

SPORTVAGNEN OCH VI

STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB

Ja, jag vet att det ser lustigt ut, men när Hundkojan inte startade i morse var jag tvungen att ta den här!



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



SSK Racing AB
PI 2264
533 00 Götene
Tel 0511-58060, 431 15

info 4-84



MOR + DOTTER

Far och son är inget ovanligt i motorsport, det är nästan mer regel än undantag att sonen tar vid när fadern lägger av "räjsandet". Kombinationen far och dotter finns också på sina håll, vi har t.ex. familjen Lindgren. Men mor och dotter är något nytt i svensk banracing. Jag tror inte att kombinationen har funnits förut.

Och dom jag tänker på är familjen Vigh, där både mor och dotter tävlar i Lady Cup.

Det hela började med Ulla-Britts far som var mycket sportintresserad och som körde bl. a. MC. Ulla-Britt brukade få följa med och så var intresset tänt. Motorintresset ville inte blekna, och så en dag blev hon bekant med en tjej som körde koja i Lady Cup. Hon blev erbjuden att få följa med till Gelleråsen en träningsdag och prova på det. Och det gick mer än bra, när kvällsolen var på väg ner så var hon nere på tider som skulle givet henne en plats bland dom 7-8 bästa om det varit race.

Dagen efter åkte hon till banken och hämtade pengar till en egen koja. Bilen hon köpte var i rätt skapligt skick men högerstyrd, något som hon inte provat på förut. Men det kan inte ha varit några problem för hon slutade som 7:a i cupen det året.

Året efter -79- gick det ännu bättre, hon lyckades köra till sig en 3:e plats sammanlagt och det är inte dåligt med tanke på att det var andra året hon tävlade.

Men ännu bättre skulle det bli, nu började rutinen komma. Och det resulterade i att när man slutfört säsongen -80 så var hon näst bäst.

Däremot gick det sämre åren -81 och -82. År -81 hade hon div fel på bilen och året efter delade hon bil.

Men förra säsongen gick det bättre igen då hon hade en väldigt bra bil. Så återigen blev hon tvåa i cupen sammanlagt.

I år har hon kört om SM i en Lancia. Det är inte hennes egen bil utan Kent Heijels. Hon tycker det är skoj att köra för någon annan. Familjens bil har dottern Anneli tagit hand om och det är dyrt att ha två bilar samtidigt.

Hon tänker hålla på så länge "suget" finns. Givetvis vill hon gärna vinna men kör i första hand för att det är roligt. Nu har hon dessutom fullt upp med att följa dottern Anneli, för hon bryr sig mer om henne än sig själv. Hon tycker Anneli är lite hetlevrad ibland men är inte speciellt nervös när hon kör.

Och nog kan Anneli vara rätt het på banan ibland. Hon har redan provat på att volta med bilen. Det hände i vintras när hon körde på is. Hon tog det lugnt ett tag efter men lyckades arbeta bort rädslan att volta igen. Mycket beror på rutin då hon är rätt "grön" i gänget.

I år har hon kört för att lära, för att satsa ordentligt nästa säsong. Hon har också en fördel mot andra - hon har mamma Ulla-Britt som lärare. Hon har säkert också en del anlag då hon tog både körkort och licens under några månader.

Anneli tänker hålla på att köra i Lady Cup ett tag, då det är en väldigt bra nybörjarklass, och då hon trivs väldigt bra i gänget. Men senare skulle hon gärna vilja prova på formelbil.

Så vi kommer nog att få höra talas om familjen Vigh många år ännu. Om några år kommer dessutom ännu en Vigh ut på banorna. Det är Annelis lillasyster Liselotte som bara går och väntar på 18-årsdagen då hon kan ta körkort och licens. Så mamma Ulla-Britt får nog träda tillbaka med tiden och bli stallchef.

REGLEMENTE SPORTVAGNSMEETINGS

Under oktober - november har de arrangerande klubbarna för sportvagnsmeetings (dvs SSK, SVK Göteborg, MGCC Malmö samt Racerhistoriska klubben) träffats flera gånger för att diskutera tekniska reglementen samt andra frågor inför de två närmaste åren. Förhandlingarna är inte helt avslutade så vi kan inte presentera något färdigt förslag, men vi kan avslöja vilka riktlinjer man arbetar efter.

En grundläggande tanke är att man ska försöka dela upp sportvagnarna i två grundkategorier, som tillsvidare kan kallas "Modified sports" och "Road sports". Inom "Modified" skulle det vara tillåtet att modifiera och trimma bilarna relativt fritt, och sådana åtgärder som är besvärliga att kontrollera (t.ex. kamaxel och ventiler) skulle släppas fritt. Motoreffekten ska beräknas på liknande sätt som i SSK-serien, dvs hk/l beroende motortyp och bränslesystem. Målsättningen är att ha två klasser i "Modified", då de mer racingbetonade bilarna som nu finns i klass A, B och C skulle hamna.

I kategori "Road" får endast registrerade och skattade "gatbilar" delta, och man måste köra på däck som är godkända för allmän väg. Kravet på standardutförande är alltså ganska höga, men det ska ändå vara tillåtet med viss trimning och modifiering. Det ska exempelvis vara möjligt att byta förgasare och montera bredare fälgar, men det ger då trimningstillägg på effektsiffran i besiktningstrimentet. Troligtvis kommer man också att införa ett maximalt totalt

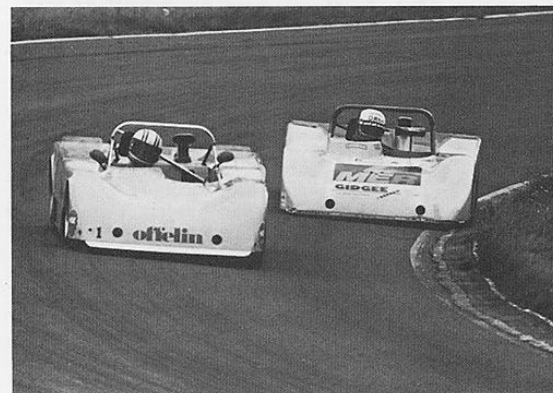
trimningstillägg för att få delta i "Road sports". Tanken är att man ska ha två klasser, men var gränsen mellan klasserna ska dras är ännu inte klart.

