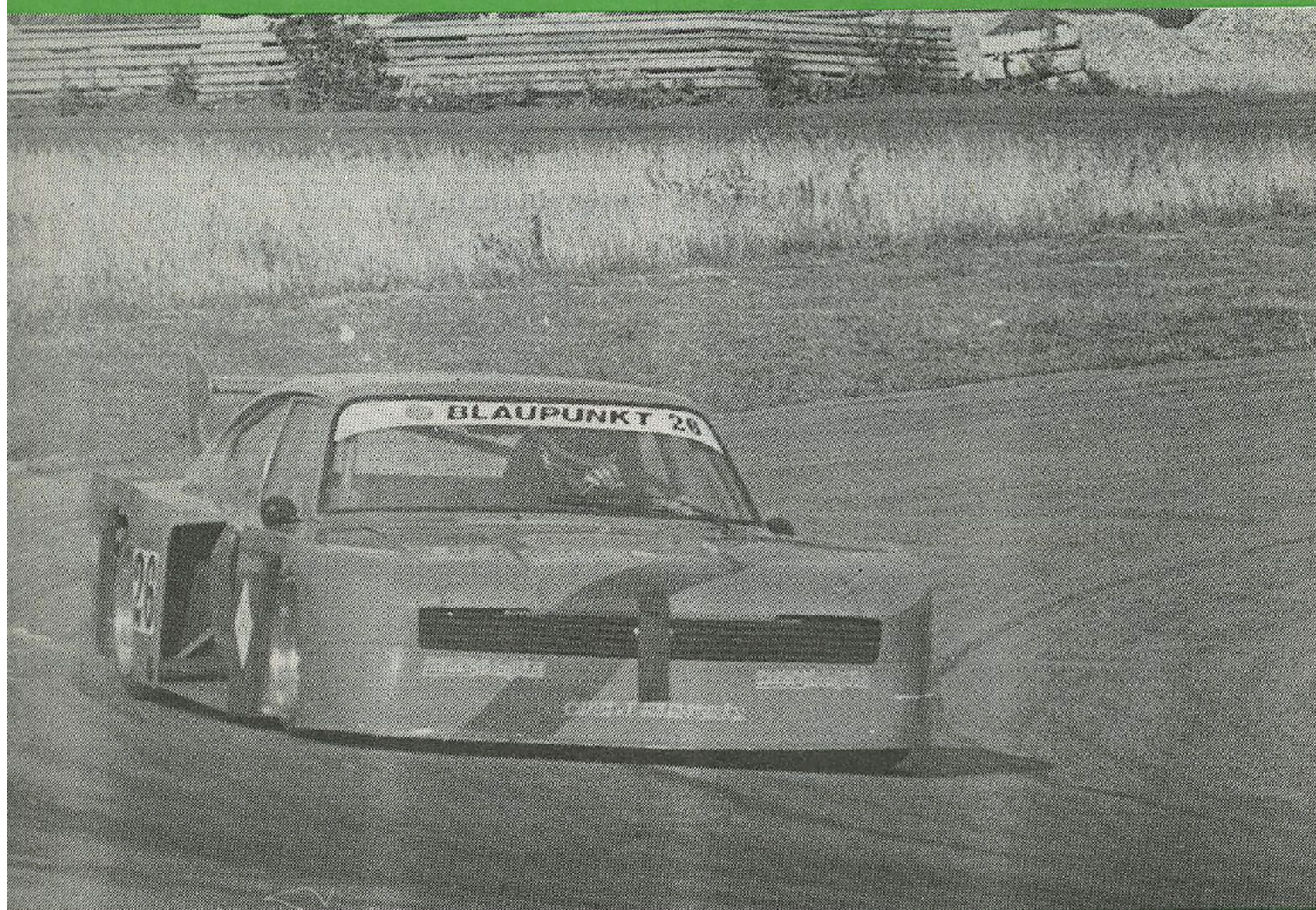


SPORTVAGNEN OCH VI

STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB



*Stefan Petersons nybyggda och snygga Castrol
Cup Capri med Opel-motor. Foto: G. Andrén*

INFO 3-86

VÄLKÄNDA AGB-PRODUKTER

TÄNDSTIFT



NGK leder utvecklingen.



NGK
Tändstift med
koppar kärna.

BILINSTRUMENT -FRAMTIDENS INSTRUMENT



Autocraft

BILVÄRMESYSTEM

**DET
MODERNA
BILVÄRME-
SYSTEMET**



Europas mest sålda bilvärmesystem

...återförsäljare över hela landet!

STÖTDÄMPARE

DE NYA
STÖTDÄMPARNA



PRISBELÖNT KVALITET

**KYB
KYB**

TORKARBLAD



världens ledande märke i mer än 60 år

EXTRALJUS

Lucas 20-20 i fyra utföranden.
alla med rostfri tvåstegsreflektor

DET LJUSSTARKASTE!

- DIM
- FLOD
- FJÄRR
- FJÄRR sport



AGB
FORDONSDIVISIONEN

**Sportvagnen
och Vi**
STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB

REDAKTÖRN'S SIDA

ATT GÖRA KLUBBTIDNING I SOMMARVÄRMEN!

Så var det dags igen, det här med att sätta ihop SSK:s klubbtidning Sportvagnen och Vi. Den tar mer och mer tid i anspråk ju tjockare den blir och ju oftare den kommer ut. Förhoppningsvis blir den också bättre och bättre. Allt fler medlemmar skickar in bidrag i form av insändare, artiklar m.m. Och utan Teges o Ingers hjälp hade den nog fortfarande varit på åtta sidor.

Många undrar kanske vad den där redaktören egentligen gör. Han springer ju bara omkring med sina kameror och knäpper någon bild ibland, samtidigt som vi andra flaggar, bärgar, besiktigar bilar och försöker komma med roliga kommentarer i radion.

Men att springa på tävlingar är den lätta biten av "redaktörsjobbet", det är när man kommer hem som helv jobbet börjar. Redan samma kväll får man göra "vapenvård", dvs få bort Kinnekulledammet ur kamerorna.

Och när man sedan kommer hem nästa dag - ja, man har ju även ett vanligt jobb som man skall försöka hinna med - är det tid att börja framkalla filmerna. Och har man tur blev en och annan så bra att dom går att använda. När sedan negativerna är granskade skall dom som skall kopieras väljas ut, det är alltid bra att ta fram några extra.

Att kopiera brukar ta en kväll i anspråk och det går väl en under vinterhalvåret. Men det är lagomt lustigt att krypa ner i mörkrummet en sådan där solig sommar dag när den övriga familjen ligger och latar sig i solen på lantstället.

Då har man många gånger stått och valt mellan nycklarna till mörkrummet och bilnycklarna som skulle kunna föra ut en till friheten. Men så tänker man på alla ni SSK-medlemmar som ligger på badstranden och kollar in någon topless-brud, eller ligger i hängmattan med en kall öl, eller kanske på ett båtäck ute på ett saltstänkt hav och undrar vad den där dj... redaktören gör eftersom tidningen inte kommer. Så därför blir det mörkrumsnycklarna.

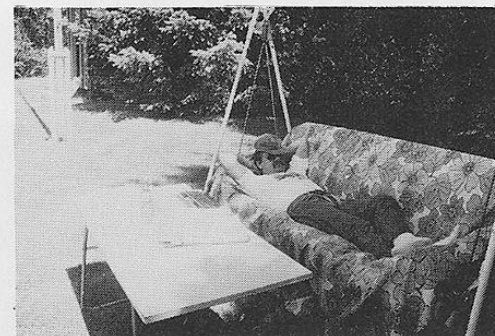
Själva skrivarbetet har däremot blivit lättare tack vare dom nya små elektroniska skrivmaskinerna som även går att köra på batteri. Så nu kan man ta med sig skrivmaskinen ut i hammocken.

När sedan allt är utskrivet och alla bilderna kopierade är halva jobbet gjort, nu skall tidningen sättas ihop. Först får man göra en snabb översikt för att se hur många sidor det kan bli, och det slår aldrig fler, det fattas alltid några. Alltså får man börja ragga artiklar, det blir till att ringa upp och fråga: Har du tid att skriva något för klubbtidningen? Och ofta blir svaret, att till hösten skall jag väl fått ihop något! I värsta fall får man ta till lite extra bilder.

Och så ringer Tege: Hur går det? Jag har en grej till på gång, skickar den i morgon. Och så får man börja planera på nytt. Bäst att ringa Inger också och höra om hon skickat dom nya medlemmarna.

Och så går veckorna, hela skrivbordet är fullt med lim, saxar, pennor, foto, artiklar m.m. I slutet brukar Bosse ringa: När f-n blir tidningen klar? Tryckeriet väntar på den och vi har ett klubbtskick som skall iväg!

Det är med en lättads suck man postar materialet efter några veckors intensivt kvällsjobb. Men helgen efter är det race någonstans så då är det bara att packa väska igen och ge sig iväg!



Uljören.

EN SOL-VAT HELG.

Vädret var både torrt och vått när SSK-serien drog in på Mantorp Park den 7-8 juni. Men om vädret var blandat var det fina tävlingar hela helgen, fast nog undrade man lite över var alla rallyåkarna höll hus. Bara sex bilar startade och det är skillnad mot förra årets stora startfält. Förhoppningsvis var det en engångsföreteelse för inte missar dom väl chansen att träna asfaltsåka.

Först ut till start var SSK:s egen Super Saloonklass - Castrol Cup. Ola Johansson tog starten med sin snabba MGB GT och länge såg det ut som han skulle stå som slutsegrare. Han upprepade sin fantomkörning från Norrköping men det lyckades inte ända in i mål. John-Erik Öberg kom ikapp, förbi och knep segern före Ola. Tredjeplatsen tog Leif Frykås som fått fart på sin Anglia igen. Men han fick kämpa hårt för Gunnar Lundström kämpade emot både länge och väl i sin lilla BMW 700:a.

Efter Castrol Cup var det dags för Bridgestone Cup och Sports 2000 bilarna. Och det blev dubbelt Norge i toppen. Snyggt körande Knut Backer passerade mållinjen först med sin Tiga och bakom sig kom Rune Berg med sin Tiga in som tvåa. Per Dahl körde sedan till sig tredjeplatsen.

Så körde dom sex bilarna i rallyklassen ut till start. Förhoppningsvis blir det fler bilar till nästa tävling. Många av dom stora rallytävlingarna ute i Europa går ju på asfaltvägar. Så därför ger rallyklassen dom en fin grundtränning på underlaget. Dessutom började det regna under deras heat så dom kunde köra som dom var vana vid - dvs med uppställ. Till sist kunde Peter Eriksson köra i mål som segrare med sin Ford Escort med en annan Escort-åkare på andraplats - Sture Nilsson. Trea blev Bengt Andersson i sin Volvo 142:a.

