

# sportvagnen! och vi

**STOCKHOLMS  
SPORTVAGNSKLUBB**



PETER SANDÉNS NYA SUPER SALOON EIL.



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



SSK Racing AB  
PI 2264  
533 00 Götene  
Tel 0511-580 60, 431 15

**info 2-84**



## Solliden 1984

Den 18 februari var datumet för årets årsmöte med tillhörande fest. Precis som den senaste åren avhölls det hela på Solliden. Det var ca 80 personer som hörsammat inbjudan.

Efter det att deltagarna fått sig något "värmande" så började årsmötetsförhandlingarna som den allra flesta deltog i.

Valberedningens förslag till styrelse inför kommande år godtogs enhälligt och ser då ut så här:

Ordf.	Olle Odsell
V.ordf.	Christer Wall
Sek.	Veronica Tuszkay
Led.	Fo Pettersson
""	Erik Emanuelsson
""	Per Elm
Förarrep.	Lottie Halfvarvs
Sportvagnsrep.	Göran Lindkvist

Några av punkterna under mötet var bl.a. klubbens och SSK Racing AB:s ekonomi som blir bättre och bättre.

Vidare ansökte De Tomasoklubben om att få bli en sektion inom SSK.

Efter förhandlingarna visades en icke tidigare visad film från SSK-serien o Volvo Turbo Cup finalen på Kinnekulle Ring 1982.

När filmförevisningen var över flyttade sällskapet in i matsalen där middag serverades. Och nog hördes det här och var att festen börjat ta ordentlig fart. Det fanns många medlemmar som kommit långväga, inte bara från Sverige utan också från Finland och Norge.

Efter kaffet blev det prisutdelning, något som många sett fram emot.

Var EP:s pris till den förare som samlat flest poäng skulle hamna det visste den flesta. Gert Pettersson fick behålla det ytterligare ett år.

Var den andra priserna skulle hamna var



PIB  
2002  
— Och kom ihåg; kör inte fortare än 165 de första två tusen kilometerna!

däremot okänt för dom flesta.

Pickos pris till den SSK-medlem som samlat flest poäng och som har licens i SSK gick denna gång till John-Erik Öberg som kämpat väl under säsongen. Om nu många hade räknat ut var Pickos pris skulle hamna så blev Olle Leufvéns en överraskning. Det tilldelades den SSK-medlem som kört årets intressantaste bil. Denna gång blev det inte någon bil i SSK-serien utan en i sportvagnsmästerskapet. Penny Nordberg fick komma fram och hämta det för sin mulliga De Tomaso.

När det gäller årets bästa individuella förarinsats, d.v.s. Kay Honkanens pris så tillföll det Gunnar Lundström som krönt säsongen med en seger i finalen. Gunnar Elmgrens pris till den mest otursförföljde SSK-föraren hamnade i år utanför landets gränser, närmare bestämt i Norge. Det blev Fredrik Knutsen som tävlar i Castrol Cup i sin otroligt låga Sunbeam Imp som fick det. Han kunde mycket väl tänka sig att få priset ytterligare ett år, bara han slapp skrotpriset. Robin Shorters pris som tilldelas den SSK-medlem som gjort årets insats tillföll denna gång Sportvagnen och Vi:s redaktör Göran Andrén. Och han ber att få tacka alla medlemmar som har (och som förhoppningsvis kommer) hjälpt till med material till tidningen.

Och till sist priset till årets skrotare. Det fick Tom Riedel som tydligen hade tröttnat på sin Volvo och passade på att skrota den på Anderstorp. Bättre tur med nästa bil Tom.

Efter prisutdelningen drog discot igång med fullt hälligång på dansgolvet. Under kvällen delades också mängder med lotteripriser ut och kanske får vi se Erik Emanuelsson i ny design i depåerna i år.

Mot småtimmarna så var då festen slut och deltagarna tömlade ut i ett vinterkallt Stockholm.

OBS! Gäller endast medlemmar i TR-klubben.

## ÄR DETTA VERKLIGEN TILLÅTET!

Så står det faktist utanpå det kuvert som innehåller en mycket snygg o proffsig folder om vårat nyaste Super Saloon team. Földern delas ut till företag i syfte att få sponsorer, något som också verkat fungera.



Föraren av denna nya och imponerande racerbil är Peter Sandén, ett inte helt okänt namn i SSK-serien, Castrol Cup (ex)mästare som han är. Han jobbar som inköpare på MISAB i Göteborg och har fyra SSK-säsonger bakom sig.