Klass RS kommer att behållas i stort sett oförändrad, men vi kan räkna med att "vanliga" sportbilar som t.ex. Porsche med vinge ska gå i "Modified" och inte i RS. Klass RS skall alltså reserveras för rena racersportvagnar och sportvagnsprototyper.

När det gäller de historiska klasserna så håller RHK på att utarbeta ett förslag som bygger på det internationella FIVA-reglementet. Man ska dock försöka dela upp bilarna efter kategori förutom efter ålder, så att utpräglade racersportvagnar och äldre formelbilar (1941-1963) kör i ett heat, och "vanliga" sportvagnar kör i ett heat. Tillsvidare ser man ingen möjlighet att få in gamla Formel 3:or i dessa klasser, men vi har från SSK's sida ställt oss positiva till att ge dessa några tävlingstillfällen under 1985 om det går att samla ihop 8-10 st gamla F3:or samtidigt.

Slutligen kan nämnas att alla klubbar är överens om att "lagomrace" har utvecklat för mycket mot "riktig" racing, och att det medför stora risker. Därför har man beslutat att ta bort tävlingsmomentet helt, och istället begränsa det till ca 15 min provkörning på banan. De som vill prova på att tävla uppmanas att ta licens och sedan delta i klassen "Road sports".

Klubbarnas målsättning är att ha de nya reglementena klara till jul, och det är bara att hoppas att man kan nå enighet.



HÄR HAR ANDERS PETTERSSON DET VERKLIGEN HETT OM ÖRONEN. OCH TROTS ATT FOTOGRAFEN STOD MED KAMERAN I HÖGSTA BEREDSKAP SÅ SNURRADE HAN INTE (den här gången).

MED SUPER SALOON RUNT KINNEKULLE RING

I höstas fick jag en chans att prova på det här med Super Saloon. Det var Christer Simonsen som jag fick erbjudandet av. Han erbjöd mig att delvis åka med några varv och delvis få provköra hans Super Saloon EMW.

Det hela började en tidig söndagsmorgon, helgen innan Grand Final på Kinnekulle Ring. Christer hade bjudit in några att få vara med på träningsdag.

Vi var ett tiotal personer som samlades i den ganska fulla bandepån. Det var många som tog chansen att träna inför SM o SSK-finalerna.

Medan vi väntade på turen att få krypa ned i den för tillfället monterade högerstolen i den f.d. fabriks-EMW'n, så blev vi bjudna på sallad o öl. Och under tiden så körde Christer runt med den ena efter den andra, och dom såg inte lite chockade ut när dom "kröp" ur bilen. Och tuff som man var tyckte jag att det kan väl inte vara så farligt, man har väl åkt fort förut.

Men så blev det då min tur att ta plats i högerstolen och nog kändes det en del i magen. Hade lite problem med att knäppa fyrpunktsbältet men till slut var det på plats och vi drog ut på banan. Christer ger järnet direkt och under bron går det ganska fort. Accelerationen blev jag inte speciellt imponerad av, trodde den skulle vara värre.

Det studsar o dunsar alldeles f-bannat, och så går avgasröret ut under min stol så det låter en del.

Vi närmar oss kvamkurvan snabbt, lite för snabbt tycker jag kan detta verkligen gå vägen. Men slicksen har bra fäste och vi går igenom kurvan och nog blir hjälm-en några kilon tyngre.

Ner under bron igen och mot vänsterkurvan.

Men vad f-n gör han! Skall han inte bromsa någon gång! Så här fort går det bara inte att köra. Jag tar tag i bågen och spjårnar emot med fötterna mot kraschen som måste komma.

Men Christer vet vad han gör så vi kommer igenom, om än med små marginaler.

Upp över krönet och högerkurvan. Christer sparar inte på krutet utan fortsätter att försöka skrämna slag på en. Och nog håller jag i runt bågen så att knogarna



vitnar. Men även denna kurva går bra och vi närmar oss den luriga TV-kurvan. Men den är inga problem och det går inte så fort genom den så jag hinner pusta ut ett slag. Sedan har vi den lilla rakan, högerböjen och så ut på långa rakan igen. Och nu går det fort, vänsterkurvan under bron tages med mycket små marginaler samtidigt som jag håller på att sätta "hjärtat i halsen".

Efter några varv börjar jag vänja mig och börjar njuta av åkningen. Samtidigt blir jag mer o mer imponerad av hur fort det går att köra bil.

Så var det då min tur att hoppa in bakom ratten. Mina egna erfarenheter av race-åka är 4-5 års kartåka för ett antal år sedan och 25-30 varv runt Kinnekulle Ring i en Formel Ford. Och nu satt jag där fastspänd i en Super Saloonbil.

BMW fyran är ganska svårstartad men till slut smäller den igång. I med ettan och så drar vi ut på banan. Intrycket av att accelerationen inte är så imponerande består, jag tycker också bilen är rätt tungstyrd. Det beror antagligen på dom breda däcken.

Upp vid kvamkurvan har jag fått upp farten, men vid ingången upptäcker jag Kristina Högbergs Lancia i backspegeln. BMW'n är avsevärt snabbare än den lilla Lancia, men Kristina har mer rutin av raceåka än jag så det är bäst att lägga sig i ytterspår och släppa förbi henne. Ner mot bron, ingen bil i backspegeln, nu skall här åkas.

Det går lite fortare nu och jag märker hur Christer spjårnar emot i högerstolen. Men det är antagligen mer av rädsla om bilen än av farten. Jag har glömt vilken växel jag skulle ha och vilket spår Christer körde i. Går ner till fyran och väljer samma spår som med Formel Forden. Fint, det gick ju bra. Upp över krönet och högerkurvan.

Här hade Christer ett amat spår än "mitt" FF-spår. Men jag kör ju inte lika fort som han så jag chansar på "mitt" spår. Men i utgången av kurvan inser jag att jag valt fel, bilen har bättre fäste än jag trodde. Kan inte få bakvagnen att glida ut, utan istället skjuter den på och driver bilen mot bankanten. Och helt plötsligt finns det ingen asfalt under oss längre. Men allt avlöpte väl och med några grästorvor under bilen.

