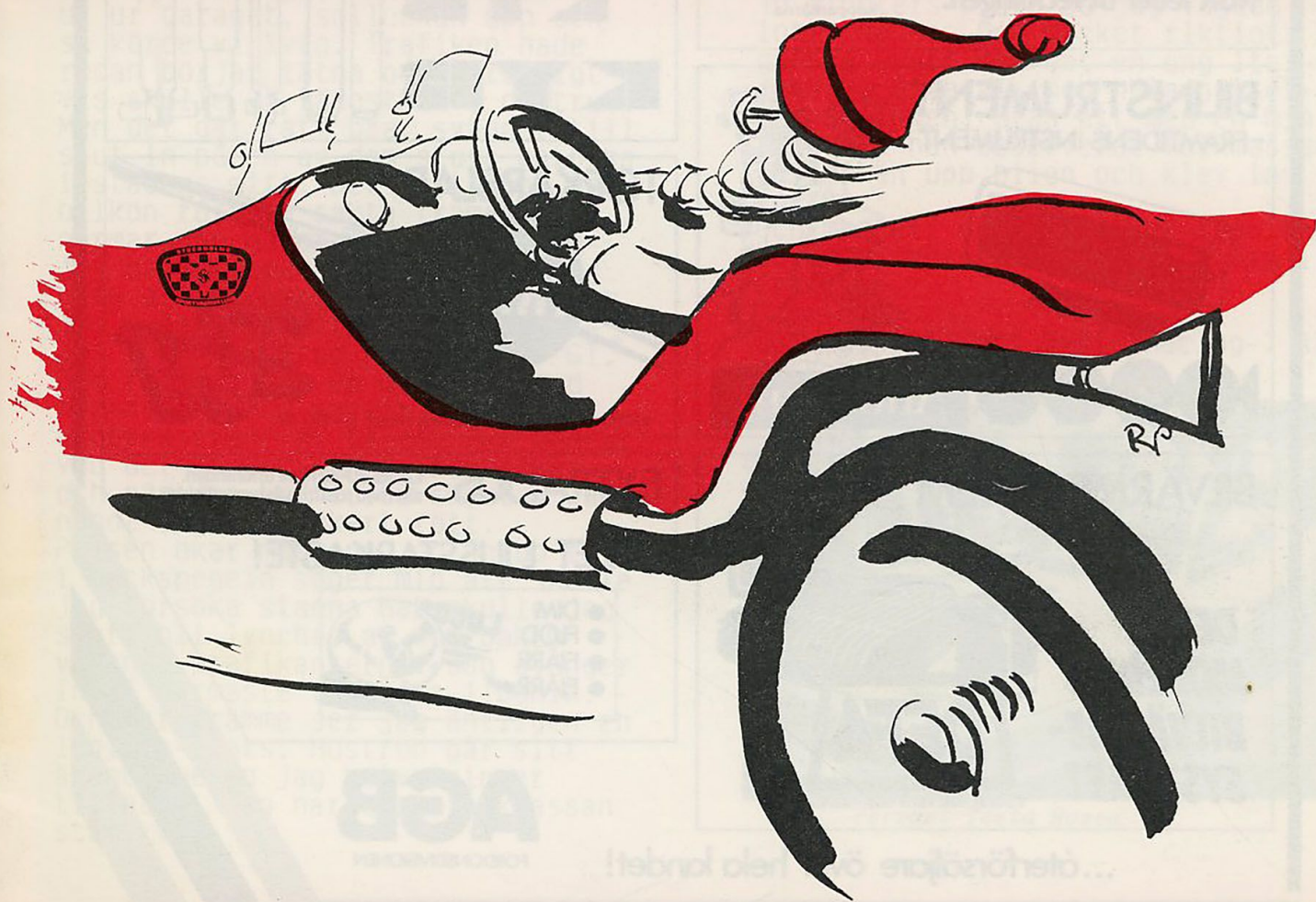


SPORTVAGNEN OCH VI

STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB



GOD (H)JUL OCH GOTT NYTT RACINGÅR ÖNSKAR STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB.

Tecknare: Robe

INFO 5-

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
SPORTVÄNNSKLUBB

REDAKTÖRN'S SIDA

MISSEN.

Det var en sådan där härlig sommarmorgon förra året (1985). Det var lördag och racinghelg i SSK-serien. Själv skulle jag åka upp på söndagen eftersom lördagen var bokad för annat.

Nu på morgonen hade jag även lovat att köra hustrun ett ärende ner till stan. Det var lika bra att göra det nu på morgonen innan det blev "knökat" med folk o bilar. Men hon var inte riktigt klar så jag passade på att packa inför morgonens race, kamerorna laddades med ny film m.m.