Det mekaniska kommer att skötas av Joskim Friman eller Jocke som han kallas i den interna kretsen. Han vet det mesta om racermotorer. Det bevisas främst av att han tidigare mekat åt bl.a. Eje Flgh, Emma och Thomas Gunnarsson, vars bil han också tar hand om. Teamet hoppas naturligtvis att han får det ganska lugnt under racen. Bilen är konstruerad och byggd av Roland Johansson, mera känd under namnet "Gäddhultarn", och kommer som ni förstår från Gäddhult. Även han är en skicklig mekaniker och har också tidigare skruvat åt bl.a. Emma.

Bilen som han byggt - en gång i tiden en Opel Commodore - är en verkligt maffig sak. Det är inte mycket som återstår av den forna karossen, numera är det mesta ersatt av plast och aluminiumdelar. Bilen är uppbyggd av 30mm stålrör och det har gått åt hela 100 meter av den varan. När det gäller motorn har naturligtvis Opelsexan fått lämna plats för något betydligt häftigare. Valet föll på en 452 kubiktums V8 från Chevrolet som redan i originalskick ger ca 400hk. Men det räcker inte långt i den maffiga Super Saloon klassen så därför är den preparerad med mängder av godis.

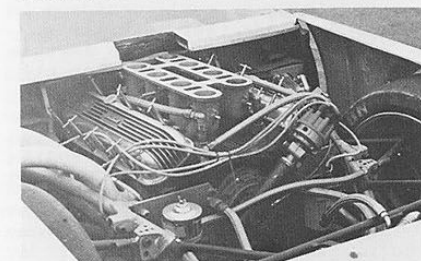
Eller vad sägs om Speed-Pro 12,5:1 kolvar, STD vevaxel, Carillo vevstakar, toppar av GM:s senaste aluminiumgjutning med in-sugsventiler i titan och avgasdito av rostfritt.

Det är bara några av godbitarna i Bowtie-blocket. Med detta tillsammans med insprutning av Hilborn/Lucas fabrikat räknar man med att få ut ca 650hk.

"Det blir lite skillnad mot Caprin", säger Peter. "Man får väl en chock när man trampar ner högerdojan första gången". Men han hoppas hinna med en del testkörning innan säsongstarten.

Kraften överförs från motorn via en APE INDY 4-skivig koppling till den 5vx Doug Nash lådan. Innan den når asfalten via den breda racingslicksen har den också passerat en 9-tums Ford bakaxeln med 3,40 utväxling.

Om allt fungerar som det är tänkt så räknar teamet med att tillhöra den snabbaste i klassen så Jörg o gänget får nog se upp. Men det kostar också en slant att bygga en sådan här racerbil. Det rör sig om sexsiffrigt belopp. Men teamet har fått god hjälp av sina sponsorer, t.ex. Motul-oljan kommer från MISAB, däcken blir av märke AVON, och så kommer "pappersexercisen" att skötas av dataföretaget Self System AB.



## FULL RULLE PÅ KINNEKULLE!

Efter många års väntan på g a brist på pengar och oklara ägarförhållanden blir det nu full rulle på Kinnekulle igen. Styrelsen för SSK Racing AB har under vintern dragit upp riktlinjerna för att på några år göra Kinnekulle Ring till Sveriges bästa motorsportanläggning.

Målsättningen är att förbättra anläggningen för både aktiva (förare och funktionärer) och för publiken. Dessutom strävar man efter att få en intimare kontakt mellan förare och publik på tävlingarna.

För detta har man lagt upp ett investeringsprogram som totalt omfattar mer än en miljon kronor, men som kommer att genomföras etappvis. Redan till början av årets tävlingssäsong genomförs de första etapperna, som beräknas kosta drygt 500.000 kronor.

- De viktigaste byggstenarna i den första etappen består av:
- omasfaltering av banans dåliga partier
  - flyttning av parkeringsdepån upp till den stora gräsplanen direkt innanför huvudentrén
  - byggande av en ny sittplatsläktare på kullen söder om bron
  - uppdelning av publikområdena i ett A-område (ger rätt till tillträde till depån och läktare på båda sidor om bron) och ett B-område (ger tillträde till ståplats på stora kullen ovanför TV-kurvan)
  - installation av ett avloppssystem och iordningställande av en servicebyggnad med toaletter och tvättrum på det nya depåområdet
  - iordningställande av Kinne-Kleva skola till kontor, café och pensionat för aktiva (se separat artikel)
  - iordningställande av övernattningsrum på banan för funktionärer.

Omasfaltering av de dåliga partierna runt banan har ju varit behövt länge, och med en insats av ca 150.000 kronor kommer vi att få en bra bana som kan användas för både bilracing och road-racing. Asfalteringen kommer att göras under maj månad så att det är klart till årets första sportvagnsmeeting den 26-27 maj.

