

sportvagnen och vi

**STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB**



JURG BÄCHI, MATS LINDÉN, EVA KJELLKVIST OCH FICKO TROBERG MED SINA SM-MEDALJER.



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



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

info 1-85

TANKAR PÅ DET NYA ÅRET.

Det nya året 1985 är kanske inte så nytt längre, men sedan några år tillbaka har det varit tradition med en liten nyårsbetraktelse så här på "ledarsidan" i årets första nummer av Sportvagnen och Vi, och jag vill ju inte göra trogna läsare besvikna.

När vi ser tillbaka på SSK:s verksamhetsår 1984 så är det som vanligt både positiva och negativa saker som dyker upp i minnet, men glädjande nog så överväger de positiva ganska ordentligt. Vi lyckades ju äntligen få lite ny asfalt på Kinnekulle Ring, så att man numera kan ta sig runt banan utan risk för att bil och förare skakar sönder och samman. Sedan satte vi upp en ny publikläktare och nya staket runt en stor del av banan, samt gjorde en del förbättringar av säkerhetsanordningarna. Totalt kostade detta ca 300 000kr, - pengar som vi till stor del har kunnat finansiera själva.

Anledningen till att vi har kunnat investera så mycket pengar är att vi efter 1983 års utgång var i stort sett skuldfria i klubb och bolag, efter sex års slit med skulder som 1978 låg på nästan en miljon kronor! Sedan lyckades vi göra en superbra utställning i Jönköping i påskas, Bilsport Custom Motor Show i samarbete med tidningen Bilsport och SHRA Jönköping. Den lockade en rekordpublik på över 40.000 besökare på fyra dagar, och gav ett skapligt klirr i kassan.

Under året lyckades vi också med ett par bra publikarrangemang på Anderstorp och på Kinnekulle Ring. Vi provade nya grepp för att ge publiken mer för pengarna och för att skapa en intimare kontakt mellan förare och publik, vilket slog väl ut. Vår "race-week" med olika tävlingsformer även på kvällstid var ganska jobbig att genomföra för oss aktiva, men gav gott gensvar hos publiken och ett bra ekonomiskt resultat.

En milstolpe i vår verksamhet på Kinnekulle Ring var att SSK Racing AB köpte Kinne Kleva gamla skola, och efter renovering för ca 250.000 kr har vi nu ett toppmodernt och trevligt motell "Kinnekulle Bed'n Breakfast" i direkt anslutning till banan. Detta har visat sig vara en givande kombination och vi räknar med att motellet under 1985 ska kunna gå med vinst, och dessutom medföra att vi får ökad uthyrning av banan till klubbar och andra organisationer.

Om man ska nämna något som inte varit så bra under det gångna året så är det

väl bl.a. några tävlingar som vi inte är så där helnöjda med, t.ex. SM-tävlingen på Mantorp i juni och SM-finalen på ett kallt och blött Kinnekulle i slutet av september.

Nu var det i och för sig många omständigheter utanför vår egen kontroll som spelade in, men det är ju aldrig roligt att genomföra arrangemang som man känner inte blir bra.

Sedan är det ju det låga deltagarantalet i SSK-serien och pop-race lite oroande, men vi kan istället glädja oss åt ett ökat antal startande på våra sportvagnsmeetings. Till slut får vi väl också medge att vi har varit ganska dåliga på att arrangera "traditionell" klubbverksamhet förutom tävlingar, och vi borde ha betydligt fler klubbmedlemmar på våra träffar i klubblokalen i Hägersten.

Om vi då istället ser framåt i tiden så har vi ganska goda förutsättningar att kunna göra 1985 till ett ännu bättre år än 1984. Givetvis har vi ambitionen att göra våra tävlingar i SSK-serien, SM, sportvagnsmästerskapet och pop-race ännu bättre och mer attraktivt för både publik och förare.

Styrkta av förra årets framgångar ordnar vi även i år en stor "Custom Motor Show" på Elmia i Jönköping ihop med Bilsport och SHRA Jönköping. Vi kommer att marknadsföra Kinnekulle Ring som "möjligheternas anläggning" med banor för bl.a. racing, rallycross, folktrace, halkkörning, motorcyklar m.m. m.m. samt hotell och lokaler för kurser, konferenser och fester.

Denna kombinationen av möjligheter ihop med anläggningens läge i natursköna och kulturhistoriska intressanta omgivning, gör Kinnekulle Ring till något unikt i Sverige. Detta har vi redan kunnat märka i bokningslistan för banan, som är fullare än någonsin tidigare med bl.a. motorcykelkurser, träffar för bilåterförsäljare, klubbtävlingar, m.m.