Nästa bök är den luriga TV-kurvan, den var besvärlig med FF'en, jag ville gärna få kast med bakåndan där. Men BMW'n har ett perfekt fäste med sina breda slicks så den böjen går utan problem.

Dämetot går högerkurvan ut på långa rakan sämre. Den hade jag lättare att ta med formelbilen.

"Axet" ut på rakan tycker jag är bedrövligt men upptäcker efter några varv att jag borde gå ner till trean där. Men för att inte riskera att spränga växellådan i upphetsningen så behåller jag fyran där.

Och så går dom fem varven. Blir rätt förvånad att det "bara" skiljer 14 sek mellan mig och Christer. Jag har avsevärt mindre erfarenhet än han och så körde jag bara fem varv i en för mig ny bil. Med Formel Forden gick det mycket snabbare, men så körde jag också fler varv så jag han få lite flyt i körningen.

Till slut måste jag säga att det var f-bannat roligt och önskar att alla fick prova på det här med raceåka på bana.

Göran Andrén

PRESSTOPP!!!

Eftersom SSK säkert närmar sig ett jubileum, vore det väldigt trevligt om våra äldsta medlemmar hjälpte oss att få ihop en historik runt SSK. Var snäll och hjälp oss.

De som dokumenterat det, se till att det kommer till Stockholms Sportvagnsklubs styrelses kännedom. Vi behöver verkligen ha minnen kvar från starten av en så aktiv och arbetande klubb. Leta gärna i Edra gamla minnen. Även efter de roliga incidenterna samt positiva och negativa upplevelser runt banorna den första tiden, uppgörelser om poäng och liknande. Ta också gärna upp de personliga upplevelserna i andra länder, där Ni säkert som SSK's medlem gjort Edra bravurnummer.

TACK PÅ FÖRHAND.



Hej svejs alla SSK-medlemmar!!!

Vi vill gärna ha uppslag och hjälp till att få en mer levande klubb. Vi är ett gäng på 7-8 personer, som arbetar med det här i styrelsen, men vi behöver så mycket hjälp vi någonsin kan få med nya uppslag och allt för att få en ännu mer levande klubb i klubblokalen. Även goda förslag vad vi ska göra när vi inte kör racing och sportvagnsmeetings. Kom med alla förslag Ni har. Alla förslag är bra så länge vi inte kan komma med något bättre. Det lät fint va?

Hör utav Er till någon i styrelsen eller till oss, så vidarebefordrar vi det till resten av gänget.

Stockholms Sportvagnsklubs styrelse / Inger och Bosse tel. 08/742 17 18



ANDERS KROHN

THE CHAMP - ÅRETS SSK-MÄSTARE SVEN FORSLUND. BLIR DET EN TREDJE GÅNG SVEN? FAST DET HAR KANSKE GERT PETTERSSON EN ANNAN ÅSIKT OM.

INFÖR TÄVLINGSSÄSONGEN 1985

I oktober hade SEF's racingutskott, arrangerar av banracing samt SARF ett möte i Göteborg. Då diskuterade man tävlingsklasser och tävlingsdagar för 1985, och det blev som väntat ganska hårda diskussioner om bl.a. hur många SM-klasser som skall finnas.

SARF har ju hela året hävdad att man bör behålla samma fem SM-klasser som 1984, dvs Formel 3, Formel Ford, Grupp A, Super Saloon och Lady Cup. SEF hade å andra sidan redan fattat ett principbeslut om att minska till tre SM-klasser: Formel 3, Grupp A och Lady Cup. Arrangörerna till slut var lite splittrade i frågan och det förekom stöd från båda linjerna. Man hade dock ett krav och det var att Grupp A skulle köras ihop med Volvo Turbo Cup, för att få ett stort och attraktivt startfält.

Beslutet blev väl snarast en kompromiss som dock ligger mest i linje med SBF's förslag. Man gav även Formel Ford och Super Saloon mästerskapsvärdighet i form av NM och Junior SM (-24 år) för Formel Ford, och en nordisk cup med mycket pris-pengar för Super Saloon. NM körs dessutom i klasserna Grupp A och Formel 3.

18-19/5	Mantorp	SSK-serien 1 + Pop-race
25-26/5	Kinneulle	Sportvagnsmeeting 1 (arr SSK)
8-9/6	Kinneulle	SSK-serien 2 + Pop-race
30/6-1/7	Falkenberg	Sportvagnsmeeting 2 (arr SVKG)
20-21/7	Knutstorp	Sportvagnsmeeting 3 (arr MGCC)
25-26/7	Kinneulle	SM + SSK-serien 3 + Pop-race
10-11/8	Mantorp	SSK-serien 4 + Sportvagnsmeeting 4 (arr SSK)
14-15/9	Anderstorp	Sportvagnsmeeting 5 (arr SVKG)
7-8/9	Kinneulle	SSK-serien 5 + Pop-race
21/9	Kinneulle	SSK-serien 6

OBS: Ändrat datum för sportvagnsmeeting 5.

RAPPORT FRÅN BANKANTEN.....

Den här rapporten från bankanten får man väl i stort sett börja som i fjol. Det är underbart att ha en aktiv redaktör, som ringer och stöter på och säger att "nu är det dags"! Vi har ju alla sett vad som hänt med Sportvagnen & Vi under de här åren. Det är bara positivt att ha en kille som aktivt engagerar sig i att se till att tidningen verkligen kommer ut.

När man då står inför kalla fakta att nu har det gått ett år igen, sätter man sig ner i soffan och

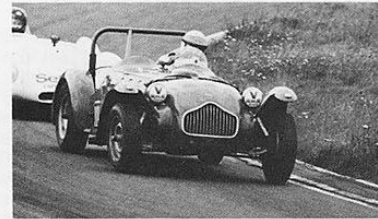
En nyhet var att SBF kommer att begränsa antalet SM-tävlingar till 4 eller max 5. Detta innebär att inte alla sex banorna får en SM-tävling nästa år, men man har ännu inte bestämt vilka som "blir utan". Det framgick tydligen att i stort sett alla banor hade problem med ekonomi, ombyggnader osv.