Flyttningen av depån till det tidigare "marknadsområdet" görs för att öka publikens möjlighet att få kontakt med det intressanta som händer i depån. Alltför länge har racingdepåerna varit för svår-tillgängliga för publiken, och ett av de viktigaste stegen för att göra racing (och givetvis även rallycross, road-racing osv) till ett populärt nöje är just att buda publiken all den spänning och aktivitet som vi kan. Detta kommer givetvis att kräva ett ökat engagemang från aktiva förare och mekaniker, genom att exempelvis vara villiga att svara på frågor osv, men det ger också ett fint tillfälle för de som vill exponera sponsorer, sälja T-shirts, dekal osv.

Uppdelningen av publikområdena görs med nya staket och det kommer att innebära att om man vill sitta på läktare och gå i depån så löser man en lite dyrare biljett och går in på A-området. Vill man komma billigt undan löser man en biljett till B-området som erbjuder lite enklare standard men likväl bra åskådarplatser.

En ordentlig byggnad för toaletter och tvätt är nödvändig i den nya depån. På sikt räknar vi också med att kunna uppföra en cafeteria här, men tills vidare får vi fortsätta att använda den befintliga cafeterian och duscha i "gamla" depån. Kiosk för varm korv, kaffe, smörgåsar och godis kommer dock att finnas i den nya depån.

För att ge möjlighet för våra förare, funktionärer, mekaniker och anhöriga att bo billigt och bra under tävlingshelgerna gör vi i ordning övernattningsrum både i vår nyinköpta skola i Kinne-Kleva, och på banan i det gamla kontoret för SSK Racing samt i tidtagningsbyggnaden. På detta sätt kommer vi att kunna härbärga ett 50-tal aktiva till en vettig kostnad och standard.

Det är alltså full rulle på Kinnekulle igen, men givetvis måste vi låna största delen av pengarna till investeringarna. Vi har klart med banklån för den största delen, men vi försöker förstås minimera våra lånekostnader. Därför har vi gått ut med en vädjan till alla SSK-medlemmar om ett räntefritt 5-årigt lån om 5.000 kr, eller ett bidrag om 500 kr. Jag en ordentlig funderare om Du kan ställa upp och hjälpa klubben i denna stora satsning!

Olle Odsell



GUNNAR LUNDSTRÖM - SEGRARE I FINALEN 1983 PÅ KINNEKULLE MED SIN CASTROL CUP BMW.

## ETT STEG UPPÅT

Christer Offason - segrare i Formel Ford 1982 - har i år sadlat om till F3. Christer har köpt Hasse Thaug's fjolårsbil. Det är bara att önska honom lycka till, kanske går det lika bra som i FF.

En aman som tar steget upp - från Formel 4 till F3 - är Mikael Nabrink. Han blir i år proffsförare på heltid för det brittiska F3-stallet Mike Rowe Racing. Han kommer att köra hela EM-serien så vi får inte se mycket av honom här hemma. Under en träningskörning på Silverstone i vinter var han bara någon sekund långsammare än James Hunts lillebror David.



GAMLA SKOLAN KINNEKLEVA, 533 00 GÖTENE TEL: 0511-580 60

Som vi tidigare har meddelat har SSK Racing AB köpt den gamla skolan i Kinne-Kleva samhälle, alldeles vid infarten till banans huvudentré. Det är ett stort hus med fyra stora skol-salar, en gymnastiksal, ett lärarrum och diverse övriga utrymmen. Detta magnifika hus håller nu på att gå igenom en ordentlig ombyggnad inuti, så att det ska bli ett pensionat med god standard, plus kontor för SSK Racing AB.

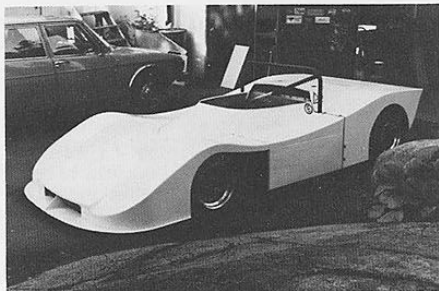
Första ombyggnadsetappen omfattar iordningställande av sex sovrum av olika storlekar, från tvåbäddsrum till sexbäddsrum. Totalt kommer vi att ha 26st bäddar. Vi installerar också nya duschar och toaletter. I nedervåningen blir det också ett pentry och ett stort samvarorom med soffgrupp, TV och frukostbord.

