

sportvagnen och vi

**STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB**



ÅRETS FÖRSTA SM GICK TILL SSK GENOM MATS LINDENS SEGER I SUPER SALOON

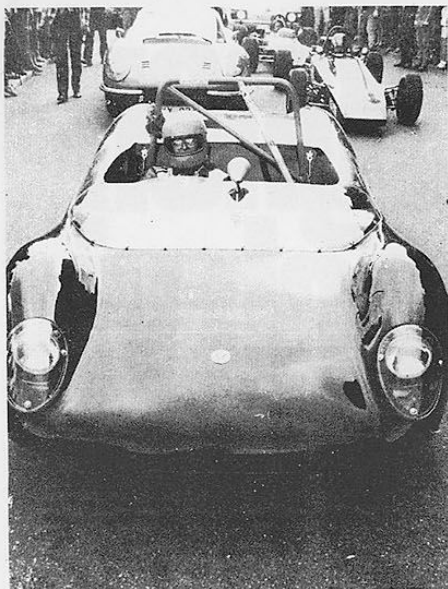


Stockholms Sportvagnsklubb
Berganäsvägen 18
135 52 Tyresö
Tel 08-742 17 18



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

info 3-84



● I ett öronbedövande dån varvar 60-talsbilarna på Saltängsgatan upp inför racet. Flera bilar rattades av tjejer som den här Lotusen t ex.

HISTORIC RACING PARADE, NORRKÖPING

Som styrelsemedlem i SSK skall man tydligen berätta om sina bilbravader. Här kommer min.....

Torsdagen den 14 juni drog jag iväg med Rovern och Lotus 23B på släp mot Norrköping för att möta min delso Olle (delvis sambo pga utlandsarbete).

Vi skulle delta i Historic race parade. Detta arrangemang ingick i Norrköpings 600 års firande.

Väl framme i Norrköping fanns ingen delso, han hade blivit kvar i Italien. Nåja sånt händer, det var bara till att lasta av, ställa 23:an på anvisad plats i depån, traska runt och prata med alla de andra "gubbarna", det ingår i ett race påstås det.

Det började nu gå upp för mig att alla trodde jag skulle köra, dessutom tyckte dom att det var "häftigt".

Efter en superb lunch började en del frågor dyka upp i skallen på mig t.ex. hur når jag fram till pedalerne?

Hur ligger växlarna? O.s.v.

Pedalproblemet löstes med två stycken kud-dar (ej av flamsäkert material). Växlarna skulle tydligen ligga på samma sätt som

i bösfläktarna (Porsche). Tiden gick och det blev dags för förarsammanträde. Instruktionen var denna: Paraden skulle gå i innerstaden, en slinga på 3,5 km i tre varv. I täten skulle det vara två stycken motorcykelpolis som skulle hålla farten nere till max 70 km/tim.

Mummel i kön uppstod, 70 km/tim? Bilarna sotar ju igen!

Så blev tiden mogen för overall och hjälm samt nerhasning i bilen. Jag skulle köra mellan en mini Marcos och en tomhylsa (formelvagn). Jag fick i ettan och puttade fram till starten. Då kom chock nr1, hela gatan var proppad med folk. Vi blev presenterade bilen och jag av Jan "Rutbyxan" Tromark.

Efter en stund gick starten, dags för chock nr2. Var f-n tog dom andra vägen, alla framförvarande bilar bara försvann.



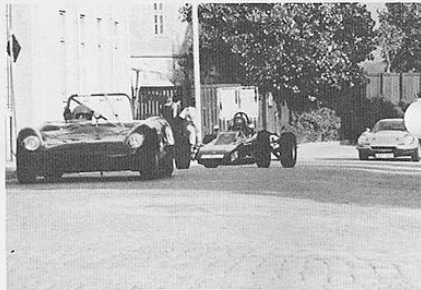
I med ettan och järnet iväg efter en stund var det fullt på treans växel.

3:e chocken, det här kan inte vara 70 km/tin Men, men jag måste ju hinna ikapp de andra.

Efter ca: 2 km hamnade jag på en liten gata och en förskrämd dam med käpp stod i ett gathörn och vibbrerade.