Publiksiffrorna för 1984 var också ganska nedslående på flera håll, och vid en jämförelse kan vi för vår egen del i SSK vara ganska stolta över den publik som vi har lockat till Kinnekulle och Anderstorp i år! Det innebär givetvis inte att vi ska vara nöjda, men vi ska ha klart för oss att de traditionella "stora tävlingarna" på Falkenberg och Knutstorp inte samlade så värst mycket mer folk än vår SM-tävling på Kinnekulle i somras, - om vi pratar "ärliga" publiksiffror och inte se de överdrivna siffror som lämnas ut till pressen.

Vi har spikat det preliminära tävlingsprogrammet för SSK-tävlingar under 1985, men det finns fortfarande några osäkra datum som kan komma att ändras, beroende på hur andra arrangörer lägger sina tävlingar. Det preliminära programmet ser dock för närvarande ut så här:

funderar. Vad har egentligen hänt under det här året? Vad ska jag rapportera? Och vad ska jag sätta i framsta rummet? Jo, jag är nog illa tvungen att börja med att hoppa över Anders-torpstävlingen. Eftersom jag själv har blivit "smittad" av de svarta bacillerna måste jag gå till premiären på Kinnekulle Ring. Jag återkommer till Anderstorp, som var ett bland de bästa arrangemang som hänt i svensk racinghistoria på sista tiden. Men för att återgå till sanningen.

Första tävlingen på Kinnekulle Ring. Då blev man lyrisk, även om det fanns vissa brister, men det var underbart att känna den underbara asfaltslukten. Man kände hur näsborrarna vibrerade när man åkte runt banan. Att det inte bara var stöttämpare och underrede som vibrerade för en gång skull. För att anknyta till Carl Anton och hans visor är det inte bara "tjärdoft" som är det bästa, utan det är även asfaltlukt. Det är ju den biten vi håller på med. När man då upplever det ungefär som Bertil Perrolf och börjar sväva ut i det blå. T.o.m. både se harar, kaniner och höra fågelsång på grund av att äntligen har vi fått någorlunda slätt underlag att presentera för de som verkligen betyder mest för oss och det är ju förarna. Att det sen kan fattas något däck vid våra Almco-räcken i det högre skiktet är ganska ointressant, lite "skitiga" flaggor och taskigt laddade brandsläckare likaså. Men att efter dessa år få uppleva den här känslan att även i Kvarnböjen går det att bromsa i nästan rätt spår.



Med de här inledningsorden kan vi gå över till den här rapporten från bankanten, där vi måste börja med det absolut bästa som har hänt, som jag sa tidigare, Anderstorp i mitten på maj, SM- och SSK-premiär. En, som jag tycker komplett tävling beroende på att Robin hade lagt ner ett enormt arbete på att få med press och taskigt arrangerat runt-omkrin-attraktionerna på ett verkligt positivt sätt, vilket visade sig också på publiktillströmningen, som faktiskt var någonting mer än vad det brukar vara på våra svenska racingbanor. Det roliga var kanske som jag minns därifrån att det började REGNA. Det är ju inte speciellt ovanligt och inte speciellt roligt heller men när vi flaggat av Sport 2000, som i något ovärdigt ordalag kan sägas för omkring som "snorloskor" på banan, fick vi det största problemet med en dansk förare. Heatet skulle köras om senare när de hade satt på regndäck,

men denna dansk måste absolut hem snabbt för han hade bestämt "träff". Allt ordnade sig till det bästa och han hann hem. I gengäld fick vi hålla förarkursen lite senare på kvällen. Då funderade man verkligen över om man inte skulle haft en uthyrningsverksamhet av pannlampor för de stackars nya racerförare, som kommer att beträda våra banor så småningom. Men även hela kursen, som hölls samtidigt gick i lås även om det var skumt ute.



Ja, sen hamnar vi på Kinnekulle Ring i slutet av maj, där jag redan berättat om vad som vibrerade mest i luften. Där körde vi sportvagnsmeeting. Jag hade själv gått och trott i min heliga enfald att jag skulle få gå omkring och sparka däck och eventuellt ställa upp för min son. Men det visade sig senare att det blev som vanligt. Jag fick ställa mig med en del flaggor. Det påminner mig om en historia, som jag hörde på radio i dag, att det finns ju olika färger och att alla i Sverige har färg-TV beroende på att svart är en färg och vitt är också en färg. Däremot känns det inte jobbigt men ganska ansvarsfullt att ha sin egen son åkande omkring på banan, eftersom han också är funktionär när han inte kör bil. Då hoppas man bara att han sköter sig så som han vill att de andra förarna ska sköta sig när han står på postering. Den här gången gick det bra men det är inte säkert det gör alla gånger.



Efter en rapport från Anderstorp, har jag hört att han valt fel väg ut ur staden. Foto på detta finns enligt redaktören. Men han är väl kanske lik sin far, allt kan ju inte bli rätt.

För att nämna några ord om sportvagnsmeeting är det faktiskt så att det börjar mer och mer likna enligt utsago den gamla SSK-serien. Om det är positivt eller negativt är inte jag person att bedöma, men det är väldigt positivt att så många kommer till mötena samt att vi har och får se så många fina bilar och trevliga människor.

När den helgen var klar på Kinnekulle med sportvagnsmeeting hade vi 14 dagar på oss till den första drabningen på Mantorp Park. Återigen en SM-deltävling och en tävling i SSK-serien, som var den andra för säsongen. Här är jag verkligen tvingad att säga att SSK-tävlingarna flöt som vanligt, inga problem. Allt var lugnt och fridfullt. Den enda kommentar jag har till tävlingen är väl att utan att vara helt SSK-are ha en synpunkt på att det är rätt roligt när Mats tog sin andra seger och var på väg mot ett SM-tecken, som vi alla inom klubben hoppades på. Det är verkligen roligt att se, att när det är ett stort uppställ från många människor runt en och samma bil att det blir ett bra resultat och allt fungerar. Det fick vi bevis på på Mantorp. Marknadsföringen är ju viktig runt ett ekipage.