Under rallyheatet hade formelåkarna gått och tittat oroligt på den kraftiga regnskuren, skulle den hinna sluta? Och precis som på beställning kom solen fram lagom till att dom skulle köra ut. Regndäcken hade åkt på, på alla utom stackars Lennart Philqvist. Han hade inga regndäck med sig och det var illa med tanke på att stod i andra led i sin livs andra Formel 4 tävling. Och mycket riktigt, den tänkta platsen på pallen försvann på den regnblöta banan och blev istället en åttondeplats. I Formel 4 blev det än en gång norskt i täten, Bengt Nordeng vann före landsmannen Ole Lindum, båda i Van Diemen. Tredjeplatsen togs av Raltåkande Per Boström. I Formel Ford var det inte mycket att göra åt Yngve Sällqvist, hans Reynard gick perfekt och han hade inga problem med att köra ifrån A Dittberner i en annan Reynard. Trea blev Tommy Rydén i sin Royal. Och den f.d. världsmästaren - ja inte i Formel Ford utan i speedway - Björn Knutsson visade att takterna sitter i fortfarande och körde till sig en fin sjundeplats i sin Lotus 61:a.

Någon ny regnskur hade inte kommit så när SSK-seriens "volymklass" Pirelli Cup rullade ut till start var banan torr igen. Och här blev det verkligen fight om placeringarna.

Racerbil var nog det siste Ford hade tänkt sig när dom en gång byggde sin Taunus. Men i händerna på Bruno Mårtensson har det inte bara blivit en racerbil utan även en segrarbil. Frågan är om unte Bruno är en av dom mest framgångsrikaste Taunusförarna i världen. Visserligen har han bytt ut vinkelfyran mot en Volvosnurra men det var kanske det som behövdes. På Mantorp hade han en hård fight om täten med Karl-Erik Erikson. Dom byttes om hela tiden med om att ligga i ledningen. Till sist drog Bruno det längsta stråt och gick i mål som segrare före Karl-

Erik och trean Bo Johansson, båda i Volvo. Jaan Toili blev sexa medan Sven Forslund fick problem och föll ner till åttonde plats. Och Ture Tiholt placerade sin Opel Ascona vid sidan av banan på fjärde varvet

Dagen avslutades med Pop-race medan regnmolen än en gång började samlas över banan. Även här bjöds det på fina race. Hans Gustafsson var som vanligt i segrartagen och körde först över mållinjen med sin Volvo. Strax efter sig hade han Kennet Klasson i en Ascona och som trea körde Lars Johansson in i en annan Volvo.

Castrol Cup:

1 John-Erik Öberg	Ford Escort
2 Ola Johansson	MGB GT
3 Leif Frykås	Ford Anglia

Bridgestone Cup:

1 Knut Backer	Tiga	1283.59
2 Rune Berg	Tiga	1286.66
3 Per Dahl		1360.51

Rallyklassen:

P Eriksson	Ford Escort	1436.12
2 Sture Nilsson	Ford Escort	1478.15
3 B. Andersson	Volvo 142	1508.75

Formel Fyra:

1 Bengt Nordeng	Van Diemen	1566.83
2 Ole Lindum	Van Diemen	1561.47
3 Per Boström	Ralt RT1	1566.53

Formel Ford:

1 Y Sällqvist	Reynard	1655.71
2 A Dittberner	Reynard	1664.10
3 Tommy Rydén	Royale	14 varv

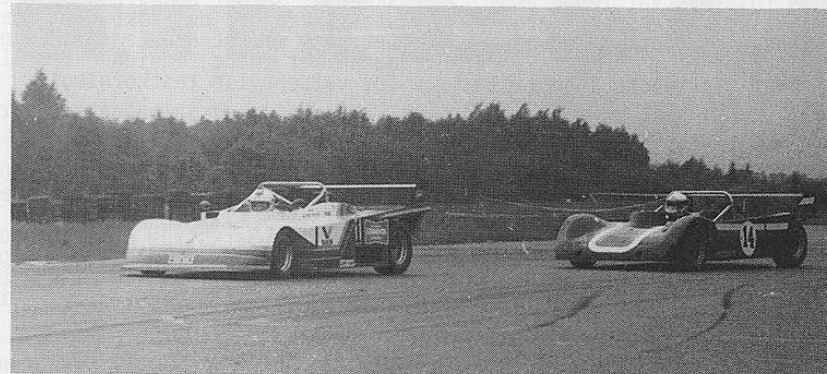
Pirelli Cup:

1 B Mårtensson	Ford Taunus	1251.52
2 K-E Eriksson	Volvo Amazon	1258.72
3 Bo Johansson	Volvo 142	1269.46

Poprace:

1 h. Gustafsson	Volvo 140	746.07
2 Kennet Klasson	Opel Ascona	748.32
3 Lars Johansson	Volvo 140	749.25

Rune Berg före Odd Ingebrigtsen, i mål blev dom två resp. fyra.
Foto: G. Andrén





NICLAS MISSADE CHANSEN

När Niclas Schönström med jord och gräs sprutande om bilen körde rakt fram när han skulle varva Charlie Bäckstrand i F3-loppet på Knutstorp missade han också chansen att avgöra SM före finalloppet på Mantorp den 10 aug. Nu blir det en direkt avgörande final - med bäst odds för men också mest press på Niclas.

Omvänt kan man säga att Micke Johansson har allt att vinna men inget att förlora i finalen. Han kör för seger, medan Niclas måste komma minst sju. Med tanke på den hårda kampen om platserna 5 och 6 i SM lär Niclas knappast kunna slököra in i mål heller. Risker är tvärtom att han invecklas i närkamp oavsett om han kör om seger eller bara bevakar sin plats.

Lysande comeback

Om Niclas kan kallas Knutstorps store förlorare så var Thomas Danielsson den store vinnaren. Han satsade allt på ett kort efter alla sina italienska problem och kom tillbaka med en perfekt preparerad Madgwick-Reynard 863 med VW-motor och utnyttjade den optimalt.

Visserligen hade dansken Kris Nissen pole före Niclas, men Thomas hade bara 2/10 sämre tid, och hela tolv man var inom samma sekund, vilket förebådade hård kamp. Söndagens uppvärmning gav dock en föraning om Thomas avsikter. Han utstrålade lugn tillförsikt.

När starten gick kom Nissen och Niclas lätt ihop, men Thomas höll sig klokt bakom och väntade till tredje varvet innan han satte in en väl avvägd attack mot Niclas vid inbromsningen till vänster efter baksidans snabba parti.

Niclas kunde inte sätta emot eftersom han fått en framvinge krökt i kontakten med Nissen. Thomas satte efter ledande Nissen och skuggade

honom i åtta varv innan han satte in en likadan stöt - på samma plats!

Sen var saken avgjord trots att Thomas koppling inte ville vara med. Nissen å sin sida kämpade med slitna däck efter att ha använt alla sina däck på tidsträngen.

Även Micke Johansson tog sig förbi Niclas, men det hade räckt för Niclas att bevaka sin plats för att säkra SM-guldet. Men när han på 14:e varvet skulle varva Charlie Bäckstrand - fortfarande i samma vänsterbøj - ville det sig inte.

Charlie höll åt höger för att släppa fram Niclas på innern. Men Niclas höll högerspår, som ju är det snabba fram till böjen. Plötsligt blev det väldigt trångt mellan Charlie och räckret, och Niclas körde rakt fram ut i gräset och tappade åtta platser innan han kom tillbaka på banan. Till råga på allt hade bromsarna skadats, så när han bromsade efter startrakan bar det rakt fram igen. Det blev mycket arbete för Pickos mekaniker inför finalen - i stället för välbehövlig testkörning!

I skuggan av dessa händelser körde Håkan Olausson upp sig till en vacker fjärde plats i hård kamp med Sami Pensala, och Hasse Thaug spanns bort femte plats i hårnålen men är ändå nästan klar SM-trea med Henrik Barkström som enda hot. Henrik hade sin egen privata fight med Christer Offason men fick ge sig med 0,34 sek i mål. Hårt värre!

FIRELLI

FIRELLI

FIRELLI

FIRELLI

FIRELLI

Farligt att "räjsa"?

Att "räjsa" är väl inte helt o-farligt, men det finns annat som är betydligt farligare. Det fick Formel 4-föraren Lennart Philqvist erfarra för ett tag sedan.

För precis när jag håller på med detta nummer får jag ett telefonsamtal från Alingsås-lasarett, där kommer Lennart att få avsluta årets säsong - i säng med ett komplicerat benbrott.

Otur med tanke på att han hade vind i seglen och en fin slutplacering inom räckhåll. Där ser man, det kan faktiskt vara farligare att vara snickare än racerförare!

PUUH!

Äntligen ett kämpigt nummer klart. Dom har börjat bli rätt tjocka nu, och därmed problem med att få dom klara i rimlig tid.

Troligtvis får vi nästa år sätta ett absolut "deadline" för varje nummer så det gäller att vara ute i tid om det skall komma med till nästkommande nummer.

För att vi inte skall bli ytterligare försenade har vi blivit nödsakade att skjuta på den maffiga Mantorp helgen den 9-10/8 till nästa nummer.

Vi kan också nämna att vi under vintern kommer med några provkörningar av tävlingsbilar i SSK-serien. Provförare blir Robert Petersson från tidningen Automobil.

Team CMS

Tittar in en stund hos vår F3-förare Christer Simonsen. Hans företag verkar ha fullt upp för telefonerna ringer i ett, men jag hinner få reda på att han inte är nöjd med det sätt som F3-teamet har skötts i år. Bilen har inte varit tillräckligt utprovad och Christer har inte fått tillräckligt med tid för att träna.

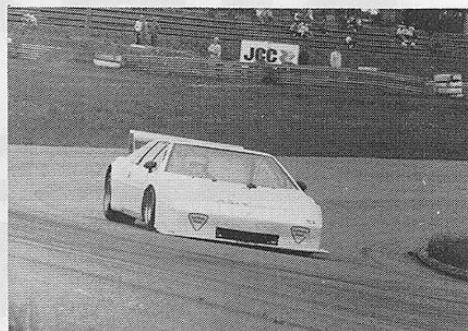
Vart det lutar åt nästa år vet inte Christer ännu men han har funderingar åt två håll. Antingen Grupp A och då troligtvis i Volvo, eller också ett eget F3-team. Annars får han väl damma av BMW:n igen och anmäla sig i Castrol Cup!

Eländes elände!!

Det har varit en del problem med att få ut tidningen i tid i år. Problemen har varit många och är tyvärr inte slut än! Onkel Sam har kallat på "chefredaktören".

Tre härliga (usch) campingveckor i tält ligger framför honom under sep-okt. Då blir det racing med en BM-Volvo-traktor i stället, men förhoppningsvis blir det permitt så man kan vara med under finalen och den stora Brännebrona-finalfesten.

Så ha förståelse om tidningen kommer lite oregelbundet resten av året.



En som unte haft någon större lycka med sig i år är Fredrik Knutsen, han har inte lyckats få sin Lotus Esprit att fungera tillfredställande än.

Foto: G. Andrén

REINE HAR ORDET!

Hej alla SSK:are. Jag vill bara skriva några rader och tala om hur trevligt det blivit på Ringen nu när det städas på toalett-erna regelbundet. Tack Robin och ni andra!