Så var det dags, bilen backades ut ur garaget, solluckan upp och så körde vi iväg. Trafiken hade redan börjat tätna och naturligtvis skulle vi längst in i centrum. Men det går rätt bra, svänger till slut in på en av dom stora gatorna i stadens mitt. Det är trångt men bilkön rör sig sakta framåt. Vi närmar oss målet för färden och jag börjar spana efter en tvärgata att parkera på. Då upptäcker jag - framför ett större affärshus - en parkerad Ferrari 365 GT. Och framför den en större mängd människor, dom verkar vara helt ointresserade av bilen. Jag undrar vad det är som är så intressant och när jag kör förbi skymtar jag något lågt o läckert rött.

Pulsen ökar markant, en snabb titt i backspeglarna säger mig att skulle jag försöka stanna här skulle jag snart bli lynchad av dom bakomvarande trafikanterna. Jag svänger in på närmaste tvärgata i panik. Och där framme ser jag äntligen en ledig p-plats. Hustrun går sitt ärende medan jag halvspringer tillbaka. Jag har tur, folkmassan står kvar.

Medan spydiga kommentarer haglar över mig tränger jag mig igenom.

Och där står den, läckert röd - en Ferrari Testa Rossa av senaste modell.

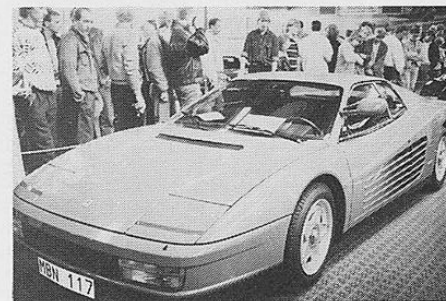
När den första upphetsningen lagt sig börjar jag tänka på det som jag lärt mig på många fotokurser, det som så många andra fotografer sagt till mig - HA ALLTID EN KAMERA MED DIG!

Jag tänkte på mina sex kameror där hemma, skulle jag hinna hem och hämta någon.

Men Ferrarin stod parkerad på en 10 minuters plats så jag vågade inte chansa. Och mycket riktigt, ganska snart kom det en ung italienare, givetvis med hela jetsutrustningen. Utan att med en min röja att han observerat folkmassan läste han upp bilen och klev in (ner).

Och med ett dovt morrande från dom tolv cylindrarna försvann bilen i trafiken.

God Jul och Gott Nytt (Racing-) År önskar redaktören.



Ferrari Testa Rossa



Däckskarusell i Formel 3.

Efter anmälan från Avons svenske representant Bosse Emanuelsson har NO fått Bilsportförbundet att hålla ett däcktest på Anderstorp den 11 okt för att avgöra vilka däck som skall bli 1987 års enhetsdäck. Det kan möjligen ge svenska Formel 3 bättre däck men riskerar också att ge betydligt mindre pris-pengar och stöd till eliten.

Med stöd av konkurrenslagets §2 anmälde Bosse Emanuelsson förbundet för konkurrensbegränsning när 1986 års enhetsdäck i Formel 3 bestämdes. Dittills hade svensk Formel 3 i flera år kört på Emmas däck Avon, men till i år valde F 3-föreningen Bridgestone istället.

Det gjorde föreningen efter dels test av båda däckmärkena och dels värdering av de offerter de gav genom sina svenska agenter Bosse Emanuelsson (Avon) och Janne Brunstedt (Bridgestone). Offerterna gällde inte bara priset på däckerna utan även stödåtgärder som pris-pengar och elitstöd.

Totalofferterna var inte långt från varandra, men föreningen valde Bridgestone trots att (möjligen) Avon-däckerna var något bättre i SM-loppen. Avgörande var Bridgestones stora prispott och stöd till de sex som kör europafinalen på Imola samt de två som kör Macau.

Men Bosse Emanuelsson gillar inte sammankopplingen mellan å ena sidan däckens egenskaper och pris och å andra sidan leverantörernas kommersiella stöd. Han kritiserar också vissa stallchefer och andra personer för att ha personligt intresse av att välja Bridgestone.

Situationen har tvingat förbundet att på egen hand hålla däcktest den 11 okt på Anderstorp med Håkan Olausson och Ronnie Peterson som förare.