Snabbt förflyttar vi oss över till Kinnekulle-tävlingen i månadsskiftet juni-juli. Där måste jag verkligen betona att jag ger alla eloger till SSK's killar och tjej, vill säga alla som kör SSK-serien. Där gick vi in på helt nya tankebanor och provade en ny depå. Allt gammalt tänkande försvann helt plötsligt varpå både förare, funktionärer och alla andra runt omkring fick ett stort problem. Vi skulle se hur det fungerade. Det visade sig att i vissa fall fungerade det bra, i vissa fall inte alls. Vi kan säga så här att kontentan av det hela blev att vi var tvungna att stryka depåflytten tills vidare. Samt att utfarten på banan inte är den bästa, men med det är inte sista ordet sagt i denna uppläggning. Den har sina positiva sidor om vi bara kan och har råd att göra iordning övre depån och utfarten, men som jag sa tidigare, ett underbart TACK till alla som ställde upp och verkligen hjälpte till att få fram alla problem där. Det är sådant som man behöver för att kunna hitta nya tag i racingen. För med eller utan mugg kan det faktiskt bli stora pro-

blem och framför allt hade vi inte tant Magnussons goda mat i närheten utan helt plötsligt var vi tvungna att förflytta oss flera hundra meter för att få en god macka eller en god varmrätt.

Sen hamnar vi helt plötsligt på Kinnekulle igen på "race-week" i slutet på juli. En högsommartävling med svensk racing. Vi kan väl sammanfatta utan att ta i i alltför hårda ordalag att den här sommaren har varit helt underbar. Den har i stort sett bestått av ett sorts väder. Vi har inte haft några problem. Den har varit ganska fuktigt ovanifrån. Det betyder regndäck och liknande i vissa klasser. Ett litet minne jag har just från "race-week" är det här med regndäck. Vi hade ett problem på lördagen när formel 4 skulle ut. En av förarna tyckte att det var lite vått tidigare och hade satt på regndäck. Han kom fram till mig och frågade om han hann byta till slicks. Tjurig som jag alltid har varit hann han inte det utan vi körde ut heatet och han hamnade på prispallen till slut. Då kan det kännas ganska positivt efteråt när han kom fram och sa att -Hörrudu, det var nog tur att jag körde på regndäck för så här bra har jag aldrig placerat mig tidigare. Då kan man bara hoppas att han fortsätter att köra på regndäck, så är han ganska försäkrad om en plats på prispallen. För att gå tillbaka till realiteterna började vi med i stort sett att köra



folk-race och rallycross. Rallycrossen var rätt underbar för det var bara damer. Det är ju inte var dag man släpper ut damer på grönbete. Där skulle jag vilja lägga in den här lilla fula slogan - "Tjejer kör bättre när det killar". Det måste killa häftigt att åka rallycross runt Kinnekulle Ring. Det vi kunde konstatera var faktiskt det att det var inte de värsta bilarna som vann, så frågan är i vilken bil det killar bäst? Till helgen hade vi SM-finalen i Super saloon. Jag förstår att många SSK-are tycker att jaha, det var hemskt vad han pratade lite om SSK. Det som hände av festliga prylar var inte vad jag upplevde speciellt många. Allt fungerade väldigt bra med vissa undantag.

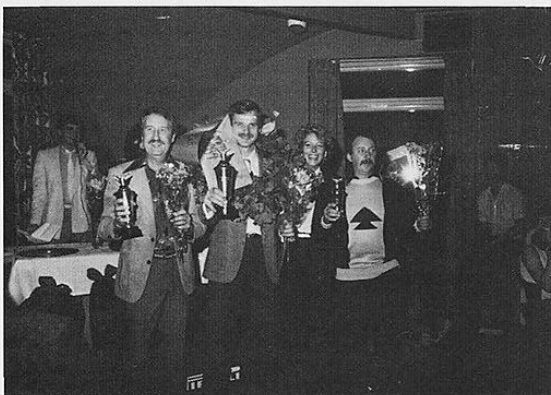
Det man kan ta upp var SM- och folk-racefinalen. SM var som sagt Super Saloon. Det hjälps inte att här får faktiskt Göteborgarna ursäkta att det känns lite häftigt i hjärtat. Det blir ett slag extra när man ser en SSK-are, ren SSK-are ta hem SM-segern. Och då en SSK-are som är ganska färsk i klassen. Inget illa om Jürg Bächli. Han har haft en del otur kanske i år, men det är kul när det kommer unga killar och slår sig fram. Det måste vi faktiskt backa upp och tycka är roligt allihop. Folk-racen fungerade så där lagom beroende på att vi fick lite dammigt på lördag-söndagmornarna. Men till och med F3:orna klarade sig runt. De enda som hade lite klago-mål var Super Saloon över att det dammade lite mer än vanligt. Det som förvånar mig mest är att den som skrek mest var en som var med på Super Star-tiden, och det var inte speciellt dammfritt. Det kan jag garantera, för även på den tiden råkade jag vara med. Sen var det roligt att återigen på söndagen se damerna även på racing-sidan. Dom tors jag inte yttra mig likadant om som rallycross-tjejeterna. Men att se dom på banan igen och en

sak står klar att en upplevelse är Lady Cup. Där är det verkligen täta och hårda fighter. Där har vi behandlat "race-week" lite grann. Det finns säkert mycket mer att tillägga, men eftersom jag börjar bli gammal har jag inte minne för allt.

Då förflyttar vi oss till Mantorp Park i mitten på augusti. Då körde vi den på senare tid obligatoriska samkörningen med SSK-serien och sportvagnsmeeting. Det är helt underbart att titta ut över depån med alla dessa sportvagnar. Det enda man önskar en sån gång är att sportvagnsmötena ställer upp med lika stort vagnsmaterial i fortsättningen. Nu är jag väl mer eller mindre tvingad att rapportera någonting från SSK-tävlingen. Det enda jag kan orda om är i stort sett att den tävlingen körde Janne Mattsson. Han var en mycket osympatiskt typ som petade ner den galopperande Forslund till 3:e plats. Det här galopperandet stöder jag mig på eftersom jag läst i Idrottsbladet att han även börjat med fyrbenta saker och fara runt. Hur nu en dalmask till häst ska fungera det vet jag inte, men har man bött i Skåne ett tag kanske det går bra. Vi får hoppas att han skor hästen lika bra som han gjort bilen.