Skolan kostade bara 45.000 kr att köpa, men sedan lägger vi ned ca 200.000 kr i ombyggnadskostnader. Genom uthyrning av rum till ett vettigt pris under tävlingshelger, samt genom övrig uthyrning till turister och grupper som besöker Kinnekulleområdet, räknar vi med att verksamheten ska vara självbärande och förhoppningsvis ska kunna gå med vinst. Det är faktiskt ca 60.000 turister per år som besöker Kinnekulleområdet, men tyvärr kommer inte de flesta för att se motortävling utan för att se den fina naturen med dess unika flora, för att se på de många kyrkorna och fornlämningarna, eller faktiskt för att åka skidor i Kinnekulles slalombacke!

FERODO CUP

VREDESTEIN CUP

CASTROL CUP



HUR VI BYGGDE KAROSSEN TILL BODOLA MK III.

Det här med att bygga plastkaross är kanske inte så svårt som många tror, åtminstone inte om man går in för plana ytor. Ni kommer att förstå varför. När karossen till Bodola MK III byggdes för ett antal år sedan använde vi ett byggsätt som jag tror att dom flesta kan klara av utan att vara ingenjörer. Man utgår från en ritning naturligtvis, där man åtminstone har en sidoprojektion och en projektion ovanifrån. 1:10 är lämplig skala och även lätt att räkna med. På sidoprojektionen ritas sedan lodräta streck med ett mellanrum av ca 1 cm som man sedan använder att föra över i full skala (1 dm alltså) till dom bitar man skall såga ut för att bygga pluggen. På detta sätt får man ett antal punkter som bildar konturer av karossen sedd från sidan. Man slår i spikar i dessa punkter och kan sedan lägga en böjlig trälist s.k. ri för att sammanbinda punkterna till en linje. När man har ritat ut hur bitarna ska se ut kan man sätta igång att såga ut dom i spånplatta.

Innan man har kommit så här långt bör man lägga in en ritning av chassiet och kontrollera att det inte blir några obehagligheter vad det gäller utrymme. Bättre med för mycket plats under skalet än för lite. Eftersom det var en sportvagnsprototyp vi byggde var det lämpligt att dela karossen i tre delar. Var man skall placera skarvarna är också en detalj som noggrant skall planeras. Lätt löstagbara bitar spar en massa svordomar senare.

Så till själva bygget där vi hade lyckan att få använda "Lotus Reklams" fina snickeriverkstad vilket naturligtvis underlättade jobbet men på inget vis är ett villkor. För att hålla bygget på en rimlig prisnivå använde vi rätt

och slätt spånskivor, masonit, hammare, spik och trälim. Spånskivor och masonit lämpar sig faktiskt utmärkt för den här typen av byggemetod. Vi började med det svåraste, frontstycket. Steg nr 1 blev att såga ut 4 st likadana bitar av spånplatta till sidorna och inre hjulhuset. Dessa riggades sedan upp bredvid varandra med noggrant uppmätta avstånd så att dessa bildade framskärmarna. Varje par sammanfogades med mindre bitar av spånplatta och furulister (ca 40x15mm).

Detta gav oss alltså två "boxar" liknande pontonerna på en katamaran. Mellan "boxarna" skulle vi ha ett lägre platt parti som avslutades längst fram med ett luftintag för kyllet. Vi sågade sedan ut ett antal (i spånplatta) tvärgående stycken (med olika höjd för slutningen på huvun) för att sammanfoga "pontonerna". Dessa bitar monterades med ett överflöd av stödbitar för att bli så stabilt som möjligt, detta för att undvika flexning och krokigt slutresultat. Vi hade nu ett "naket" skelett som täcktes med masonit utom på insidan av hjulhusen där vi fick göra lite specialare eftersom dessa bitar skulle luta ca 45 grader. Triangelbitar kapades till i olika storlekar som monterades vertikalt och sedan täcktes med masonit. Lite knepigt men ändå det lättaste sättet ansåg vi. Kom ihåg att det inte spelar någon som helst roll hur det ser ut under masoniten. Huvudsaken är att man får formen man har tänkt sig, och att pluggen är stabil.

