Tel: 08/7478453 eft. 16.00

Form till baklucka med spoiler till Spitfire i glasfiber, 150kr

Tel: 019/182035 eft. 18.00

KÖPES

Sid pods önskas köpas

Tel: 019/182035 eft. 18.00

Geringssåg ställbar i olika vinklar. Ritbord med ritapparat.

Tel: 0586/52165 eft. 18.00

Fiat Abarth - Alfa GTA bilar, delar, allt av intresse. Även tips om sådana tages tacksamt emot.

Tel: b 08/7478453 a 08/7150275

Hjälm tvång

När det infördes hjälm tvång för mopedister beställde Frans en störthjälm från ett postorderföretag.

Hjälmen anlände i en kartong. Kartongen var märkt med en lapp:

- Aktas för stötar.



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

Medarbetare: Olle Odsell
Bo Pettersson
Robin Shorter

Nästa nummer beräknas vara klart omkring den 24/4. Material och annonser bör vara mig tillhanda senast den 31/3.