Vad det gäller säsongen som har gått hittills så har den gått väldigt bra, men tyvärr så saknas det mycket bilar för att vi skall få några riktigt bra tävlingar, gäller Formel 4, Castrol Cup och RS.

En stilla undran, vart har alla bilar tagit vägen? Ni som har bilar men ej har deltagit kan väl slå en signal eller skriva några rader och tala om varför ni inte har tagit fram bilen i år.

På funktionärssidan tror jag aldrig vi har varit så bra rustade som i år. Vi har fått mycket beröm för våra funktionärer!

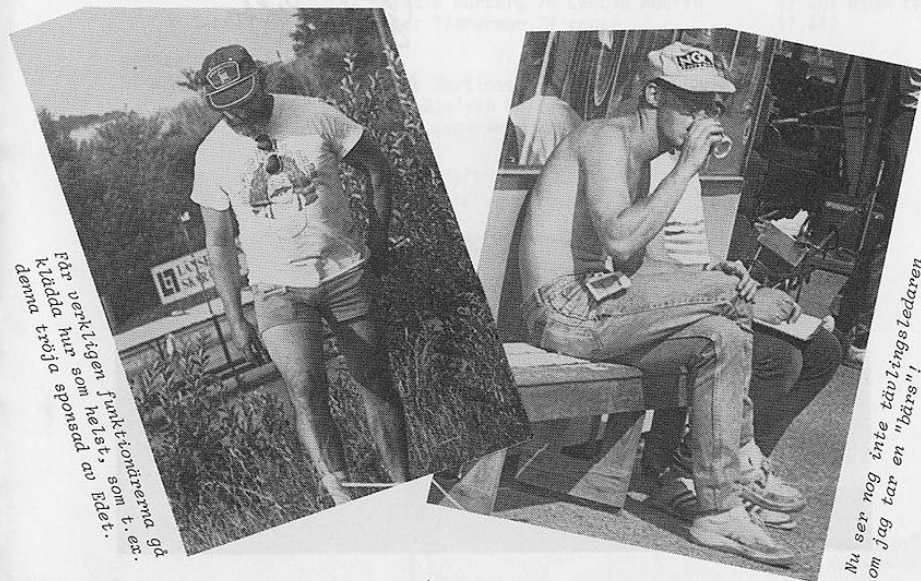
Vad har vi att se fram emot under resterande del av året, jo mastodont tävlingen på Mantorp 9-10/8 med SM-final för F3, SSK-serien samt Sportvagnsmeeting, ca: 170 bilar så det blir ett jobbigt program (har säkert gått när ni läser detta).

Truckracing EM på Mantorp 30/8 som är en spektakulär cirkus, men rolig.

Karlskoga tävlingen 6-7/9 som tyvärr måste flyttas p g a KMK:s konkurs, synd.

Vad kommer sedan, jo den stora finalen på Ringen den 21/9 med stor baluns på Brännebrona efter väl förrättad racing i år, möt upp mangrant på resterande tävlingar så blir det en värdig avslutning på säsongen.

Reine Eriksson
Nolås Bjurtjärn
688 00 Storfors
tel: 0586/10125



för verkligen funktionärerna gå kladda har som helst, som t. ex. denna tröja sponsrad av Eledt.

Nu ser nog inte tävlingsledaren om jag tar en "bärs"!.



CLUB CORVETTE SWEDEN

Vi vill på detta sätt framföra vårt varma tack till
Stockholms Sportvagns Klubb som hjälpte oss att arrangera
vårt klubbmästerskap på Mantorp den 5-6/7.86.
Vi vill även tacka er funktionärer från TIA som ställde
upp för oss denna helg.
Vi ser fram emot att försöka göra om det hela nästa år igen.

Göran Kølborn

På klubbens vägnar

Göran Kølborn Ordf. CCS



CLUB CORVETTE SWEDEN

KLUBBMÄSTERSKAP I DRAGRACING OCH BANRACING MANTORP 5-5/7.86

RESULTATLISTA

DRAGRACING STANDARD SMALL BLOCK	1. Jörgen Magnusson 71 coupé	13.798
	2. Stefan Unosson 69 coupé	14.351
	3. Robert Jansson 72 coupé	14.482
	4. Ronny Martinsson 65 cab	15.014
	5. Hans Lampinen 72 coupé	15.397
	6. Pavel Pollak 76 coupé	15.421
	7. Manny Jägerfeld 76 coupé	15.671
	8. Friedrich Heinze 71 coupé	15.710
	9. Lars Märde 75 coupé	15.870
DRAGRACING STANDARD BIG BLOCK	1. Kent Rooth 68 cab	12.946
	2. John Hontalas 68 cab	13.220
	3. Claes Miedl	13.604
	4. Clas-Peter Linhé 68 cab	13.716
	5. Pär Andersson 68 cab	13.893
	6. Anders Andersson 70 cab	14.064
	7. Christer Andersson 73 coupé	14.567
	8. Mikael Härtell 71 cab	14.662
DRAGRACING MODIFIERAD SB BB	1. Hans Dahlström 72 coupé	14.362
	2. Göran Kølborn 64 cab	14.878
	3. Klas Norrhed 71 coupé	15.035
	4. Kerstin Norberg 76 Lancia Abarth	17.407 utom tävlan
	5. Peter Timmerman 74 coupé	17.447
BANRACING STANDARD SMALL BLOCK	1. Ronny Martinsson 65 cab	
	2. Rolf Bjelvén 68 coupé	
	3. Manny Jägerfeld 76 coupé	
BANRACING STANDARD BIG BLOCK	1. Claes Miedl	
	2. John Hontalas 68 cab	
	3. Clas-Peter Linhé 68 cab	Brutit pga. motorras
BANRACING MODIFIERAD SB BB	1. Göran Kølborn 64 cab	
	2. Hans Dahlström 72 coupé	
	3. Alfred Riis-Pedersen 70 cab	Brutit pga. motorras
CCS KLUBBMÄSTARE 1986		
DRAGRACING	Kent Rooth	
BANRACING	Göran Kølborn	



offelin SKYLTAR



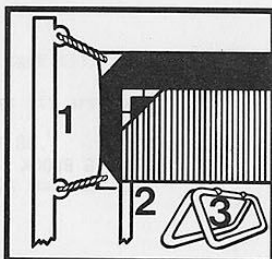
IDROTTSREKLAM

Rinkreklam tryckt eller handmålad på självhäftande PVC för applicering på plastsarg. Handmåling direkt på träsarg samt ismåling. Tillverkning och montering av skyltar till fotbolls- och idrottsarenor, textmåling på vindskydd till utomhusbanor för tennis, måling av text på badmintonnät samt tillverkning och uppsättning av skyltar till inom- som utomhusarenor.



KAPELL

Utskrivning av texter och logotyper på självhäftande PVC-plast. Handmålade dekaler i stora format på PVC-plast för applicering på bil, buss och lastbilssidor. Måling direkt på bil, buss och lastbil. Textläggning på kapell.



STATIV

Färdiga stativ för montering av banderoller.

- 1 Permanent eller monterbara stativ för stora banderoller.
- 2 Monteringsbart stativ för olika banderoll - längder.
- 3 Hopfällbar metallram för tillfällig montering av banderoll. Mått: 2.500 x 500 mm. Text eller annat reklamutbud kan ses från två sidor. Lämplig att placeras på små ytor.



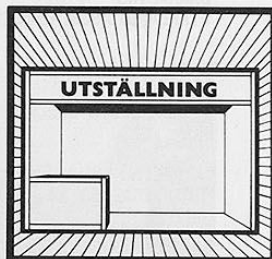
BANDEROLLER

Handmålad eller tryckt på alla förekommande material. Vimpel, flagg, tryckta och monterade på fina i önskade längder, alternativt stång.



BYGGSKYLtar

Informations skyltar till byggarbetsplatser, på plywood, al - plåt eller andra förekommande material, i standardmåt eller efter önskemål om storlekar.



UTSTÄLLNINGAR

Mäss - monter med monteringsfärdiga profiler och skärmar i standardmåt.

Berganäsvägen 18, I35 52 TYRESÖ
Telefon 08/712 93 60

FORMEL 1 PA IRRVÄGAR

Det kan bli ont om bilar i Formel 1 nästa år. BMW drar sig ur som motorleverantör, Renault inskränker sig till två stall, Osella slutar, kostnaderna stiger ytterligare, och farliga och illa genomtänkta nya regler är på väg.

Meningen var att begränsa motorstyrkan till ca: 600 hk och att om möjligt få bort de speciella däckerna och motorerna för tids-träningen. Men det var svårt för FISA att få med sig alla parter: stall, motor- och däckstillverkare, sponsorer etc.

Resultatet blev ett förslag som har alla utsikter att inte minska utan öka riskerna och kostnaderna:

* Inget görs åt motorstyrkan för-rän till 1989 - med den takt utvecklingen håller lär vi tills dess ha uppnått 1500 hk i stället för de eftersträvade 600!

* I stället ändras träningsreglerna enligt följande: Startfältet i ett lopp avgörs till 70 procent av ett vägt förhållande mellan placeringen i loppet före och placeringen i VM-tabellen och till 30 procent av placeringen i en kvaltävling över 25 procent av GP-distansen dagen före tävlingen.

Med detta tror FISA att de kommer runt kvaldäck och kvalmotorer. Men i stället får de däck och motorer som håller bara 25 procent av GP-distansen. Redan i dag används däck som måste bytas efter en tredjedel av distansen. Vidare tror sig sannlikt FISA locka mer folk till lördagarna, eftersom det då körs ett sprint-race.

Flera nackdelar.

Tyvärr skapar FISA i stället flera nya problem och risker. Alla är överens om att starten och de första varven är det farligaste momentet i Formel 1. För några år sedan diskuterades t o m rullande start.

Nu blir det två starter i stället för en varje tävlingshelg. Jacques Laffites startkrasch på Brands Hatch är talande exempel på riskerna med det! Förarna är helt eniga om att inte ställa upp på detta.

Det blir utomordentligt svårt för alla utom några invigda experter att räkna ut var var och en skall starta. Publiken och TV-tittarna kan det inte - men kanske är idén egentligen att sälja TV-tid även på lördagarna och få in mer pengar?

De pengarna kan behövas, för motor-tillverkarna tvingas numer till dubbla utvecklingsprogram: dels av superstarka kvalmotorer som håller bara några varv och dels av tävlingsmotorer som skall hålla hela lopp och klara sig på 195 liter. Vart tog för resten den ytterligare sänkningen till 180 liter bensin vägen?

En bidragande orsak till att Keke Rosberg slutar är de nuvarande och kommande reglerna. Även andra topp-förare är missnöjda. Kanske blir det fanflykt till andra, mer intressanta klasser, t.ex. för FISA förhållande CART?

Personligen skulle jag vilja se följande:

- enbart atmosfäriska motorer till-ättna med ca 600 hk
- motorn framför föraren som i gamla dar
- tidsträning avgör startplaceringen
- rullande start med pace-car.

Tege Tornvall

BREV



MAN BLIR SA FÖRBANNAD!