4:e chocken, jag måste ha kört fel, men jag var inte ensam, med mig hade jag två formelvagnar och en Ferrari. Vi backade, snurrade runt och kom till slut rätt till folkets stora jubel.

De båda andra varven gick av bara farten. När jag väl kom in i depån igen och slitit av mig hjälmen fanns det bara en sak i skallen.



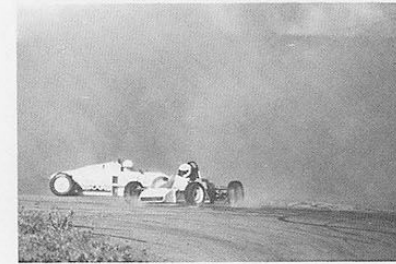
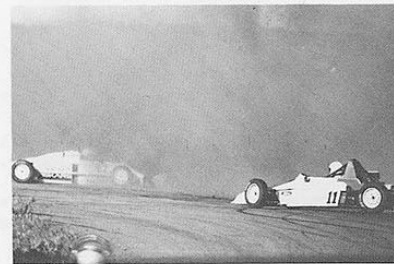
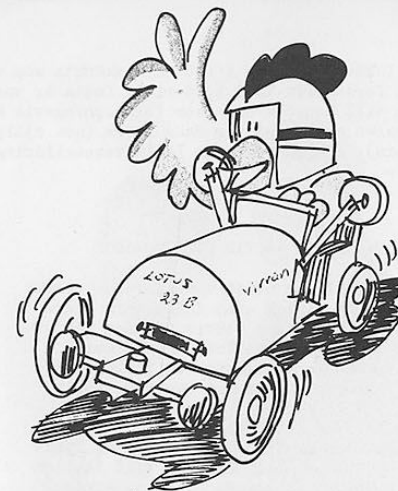
"Det här var det roligaste jag varit med om sen Luther dog".

I eftersnacket kom det fram att vi kört i minst 150 km/tim till polischefens stora förtvivlan. Motorcykelpoliserna i täten hade stannat vid kullerstengatan, de vågade inte köra så fort utan släppte förbi oss (kände dom sig jagade tro?).

Är det så att en bilparad ska gå till kommer jag att se till att "delsbon" är på jobb utomlands för jämnan.

Tjejer kör mycket bättre än höns (!).

Kramar "Virran".



Det kan gå hett till på Kinnekulle Ring ibland. Som här när nummer 11 Kenneth Isacson får sladd och tuchar en stillastående Esa Salonen (62). Dess bättre är det mycket ovanligt med andra skador än materiella.

REDESTEIN

REDESTEIN - TESTADE PÅ TÄVLINGSBANAN.

På klubbens årsmöte i februari skänkte som vanligt en av våra trogna medlemmar ett fint förstapris till lotteriet. Detta år var det ett resebidrag på 3000 kr för en resa till Monacos GP, (som förhoppningsvis Keke Rosberg skulle vinna). Den lycklige vinnaren av priset var Hans Favre (som hjälper Gert Pettersson att få fart på Opel-motorn). Här följer hans lilla reseskildring:

"SOLEN SKINER ALLTID ÖVER MONACO"

Vilken bil som helst skulle kunna averka 500 mil i sträck utan driftstörningar. Min bil hade ännu större chanser (eftersom jag är en någorlunda mekaniker). Allt hade kontrollerats o. justerats, dåliga delar bytts mot nya osv. Opeln var i toppskick. Men det var ett överdrivet lugn inför resan, som skulle gå via Danmark, Tyskland, Schweiz och föra oss till Italien 2 mil från Monaco. Vi startade ifrån Stockholm i ett strålände solsken. Två timmar senare hade det överdrivna lugnet ersatts av en lätt nervositet. Motorn uppvisar några mystiska driftstörningar i form av lätta hostningar och ryckningar men går framåt, hur länge?

Två dagar senare efter mycket mekande och körande - Italien! Men vilken besvikelse, ifrån det vackra Schweiz via St. Bernards passet kommer vi in i Italien (ner från 2500 meters höjd). "Det ser ju ut som en jäkla sopstation" utbrister Mia, min andre chaufför i livskamrat. Men humöret steg betydligt när vi kom fram till italienska rivieran, även kallad "Blomster Rivieran". Palmer, apelsinträd, blomsterodlingar, serpentinvägar, barer och restauranger - FRÄASCHT!