För att galoppa vidare hamnar vi helt plötsligt på Kinnekulle igen och det är dags för finaler i slutet på september. Det är den fjärde tävlingen vi är inblandade i SM. I SSK-serien har vi fått klart för oss att det gäller att kamma hem poäng. Som alla uppfattar var det ganska tätt i SSK-serierna för att plocka hem både SSK-mästerskapet och respektive klassmästerskap. Men eftersom jag var inne på hästar och liknande ridande att-rialjer hamnar ju SSK-mästerskapet hos den galopperande dalmasken. För att få ännu fler att reagera klappar det ännu mer i mitt hjärta beroende på att jag





FÖR FÖRSTA GÅNGEN PÅ LÅNGE HARNÄDE CASTROL CUP INTE I GÖTEBORG UTAN I STOCKHOLM. HAN SOM STOPPADE GÖTEBORGARNAS FRAMFART VAR JOHN-ERIK ÖBERG, SOM MED FYRA SEGRAR AV SEX MÖJLIGA TOG HEM CUPEN.

själv är mas. Jag är stolt över att inte vara en ren Stockholmsprodukt. Då kommer vi till de underbara SM-finalerna på lördagen tillsammans med SSK-serien. Det är enda chansen att ha ett större startfält inom SM Grupp A. Då hade vi den enorma turen att som vanligt ha ett högsommarväder som plaskade runt fötterna. När starten gick för standard 1, 2 och Gr A kom det lite duggregn. Det var inga större problem, men efter fyra varv började syndafloden visa sig. Ditintills hade norrlänningen visat vem som kör fortast på halt underlag. Vår norrlänning i SSK, Picko Troberg, hade visat att halt underlag var toppen. På femte varvet var vi tvungna att flagga av eftersom även han inte klarade av det utan stavar. Eftersom det var förbjudet att dubba däcken kunde han inte hålla sig kvar på banan. Beslut togs att stoppa heatet och sköt det lite längre fram. För övrigt kördes finalerna i halvtorr väder. Det var inga större problem. På söndagen körde vi Grand Final med SM. Tyvärr får man som tävlingsledare inte uppleva det riktiga depålivet då, utan man är uppe på banan och får höra allt snack efteråt. Den stora satsningen var på Formel 3. Det visade sig att däcksvalet var att gå och kika på varann precis som i allt annat. Vilket drag ska jag ta? Nu tog i alla fall Leif Lindström hem SM-segern beroende på att han hamnade placeringar före Hasse Thaug. Dessa två körde på slicks och de andra i täten körde på regndäck. Det gällde regndäck även den dagen. Alltså kan det inte ha varit alldeles torrlagt på Kinnekulle ens på söndagen. Vi avslutade hela racingsäsongen för vår del med folktrace, där jag överlät dirigentpinnen till Reine, vilket han skötte

med den äran som vanligt. Vi hade även utnämnt Göteborgarnas stora skräck Kent Heijel till domare, så att vi andra kunde dra oss tillbaka och leva ett ganska lyxigt liv med lite kontroller och liknande, som ni säkert både hört talas om och läst om. Det är inte alltid bara rosor när man håller på med det här. Sammanfattningsvis kan man säga att SSK-säsongen har som vanligt varit en väldigt lugn och timid säsong, där klasserna i stort sett klarar sig fullständigt själva med klubbens hjälp. Men att vi kanske får lägga ner ett mycket tyngre och större jobb i framtiden för att kunna hålla igång den här racingverksamheten både för att skapa nya förare och att skapa en god känsla med funktionärerna. Det är alltså verkligen dags att ha ett samarbete och det har visat sig att under de sista åren att det har fungerat fint mellan förarna och funktionärerna. Även om det ibland känns lite motigt måste vi ladda ännu mer på den här biten.

Sen måste jag som vanligt komma med en liten brasklapp vad det gäller domare, där jag även själv har medverkat. Det är underbart att vi i år har pratat om "den gula linjen och punkten". I stort sett har vi fungerat som linjedomare allihop under gångna säsong. Ingen nämnd eller glömd. Visserligen har Bosse Runbjörk fått sin uniform till nästa år, som han förhoppningsvis använder.

Den består av svarta kortbyxor och svart tröja. Han har även ett gult och rött kort samt visselpipa när det börjar bli väldigt allvarligt.

Till sist har jag fått vissa synpunkter på min prisutdelning på Mantorp. Det är klart att visst tycker man att det är väldigt roligt när en licensierad förare i SSK vinner, men ta det inte så förskräckligt hårt. Alla är ju reggade i SSK som kör SSK-serien och alla är ju SSK-are då. Om någon råkar framhålla någon annan som både

kör på SSK-licens och följaktligen är klubbmedlem är det inget illa ment med det även om han vinner. Alla ska köra för den klubb de vill och har lust med för alla är vi ju SSK-are i grund och botten. Det enda vi strävar efter är att hålla kvar den här serien. Rent statistiskt är det den serie som har flest startande bilar i det här landet. Det ska vi inte pruta på utan försöka få ännu fler bilar och ännu roligare tillsammans framöver.

Ett STORT TACK för en trevlig säsong till alla förare och funktionärer!!! Avslutar med de orden som man brukar säga när man står uppe på banan, eftersom det är en rapport från bankanten. KLART SLUT FRÅN KALLE MARTIN.

VREDESTEIN



DET HÄR MED RACING KAN FAKTIST VARA RÄTT AVSTRESSANDE OCKSÅ.

DET BLEV INGET SM-GULD FÖR LOTTIE MATTISSON DEN HÄR GÅNGEN. DET ÄR VÄL INTE RACEDOJORNA DU HAR PÅ DIG LOTTIE?