Till testet inbjöds förutom Avon och Bridgestone även Michelin och Yokohama. Men inbjudan gick ut bara tio dagar i förväg, och

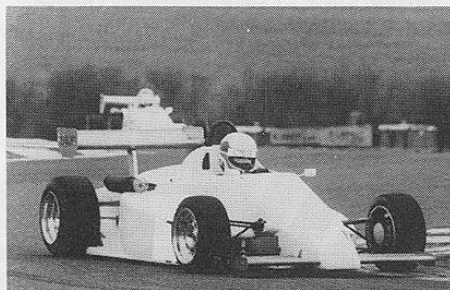
Michelin och Yokohama hann inte vara med. Bridgestone hann inte få fram sina radialdäck utan deltog med äldre diagonaldäck, medan Avon hade med nya diagonaldäck.

Testet gick i vackert väder men låg temperatur så att däckerna aldrig fick riktig temperatur. Under sådana förhållanden håller de naturligtvis längre men har sämre grepp.

Med denna reservation visade sig däckerna likvärdiga i hållbarhet, medan Avon var något snabbare och mer lättkört. Förarna körde 2x20 varv på ena däckerna (Olausson på Avon och Peterson på Bridgestone) och bytte sedan och körde 20 varv till.

Förbundet säger att fler test skall göras. Men frågan är hur rättvisande dessa blir i höstkylan. Och risken finns att 1986 års fina stödprogram blir mindre nästa år. Beslutet måste naturligtvis ta hänsyn även till promotion-sidan.

Tege Tormvall



Formel 3

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 prestandakrav 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 stadstrafik och på motorvägar. Välj därför

Castrol GTX2 Turbo-testad!



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

TP-BYGGRADIO • TP-KOMMUNIKATIONSSYSTEM • TP-MARINRADIO • TP-SERVICERADIO
TP-PERSONRADIO • TP-LASTBILSRADIO • TP-TAXIRADIO • TP-MOBILRADIO • TP-FLYGRADIO
TP-HÄSTRADIO • TP-MOTORCYKELRADIO • TP-BUSSRADIO • TP-BALLONGRADIO

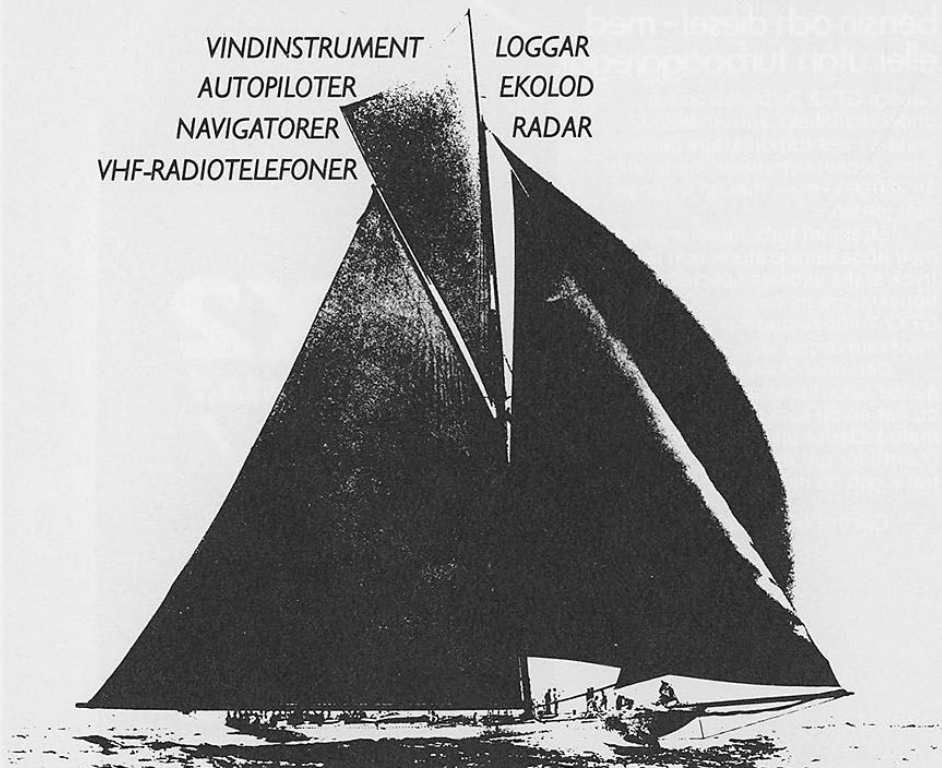
VI SJÖSÄTTER

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

sportvagnen
och vi

GRUPP A

Volvo satsar nationellt.

Efter att 1985 och 1986 ha behärskat internationell Grupp A lägger Volvo av just som det roliga börjar. VM med tävlingar över hela världen och en unik chans att definitivt återvinna den sportsliga image Volvo hade under toppåren i rally för 20-25 år sedan.