Så återstod själva nosen och kanske den svåraste delen eftersom den dels måste fungera aerodynamiskt och dels helst också se snygg ut samtidigt som den skall förse kyllet med rätt mängd luft. En kantig nos fungerar tyvärr inte så bra i något avseende. För att vara säker på att luften skall tvingas in till kyllet valde vi att göra en typ av "kniv" som skulle hindra luften att gå över luftintaget. Denna sågades i furu med rundade kanter till formen av en pilbåge, modell mindre, som sedan monterades liggande med masonit täckande ända fram mellan "pontonerna". Under denna hade vi alltså luftintaget som senare kompletterades med en s.k. "läpp" av aluminium för att ytterligare dela luften och tvinga in den på rätt ställe. Så återstod bitarna som skulle sammanbinda sidostyckena med fronten. Problem! Eftersom dessa skulle rundas ordentligt. Vi fastnade till slut för att böja masonitbitar så mycket vi vågade och fälla in dom i sidostyckenas spånskivor resp. undersidan på skärmarna där vi monterade

rundade furubitar för att få fäste och till sist tvärgående stycken i nosen vid luftintaget. Den här sista lösningen var besvärlig och går säkert att lösa på något bättre sätt.

Mittsektionen gjordes på samma sätt, med undantag för sittbrunnsargen som vi fick en del huvudvärk med innan rätt lutning och utseende var klart. Sargen gjordes i tre bitar som skarvades på sidorna precis där rundningen ska till att börja. Även här använde vi trekantiga spånplattsbitar som stöd på insidan. För att få fullgod stabilitet lade vi en skiva längst upp vid sargkanten ungefär som ett lock på en kastrull. Locket gav dels styvhet och dels något att spika i.

För att göra det hela lättare undvek vi att göra några förhöjda hjulhus på bakstycket. Platta ytor är som bekant vad masonit lämpar sig bäst för, men för att inte göra det hela helt okomplicerat fick jag för mig att en upphöjning över maskinen skulle vara snyggt. Mike och Mats stönade men jag stod på mig. Sidostyckena till upphöjningen blev knepiga med ett otal passningar eftersom de dels var lutande och dels S-formade för att följa kurvan över bakhjulen. I övrigt användes samma byggsätt som tidigare med 4 st sektioner. Alla kanter rundades så mycket som spånplattans tjocklek medger (lägg ihop flera plattor för mer rundade former) men man får vara försiktig med att inte fila för mycket på masoniten och spikförbanden.



Förlåt Jaguarvänner, jag kunde bara inte låta bli att ta med det. red.

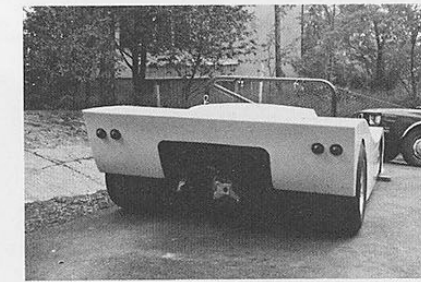
När alla träarbeten var klara återstod ett oändligt antal timmar av spackling. Först grovspackling och sedan noggrannare och noggrannare tills man hade en bra yta. Helst ska spackellagret vara ca 1,5-2mm tjockt för att dölja spikskallarna o dyl. som annars syns direkt i formen.

Efter handspacklingen så sprutspacklade vi 3ggr med slipning emellan. Sista slipningen gjordes med finaste vattenslip-papper. Som avslutning rubbades och polerades pluggarna så att man i stort sett kunde spegla sig i dom.

Och så till sist det kanske viktigaste innan man börjar. Ett plant underlag! Har man inte tillgång till det så glöm bort att ens försöka. Resultatet blir bara snett och krokigt. Mät ofta och noggrant dessutom, så slipper man en massa efterarbete.

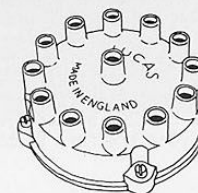
Det här är inte på något sätt en fullständig beskrivning av hur man gör en kaross, men jag hoppas att det kan ge en idé om hur man bär sig åt utan att göra det alltför komplicerat. Som ni kanske märkt har jag inte gått in på hur man plaster eftersom Autoplast AB gjorde det åt oss. Utmärkte böcker om det finns i bokhandeln. Om någon är intresserad av att köpa våra formar så är dom nu till salu eftersom bilen är såld.

Vi som byggde var Mike Gärdin, Mats Lundkvist och undertecknad Christer Linde som också stod för designen.