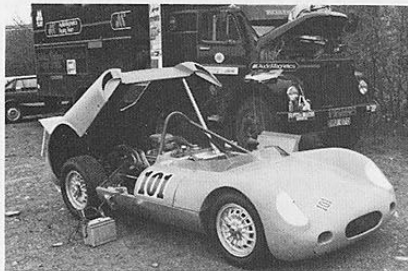
SOMMARMINNE
(Kinnekulle Ring 26-27/5)

För sportvagnsentusiasterna börjar säsongen med sportvagnsmeeting på Kinnekulle Ring. I år steg spänningen några grader p.g.a. att SMHI lovade dåligt väder och SSK ny asfalt på banan. Vädret blev bra, med solglintar och värme och bara en kort regnskur. Asfalten lyste med långa svarta sträckor på dom tidigare mest slitna ställena.

Mötet började på lördagen med uppställning i depån och hastig genomgång av programmet, presenterat av Olle Odsell ordförande i SSK. På lördagen väntade oss sportvagnsrally, besiktning av banbilar samt träning på banan. Kvällen var reserverad för gemensam supé i cafeterian.

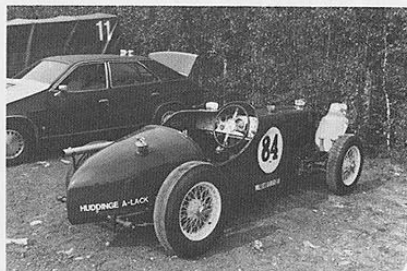
Nästa dag på förmiddagen skulle det bli träning igen samt lagomrace i två heat, lunch och sedan RS-heat, C-klassen, A+B klassen samt tre heat med historiska bilar.

Depån imponerade som vanligt och bjöd på några nyheter för året. Gunnar Brisman, känd för sin De Tomaso Vallelunga-restaurering, kom och vann sitt heat i perfekt mörkblå Chevron B6. Nybliven skåning, Lasse Widenborg kom med en Genie V8, tyvärr startade han inte i tävlingen men på träningen såg vi en potentiell vinnare.



En underbart restaurerad MG med kompressor gick sönder före träningen men charmade alla med sin nyskick-finish. Austin Healeyklubben och Svenska De Tomasoklubben ordnade klubbdepå. Dom senare fick priset för sin presentation av bilar och märke. Båda klubbarna hade sina respektive årsmöte.

Personligen tillbringade jag lördags-eftermiddagen med att titta på träningen och enligt mina anteckningar var den nya släta banan ca: 2-5 sek snabbare per/varv. Det enda som försämrade stämningen var när racingspriten gick i Arncoräcket vid ingången till målrakan med stora skador som följt på bilen. Kvällen blev mycket lyckad med supé i cafeterian.



Söndag morgon bjöd på ännu mera vagnar i depån och tidsträningen bekräftade mina mina observationer, alla presterade genomgående bättre tider.

Benny Norberg, suverän fjolårsvinnare i sin De Tomaso Mangusta slutade med sprucken växellåda och humöret i De Tomasogänget hängde på två Panteror armålda i Lagom race som kördes i två heat. Det första vann Porsche 911S med Panteror på andra och fjärde plats.

Efter lunchen vann Börje Skinnar RS-klassen i sin gula "Schick" Porsche. I klass C gick segern utan hot till Anders Lotsengård i Fiat X1/9. Vid starten av A o B klasserna hände det som aldrig borde hända. Den tidigare omtalade regnskuren med blandning av det för Kinnekulle mycket typiska röda alun-dammet gjorde banan mycket hal, och när starten gick körd minst fyra av 16 bilar ihop med plåtskador som följt. Jaguar E-Type, AC 427 C1 Cobra, Sunbeam Tiger och en Porsche 914/6 blev stående. Heatet flaggades av med omstart en halvtimme senare. Heatet har i ledig stil från start till mål vunnits av Skinnar i sin gula Porsche i A-klassen och Kjell Wallin vann klass B.

Historiska bilar startade i tre heat och Tommy Brorsson i Lotus Eleven ledde som vanligt sitt heat från start till mål, ekipaget verkar vara helt utan inhemsk konkurrens. Men alla som känner Tommy vet att han är en riktig fighter och längtar efter någon att

tampas med, så vem vågar?

Andra heatet vann Walter Rosenlechner i Porsche i kamp med MGA. Sista heatet började med två varv lång duell mellan Lotus 23 och Chevron med den senare som segrare. Den största spänningen gav Lasse Björks kamp om tredje platsen i hans brandgula Diva mot Per Haegemarks Marcos.

Under den traditionella prisutdelningen utdelades också priser för snyggaste bil - Alfa Romeo Montreale, bästa renovering - MG Magnette, originellaste bil - Jaguar Falcon samt bästa klubbdepå till Svenska De Tomasoklubben som mottogs av Eder trogne skribent.

Mats Görski.



HÖSTTRÄFF PÅ SÖDERKÖPINGS BRUNN.

Den 22-23 september träffades vi för tredje gången på brunshotellet. Årets sammankallande var Lennart Engström som organiserade allt perfekt. Men hans förbindelse med högre makter var sämre än med hotellet. Vädret på lördagen gav oss ingen inspiration till någon rundkörning i det vackra landskapet kring Söderköping. Detta kompenseras med trevligt klubbmöte, god mat och två videofilmer producerade av SSK. Filmerna handlade om sportvagnsmeetingar på Kinnekulle Ring -81 och -82. Våra bilar var väl synliga och väckte många minnen. De som ställde upp var 14 medlemmar i sex Panteror. Våra bilar väckte som vanligt mycket uppmärksamhet hos Söderköpingsborna och söndagens fotosession framför hotellet var väl besökta. Det enda som kan sägas var att vi saknade återstående 80% av klubbens medlemmar.

Det mest diskuterade ämnet under klubbmötet var våra kostnader för transport av reservdelar från Italien. I många fall kostar frakten lika mycket som delarna. Alla närvarande lovade undertecknad att hjälpa till med att hitta en svensk speditör som skulle hämta beställningarna hos De Tomaso för lägre pris. Det svåra är förtullning och distribution inom riket, som denna speditör måste kunna göra.