Denna berättigade rubrik återfanns på Redaktör's Sida i Sportvagnen och Vi 2/86 och gällde massmedias brist på intresse för den sport som ej rubriceras under "snus-sporter" dvs skrik-vrål-våld på läktaren varifrån div. bollsporter iakttages.

Undertecknad befann sig i England vecka 28-29, detta underbara land med "galet" intresse för alla sporter och sund inställning till racing i alla former. Vår resas avsikt var att bo några dagar i nationalparken Lake District med utflykter utan tanke på race (sambons intresse för bilsport döljer hon bra förutom innehav av en Lancia Abarth i avsikt att transportera sig t.o.fr. jobbet).

Den söndag som F1-loppet kördes på Brands Hatch vilade vi ut från bilåka efter att dagen före besökt Lakeland Motor Museum och hamnade på en jättelik bilparkering för Lakeland Rose Show vilket blev en vacker upplevelse med blomster-

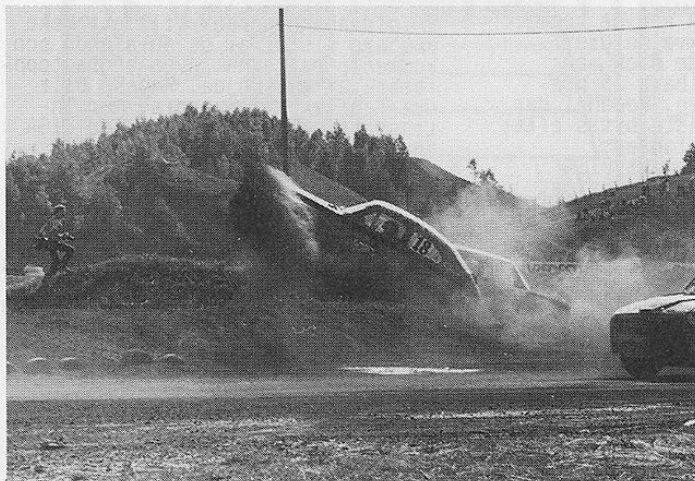
arrangemang i den högre skolan plus ett marknadsliv att minnas. En upplevelse var att lotsa 911:an mellan barn-bollar-hundar-engelska familjer med matkorgar i gräset. No hard feelings från de gamla damerna trots att de tvingades flytta på benen för en luftkyld boxersexa från andra sidan kanalen (Stuttgart-Zuffenhausen).

Obs! Brands Hatch gick direkt i två TV-kanaler och ändå 250.000 pers. på plats!

Efter en god middag avnjöts en TV-repris i sängen omkring kl. 23-24 varvid Jaques Lafittes helikopterfärd till sjukhus ägnades endast en "värdig" uppmärksamhet utan överdrifter. Att just Nigel Mansell vann höjde naturligtvis röstläget på brittena.

I kön till retur färjan Harwich-Göteborg fick jag be om ursäkt för ett intrång i kön av Morgan-ekipage som firat fabrikens 50-års jubileum. Ett härligt gäng med eller utan barn och stora läderremospända koffertar bak.

Benkt Selander Eskilstuna
Tillika nr 7 SSK-Poprace Alfa Romeo.



Det kan ha sina risker att vara fotograf vid motortävlingar, fast den här gången klarade han sig - kameran ljuger!
Foto: G. Andrén

MT MOTOR Sun Vägsimulator

- Effektbromsning ≤ 200 kw
- Förgasarbestyckning, service
- Justering tändsystem
- Justering insprutning

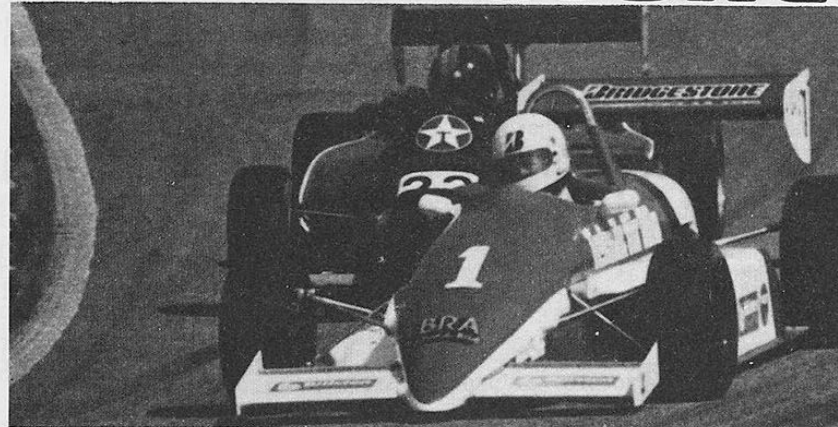


SOLEX WEBER DELLORTO

Uppsala 018-31 74 44

Däcket för de svenska racerbanorna.

BRIDGESTONE



Bridgestone Motorsport Scandinavia
c/o Nordic Aero AB

Fredförsstigen 22 · 161 70 Bromma
Tel. 08-29 27 27

VOLVO LEVER FARLIGT I STANDARDVAGNS-EM

Volvo riskerar att förlora inte bara sina poäng från Zeltweg den 15 juni utan även från Hockenheim, anderstorp och Brno den 13 april, 18maj resp 8 juni. FISA behandlar nu en protest från TWR-stallet (Rover) mot för stor bensintank resp otillåtet bränsle hos RAS-Volvos bilar.

Liksom i fjol är reglerna oklara i EM för standardvagnar i Grupp A. Rover har protesterat mot Volvo på flera punkter och lät bl.a. kontrollmätas Volvos bensintankar efter Zeltweg. De befanns rymma resp 122 och 123 liter mot tillåtna 120.

Vidare är det osäkert om det bränsle Volvo använt uppfyller reglerna. FISA:s expert undersöker nu prover tagna på flera banor.

Hans-Ake Söderqvist på Volvos tävlingsavdelning hävdar att bensintankarna mättes i halvmörker utan officiell FISA-kontrollant och med otillfredsställande teknik samt att FISA redan tidigare godkänt Volvos bränsle samt att detta dessutom är blyfritt.

Han räknar med att FISA skall ge Volvo rätt och återinsätta paren Johnny Cecotto-Anders Olofsson resp Thomas Lindström-Uffe Granberg som dubbelsegrare på Zeltweg. Engelska Autosports expert däremot tror att Volvo utsluts från ytterligare tre tävlingar. Men England är ju Rovers hemland.

I väntan på FISA:s beslut har Volvo i sin tur protesterat mot Rover på flera punkter. Enligt Hans-Ake Söderqvist är både Rovers och Volvos protester indirekt riktade mot FISA för att tvinga fram preciseringar av hur reglerna skall tolkas. Men det är synd att tävlingarna avgörs utanför och inte på banorna!

Storslam för BMW

Medan Rover och Volvo utbyter protester och motprotester i standardvagns-EM har Schnitzer fått ordentlig fart på sina BMW 635 CSI och vunnit två lopp i rad. Vakna Volvo!

Mitt i den täta kruttröken mellan Rover och Volvo seglar BMW upp som jämstarkt motståndare. På Nürburgring den 13 juli vann paret Roberto Ravaglia-Emanuele Pirro, och i 24-timmars på Spa den 2-3 aug blev det to m fem BMW i topp med trion Dieter Quester-Altfrid Heger-Thierry Tassin först.

Därmed leder BMW helt plötsligt stora EM-klassen - även om Volvo får tillbaka sina Zeltweg-poäng. Dessutom har Ravaglia seglat upp som en av huvudfavoriterna till förartiteln, medan Thomas Lindströms chanser att försvara den är små.

Även mellanklassen (upp till 2,5 liter) leds av BMW med sex segrar av nio körda lopp mot bara tre för huvudrivalen Mercedes. Och i förartabellen ligger Winni Vogt väl framme. Det är bara när fransmännen Dany Snobeck-Alain Cudini deltar med sin snabba 190 2,3-16 som BMW 325i får en match - och de är inte alltid med.

Toyota utan konkurrens.

Att Toyota vinner märkestiteln är helt klart efter nio raka segrar i brist på allvarlig konkurrens.

Den enda spänningen gäller vem som tar förartiteln i klassen: Eichmann, Müller, Lingmann, Hoelz eller någon av danskarna Thiim, Nielsen eller Høyer.

Den stora spänningen gäller naturligtvis stora klassen och förartiteln. Cecotto-Olofsson ledde på Nürburgring och låg tvåa på Spa, och även Lindström-Granberg var med i tätstriden innan tekniska fel försenade bilarna.

Rover är naturligtvis hela tiden att räkna med, och nu är Ford genom schweiziska Eggenberger på väg att få fart på sina bilar, som enligt föraren Pierre Dieudonné ännu inte homologerat några utvecklingsdetaljer alls.

Dessutom har Alfa Romeo nu fått sin 75 Turbo homologerad och blir därmed farligare i mellanklassen. Lella Lombardi kom t.ex. tvåa i klassen och åtta totalt på Spa.

Och så är Holden tillbaka i stora klassen men går inte lika fort längre. Troligen har de minskat effekten något för att vinna i driftsäkerhet. Och privatföraren Allan Grice har en av tidigare Le Mans-vinnande bröderna Martin som andreförare.

Det ser lovande ut inför VM-premiären 1987!

Tege Tornvall

Poängställning efter Spa:Klass 3:

BMW	12-15-15-20-06-06-12-20-20=132
Rover	20-20-10-12-15-15-12-08=127
Volvo	06-12-20-15-20-20-00*03-04=100
Ford	03-06-12-01-00-01-20-15-06=64
Holden	00-08-08-//-//-//-//-00-00=16

Klass 2:

BMW	20-20-12-20-20-20-12-15-20=147
Mercedes	15-15-20-15-08-10-20-20-08=131

Klass 1:

Toyota	20-20-20-20-20-20-20-20=180
Audi	15-00-15-12-08-08-00-00-10= 68
VW	06-12-10-00-00-10-00-12-04= 54

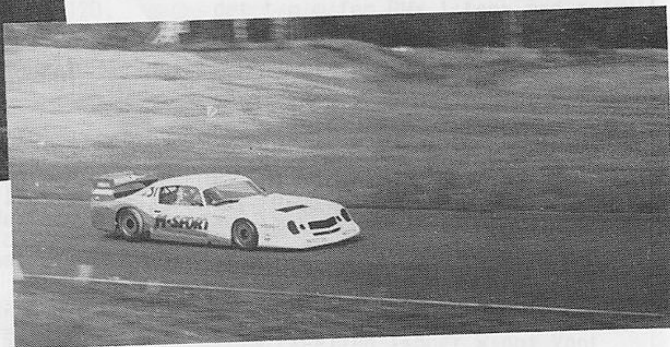
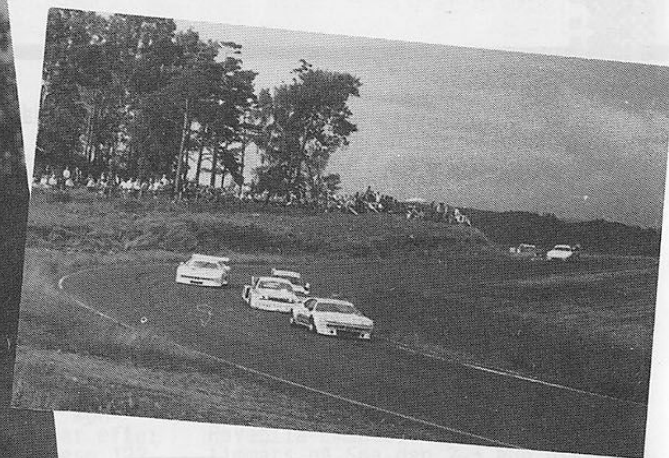
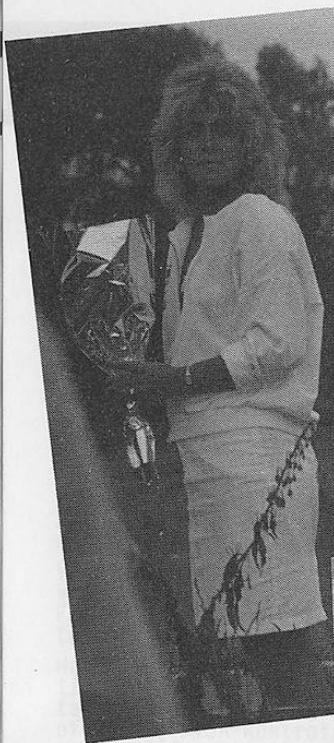
*/ Fräntagna 20 poäng i väntan på FISA-beslut.