Fördelarlock Jaguar V12

Rekommenderat användningsområde: Pennställ





SSK's De Tomaso-sektion:

Mats Görski	Ordförande (kontaktman i SSK samt med De Tomasofabriken i Modena)
Lennart Engström	Vice ordförande (kontaktman för norra Sverige)
Göran Malmberg	Teknisk rådgivare
Thomas Wingstedt	Information
Conny Rehnvall	Organisatör
Åke Larsson	Kontaktman för södra Sverige
Lennart Larsson	Kontaktman för södra Sverige
Börje Molin	Kontaktman för Stockholm

Svenska De Tomaso Klubben - Den subjektiva historien

1974 köpte jag mig De Tomaso Mangusta och snart efter kom jag i kontakt med Ulf Larsson, som några månader innan gjort detsamma. Min bil var inregistrad, hans under uppbyggnad. Jag körde, han grejade, och det uppstod trevlig telefonkontakt, som till slut ledde till klubbens bildande, enligt motto: Delad glädje är större och delat trubbel mindre. Svenska bilentusiaster visste på den tiden mycket lite om De Tomasobilar. Det hade jag försökt avhjälpa genom att skriva lite information om fabriken och bilar.

Två år senare importerade jag min Pantera och då kom jag på tanken att skaffa mig uppgifter om andra De Tomaso-ägare. Många svarade gärna på mina telefonsamtal och brev, andra var helt ointresserade. Till dom hörde dåvarande svenska generalagenten Specialbilar. 1977 kunde jag trycka och distribuera första Svenska De Tomaso-registret, som grund till klubben. Den innehöll 29 bilar. Två år senare, 27 maj 1979, på Kinnekulle Ring kom fyra Panteror och 5 års långa försök resulterade i formellt bildande av klubben. Årsmöte på Kinnekulle blev tradition, likaså höstträffar, först på Hooks Herrgård och sedan på Söderköpings Brunn. Antalet bilar har ökat till över 50 st. och ca 20% brukar dyka upp samtidigt på våra träffar. Klubben har uppträtt

både på Jönköpings Elmia och Malmöutställningar med stor framgång. Pantera blev "best in show" och klubbens monter den bästa.

Mats Görski

#### LITE HISTORIK

De Tomaso och mannen bakom dessa bilar är ett långt och färgstarkt kapitel om en man och hans livsverk, som är svårt att sammanfatta så här kort - utan måste läsas i bokform - och jag vill poängtera att det finns ett fint urval av intressant läsning att skaffa: Tex-Super Fords (Wallace A Wyss), De Tomaso Automobiles (Wallace A Wyss), De Tomaso Pantera (Jan Norbye).

Alessandro de Tomaso kom ursprungligen från Argentina och var en entusiast. Det senare måste man vara för att sätta igång egen biltillverkning..... Han började sin karriär som tävlingsförare i början på 50-talet vilket senare förde honom till USA och slutligen till Italien där han började samarbeta med bröderna Maserati. (Vars biltillverkning nu ingår i Tomaso-koncernen). 1958 började Alessandro bygga egna bilar.....

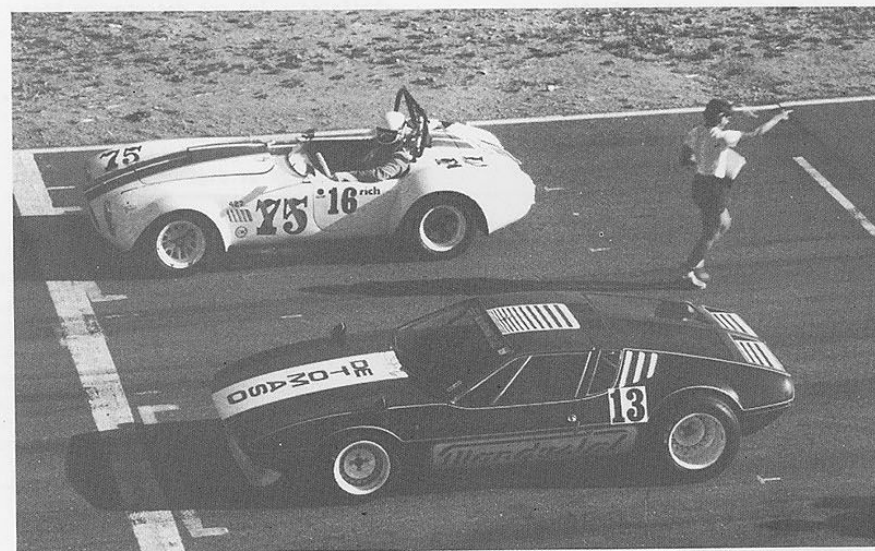
Till att börja med Formula-junior med Fiat och Alfa-motorer. Den första de Tomason för gatbruk kom 1965 och hette Vallelunga och var för sin tid en mycket intressant bil med mittmonterad 1,5-liters motor i ett sk spine-chassie med en formskön Ghia-kaross i plast. Vallelunga var den första bilen som kom i produktion och ca 75 bilar tillverkades.....