Det här bådär gott. Ännu bättre blir det när vi visas till våran förbeställda lägenhet, belägen högt upp på en bergslutning, - den visar sig vara helt ny! Vattnet kommer automatiskt så ägaren lyckligt och vred på kranen, Mia har svårt för att hålla inne med ett brett flin.

När vi installerat oss i lägenheten åker jag över till Monaco för att få en uppfattning om staden. Klockan är 19.00 och trafiken är tät vid den här tidpunkten. I ett vansinnestempo hänger jag på två italienska bilar mot Monaco och har väl aldrig brutit mot så många trafikregler på så kort tid. Dom kör som tokiga, - stanna vid rödljus och stopplikt? NÄÄ NÄÄ!
Med verktygslådan ordentligt utspridd över bagaget kommer jag in i Monaco.

Till fots undersöker jag staden Monte Carlo, vädret är övervägande soligt ca: 25 grader. Ut efter försöker energiska fransmän sälja alla möjliga souvenirer i små stånd, kommersen är på topp dessa dagar. Banan går mellan husen och är förvånande smal och oroväckande nära publikläktarna. Det här skulle svenska säkerhetsmyndigheter se.

Min franska är nej, två ord kan inte kallas för franska vilket visar sig vara ett stort handikapp. Den information jag vill få reda på visar sig vara omöjlig att få, ända tills jag träffar två engelska reportrar från BBC. Jag får svar på alla tävlings tekniska frågor jag har. Staden är otroligt vacker med sina röda trottoarer, vackra parker och stiligt utsmyckade hus, och varför har alla Europas Ferraris samlats här?

Söndag 3/6: Ett lätt duggregn faller på oss när vi parkerar i Monte Carlo och lullar i väg för att uppsöka något biljettkontor. En del F1 bilar är ute och testkör, ett enomt vrål ekar mellan husen. Befolkningen ser oberörda ut som om dom hade biltävlingar varje helg.

Kl 13.00, himlen har öppnat sig, - likaså min plånbok. Vi införskaffar oss två regnrockar i plast för hutlösa 25 kr styck. Biljetter??? Nä dom e'slut. Men den illegala biljettförsäljningen har som överallt annars ett stabilt fäste vid sådana här tillställningar, och som hård affärsman prutar jag 40 kr på dom biljetter som erbjudits oss. Biljettarna gäller för någon allmän sluttning nedanför palatset där man ser relativt bra över hamnen som bilarna kör utefter.

Kl 15.00, Bugatti veteranbilarna har kört sitt race i ösregnet. Jag känner ett stort medlidande för dessa förare i läderhuvor och utan vindaviserande rutor, burrr.

Kl 15.30, dom två engelska tjejerna som står bakom oss och petar mig ofrivilligt i huvudet med deras paraply börjar bli nervösa, f-n skall dom aldrig starta?

Dom sista minuterna innan start kommer en galen kamikatzé pilot och underhåller oss med vansinniga piruetter i luften i ett enmotorigt plan.

Starten går till slut med ett kopiöst vrål, speakern tjattrar på obegriplig franska o italienska, men vi fattar att Alan Prost är i täten. Och ut ur tunneln kommer ett antal vattenkaskader utsusande med en röd bil i täten, Prost naturligtvis. Men tävlingen sändes ju i TV så ett referat är säkert överflödigt.

Efter ett besök på Oceanografiska museet (mycket sevärt) kopplar vi av i ett par dagar och hinner sola o bada lite trots kldret.

Allt trevligt har ju sitt slut och färden går bra. Väl hemma konstaterar vi att vi haft en mycket bra semester, trots att jag aldrig hann bli riktigt ren om händerna!



Här är en bild på Jan Mattsson och hans fru Lottie (f.d. Halfvards). Om det skulle ha undgått någon - Janne och Lottie har alltså gått och gift sig. Dom ber också att få tacka SSK för den fina bröllopspresenten. Ett speciellt tack riktas också till Bosse Pettersson för hans flaggspele utanför kyrkan.