I stället för att sluta med ett stort utropstecken - en VM-titel slutar Volvo med ett litet: seger i årets båda avslutande stora internationella Grupp A-lopp i resp Japan och Macau. Eftersom dessa båda kan gälla som förpost-fäktningar inför nästa års VM kan man bara säga:

- Synd på så rara ärtor!

Jag respekterar att Volvo Personvagnars ledning bedömt att tävlingsverksamheten kostar mer än den ger - särskilt som de under pågående säsong drabbas av protester, uteslutningar och oklara regeltolkningar.

Men jag har svårare att respektera att beslutet kom så sent och satte fyra svenska toppförare bokstavligen i knipa eftersom alla andra toppstall redan rekryterat sina förare. Man kan förstå att Thomas Lindström, Uffe Granberg, Anders Olofsson och Peggen Andersson känner sig besvikna. Ut i kylan är tacken för deras alla ansträngningar.

Dessutom tror jag Volvos ledning misstar sig på good willvärdet i att fortsätta, det var ju 1987 som poängen med tävlandet definitivt skulle tas hem: Volvo vinner. I stället kvarstår minnet: Volvo ger upp!

Det är som en simhoppare som till perfektion hoppar in sig på 5-meterstrampolinen och sedan lägger av när det blir dags för 10m. Han mister litet i trovärdighet.

Att Volvo slutar betyder dock inte att stödet till privatförare slutar. Fortfarande håller Volvo Motorsport homologerade delar och har dessutom några nya på lager. Men all nyutveckling har upphört.

Därför är Volvo 240 Turbo även 1987 en vinnarbil och kommer att köras i många mästerskap, Sverige, Finland, Tyskland, Australien, Japan etc. I Sverige förstärks klassen med Turbo Cup, som får SM-status men inte får marknadsföra sig på SM-loppen.

Med tillskottet från turbocupen blir stora Grupp A vinnarklassen för den som vill vinna SM totalt, och chansen är stor att titeln tas hem just av en Turbo Cup-förare med hjälp av jämnhet och tillförlitlighet.

Volvo Svenska planerar någon slags klubb för alla som tävlar med Volvo oavsett gren eller klass med förmånliga priser på delar etc och kanske också prispengar antingen för alla eller för olika grenar och klasser.

Meningen är att via de lokala återförsäljarna och lokala förare berätta om Volvos framgångar tidigare är genom filmer, demonstrationer etc.

Tege Tornvall



Niclas visar lejonklon.

I Thomas Danielssons frånvaro försvarade Niclas Schönström de svenska färgerna bäst vid Macaus Klassiska F3-lopp och hade bl a 6:e varvtid i ena heatet men kom totalt bara 15:e, platsen före kompisen Micke Johansson. I europafinalen på Imola hade Niclas andra plats inom räckhåll när han körde av i vätan, och som gäst i Skip Barbers serie i USA var han snabbast men fick nöja sig med en 4:e och en 17:e plats.

Vill man vara petig kan man anklaga Niclas Schönström för att ta i för mycket. Han har haft flera ordentliga avåkningar i år. Men i gengäld har han också kört fortast av SM-förarna och är den ende som vid sidan av Thomas Danielsson gjort sig ett internationellt namn.

Man får tänka på att svenskarna kör betydligt färre och kortare tävlingar än sina utländska konkurrenter. På Imola hade visserligen fria däck från Bridgestone men hade problem med att välja bland mångfalden.

Det visrar sig särskilt på tidsträningen, där också ovanan vid radialdäck lyser igenom. Därför vore det fö o olyckligt om SM måste köra på diagonaldäck 1987 som en följd av den av NO påtvingade upphandlingen.

Vid sidan av Niclas gjorde Håkan Olausson bra ifrån sig på Imola och körde i hållregn upp sig från 26:e till 8:e plats, kanske något hjälpt av att regnet jämnade ut något av hans fjolårsbils underlägsenhet.

Tege Tornvall



Vandrande reklampelaren Niclas visar de nedslipade BF Goodrich T/A gatdäck han körde i förre F1-föraren Skip Barbers serie med 200 hästars Saab turbomotor bakom ryggen. Svårkört tyckte Niclas och satte bl a en bil i räckel!

Dickens fortsätter i Brun-Porsche

Det blir Porsche 962 för nykorade världsmästarstallet Brun i sportvagns-VM även 1987 för Stanley Dickens. Som stallkamrater får han bl a Frank Jelinski och Oscar Ruben Larrauri, båda gamla trätobröder från F2- och F3-dagar. Med Jelinski har Stanley även med framgång kört Gebhardts bil i lilla VM-klassen C2.

T.T.

Heijel SARF-ordförande.