I mitten på 60-talet tog Alessandro kontakt med Carroll Shelby, vilket resulterade i att Mangustan kom till världen. Detta var steget in i superbilarnas värld och då kom även Ford-USA in i bilden. -En liten i all välmening retsam "kuriösitet" när det gäller namnet Mangusta (det lilla vessleliknande djuret mungo) och hur det kom till med tanke på Shelbys inblandning i projektet, kan vara värt att nämna. Mungon är ju cobrans enda naturliga fiende i djurriket, så Alessandro ville som sagt retas lite med Shelby. Vi fick ju även se en fin duell dom emellan när Benny Norberg med sin Mangusta tog hem klass A-segern i augusti -83. -här på startlinjen med just Cobran (se bild)....

Mangustan kom i produktion 1967 och tillverkades i ca 400 ex, varav ca hälften gick till USA. Mangustan hade ett vida-reutvecklat chassie-typ Vallelunga- med mittmonterad Ford 289 alt. 302 V8. Karossen i stålplåt designad av Ghia..... Ford var dock inte nöjda med väghållningen och kritik riktades mot Aleesandro som med hjälp av bl.a. Dallara från Lamborghini tog fram ett monocoque-chassie, monterade en ZF-låda och valde slutligen Fords 351-Cleveland-motor som för tillfället var nykonstruerad och lanserad som High Performance-motor och gav slutligen Ghias chef-designer Tom Tjaarda i uppdrag att rita en kaross som var lämplig för ändamålet.--Panteran var nu född och visades första gången på Turin-utställningen 1971, varefter samarbetet med Ford och USA blev fastställt.....

Produktionen kom igång mycket snabbt och ca 85% gick till Staterna, där bilen mottogs mycket positivt. Den var snabb, neutralstyrd och verkade perfekt utstuderad och tidlös..... I det här sammanhanget får naturligtvis de Tomaso 2 andra mycket vackra och exklusiva vagnar inte glömmas bort -nämligen Longchamp och Deauville.

Börje Molin / Pantera -71





Eftersom vi får en hel del förfrågningar per telefon och brev, så tänkte vi ge lite övergripande svar på de mest förekommande frågorna.

**KAN MAN FÅ KÖPRÅD GENOM KLUBBEN?**  
Ja, allmänna, men inga adresser (utom fabrikenes förstås).

**LÖNAR DET SIG ATT KÖPA EN KROCKAD PANTERA?**

Beror på dig själv och hur händig du är eller hur mycket pengar du har.

**VAR UTOMLANDS FINNS DOM BILLIGASTE PANTERORNA?**

Ingenstans, men sök i Tyskland - Italien (dyra) - England - Belgien, där det oxå finns bra agenturer.

**ÄR DET SVÅRT ATT HITTA PANTEROR TILL SALU?**

2-3 per månad i Tyskland - 1-2 per år i Sverige.

**PROBLEM ATT FÅ IN EN PANTERA TILL SVERIGE?**

T.o.m. 1975 bör det inte vara några problem (bromsintyg skaffar klubben). F.o.m. 1984-1987 är avgasreningen avklarad. Avgifter: Moms på inköpssumman, med EUR-1 intyg: ingen tull, men accis och skrotningsavgift.

**VAD KOSTAR DET ATT RENOVERA EN PANTERA?**

Mycket svårt att svara på, men ett riktvärde (inkl. inköpet) vid 150.000 kanske inte är helt fel. (Nypris ca 250.000:-). Återigen beroende på hur mycket du kan klara av själv. Dessutom har vi en del tips och råd den då du står där och river, vilket i dom allra flesta fall är ganska nödvändigt.

**HUR MYCKET KOSTAR DET ATT HA EN PANTERA?**

Försäkring ca 2.000:-/år (helbonus i Folksam) - 1.500 milen, skatt: 1.500 kg, service vid varje 1.000 mil.

**ÄKKOMFORT I PANTERAN?**

Långa förare bör ändra sätena, skönt på sommaren med air-condition, bra långfärdsvagn (utan allt för mycket packning), bullrar ungefär lika mycket vid 90 som vid 190.

**VAD HÄNDER OCH SKER I KLUBBEN?**

Bl.a. har vi verkstadshandbok, reservdelskatalog, hjälper till att skaffa reservdelar, teknisk rådgivare, 4 möten per år i samband med sportvagnsmeetings: där vi kör/snackar/tittar på bilar och annat, kollar ev på video, film, bilder m.m., äter och kanske dansar, vem vet? Kinnekulle (hemmabana och årsmöte) - Knutstorp - Falkenberg - Mantorp (utställning i år) och dessutom en höstträff i Söderköping, informationsblad (oregelbundet), Sportvagnen och Vi (4 ggr/år). Bilinnehav är inte nödvändigt för att vara med i klubben.