BLIVANDE REPORTER

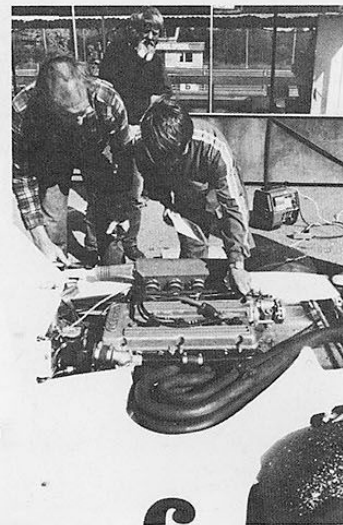
Det här med att göra klubbtidning kan ha sina problem. När jag tog hand om den tänkte jag: det kan inte vara några problem att skaffa material i en klubb med över 600 medlemmar, men det är det.

Därför undrar jag om det finns någon som vill hjälpa till och skaffa material. Gärna någon som bor i Stockholm heller något annat område.

Det gäller inga konstigheter utan bara att bevaka vad som händer bland SSK-medlemmar, och meddela mig när något intressant för klubbtidningen dyker upp.

Kanske har DU själv varit med om någon intressant bilhändelse som kan vara värt att skriva om.

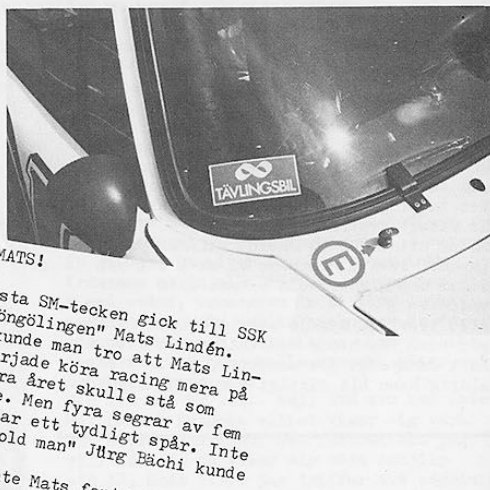
Redaktören.



NÄR "LILL-EMMA" KOMMER SÅ DARRAR VARENDA FÖRARE O MEK.

Castrol 

KINNEKULLE  **RING**



GRATTIS MATS!

Årets första SM-tecken gick till SSK genom "gröngölingen" Mats Lindén. Ja, inte kunde man tro att Mats Lindén som började köra racing mera på allvar förra året skulle stå som slutsegrare. Men fyra segrar av fem möjliga talar ett tydligt spår. Inte rå på Mats.

Vem minns inte Mats fantastiska uppvisning under Västkostloppet, då visade han verkligen sin klass. Och det är inte dåligt med tanke på att han för några år sedan körde sportvagns-meetings med en mera standardbetonad Porsche.

Den Porsche 935 Turbo som han kört i Super Saloon är faktiskt Björn Waldens gamla rallycrossbil. Bilen är nu på ca: 650 hk men räknas bli ännu vassare till nästa år. Så Mats har inte bestigit prispallen för sista gången.

Vi får heller inte glömma resten av gänget bakom Mats. Ett SM-tecken är sällan en mans verk. Vid ett flertal tillfälle har t.ex. mekanikerna fått jobba nattskift då Mats ibland tagit i för mycket under träningen.

Än en gång - grattis Mats - det kommer säkert att bli en intressant säsong -85 med fina fighter mellan honom och det övriga Super Saloon gänget.



Ställningen i SSK-serien inför finalomgången på Kinnekulle Ring den 29.9.84. För slutplacering i serien räknas de fem bästa resultaten.