Förare:

Win Percy	29-29-13-16-13-21-21-13-00=155
Roberto Ravaglia	00-21-21-29-00-07-13-29-16=136
Winni Vogt	23-21-12-22-20-20-02-15-22=135
Tom Walkinshaw	29-29-13-16-13-21-00-13-00=134
Ludwig Holzl	10-00-12-20-00-20-15-20-20=117
Thomas Lindström	06-00-29-06-29-29-00*00-00= 99
Johnny Cecotto	06-00-29-21-16-16-00*03-04= 95
Ulf Granberg	00-16-00-06-29-29-00*00-00= 80
Anders Olofsson	00-16-00-21-16-16-00*03-04= 76

*/ 29 poäng borttagna för Cecotto-Olofsson och 21 för Lindström-Granberg i väntan på FISA-beslut.

NÅGRA BILDER FRÅN VÄSTKUSTLOPPET!



Med dessa bilder från Falkenberg i somras ber vi att få gratulera vår Peter Sandén till slutseger i Super Saloon för andra året i följd - med fem raka segrar.
Foto: G. Andrén

TP-BYGGGRADIO • TP-KOMMUNIKATIONSSYSTEM • TP-MARINRADIO • TP-SERVICERADIO
TP-PERSONRADIO • TP-LASTBILSRADIO • TP-TAXIRADIO • TP-MOBI LRADIO • TP-FLYGRADIO
TP-HÅSTRADIO • TP-MOTORCYKELRADIO • TP-BUSSRADIO • TP-BALLONGRADIO

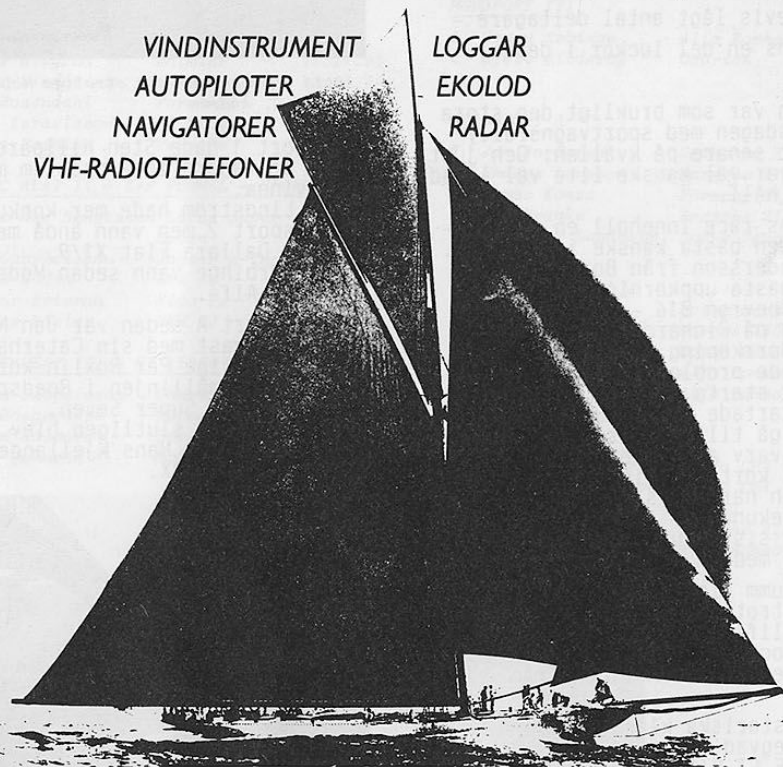
VI SJÖSÄTTER

TP MARIN

AVANCERAD ELEKTRONIK FÖR SJÖFOLK

VINDINSTRUMENT
AUTOPILOTER
NAVIGATORER
VHF-RADIOTELEFONER

LOGGAR
EKOLOD
RADAR



Försäljning och service. Direkttel 08-42 99 00.

TP TP-COMMUNICATIONS AB

SKÅNEGATAN 53, S-116 37 STOCKHOLM SWEDEN TEL 08-44 09 00. TELEX 13801 TPcomS

SPORT-CAR



**sportvagnen
och vi**
STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB



Anderstorp Sports Car Meeting

Den 28-29 juni arrangerade Sportvagnsklubben Göteborg den andra del-tävlingen i sportvagnsmästerskapet. Vädret var bra, men ändå var det förhållandevis lågt antal deltagare - det fanns en del luckor i depån.

Lördagen var som brukligt den stora träningsdagen med sportvagnsrally och fest senare på kvällen. Och just festen var väl kanske lite väl livad på sina håll.

Söndagens race innehöll en del godbitar, den bästa kanske i Klass RS. Bernt Andersson från Borås gjorde dagens bästa uppkörning med sin snygga Chevron B16 - bilen som i händerna på Richard Thwaites blev tvåa i Norrköping.

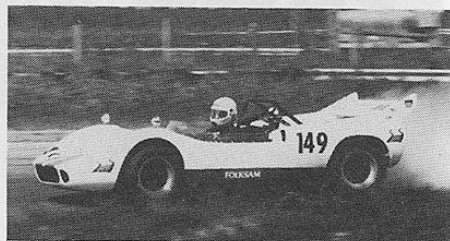
Bernt hade problem under träningen och fick starta i sista led. Därifrån startade han en upphämtning som bör gå till historien. När ett varv av loppet återstod hade han kört upp sig till tredje plats och närmade sig tvåan Ted Aspudd sekund för sekund. Och precis i sista kurvan gick han om och vann med en noslängd - snyggt!

Stefan Mumm fick bryta med drivaxelfel trots att han hade en riktigt kvalificerad mekaniker till sin Mallock U2 MK20 - nämligen självaste Richard Mallock från England.

I dom historiska klasserna vann Peter Blegvad i sin Daimler SP 250 Klass E+F GT GTS medan Bengt-Åke Bengtsson var snabbast i E+F Formel + sportvagnar A-D med sin Lotus Super Seven.

I G1+G2 var Gösta Pettersson snabbast efter det att Stig Johnson fått bryta med den otroligt mullrande (marken vibrerar runt omkring den) McLaren M1.

En intressant nykomling i klassen var Göran Kölbom i en svart Corvette.

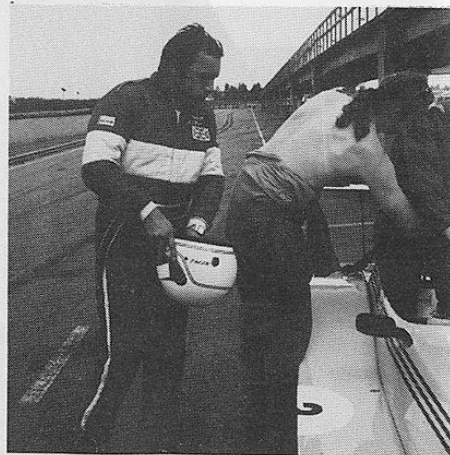


Stig Johnson med sin otroliga McLaren M1.
Foto: G. Andrén

Modsport 1 hade Sten Hillgard som enda deltagare inga problem med att vinna.

Leif Lindström hade mer konkurrens i Modsport 2 men vann ändå med sin snygga Dallara Fiat X1/9. Sonny Arbinge vann sedan Modsport 3 i sin Alfa.

I Roadsport A sedan var Jan Nordgren snabbast med sin Caterham 7 medan omöjlige Per Roxlin körde först över mållinjen i Roadsport B i en Lotus Super Seven. I Roadsport C slutligen blev det japanskt genom Hans Kjellander och en Honda CRX.



Richard Mallock efter en provkörning av Stefans Mallock U2, men det hjälpte inte.
Foto: G. Andrén

KLASS RS

1	Rune Berg	Tiga SC 83	14.12.33
2	Bernt Andersson	Chevron B16	14.16.25
3	Ted Aspudd	Lola T	14.16.53
4	Odd Ingebrigtsen	Lola T 590	14.28.98
5	Sten Hillgard	Porsche 910 Bizzarini	14.37.45

KLASS HISTORIC HEAT I = E+F GT GTS

1	Peter Blegvad	Daimler	13.17.93
2	Peter Lindqvist	Ferrari	13.23.75
3	Per Rosendahl	Porsche	13.31.33
4	Mats Israelsson	MG Midget	13.35.47
5	Jonas Reinius	Porsche	13.40.58

HISTORIC HEAT II = E+F FORMEL + SPORTVAGNAR A-D

1	Bengt-Åke Bengtsson	Lotus Super Seven	13.04.80
2	Ola Gabrielsson	Jaguar E-Type	13.28.57
3	Thord Bodin	EBA FJ	13.29.30
4	Gunnar Brisman	Elva FJ	14.00.12
5	Gunnar Rösler	DKW FJ	14.03.48

HISTORIC HEAT III = G1 (1964-1967)+G2(1968-1971)

1	Gösta Pettersson	Chevron B8	11.14.48
2	Per Haegermark	Marcos 1800	12.18.58
3	Göran Kölbom	Corvette	5 varv
4	Stig Johnson	McLaren M1	1 varv

MODSPORT I

1	Sten Hillgard	Porsche 910 Bizzarini	11.21.90
---	---------------	--------------------------	----------

MODSPORT II

1	Leif Lindström	Dallara Fiat	11.10.23
2	Mats Warg	Davrian MK8	11.25.25
3	Kjell Wallin	MG Midget	11.39.47
4	Ola Johansson	MGB GT	11.52.17
5	Nils-Olaf Johnson	MG Midget	11.59.13