På SARF-mötet i Mora tackade Bosse Ridström för sig som ordförande och efterträddes av Kent Heijel. Till ny kassör efter Lisbeth Holmberg valdes Agneta Höckert. Bosse skall till en början assistera Kent. Uppdraget att fortlöpande informera massmedia om svensk banracing gavs åt Bilsports racingredaktör Tege Tornvall.

T.T.

Krohn årets förare.

SARF:s val av årets förare var i år svårt, men Anders Krohn fick mycket välförtjänt utmärkelsen för att med små ekonomiska resurser ha kämpat väl under sitt debutår i Formel 3 med seger på Kinnekulle som höjdpunkt. Som en självuppfyllande profetia fick Tege Tornvall priset som bäste journalist - föga förvånande eftersom han är den ende som intensivt och uteslutande ägnar sig åt just banracing. SARF-mötet beslöt att sluta med denna utmärkelse och i stället hitta andra kategorier att uppmuntra och belöna.

T.T.

Inga tjejer i Grupp A.

Förbundets förslag att sänka klassgränsen till 1300 cc och ge Lancia Cup-bilarna dispens i lilla grupp A röstades ner av SARF-mötet. Tjejerna vet att de skulle bli rundningsmärken och riskmoment med bara 90 hästar mot 130-150 för de vassaste konkurrenterna. Dessutom avviker förslaget från de internationella klassgränserna och gör det svårare för svenskar att köra utomlands. Tyvärr lär dock lilla Grupp A knappast växa sig starkare, och nykorade mestaren Stig Gruen har aviserat att han slutar.

T.T.

Super Star kommer tillbaka.

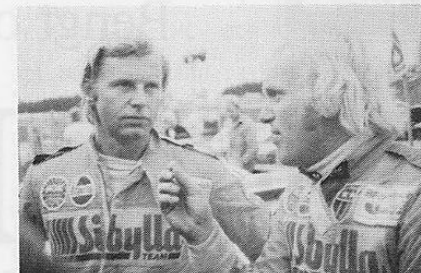
Entusiasten Masen Hansjons lanserade på SARF-mötet i Mora Super Star i pånyttfödd upplaga med 4 liters V6-motorer på ca: 300 hk i nya Camaro Iroc-versionen. Han räknade med att få 14 man att vardera betala 20.000 kr i handpenning för en bil. Den 30 nov hade han tio klara.

Utöver de tio man som redan betalat 20.000 kr har Masen ytterligare ett halvdussin på gång och påpekar att det är bättre än när förra Super Star lanserades. Premiärloppet blir i Norrköping (ingen idealisk bana men bra publikmässigt!).

Bland redan klara förare märks comeback-ande veteranen Kaj Bornebusch (peppad av Lancia-dottern Eva), Uffe "Rökarn" Larsson, Uffe Granberg med Luna-stöd klart, Bebben Engström, Hasse Pulls, fd Turbo Cup-äset Uffe Svensson, Grupp A förarna Anders Dahlberg och Greger Petterson m fl.

Och i kulisserna lurar Thomas Lindström, Reine Wisell, Bosse Emma, Peter Norlander, Lill-Masen Hellström m fl.

Tege Tornvall



Får vi se dem tillbaka i Super Star igen: Reine och Uffe?

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

En liten notis vill vi göra i tidningen från klubbstyrelsens sida. Vår funktionärsrepresentant Bertil Carlsson har mycket tragiskt gått bort under hösten i leukemi. Trots sin svåra sjukdom var han med på alla tävlingar under hela racing-säsongen. Många av Er har säkert sett honom arbeta i tävlingsledningen.

Ett litet postumt tack för allt styrelsearbete Du har gjort med att hålla reda på funktionärerna.

Klubbstyrelsen

Kinneulle i stöpsleven.

SSK:s hemmabana Kinneulle Ring duger inte som SM-bana för Formel 3, ansåg förarrföreningen på sitt årsmöte den 29 nov. Dusch, toaletter, depå och mottagande för sponsorer gör det svårt att bjuda in de gäster F3 idag behöver, och förarna föredrar att som 1986 köra ett finallopp på Mantorp istället.

SSK:s Bosse Pettersson är medveten om problemen med banan men påpekar stillsamt att pengar saknas. Vidare är det SSK som är arrangör även på Mantorp den 9 aug, men på Kinneulle går alla intäkter till SSK mot bara en del på Mantorp, och SSK behöver pengarna väl.

Dessutom är programmet på Mantorp redan packat, och det blir svårt att dessutom få in Formel 3, menar Bosse.

Mot detta står att Mantorps platschef Janne Skullman på F3-mötet sade att de hur som helst skall köra ett inbjudningslopp för F3 utöver de planerade sportvagns- och SSK-loppen som komplement till sportvagnsdagarna.