KLASS 1:

| | | | |
|----|------------------|----------|----|
| 1 | Jerry Davis | Fiat 128 | 24 |
| 2 | Ture Tiholt | Volvo Am | 18 |
| 3 | Molle Robertsson | Volvo | 10 |
| 4 | Åke Bengtsson | Fiat 124 | 8 |
| 5 | G Dandenell | Volvo | 4 |
| 6 | Stellan Ahlberg | Volvo | 3 |
| 7 | Lennart Jansson | BMC | 3 |
| 8 | Jan Bjerninge | Volvo | 2 |
| 9 | R Lindkvist | Simca | 2 |
| 10 | Nonna Lindgren | Lancia | 1 |

KLASS 3:

| | | | |
|----|------------------|---------|----|
| 1 | Morgan Petersson | BMC | 44 |
| 2 | John-Erik Öberg | Volvo | 44 |
| 3 | Inge Johnsson | Ford C | 31 |
| 4 | Onni Kreivi | Ford C | 24 |
| 5 | Håkan Allrin | BMC | 22 |
| 6 | Rolf Carlsson | Volvo | 19 |
| 7 | I Johansson | Volvo | 12 |
| 8 | G Lundström | BMW 700 | 10 |
| 9 | Bernt Löf | Volvo | 10 |
| 10 | H Rosencrantz | Volvo | 10 |

KLASS 2:

| | | | |
|----|-----------------|----------|----|
| 1 | Sven Forslund | Opel Man | 51 |
| 2 | Jaan Tolli | Opel Asc | 41 |
| 3 | Karl Eriksson | Volvo | 29 |
| 4 | Lottie Mattsson | Opel Kad | 25 |
| 5 | B Pettersson | Volvo | 23 |
| 6 | Ronnie Nilsson | Volvo | 18 |
| 7 | Bo Johansson | Volvo | 15 |
| 8 | Per Sörström | Lotus | 13 |
| 9 | Jan Mattsson | Opel Kad | 11 |
| 10 | Börje Skoog | Volvo | 9 |

KLASS 4:

| | | | |
|----|------------------|------------|----|
| 1 | Anders Krohn | Van Diemen | 44 |
| 2 | M Johansson | Veemax | 40 |
| 3 | B Sandström | Ralt | 3 |
| 4 | Hasse Hillebrink | Veemax | 30 |
| 5 | Mats Erkler | Van Diemen | 26 |
| 6 | Lars Kullberg | Ralt | 25 |
| 7 | Christer Nyholm | Veemax | 17 |
| 8 | Peter Svensson | March 813 | 11 |
| 9 | Bengt Gustafson | Royale | 11 |
| 10 | Bengt Nordeng | Veemax | 9 |



MATS IPÅRD MED ATT KASTA SIG ÖVER KRANSKULLAN
MEDAN EN AVUNDSJUK FUNKTIONÄR TITTAR PÅ



KOMMER VI MED ALLA NU?



STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB

- motorklubben för sportvagns- och racingentusiaster

TEAM SIMONSEN

Kurt Simonsen, ett välkänt namn i svensk och internationell racing. Det är några år sedan nu som han härjade på kontinenten med sin Porsche. Det var tillsammans med Kenneth Leim, och dom båda skrämda slag på många av dom stora namnen ute i Europa. Dom senare åren har den Simonska äran övertagits av nästa generation genom sonen Christer. Christer har i år kört i (lilla) Super Saloon med blandad framgång. I premiären t.ex. så körde han sönder motorn medan han tog andra platsen i klassen vid finaltävlingen på Kinnekulle Ring. Ja, det var faktiskt med snudd på segern.

Det har givit mersmak samtidigt som Kurt som följt Christer runt tävlingarna blivit tänd på att börja köra igen. Så därför planerar dom att låta Team Simonsen återuppstå. I första hand så skall Kurt och Christer ingå men det kan också bli aktuellt med en tredje förare.

I höst skall dom ut i Europa för att prova, bl.a. tillsammans med Janne Lundgård. Delvis vill Christer prova på och se om han klarar av en Porsche och 450hk ytterligare än vad han är van vid. Och delvis vill dom studera olika alternativ.

Attraktivast är lilla grupp A där Alfa Romeo gått väldigt bra i år. Där är det inte heller allt för dyrt med inköp av vagnmaterial. I stora grupp A kan det bara bli tal om Volvo då en konkurrenskraftig Jaguar betingar ett väl högt pris.

Ett alternativ är också grupp B, där finns bilar att köpa till vettiga priser. Det troligaste är väl att det blir en Porsche i så fall. Problemet i den gruppen är att BMW M1 är så överlägsen.

Grupp C är inte att tänka på, där rör det sig om otroliga summor pengar.