MODSPORT III

1	Sonny Arbinge	Alfa Romeo	12.20.02
2	Kjell Jilderby	Davrian	12.28.25

ROADSPORT A

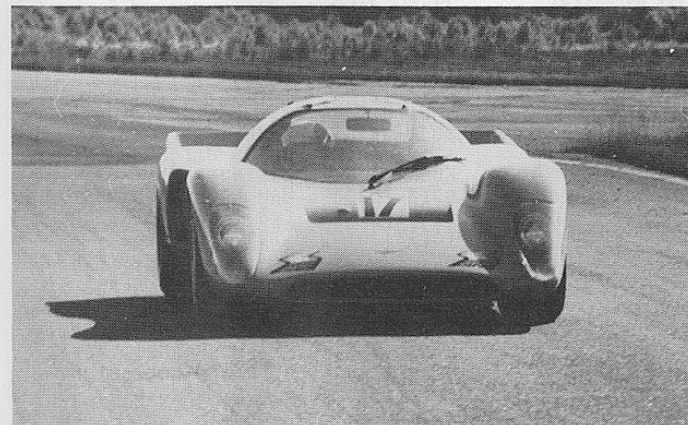
1	Jan Nordgren	Caterham 7	12.24.38
2	Anders Larsson	Porsche 911	12.25.38
3	Tomas Kona	Porsche 911	12.46.70
4	Ulf Branke	Porsche 911	13.13.25
5	Per-Inge Landholm	Lotus Seven	13.49.20

ROADSPORT B

1	Per Rowlin	Lotus Seven	12.21.60
2	Per Haegermark	Marcos 1800	12.35.15
3	B-Å Bengtsson	Lotus Seven	12.50.37
4	L-O Stefansson	Alfa Romeo	13.00.00
5	Mats Mörth	Alfa Romeo	13.02.85

ROADSPORT C

1	Hans Kjellander	Honda CRX	13.00.50
2	Robert Pettersson	Honda CRX	13.20.13
3	Peter Gustavsson	MGB GT	13.56.73
4	Jonas Svensson	Porsche 911	13.57.78
5	Håkan Anderberg	Alfa Romeo	14.07.00



En av Sveriges vackraste racerbilar är med all säkerhet Bernt Anderssons Chevron B16.

Foto: G. Andrén

STEFAN PÅ MARKNADEN

Stefan Johanssons kontrakt med Ferrari löper ut i höst och lär knappast förnyas - om han nu skulle vilja det. I stället öppnar sig flera andra andra möjligheter: McLaren, Benetton, Tyrrell i första hand.

Som Marlboro-förare och med gamla fina kontakter med McLaren-basen Ron Dennis har Stefan Johansson troligen första tjing på platsen efter Keke Rosberg, som slutar i höst.

Men han har också fina kontakter med Benetton, som han körde för på den tiden de hette Toleman och körde Formel 2. Benettos underbarn Gerhard Berger har varit hos Ferrari och träffat il Commendatore. Ett tänkbart resultat kan vara att Stefan och Berger byter plats.

Ferrari var ju ute efter Lotus geni-konstruktör Gérard Ducarouge i par med underbarnet nr 1, Ayrton Senna. Men den godbiten missade de när Lotus gjorde upp med Honda.

Frågan är om Stefan vill till Benetton, som visserligen briljerat på träningen i år men inte gått bättre än Ferrari i själva loppet - och det är ju det som räknas. Dessutom förlorar Benetton BMW-motorn och måste ha en ny - varifrån?

Även med Tyrrell har Stefan goda kontakter efter sina körningar där för två-tre år sen. Tyrrell driver nu ett intressant långsiktigt utvecklingsprogram med Data General som både huvudsponsor och aktivt deltagande part med datorer och program för CAD/CAM (datorstödd konstruktion och tillverkning).

Spännande utmaning

Det kan vara en spännande utmaning för Stefan att växa tillsammans med ett pånyttfött Tyrrell med en stark, tekniskt kvalificerad huvudsponsor. Men även Tyrrell kan få

problem med motorer om inte Renault fortsätter som leverantör.

Ännu en chans för Stefan kan vara det nya samarbetet mellan Haas-Lola och Brabham kring Fordmotorn. Ford deklarerar fortfarande att de skall hålla sig till bara ett stall, men det kanske blir två om Brabham inte kräver att BMW fullföljer sitt avtal till 1989 med dem.



Stefan Johansson konfererar med Ferraris chassikonstruktör Harvey Postlethwaite och Jackie Stewart.

Foto: Tege Tornvall

BMW fattade beslutet med minsta möjliga direktionsmajoritet. Det stod 4-4 när verks dir Eberhard von Kuenheim med utslagsröst skulle avgöra frågan. Han tog särskild hänsyn till att två ledamöter från försäljningen röstade mot.

Men BMW skall hålla sig till avtalet med Brabham om de måste - dock utan fortlöpande utvecklingsarbete som hittills. Det lär nog avgöra saken. På Hockenheim var Brabham-bossen Bernie Ecclestone en flitig gäst hos Haas-Lola.

Det ryktas t o m att han skulle ha köpt dem. Männe det? Överviktige (92kg) Alan Jones har knappast övertygat hos Lola, där Patrick Tambay ligger bättre till. Där kan också finnas en plats för Stefan. Liksom kanske hos Brabham om de kommer med en bättre bil efter fiaskot BT55.

Mansell höjer priset

En viss möjlighet för Stefan är också Williams om de inte kan komma överens med nya stjärnan Nigel Mansell om förlängt kontrakt till villkor liknande Nelson Piquets - som i dag har tre gånger så hög lön. Hos Lotus är det däremot fullt med Senna och av Honda rekryterade japanen Saturo Nakajima.

Tege Tornvall

ATT HA OCH INTE HA.

Enligt bensinmätaren hade både Alain Prost och Keke Rosberg ca 2 liter kvar i tanken med några kurvor kvar av Tysklands Grand Prix på Hockenheim. Men i tanken var det tomt, och deras TAG/Porsche-motorer gav upp andan före målflaggan och kostade dem dyrbara poäng.

Det börjar gå grus i maskinriret hos vinstmaskinen McLaren. I ansträngningarna att få ut fler kvalificeringshastar ur motorerna har Porsches tekniker under Hans Mezger kommit på efterkälken i förhållande till främst Honda.

Därför vann Keke och Prost startplats 1 och 2 på Hockenheim till priset av bensinstopp strax före mål.

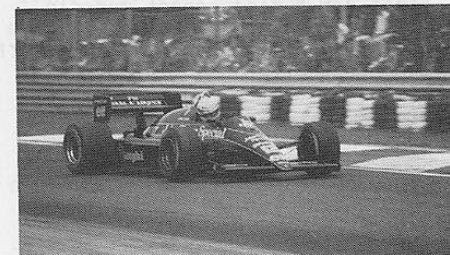
Detta är ett praktiskt exempel på motortillverkarnas dilemma: att parallellt behöva utveckla både kval- och tävlingsmotorer. Nu ryktas det att Mansour Ojjehs utvecklingsföretag TAG inte längre kan vara med i kostnadsjakten och att Porsche själva tar över.

Hur mycket sådant kostar avslöjar BMW motorsportchef Wolfgang-Peter Flohr: ca 30 miljoner mark eller nära 100 Mkr per år. Man kan förstå att BMW kanske föredrar att lägga de pengarna på ett Grupp A-program kring nya M 3:an i stället!

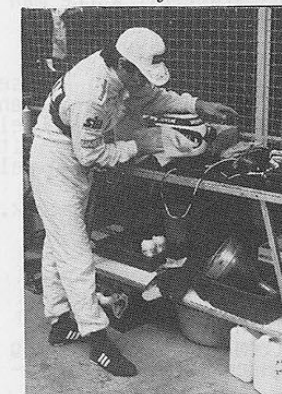
Ford å sin sida har - åtminstone hittills - klart deklarerat att de inte gör några särskilda kvalmotorer. Det betyder att de har

minst 200 hk mindre än konkurrenterna på tidsträningen. Ferrari uppger nämligen ca 900hk för tävling och 1100 för kvalificering. Undra på att det kostar!

Tege Tornvall



Ayrton Senna ger jämet på Spa.
Foto: Tege Tornvall



Noggrann i allt: Nelson Piquet polerar viktret.
Foto: Tege Tornvall

RACE-WEEK

Ännu en stor racinghelg i SSK:s regi med massor av fin racing och tävlingar långt in på kvällstimmarna både på fredagen och lördagen.

Fredagen ägnades mest åt träning och kvältävlingar i SSK-serien. Lördagen var träningsdag för Pirelli Cup o. SM-klasserna, och senare under dagen var det tävling för SSK-klasserna. Söndagen sedan blev den stora SM-dagen och som tur var körde man också Pirelli Cup som motvikt till den tunna Grupp A som kör om SM.

Lördagens tävlingar som startade efter SM-klassernas träning började med Rally-klassen. Det var fler anmälningar mot Mantorp tidigare i år. Men det gjorde inte omöjliga Peter Eriksson något, Peter har verkligen lärt sig det här med asfaltåka och precis som på Mantorp körde han ifrån det övriga gänget med sin Escort. Även andraplatsen blev som på Mantorp - Sture Nilsson i Escort medan G. Pettersson i Opel knep tredjeplatsen.

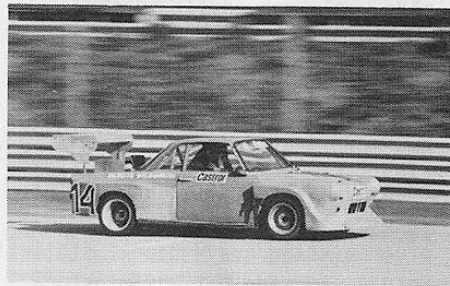
Klass RS brukar oftast vara en norsk historia, främst då mellan Rune Berg och Knut Backer. Och mycket riktigt var dom i topp även nu men bara som etta och trea för mellan dom hade Dave Slightam trängt sig in. Samtliga körde samma märke - Tiga.

I Castrol Cups startfält kunde man hitta en Super Star Camaro, det var Curt Linusson från Järpås som startade med denna. Tidigare i år debuterade H.E. Gustafsson i klassen i en härligt lila Amazon och Stefan Peterson i en maffig Capri med Opel-motor. Och det är roligt att se lite nya bilar i klassen eftersom en del har "försvunnit". Tävligen blev verkligen dramatisk, att göra något åt John-Erik Öberg gick inte, han tog en välförtjänt seger.

Nej, dramaten utspelade sig i stället i kampen om andra plats. Gunnar Lundström - som faktiskt tog starten - jagades verkligen inten-

sivt av Stefan Peterson i den snygga Caprin. Dom låg mycket tätt, men upp i TV-kurvan blev det lite väl tätt, Lundström hamnade vid sidan av banan men kom upp igen och körde i mål som femma (4). Det hela dömdes för ojust körning så Peterson fick inte behålla sin andraplats. Den gick istället till Inge Johnson medan Ola Johansson blev trea.

Nästa heat för kvällen innehöll Formel 4 och här blev det också fight om poängen. Lennart Philqvist gjorde en dålig start så därför kunde Per Boström gå loss och ta ledningen och den behöll han ända in i mål. Ole Lindum gjorde en attack mot Lennart på den kurviga delen av banan men Lennart som var snabbare på rakan svarade och kunde behålla andraplatsen i mål. Ole Lindum från Norge fick nöja sig med tredjeplats.