Det borde därför gå att åter göra Mantorp till SM-final för Formel 3. Vårre är att flytta datumet från planerade 9 till 16 aug, eftersom det skulle rubba så många andra planer. Legendariske MC- och F3-veteranen Uffe Svensson var på F3-mötet rädd att MC-VM på Anderstorp den 9 aug skulle ta en del av Mantorps publik, men det är ett mindre problem än att massmedia kanske koncentrerar sig på Anderstorp den dagen.

Klart är att Kinneulle snabbt måste ta krafttag för att kunna fortleva som SM-bana - och det gäller även andra klasser, inte minst Lancia Cup med särskilt och högst berättigade krav på komfort och sanitära och hygieniska förhållanden!

Tege Tornvall

Anti-motor-staden!

Det blir inget Formel 1-lopp i Göteborg. Efter att ha varit göteborgare sedan födseln känner jag till dess inställning till motorsporten. Därför blev jag inte förvånad när kommunstyrelsen lät meddela att de är övertygande negativa till idén som kom från Göteborgs Bilspportförbund.

Alla partierna var emot förslaget av olika anledningar, och alla anledningarna borde ha ett frågetecken efter sig. Jan Hallberg (m) t.ex. menade att det inte fanns många med sympatier för en sådan tävling (?????). Nej säkert inte inom kommunstyrelsen, men hade han gått ut och frågat bland berörda klubbar m.m. så hade han upptäckt att det finns många konstiga människor som inte springer till Ullevi i blåvita kepsar. Istället ligger dom i något garage och skruvar på en "konstig" bil som dom sedan måste åka flera mil för att använda.

Och Runa Zachrisson (fp) menar att säger vi nej till en motorbana vid Stora Holm säger vi självklart nej till Formel 1 i stans centrum. Ett enkelt och typiskt politiskt tankesätt. Skall man resonera på samma enkla sätt betyder ju det nej för alla kommande motorprojekt.

Miljöpartiet vill helt döda utredningsarbetet om tävlingen. Racerbilar för ju oväsen och spyr ut en massa ackliga avgaser, efter dom tre racedagarna skulle säkert dom 20-25 formelbilarna dödat hela stan och dess växtlighet med sina avgaser. Kanske skulle Göteborgs Bilspportförbund istället ansökt om ett race med kommunal-snöret (spårvagn för er turister).

Fast den troligaste orsaken till det hela är att Göteborg skall kandidera som världstad för VM i friidrott 1995. Och i kommunstyrel-

sen finns det väl större intresse för denna sport, Man ser ju om sitt eget hus. Samtidigt kommer tusentals göteborgare att undra varför dom inte kan få någon valuta för sina surt ihop-tjänade skatte kronor.

Man kan ju hoppas på att det blir snabb omsättning på "stofilerna" i kommunstyrelsen, med nytt friskt folk kanske även vi kan få något positivt.

red.

Gelleråsen går på export.

Gelleråsbanan i Karlskoga är såld till Norge. Det norska företaget Expo Scandinavia A/S har köpt den klassiska motorbanan och har för avsikt att göra den till Nordens framtida ledande motorstadion.

Det norska företaget verkar inom utställningsbranschen och arrangerar årligen Oslo Motorshow. Här har dom skapat kontakter inom motorbranschen och upplevt det enormt ökande intresse för motorsporten i Norge.

Norge har bara en permanent bana som ligger i Mo i Rana i Nordnorge. Expo Scandinavia har därför under ett halvårs tid arbetat med ett projekt att bygga en ny centralt belägen motorbana.

När företaget fick kännedom om att Gelleråsbanan var till salu anmälde man genast sitt intresse. Karlskoga är perfekt beläget ca: 29 mil från Oslo, 25 mil från Stockholm och 30 mil från Göteborg. Det kommer att bli lättare att få tillbaka publiken till banan om man kan få tävlande och publik från de båda grannländerna.

Det norska företaget har bildat ett svenskt dotterbolag, Karlskoga Motorstadion AB. Detta företag skall självständigt driva verksamheten i Sverige och då i nära samarbete med Gelleråsens Motorklubb.

Frivilliga avtal för enhetsdäck.

Alla klasser med enhetsdäck måste efter NO:s av Bosse Emanuelsson begärda utlåtande begära anbud från däckslieferantörerna och göra en formell upphandling efter bästa bud. Pilotfall är Formel 3, som riskerar att mista sina prispengar men också funnit att däckerna i praktiken nu är fria så länge de inte är dyrare än det vinnande anbudet.