Christer tycker det skall bli roligt att få köra utomlands och få mäta sina krafter mot dom "stora pojkarna". Han funderar också på att ta formelbilslicens under höstens kurs på Kinnekulle.

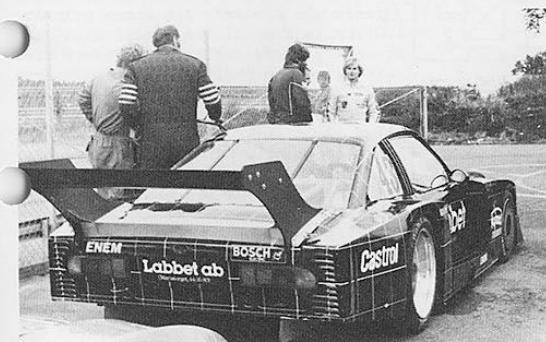
Nu i höst blir det mest Kurt som kommer att köra då Christer är med för att lära. Det gäller att vara väl förbereda så att allt fungerar direkt när säsong -85 drar igång. Så kanske kan han köra hem några internationella framgångar för SSK nästa år.

Kurt har faktiskt redan varit ute och kört, det var en veteran tävling på nya Nürburgring.

Ev. kommer Christer att försöka få tid med någon Super Saloon tävling också så att BMW:n inte står och rostar igen. Så det ser ut att bli en jobbig säsong -85 för far o. son Simonsen.



CHRISTER MED SIN SUPER SALOON BMW
PÅ KINNEKULLE



Han hade inte någon större tur i år, våran Jürg Bächli. Dessutom lyckades han med en snygg snurrning under finalen på Kinnekulle.

Men en sak är han bäst på, nämligen att åstakomma underbara ljudupplevelser. Hans Manta med BMW M1-motor är nog det mest välljudande som kört på en svensk tävlingsbana.

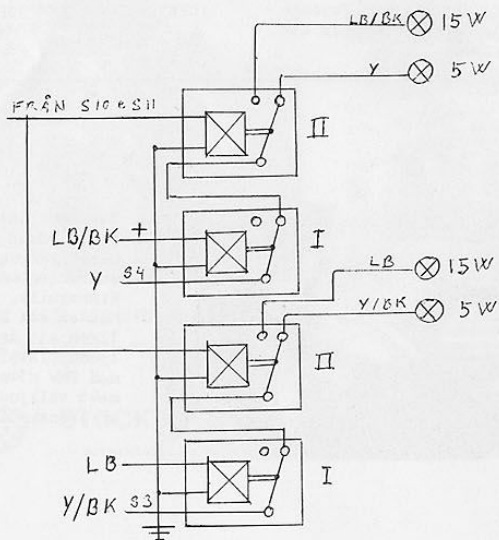
Efter en tids samarbete med SSK och efter vårens första möte på Kinnekulle Ring måste jag säga att alliansen fungerar bra. Mycket glädjande. Jag hoppas vi kan utveckla samarbetet så mycket som möjligt till allas fördel. Genom ett utbyte av åsikter, tips, m.m. Genom Sportvagnen och Vi har vi möjlighet att ta del av vad andra sysslar med, och samtidigt uttrycka oss själva. Vi har försökt redan tidigare att få igång en tidning för vår klubb. Medlemmarna har, och andra, uttryckt sina önskemål härom redan från klubbens start. Men en tidning kommer inte till på något enkelt sätt, enkelt uttryckt. Den innebär att några medlemmar får jobba, medan övriga serveras förhoppningsvis trevlig läsning. När vi så började arbeta på allvar med en tidning för ett år sedan, hann vi till nyår få ihop rätt bra med material. Då dyker planen på ett samarbete med SSK upp.

Detta ändrar ju en del på planerna då vi nu kommer att skriva i vårt gemensamma blad. En del material måste göras om då utgivningsformen blir annorlunda. Samtidigt tillförs en del nytt material om dom bilar jag för tillfället arbetar med och deras ägares synpunkter. Men det räcker inte. Vi behöver ALLA medlemmars idéer, åsikter och önskemål för att få en diffinierad upplysning i tidningen. Vill ni ha någon annans syn på saker och ting än min att läsa om SÅ SKRIV TILL MIG ELLER TOMAS WINGSTEDT. Skicka bilder, tips om piratdelar, egna lösningar, bra priser och om ni vill köpa eller sälja något. Nog om detta. Jag kan passa på att nämna att Road & Track i sitt juninummer har en test av Pantera GT5 med 350 hk motorn. Godkänd för försäljning i USA. Bilen förklaras vara en av de snabbaste som sålts till allmänheten.