Tre andra saker bestämdes på mötet. Det första: Lasse Uhr skall organisera vårt första sammankallande på Öland med fint väder, billigt och trevlig-logi samt barbecue party, eller heter det "griliata" på vårt språk. Datum bestämdes till mitten av juni. På programmet skall vi ha besök på Ölands bilmuseum, hembygdsgränden och Öland runt med sportvagnsrally. Hela programmet skall vara inriktat på trevligt umgänge i vacker natur

för att skapa naturliga vänskapsband inom vår klubb som omfattar medlemmar från hela landet och därför så lite chanser att lära känna varann.

Den andra aktiviteten berör våra sportvagnsmöten på racerbanor. Efter två år av lyckade uppvisningskörning skall vi alla köra "Corsa De Tomaso". På minst två sportvagnsmeeting nästa år skall vi alla på banan och köra två varv, en bil i taget. Den som kör till sig den bästa tiden skall vara "Targa De Tomaso"



vinnare för året. Ideen är att var och en kan köra i sin egen takt, utan chans till kollision (ensam på banan) och prova sin bil och förmåga eller bara defilera beroende på egen bedömning.

Den tredje saken är medlemsavgiften. Nästa år betalar vi 35:- mera, d.v.s. 125:- + 35:- = 160:- per medlem för att kunna få från klubben en bok med alla artiklar och publikationer om De Tomaso i svensk press genom tiderna. I redaktionen Thomas Wingstedt, Börje Molin, Åke Larsson samt skrivande. Utöver boken skall vi också beställa och distribuera tygmärke för jackor med klubbens namn och De Tomaso logotype.

Allmänt: För att aktivera vår verksamhet, Inger Gorski har lovat att databehandla vårt medlemsregister och hålla det aktuellt.

Varje styrelsemedlem skall välja sin grupp och hålla närmare kontakt. Under vårt möte hyllade vi Benny Norberg i hans frånvaro då han tilldelades årets "Targa De Tomaso" för sina racerbragder andra året i rad. Grattis Benny! För styrelsen Eder Mats Gorski

Information

Pierre Liechti, Promotor, Box 169, Karlskoga säljer mirakelmedicin för högkompressionsmotorer. Bensintillsats Octane Booster +104

som höjer oktanantalet i bränslet och motverkar spikning samt höjer effekten, hos Pierre kan man även köpa hjullager och packboxar till Pantera.

Vi har på allmän begäran skaffat:
Vita collegetröjor med klubbmärke å 100:-/st
Klubb nålar (små) 12x14 mm 30:-/st
Klubb nålar (stora) 20x23 mm 40:-/st
Namnskyltar med klubbmärke för bilen 50:-/st

Allt kan köpas genom brevbeställning hos Mats Gorski, Ölandsgatan 15, 329 31 Kalmar, som skickar det som postförskott. Postförskottsavg. betalas av beställaren. Våra märken av gjorda som relief i tenn, det finns också att få på speciell begäran manchettknappar, whiskytumblers i tenn, dekorativa tallrikar, ljusstakar m.m. Allt i mycket hög klass gjorda av en av Sveriges mest kända tennkonstnärer Rune Tennesmed.

KINNEKULLE RING



Västra Sveriges
motorsportcentrum



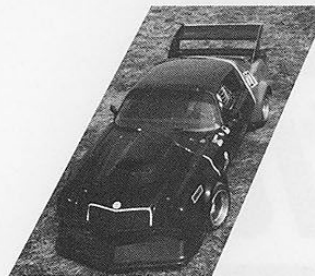
Kinnekulle Ring vid E3:an mellan Mariestad och Skara är mer än en racerbana. Med den permanenta halkbanan, den nya rallycrossbanan och konferenslokaler för 50 deltagare erbjuds massor av möjligheter.

Vem som helst - enskild person eller förening - kan disponera hela anläggningen på 250.000 m² med 10.000 parkeringsplatser för alla tänkbara ändamål:
Stortävlingar - Klubbävlingar - Rallycross - Testkörningar - Halkbaneprov - Konferenser - Utställningar - Cykeltävlingar - etc, etc.

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

SÄLJES:

Nya däck på Mambafälg till Hundkoja, Good Year Special 165/SR 10.
Mercedes buss 309 diesel -67, 220 motor och bostadsinred, avställd.
Bernt Berlin tel: 018/350744



Super Saloon Camaro Z-28. Helt raceklar med 10 st extra däck o. fälgar. Helt ny motor, race 350 LT. Byggt av Peter Nordlander. Komplet med allt 60.000 kr.
Michael Noss tel:031/180674.

Vinterhjul till Opel. Dubbdäcken är monterade på 5,5 tums sportfälgar.
Göran tel:031/409930



MGB Roadster 1966, mycket fint original skick. British Racing Green med svart sufflett. Bilen fotograferad i tidningen Signalhornet nr 5 -84.
Elisabeth Olsson tel:033/30252

Racingdelar: Div Uni-Balls, beg topplock Formel Ford, insugningsrör o. förgasare och div nya o beg motordelar till FF.
Peter Sikström tel:033/139521 eft. 17.00

1 st kaross till Triumph GT6. 1 st instrumentpanel till Alfaud med instrument.
Åkesson tel: 0586/52165

Mallock U2 Mk20 b -79. Formel Ford 1600 motor enligt engelskt B-sport reglemente för Clubman racing. F.d. rekordhållare på Silverstone clubcircuit.
Stefan tel:031/114420

KÖPES:

Biltransportkärra, låg och bred, 1300-1500 kg köpes.
Henrik R. tel:019/121129

Öppen sportvagn, helst Triumph TR6.
Elisabeth tel:033/30252

DIVERSE:

Intresserad av Clubman racingbilar? Du som har en Clubman (OBS ej kojor) racerbil eller funderar på att skaffa en hör av dig. Vi är några som funderar på att bilda en Clubmanförening. Vill du vara med? Ring i så fall omgående:
Lars 031/544692 (kvällar)
Stefan 031/114420 (dag+kvällar)
Bengt 031/444122 (kvällar)

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

Medarbetare: Olle Odsell
Bo Pettersson
Mats Gorski

Nästa nummer beräknas vara klart omkring den 25/3 -85. Material och annonser bör vara mig tillhanda senast den 25/2 -85.



I Mästarnas Motorer