Så lycka till och som sagt stöter du på problem när du väl hittat en bil så hör gärna av dig!



SVERIGES SNABBASTE RACING-TJUN, NETTAN LINDGREN.

Köpes Säljes Köpes Säljes Köpes Säljes  
Säljes Köpes Säljes Köpes Säljes Köpes

**ANNONSERA GRATIS!**



**Bilar säljes**

TRANSPORTLASTBIL VOLVO F86

Utrustad med sovrum i panel och heltäckningsmatta, komplett arbetsbänk med rampor i aluminium. Komplet och körklar, rikligt utrustad. Billigt mot förslag.

**säljes**

**Säljes**

TELEFON: 031-180674 ELLER 040-434319

**Säljes**

**Säljes**

**Säljes**

**SUPER SALOON CAMARO**

Mycket snabb racerbil till Dig som vill billigt pris vill köra i år.

**DATA:**

Helrace 350 motor med torrsump! Plastdörrar och plasthuv. Skivbromsar runt om. Billigt mot förslag.



Köpes Säljes Köpes Säljes Köpes Säljes  
 Säljes Köpes Säljes Köpes Säljes Köpes

**ANNONSERA GRATIS!**

SÄLJES

Phantom P75, unik genuin engelsk clubmanbil enda exemplaret i Sverige. Mycket intressant bil i klass RS. Totalt har endast 12 st Phantom producerats. Dessa bilar är mycket framgångsrika i England.

Bilen är totalrenoverad från grunden och är i utställningsskick. Ramen är blåstrad och lackerad, all aluminium är utbytt och karossen nylackerad.

Motorn Ford 1600 crossflow, balanserad, flödesbearbetad topp, vassare kam, Rowland torrsumpsmörjning, closeratio växellåda, solfjäderkoppling och oljekylare. Vidare är bilen utrustad med aeroquip-ledningar, aluminium bromsok, sexpunktsbälte och halonsprinklersystem. Mekanisk varvräknare och mekanisk tempmätare. Slicks på Minilitefälgar. Extra noskon ingår.

Köparen kan räkna med råd och dåd under säsongen -84 då vi kommer att delta med annan bil.

Totalt har 1000 timmar satsats i denna genomgripande renovering.

Denna mycket intressanta och potenta bil säljer jag då jag har nya sportvagnsprojekt under arbete.

Pris inkl. div. delar: 38.000 kr.

För mer information ring: 031/114420

Stefan eller 0581/12057 Bjarne, kvällstid.

Biltransport för två, Mercedes 913 årsm. -77, 6:a diesel, 17.000 mil. Durkplåtsflak-vinsch-ramper plus kula. Pris: 30.000kr.

Bengt Selander Mörbyholm Gillberga  
 635 13 Eskilstuna. Tel: arb. 016/352100  
 hem. 016/60375

MGB och Midgetdelar från skrotade bilar. Ford Cortina GT 1500cc motor, fabriksny. HT, blått till Spitfire. Tel: 0764/32986

2 st VW 412-motorer i Super Vee trim säljes i klump för 10.000 kr, även byte till Formel Ford.

Kontakta Yngve Johansson Sarvlagatan 9 SF-07900 Lovisa Finland

Tel: från Sverige 99358-15-532495  
 från Finland 915-532495

Audi 100 L5E Aut. årsm.-79, 7500 mil, utr. med Pioneer srereo, Eberspächer kupévärmare, som/vint. hjul. Färg: Indianrödmetalic. Pris: 39.900kr. Besikt. u.a. 18/1 -84.

Bengt Bengtsson, tel: arb. 08/631885  
 hem. 08/7390902

KÖPES

Delar till MGA och TR4, Minilitefälgar 5-6,5/15 passande SAAB 99-900 samt till MG Midget 13 eller 14 tum. Engelsk 50-60tals sportbil. Tel: 0764/32986

2 st 7" fälgar samt  
 2 st 8" fälgar med  
 hyfsade däck på.

Peter Olsson tel. 0158-402 94  
 (även sent)

DIVERSE

Är du intresserad av engelska sport- eller lyxbilar? Jag kan förmedla import av sådana till fördelaktigt pris. För vidare information var god kontakta Ola Happstadius tel: 0584/13297

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

Medarbetare: Olle Odsell  
 Christer Linde  
 De Tomaso-sektionen

Nästa nummer beräknas vara klart omkring den 24/8. Material och annonser bör vara mig tillhanda senast den 27/7.