Göran Malmberg.

Ett önskemål om ett vettigt varsellys för Panteran är ett önskemål för många. Här är ett kopplingschema över ett enkelt reläsystem som bara använder bilens original parkeringslampor under stötfångaren. Inga extralampor behövs. Glödlamporna i lamphuset har 2 glödtrådar, 5 och 15 watt. 5 watt som vanligt för parkering, 15 watt för varsel samt blinkers i och med att detta släcks via relä 1 vid varje matningspuls från blinkersreläet. LB och LB/BK kommer från rattspaken och reglerar nu relä 1. Vill man ha blinkersfunktion på

framflyglarnas sidor kan dessa kablar anslutas vid +. Styrströmmen till relä 2 kan fås från säkring 10 eller 11, då dessa försörjs över tändlås läge 2. Y och Y/BK är parkeringslyserelän från säkring 3 och 4, som nu kommer att tjänstgöra till parkering, varsel, varsel/blink. En bifunktion är att "Hazard" syns bara fram när parkeringen är påslagen. Man får naturligtvis inte glömma slå på parkeringen när man kör. Såvida man inte styr även denna funktion via relä.



PANTERA/ÄGARENS RAPPORT

Det sista jag rapporterade förra året gällde min önskan att förbättra bilen med motoroljekylare och nya bredare däck. 50% av drömmarna har gått i uppfyllelse på ett mycket drastiskt sätt. Hösten 1983 åkte vi till södra Frankrike och som vanligt jagade lite Porsche och Audi Quattro på autobahn till kostnad av något sämre bensinförbrukning, 1,6 lit/mil istället för 1,4. Men bensinen har försämrats överallt och med 2 liter ren alkohol i tanken för att förbättra oktannvärdet väntade jag mig inte bättre resultat. Det är också värt att nämna att hastigheten på autobahn har ökat sedan sist, det syns snabba BMW 635, 745,



Audio 200, Quattro m.m. i tåten för vänsterfilens snabbgående biltåg. På hemvägen, mycket nära Hamburg, efter att jag kört 161 mil den dagen tappade en framförvarande lastbil en stoppkil till släpvagnen. En tyskregistrerad Volvo 760 och jag kunde inte undvika att köra på den, våra fälgar och däck blev förstörda av den stora, tunga och vassa metallklumpen. Mitt högra bakhjul fick 1/5-del av fälgen avslagen och ett stort hål som en handflata i däck- et. Det gav mig chansen att för första gången prova s.k. "space saver" reserven. Redan vid uppumpningen gav den oss lite spänning genom att utveckla sig minst något asymmetriskt med lätta knallar. Det hela verkade så farligt att i väntan på explosion låg vi i diket medan den elektriska pumpen tickade. Sedan vi fått sällskap med en Nebraskaregistrerad Pantera åkte vi sakta i ca: 50-60 km/tim till Travemünde och hann på färjan till Weriger. Jag märkte att 70 km/tim var en övre gräns för däck- et, ytan blev varm, mjuk och vid hemkomsten till Kalmar efter 45 mil hade det yttre mönstret försvunnit. Sidostabiliteten, trots det höga trycket på 40 PSI, hade mycket övrigt att önska.

Efter inspektion av den förstörda fälgen har Folksam medgivit inköp av en ny, och jag kunde realisera anskaffandet av ny

däckutrustning. Efter noggranna undersökningar av marknaden, storlekar och beskrivningar, föll mitt val på Goodrich Comp TA 205/50/VR15 fram och 255/60/VR15 bak.