Gunnar Lundström hade verkligen otur i helgen.
Foto: G. Andrén



Från vänster: Lennart Philqvist, Per Boström och Ole Lindum - Formel 4.

Foto: G. Andrén

Sista heatet för kvällen var Pop-Race som faktiskt gått och blivit en riktigt stor klass. Många nya bilar har kommit till och man kan se ett varierat utbud av bilmärken. Lars Johansson var här i en klass för sig och hade inga problem med att ta segern i sin Volvo. Hans Gustafsson i en annan Volvo tog hand om andraplatsen några sekunder före trean Kennet Klasson i Opel.



Pop-race har gått och blivit en stor klass.
Foto: G. Andrén

Söndag.

Söndagen var den stora SM-dagen då man körde alla SM-klasserna. Men innan dom fick rulla ut till start skulle SSK-seriens stora volymklass Pirelli Cup tävla.

Och här var ordningen från förra året s a s återställd. Karl-Erik Eriksson i sin Amazon stod återigen överst på pallen med Opelåkande Ture Tiholt som tvåa och Bo Johansson i Volvo som trea. Men hade inte Bruno Mårtensson kört sönder så är väl frågan om inte han ville vara med bland dom.

Efter Pirelli Cup rullade Formel Ford ut till start och här inträffade också dagens enda stora smäll. Redan i inledningen av loppet krokade den ledande klungan ihop - strax innan kvarnkurvan. Ur detta "karambolage" kom Kenny Bräck loss och fick därmed en rejäl ledning som han kunde hålla ända in i mål. Andra plats tog "veteranen" Yngve Sällqvist hand om och trea blev M. Gustavsson.

Ännu ett maffigt startfält rullade ut - Lancia Lady Cup. "Naturligtvis" vann Nettan Lindgren, inte bara tävlingen utan även SM-titeln som hon säkrade genom dagens seger. Hon är i en klass för sig och måste ha en dålig dag för att någon av dom andra skall kunna hänga med. Andraplatsen togs av Anneli Vigh och det var roligt eftersom Ulla-Britt Vigh inte kunde ställa upp för problem med bilen. Kanske får mamma Ulla-Britt lägga hjälmen på hyllan snart för att satsa på Annelis framfart. Med några tiondelars marginal tog sedan Anki Englén tredjeplatsen.

Sedan körde de fåtal bilar som tävlar om SM i Grupp A ut. Faktum är att det är större prestation att vinna någon av standardklasserna i SSK-serien än att ta SM i Grupp A. Något som talar om att SSK-serien inte är någon "blåbärliga" - tvärtom kanske. Det slår kanske mer att bli SSK-mästare än att bli Svensk Mästare. Som tur var fick Grupp A-bilarna köra tillsammans med Volvo Turbo Cup och snabbast där var Peter Nordström före Bengt Thenander och Göran Lindvall.

SM i Formel 3 håller däremot "SSK-standard" och körde ut som dagens

fortsättning Race-Week.....

näst sista heat - och villket heat. Niclas Schönström gjorde en kanonstart och var snart uppe på andraplats efter Anders Krohn(!), men där var det stopp. Undra hur många SSK-medlemmar det var som höll tummarna för den än så länge regerande SSK-mästaren. Dom måste varit många för Anders kunde hålla Niclas bakom sig och ta en välförtjänt seger. Efter Niclas - som blev tvåa - kom sedan Michael Johansson. Alla dom tre i täten låg mycket tätt med liten tidskillnad.

Denna verkligt maffiga racinghelg avslutades med ett rövarheat i traditionell SSK-stil. Där var Ola Johansson helt överlägsen, han lyckades hålla undan för jagande John-Erik Öberg. Men Öberg fick nöja sig med tredjeplats medan Anders Lindberg klarade andraplatsen med minsta möjliga marginal. Men hade loppet varat ett varv till hade han inte kunnat hålla Öberg bakom sig.

Ännu en stor racinghelg var till ända och man måste vara imponerad över hur värt "funktionärs-stall" får en sådan här jättehög att flyta problemfritt.

KURS!

En av SCUDERIA HANSEAT's instruktörer, Peter Thiesen, håller i januari en halkkörningskurs i Kärnten, Österrike. Kursen kombineras med andra aktiviteter, så att icke bilintresserade familjemedlemmar kan följa med och ha roligt på sitt håll.

Jag har haft förmånen att få träna halkmanöverering ingående under Thiesens ledning vid vårens kurs på Nürburgring, och jag finner all anledning att fästa medlemmarnas uppmärksamhet på hans Kärntenkurs.

I korthet ser programmet ut så här:

Kursen varar en vecka. Den innehåller dels en tredagars-övning för halkkörning, som kan kombineras med en tredagars-kurs i skidåkning (alpint eller långfärd). Deltagare kan således fylla dagen med både skid- och bilåkning, men kan också taga ledigt från en av aktiviteterna.

Alternativt för den som inte vill åka bil, kan man delta i en tre-

dagars-kurs i alpin skidåkning eller tre dagars långåkning. Alla kurser leds av erfarna lärare.

Priserna är för en person DM 1090:- eller för ett par DM 2050:- och omfattar härbärge, halvpension, kursavgift, tvättbyte (handdukar, sängkläder), bad och bastu. Dessutom förekommer olika sidaktiviteter kostnadsfritt. För en extra person som inte deltagit i kurserna, kostar det DM 520:-.

Kurserna avslutas med ett litet vinterrally för bilåkarna och en tävling för de olika kategorierna skidåkare. Barnpassning finns.

Det går att hyra bil för kursen. Normalt ställer AVIS upp med hyrbilar till hyggliga priser, d.v.s. något rabatterade. Skidutrustning finns att hyra.

De som är intresserade av stt deltaga eller av ytterligare uppgifter kan skriva till mig under adress:

Bengt Bengtsson
Skyttens väg 1
175 60 Järfälla

**Bra tryckerier
växer inte på träd.**

ABBDA-tryck AB
Box 63, 127 22 Skärholmen
Tfn 08-710 14 20

Den moderna oljan i särklass för alla 4-takts bilmotorer - bensin och diesel - med eller utan turboaggregat.

Castrol GTX2 Turbo-testad har under realistiska körförhållanden testats i sex turbomatade personbilar (bensin och diesel) under mer än 260 000 km — mer än 6 gånger runt jorden.

Eftersom turbomotorer arbetar med höga temperaturer och lagertryck ställs alldeles speciella prestationskrav på motoroljan. Castrol GTX2 Turbo-testad har visat sig motsvara dessa krav.

Det innebär en mycket betryggande säkerhetsmarginal, även om du har en bil som inte är turbomatad. Därför att alla bilmotorer utsätts för påfrestningar, tex i stads trafik och på motorvägar. Välj därför

Castrol GTX2 Turbo-testad!



Finns hos AB Svenska UNO-X bensinstationer, bilverkstäder, tillbehörsaffärer m fl.

DIV.



Konkurrens för Peggen

Efter att ha bytt till Pirelli-däck kunde unga löftet Anders Lindberg köra jämt med Peggen Andersson i stora Grupp A på Knutstorp. Liksom på Falkenberg hade han pole, men den här gången höll däckerna hela vägen.

Peggen tog dock täten och ledde tills Anders något omilt puttade till honom i velodromen så han spann och tappade ledningen utan att komma ikapp. På Falkenberg höll Anders kontakt tills däckerna tog slut, och på Kinnekulle vann han i Peggens frånvaro.

T. T.

Ombytta roller i Turbo-cupen

På Knutstorp höll veteranen Bengt Thén-ander unge Peter Nordström bakom sig hela vägen i Volvo Turbo Cup efter att på Falkenberg och Kinnekulle ha skuggat Peter i mål. För namnen Peter Pettersson gick det sämre: efter närlkontakt med Bengt Hansson brakade han in i muren på baksidan av depån så att bilen tog eld.

T. T.

Klar mästarinna

Femte raka segern tog Nettan Lindgren i Lancia Lady Cup på Knutstorp, den här gången jagade främst Ingmari Ernstson och Eva Bornebusch, den senare årets komet med påbrå från pappa Kaj. Redan fjärde segern - på Kinnekulle - säkrade Nettans andra raka SM-titel, då med Anneli Vigh och Anki Englén närmast. Nu hotar Nettan att mätta på ära och berömmelse dra sig tillbaka. Vi tackar för fina körningar!

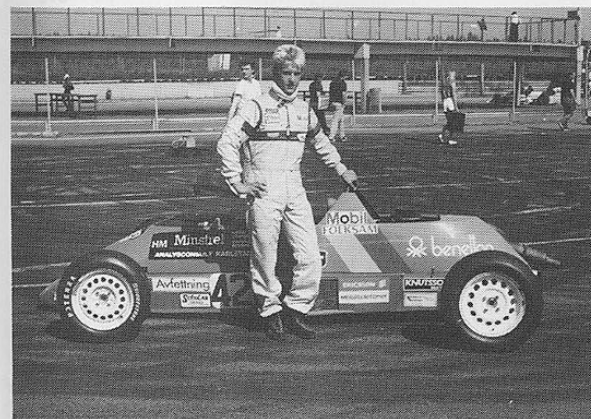
T. T.

Kenny juniormästare

Reine Anderssons chanser att bli svensk juniormästare rann ut i sanden när han fick motorproblem på Knutstorp efter att ha kört av på Kinnekulle. Därmed fick Kenny Bräck två raka segrar och säkrade titeln före finalloppet på Mantorp den 17 aug. Reine passerades även av Micke Gustavsson och får kämpa för silvret.

Sämre gick det för Kenny i Euro-loppet på Knutstorp, där han körde av i en närlkamp. Dansken Svend Hansen ledde men spann bort sig till tredje plats. I stället vann finländaren Jyrki Järvillehto övertygande före Micke Gustavsson med Reine Andersson på fjärde plats. Järvillehto leder Euro-cupen efter tre lopp före landsmannen Matti Sarilo.

T. T.



Kenny Bräck är klar juniormästare.