Mot Avons kr 2.590:- exkl moms per set om fyra däck står kr 3.170:- för Bridgestone, alltså 580 kr dyrare. Utslaget på de ca: 150 set däck som säljs för en säsong betyder detta med moms ca: 100.000 kr (få förare har rätt att dra av moms), som alltså kan ses som ett indirekt stöd till de fattigare förarna.

Mot detta bjöd Bridgestone just 100.000 kr i prispengar för SM med pengar även längre ned i prislistan samt därtill dels 20.000 kr var till ettan och tvåan och dessutom fria däck till båda (värda ca: 50.000 kr var) till europafinalen på Silverstone.

Förbundet påpekar att det genom Swedish Lions stöder de främsta, men det stödet utgår ju oavsett vilka däck som används och prispengar som finns - och är dessutom för litet.

Förbundet beslöt föreskriva Avon efter det test Håkan Olausson och Ronnie Peterson körde på Anderstorp den 11 okt. Där var Avon ca: 2 sek snabbare och dessutom mer lättkört.

Men Bridgestone överklagar beslutet för att det utfördes vid för låg temperatur (intygat av förarna: däckerna nådde inte rätt temperatur) och för att Bridgestone bara fick tio dagar på sig att få fram de däck de tänkt erbjuda för 1987. Det hann de inte utan fick köra på 1986 års däck i stället.

Nu inbjuder F3-föreningen troligen till nytt anbud och nytt test i vår och tar då hänsyn även till prispengar och annat stöd. För att gargera sig mot att någon skall

utnyttja den formella möjligheten att köra på något annat, billigare däck tecknar förarna ett gemensamt avtal att bara köra på det däck de valt.

Likadant gör förärföreningarna i andra klasser med enhetsdäck som Volvo Turbo Cup, Lancia Cup och Pirelli Cup (kan man tänka sig Pirelli Cup även med andra däck?).

Utrymmet för prispengar blir naturligtvis mindre om leverantörerna först pressas att ge lägre pris på däckerna. Och det är ju bl.a. prispengar och cuper som ger PR-värde! Dessutom är det för sent att nu förhandla fram andra sponsorer.

Tege Tornvall

Bilutställningar.

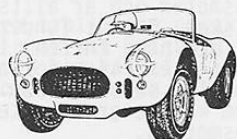
Det har varit några sportvagnsutställningar här på västsidan i höst. Tidigare var det i Borås och nu senast i Göteborg. Arrangör har varit AB Media Consult och dom har samlat ihop en stor mängd bilar, mest sportvagnar. Det mesta från Ferrari Testa Rossa o Lamborghini Countach till mer vanliga sportbilar som MG, Porsche m.m. Många av bilarna medverkar i våra sportvagnsmöten och är alltså ingen ny bekantskap. Därför funderar man lite över den höga entrén, i Borås kostade det t.ex. 45:- för att i trånga lokaler se bilar som man som SSK-medlem kan se gratis ute på sportvagnsmötena.

Så här mot slutet av året kan vi glädja våra klubbmedlemmar med att medlemsantalet bara fortsätter att öka år för år. I skrivande stund kan vi räkna in exakt 862 medlemmar i klubben. Det är en ökning från 722 st 1985, 684 st 1984 och 621 st 1983 osv. Nya medlemmar kommer till stup i ett och det är bara hoppas att trenden håller i sig under kommande år.

Vill på detta sätt visa att SSK blev utnämnda i år av SARF till bästa racingarrangör.



Vi vill även tacka våra sponsorer som ställt upp för klubben på ett storartat sätt under året - BP, Pirelli, Castrol, Bridgestone, AGB, TP-Commication, Automobil, Mora Hotell samt ABBDA Tryck.



Under årets sista dagar måste man sätta sig ner och tänka tillbaka på den gångna säsongen. Det har varit fullt av aktiviteter runt hela tävlingsverksamheten. Säsongerna går i varann. Den ena hinner inte avslutas förrän nästa ligger på planeringsstadiet. Och när man minns tillbaka till tävlingsbanorna vill jag på detta vis önska alla funktionärer, förare och mekaniker en riktigt GOD JUL och ett GOTT NYTT ÅR och tacka Er så väldigt mycket för allt Ni ställt upp på i år och ser fram mot nästa säsong med nya friska krafter igen. Kanhända ännu fler på förarsidan så våra race- och sportvagnsklasser blir ännu större och maffigare samt att funktionärerna drar med sig fler kompisar som är bilintresserade. Här får vi hjälpa till med gemensamma krafter på alla håll. Ser också fram mot att fler sportvagnsentusiaster snart har mekat klar bilen i garaget och tar ut den för en liten provtur någon gång. Om inte annat knyts många nya kontakter på det viset.