Däcket har modern öppen mönstring, används även på Le Mans både i regn som på torrt och varmt väglag, är lätta, mönsterdjupet är 2mm djupare än hos de flesta konkurrenter och enl. dom som körde Le Mans överträffar hållbarheten, d.v.s. slitstyrkan, allt på marknaden. I vår fick jag för första gången prova dom. Både min och fabriksföraren på De Tomaso Ing. Ivan Cornia's uppfattning är att de är de häftigaste som finns. Snygga, perfekta och i alla tänkbara dimensioner. De Tomaso skall rekommendera dom på sina GT5 modeller. Bakhjulsdimensionen 255-60 minskar inte omkretsen, så till skillnad från Pirelli P7 uppnår man både topphastigheten och god bränsleekonomi. Under 300 mil på tyska, italienska och franska motorvägar har bränsleförbrukningen minskat till 1,5 l/mil med ca: 150 km/tim som medelfart. Fjolårets hjulskada på motorvägen hade tyvärr också andra följder. Under mitt årliga besök på De Tomasofabriken i Modena visade det sig att nedre länkammen bak fått en smäll och hjulgeometrin blev ändrad med 10mm, grenröret sprucket och även hjullagret skadat. Allt detta krävde 2,5 dagars arbete att reparera. Så man ser att även enkel påkörning på vägen kan innebära djupgående och svårupptäckta följder. Under min visit i Modena har jag också justerat mitt bromssystem med årligt byte av bromsvätskan. För första gången mot nya icke hygroskopisk vätska som skall stå sig bättre mot höga temperaturer och inte försämrars med tiden. Hur det blir med den saken får vi se i nästa rapport!



Köpes Säljes Köpes Säljes Köpes Säljes
Säljes Köpes **ANNONSERA GRATIS!** Säljes Köpes

S Ä L J E S:

MG Midget racer? Högerstyrd med 1275cc motor, stora växellådan, renoverad framvagn och skaplig kaross.
Bygg värsting Midget av den i vinter.
Prisidé ca: 12.000 kr.

MGB kaross, rostig med axlar ca: 4.500 kr beroende på utrustning.
Clas tel: 0764/32986 eft. 19.00.

De Tomaso Mangusta årsmodell -71, helrenoverad och nylackad svart/silvermetal.
Nina tel: 009358/1564010 (Finland).

4 st ATS aluminiumfälgar, 6x13 och med bultmönster för bl.a. Ford. Nästan nya.
Olle tel: 0302/14929

Nya MGA delar: Kompl. diff 4.88:1, lämpl. för banåkning. Ny "in maker's box", 1300kr. Div p-ljus, blinkers, grill, vindruta (coupé). Även en beg växellåda till 1600, ej använd sedan 1968.
Björn Sandberg tel: 08/7566787 säkrast 22-24.

Nya däck på Mambafälg till Hundkoja, Good Year Special 165/SR 10, 2000 kr.
Mercedes buss 309 diesel -67, 220 motor och bostadsinred, avställd, 9000 kr.
Vinterdäck på fälg för Ford Sierra, gått en vinter och är komp. dubb. för nästa vinter.
Bernt Berlin tel: 018/350744

K Ö P E S:

4 st halsringar 34-36mm, passande Weber 40 DCOE.
Börje Edin tel: 0171/57923 eft kl 17.00

Äldre sport- ban- eller fommelbil lämplig för historisk racing. Allt av i tresse.
Clas tel: 0764/32986 eft. kl 19.00

Porsche 911 1973 - 1977, max 120.000kr.
Tel: 0221/16677

Formel Ford 1970-75, pris 5-12.000 kr körklar. Alla svar beaktas. Jag kommer också till SSK-finalen. Ring eller skriv. Yngve Johansson Sarvlaxgatan 9, SF07900 Lovisa, Finland. Tel: 915/532495.

SPORTVAGNSMEETINGS

Motortidningarna börjar mer och mer intressera sig för sportvagnsmeetings. För några nummer sedan hade Bilsport ett reportage om vårens första möte på Kinnekulle Ring. Samma möte kan ni läsa om i nya nummret av Signalhornet (nr 9). Senare kommer vi säkert att kunna läsa om mötet på Mantorp Park i Automobil eftersom tidningen var med och arrangerade detta möte.



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

Medarbetare: Olle Odsell
De Tomaso-sektionen
Hans Favre
Veronica Tuszckay

Nästa nummer beräknas vara klart omkring den 30/11. Material och annonser bör vara mig tillhanda senast den 1/11.