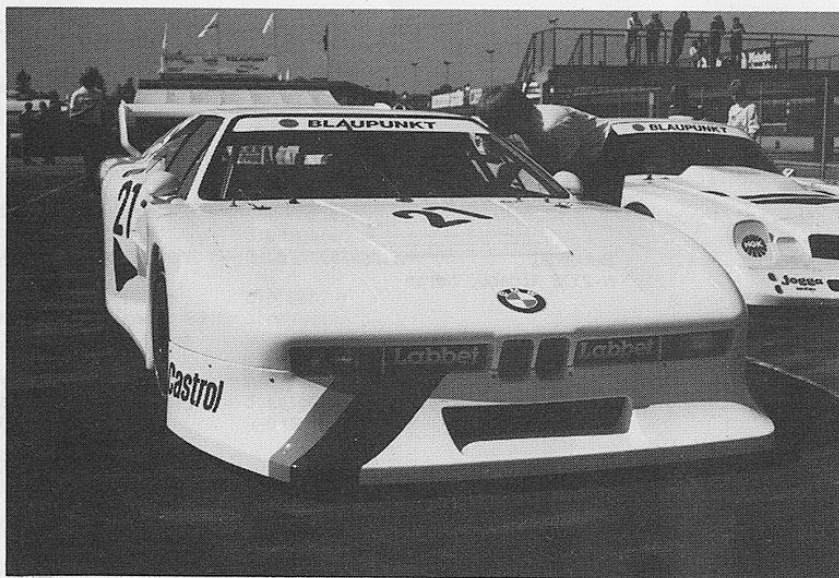
Foto: Tege Tornvall

NYA MEDLEMMAR I STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB 14 MAJ - 8 AUG 1986

Ahnelöv, Kjell	Frimans väg 14 141 46 Huddinge	b 08/774 40 81		847
Andersson, Peter	Sandslättsvägen 25 311 00 Falkenberg	b 0346/149 34	DeTomaso Pan.	877
Axelsson, Sten	Larsbergsvägen 34 181 38 Lidingö	b 08/765 11 93		858
Backer, Knut	Nordbyringen 1 A N-2050 Jessheim, Norge	b 06/97 18 02	Tiga	846
Berg, Rune	Tyrinveien 48 N-1900 Fetsund, Norge	b 02/72 23 24	Tiga	862
Brüning, Horst	Idevägen 3 183 64 Täby	b 08/732 72 31 a 08/22 29 00		851
Colling, Morgan	Nilsbo Box 65 150 16 Hölö	b 0755/590 82	Volvo P1800	882
Dahl, Per	Nordlisbuen 10 N-8000 Bodø, Norge		Tiga	863
Alice Cooper-Elgeskog Bernar Sennerhund	c/o Böhler Stensgatan 3 N-0358 Oslo 3, Norge		Hundkoja Cooper	874
Nina Hagen-Elgeskog färggrann skrikande katta	c/o Böhler Stensgatan 3 N-0358 Oslo 3, Norge		Buick Wildcat	875
Sixten Ehrling-Elgeskog vildkatt med ivrigt viftande tassar	c/o Böhler Stensgatan 3 N-0358 Oslo 3			876
Engström, Bertil	Landsvägen 21 191 70 Sollentuna	b 08/754 65 13		844
Eriksson, Jonas	Tuna Nyvalla 740 50 Alunda	b 0174/120 04	Ford Escort	864
Heimler, Magnus	Karlsbergsvägen 7 302 32 Halmstad	b 035/11 46 80	DeTomaso Pan.	868
Holmberg, Magnus	Hertig Karls allé 48 703 40 Örebro	b 019/18 71 51	DeTomaso Long.	879
Jacobsson, Tommy	Fjugestagränd 13 nb 124 46 Bandhagen	b 08/47 52 64	Mercedes 250	869

Jilderby, Ola	Musikvägen 5 542 00 Mariestad	b 0501/704 43 a 0501/173 85		853
Johansson, Bo G.	Idrottsgatan 31 522 00 Tidaholm	b 0502/106 44 a 0502/111 50	Lotus Europa Jaguar	856
Johansson, Lennart	Infanterigatan 25 171 59 Solna	b 08/82 53 32	Maserati GH Alfa Romeo GTV	865
Johansson, Lotta	Richard Berghsv. 4 161 55 Bromma	b 08/87 89 65		878
Karmesten, Carl-Magnus	Rågvägen 8, Strålsnäs 590 10 Boxholm	b 0142/573 59		873
Knutsen, Fredrik	Grimsrød. 78 N-1750 Halden, Norge	b 31/824 72	Lotus Esprit	861
Knutsson, Björn	Babordsvägen 4 603 65 Norrköping	b 011/11 88 81 a 011/12 93 70	Lotus 61	852
Lemon, Anita	Tranebergsvägen 28 161 32 Bromma	b 08/26 18 46	VW	872
Looström, Maria	Hertig Karls allé 48 703 40 Örebro	b 019/18 71 51		880
Mukherjee, Anders	Pl 6197 546 00 Karlsborg	b 0505/300 88	Van Diemen	848
Nordeng, Bengt	Bekkedal N-2322 Ridabu, Norge	b 065/957 68	Van Diemen	854
Olsson, Odd	Varheiveien 22 N-4070 Randaberg, Norge		Sport 2000	867
Olsson, Tommy	N.Gävlevägen 98 810 40 Hedesunda	b 0291/109 94	DeTomaso Pan.	881
Qvist, Reine	Riddaregatan 3 A 461 34 Trollhättan	b 0520/800 60	Formel Ford	855
Ring, Tony	Ringvägen 9 A 135 50 Tyresö	b 08/742 81 75		866
Rydén, Tommy	Domarevägen 51 433 44 Partille	b 031/44 57 44	BMW 323 i	859
Samuelsson, Kenneth	Marknadsvägen 16 360 42 Braås	b 0474/340 80 a 0474/205 40		850
Sigbjörnsson, Karl	Bjälbogatan 6 B 582 47 Linköping	b 013/11 33 72	Alfa Romeo GS Alfa Romeo GTV	849

Sonnerby, Sven	Villagatan 7 590 81 Gullringen	b 0492/223 93		871
Strøm, Terje	Vingerdalen 31 N-2160 Vormsund, Norge	b 06/90 22 47	Tiga	845
Sällqvist, Yngve	Trädgårdsgatan 8 B 641 33 Katrineholm	b 0150/544 69 a 0150/500 00	Reynard	860
Theelin, Peter	Grevgatan 70 114 59 Stockholm	b 08/61 15 77	De Tomaso	857
Tikka, Matts	Storgatan 36 960 40 Jokkmokk	b 0971/107 05	DeTomaso Pan.	870



Ögonfröjd: Jürg Bächts BMW M1 - även en öronfröjd! Tyvärr så skrotade Jürg bilen i Finland tidigare i år.

Foto: Tege Tornvall



DET HÄNDER PÅ MORA HOTELL.

Många Racingvänner har kommit på att Mora Hotell med alla dess aktiviteter är det perfekta utflyktsmålet för en trevlig weekend.

*Specialpriser för
SSK-medlemmar.
Ring 0250-117 50.*



Välkommen
önskar
Bengt och Gabbi



MORA HOTELL.

SILJANSTRAKTENS LEDANDE
HOTELL- & RESTAURANGFÖRETAG

ANNONSER



GRATISANNONSER.

Säljes eller bytes:

2 st Jaktlund VW 412 i Super Vee (Formel 4) trim med 140-163hk, ny-renoverade. Bytes mot Volvo 142-242 eller 66-trim delar. Allt av intresse!! Kan komma till Sverige och söka prylarna!
Yngve Johansson, 07900 Lovisa Finland. Tel:009358-15-532495, kväll.

Säljes:

Engelskt självspelande piano i prima skick med medföljande rullar och pianostol säljes p g a att vi bygger ett mindre hus för 20.000:- Ring Picko Troberg, på dagen 08-160085, på kvällen 08-7654746.

Säljes:

Racingslicks till salu:
AVON 7,2/20.0-13" 4 stycken
9,2/22.0-13" 4 stycken
Bridgestone:
180/510-13" 8 stycken
210/570-13" 22 stycken
Samtliga däck har ca. 50% kvar av slitytan. Dessa däck säljes i en pott för 1000:- fritt Kristinehamn.
Picko Troberg Racing. Tel:08/160085.

KÖPES:

De Tomaso Pantera original 10" fälgar - 2st, gärna med däck, samt bakspoiler original GTS eller liknande kopia.
Dan Axrud tel: 0411-14002

ADRESSÄNDRINGAR PÅ KLUBBMEDLEMMAR t.o.m. 8 aug 1986

Bergendahl, Stefan	c/o Ejebratt Lyckselevägen 52 162 25 Vällingby	b 08/38 26 65 a 08/54 70 77	
Cado, Mirko	Tjushultsgatan 9 287 00 Strömsnäsbruk	b 0433/216 73	De Tomaso Pantera
Juhlin, Michael	Sturegatan 26 A 171 32 Sundbyberg	b 08/29 62 72	Tiga
Karlsson, Tore	Pl 1255 710 41 Fellingsbro	b 0589/212 87	Alfa Romeo GS
Lindman, Bo	c/o H. Karlsson Hjällbogärdet 34 424 34 Angered	b 031/43 45 87	Ford Capri Mk1 Saab 96
Lundbom, Rolf	Ragnildsvik 741 00 Knivsta		

STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB

Klubben för racing- och sportvagnsentusiaster

Ordf: Bo Pettersson
Berganäsvägen 18
135 52 Tyresö
Tel: 08/7421718

Klubblok: Tellusborgsvägen 31
Tel: 08/459022
Öppen varannan onsdag
Kl: 19.00 - 22.00

Medlemsavgift: Vanlig medlem 125:-
Reg. medlem 400:-
Familj. medlem 25:-

Postgiro: 118752-5
Bankgiro: 166-8763

Hemhabana Kinnekulle Ring, Götene

Klubbtidning, Sportvagnen och Vi

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

Specialmedarbetare: Tege Tornvall
Box 6104
102 32 Stockholm
Tel: 08/322334

Annonspriser: Helsida: 1000:-
Halvsida: 650:-
Mindre Annon: 200:-

Privata medlemsannonser gratis.

De Tomasoklubben/sektion av SSK

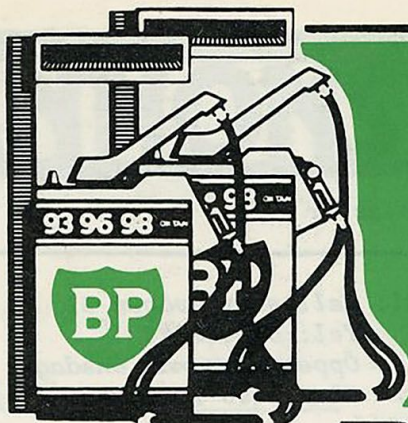
Ordf: Mats Görski
Ölandsgatan 15
392 31 Kalmar
Tel: 0480/88090

SSK Racing AB

Adress: Pl 2264
553 00 Götene
Tel: 0511/58060
0511/43115

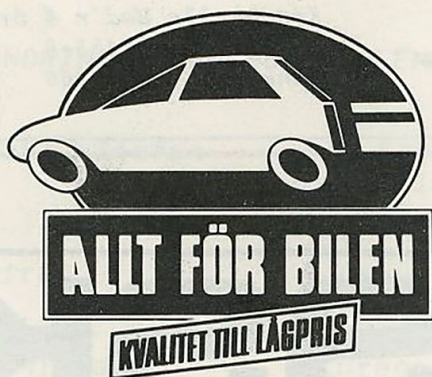
Kinnkulle Ring
Kinnekulle Bed'n & Breakfast
Postgiro: 508453-8
Bankgiro: 505-9860





ALLT FÖR BILEN

**Reservdelar
och tillbehör till
de flesta bilmärken!
Kvalitetsvaror
till lågpris!**



**Det här märket
är din garanti!**



Svenska BP