Sist men inte minst - God fortsättning på det nya året.

Bosse



Bilen ingriper överallt och i allt. Tysk automobilhumor från sekelskiftet. Huru Auttomar och Auttille funno hvarandra!

Nya medlemmar i Stockholms Sportvagnsklubb t.o.m. 28 nov 1986

Andersson, Patrik	Poppelvägen 45 135 52 Tyresö	b 08/712 35 35	BMC Cooper	934
Aröd, Anthony	Trozelligatan 13 602 35 Norrköping	b 011/19 99 31		932
Bedin, Cecilia	Alingsåsvägen 40 A 502 63 Borås			924
Fahlvik, Åke	Box 4699 791 91 Falun	b 023/430 87	Alfa Romeo	933
Jonsson, Jörgen	Hallbergagatan 29C 602 10 Norrköping	b 011/11 18 23	Jaguar E-type	929
Jonsson, Marianne	Hallbergagatan 29 C 602 10 Norrköping	b 011/11 18 23		930
Karlsson, Mats	Sadelgatan 38 194 31 Upplands Väsby	b 0760/922 85	Alfa Romeo GTV	927
Kempe, Monica	Sadelgatan 38 194 31 Upplands Väsby	b 0760/922 85		928
Kitanovic, Robert	Lantmannagatan 8 D 417 15 Göteborg	b 031/22 29 14	DeTomaso Pantera	926
Larsson, Hans	Hagvägen 12 780 67 Sälen	b 0280/201 05	DeTomaso Pantera BMW 633, Austin Cooper	925
Svanström, Håkan	Buntmakarvägen 46 141 73 Huddinge	b 08/711 55 56	Porsche	923
Söderman, Leif	Valsvägen 2 196 32 Kungsängen	b 0758/703 95	Renault R8s	931

NORRKÖPING **Racing Grand Prix**
Norrköping 6-8 Juni 1987

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

Adressändringar på klubbmedlemmar t.o.m. 28 nov 1986

Adolfsson, Peter	c/o Mattsson Visättravägen 43 ⁵ 141 49 Huddinge	b 08/746 75 93 a 08/93 11 50	
Dumell, Nic	Fägringsbrinken 9 163 60 Spånga	b 08/761 88 77	
Dumell, Sten	Fägringsbrinken 9 163 60 Spånga	b 08/761 88 77	Ford
Elf, Kim-Maria	Lunda, St.Hultrum 563 00 Gränna	b 0390/320 34	
Gustafsson, Owe	Lunda, St.Hultrum 563 00 Gränna	b 0390/320 34	
Leijon, Ivan	Barkvägen 16 A 541 64 Skövde	b 0500/379 32	
Lindman, Bo	Hjällbogärdet 54 424 34 Angered	b 031/43 16 50	Ford Capri MkI Saab 96
Ovebrink, Boije	Lilla Vinnestad 591 90 Motala	b 0141/112 63	Volvo F-610 Truck
Uthby, Ingvar	Årbyvägen 43 C 781 32 Borlänge	b 0243/277 11	Volvo



Om ett halvår är det dags igen - Norrköpings Grand Prix.

Foto: Göran Andrén.

Däcket för de svenska racerbanorna.

BRIDGESTONE



Bridgestone Motorsport Scandinavia
c/o Nordic Aero AB

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



STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB

Klubben för racing- och sportvagnsentusiaster

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

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

Medlemsavgift: Vanlig medlem 150:-
Reg. medlem 400:-
Familj. medlem 25:-

Postgiro: 118752-5
Bankgiro: 166-8763

Hemmabana Kinnekulle Ring, Götene

Klubbtidning, Sportvagnen och Vi

Redaktör: Göran Andrén
Anders-Lornsgatan 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
Ölandsgratan 15
392 31 Kalmar
Tel: 0480/88090

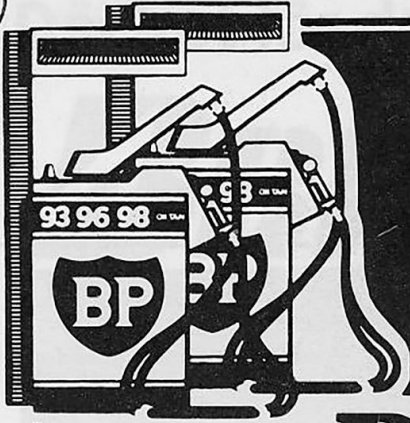
SSK Racing AB

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

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



86



ALLT FÖR BILEN

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



**Det här märket
är din garanti!**



Svenska BP