Vårt största problem idag är att hitta folk som är villiga att ställa upp och hjälpa till att genomföra alla våra planer för 1985. Vi har en kärna av duktiga och energiska medlemmar som ställer upp i vått och torrt som organisatörer, funktionärer, o dyl, men vi behöver bli fler. De flesta av oss som sitter i styrelsen för klubb och bolag, i tävlingskommittén, osv har dessutom krävande jobb "vid sidan om" SSK-arbetet.

Det är den främsta anledningen till att undertecknad nu avgått som ordförande i

klubben, men man kan väl också säga att efter åtta år på posten så var det väl på tiden.

Vi har gjort en medveten uppdelning av våra styrelseposter i klubben och bolaget på flera händer, för att om möjligt minska arbetsbelastningen på varje person. Vi har också klarare definierat ansvarsområdena för klubben och bolaget så att vi slipper dubbelarbete och alltför stor sammanblandning av verksamheterna. I stort kan man säga att klubben har ansvaret för dels den rena klubbverksamheten, t.ex. medlemsregister, klubbtskick, lokal, osv. Dessutom har klubben ansvar som arrangör av alla tävlingar när det gäller den tävlingstekniska delen, samt för förar- och funktionärskurser, SEF - kontakter, osv. Det är bara att önska den nya styrelsen lycka till med det viktiga arbetet, och vi får hoppas att ännu fler medlemmar kan engageras i kommittéarbeten o dyl. För att klara mycket av det administrativa arbetet har Inger Pettersson anställts av klubben på deltid.

Vårt bolag SSK Racing AB har som huvudansvar att driva anläggningen Kinnekulle Ring inklusive halkbanan och motellet på ett affärsmässigt sätt. I detta arbete ingår då bl.a. ansvar för kringaktiviteten i samband med större publikarrangemang

på Kinnekulle Ring, men inte bara ihop med racing utan all verksamhet som t.ex. rallycross, utställningar m.m. Dessutom har bolaget ansvar för Motor Show på Elmia i påsk. Klubbstyrelsen kommer liksom tidigare att ha en repäsentant i bolagsstyrelsen, men sedan är tanken att övriga styrelsemedlemmar ska stå utanför klubbstyrelsen. Robin och Bibbi Shorter kommer även fortsättningsvis att sköta det praktiska arbetet inom bolagets ansvarsområde, och de finns dagligen på kontoret som ligger i samma hus som "Kinnekulle Bed & Breakfast".

Vi hoppas att denna lilla omorganisation av klubbens och bolagets styrelser och ansvar ska medföra att respektive organisation kan koncentrera sitt engagemang på sina ansvarsområden, och att vi på så sätt ska få ett effektivare arbete och ännu bättre resultat. Givetvis är vi dock fortfarande helt beroende av att våra medlemmar visar intresse och ställer upp på den verksamhet vi bedriver. Hör därför gärna av dig om du har synpunkter på klubbens och bolagets verksamhet. Vi är alltid öppna för nya idéer.

Olle Odsell.



ÄNTLIGEN! ÄR DEN HÄR ELÄNDIGA OCH KALLA VINTERN SLUT.

KINNEKULLE RING



Västra Sveriges
motorsportcentrum



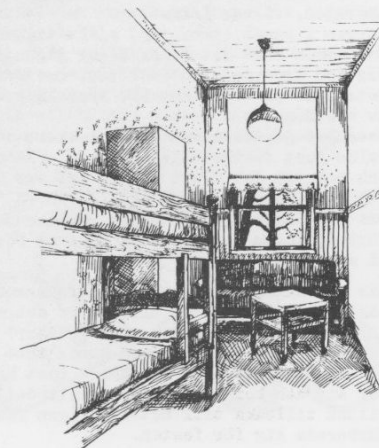
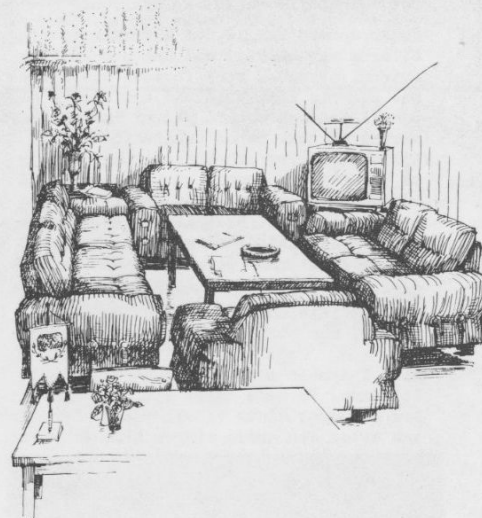
Kinnekulle Ring vid E3:an mellan Mariestad och Skara är mer än en racerbana. Med den permanenta halkbanan, den nya rallycrossbanan och konferenslokaler för 50 deltagare erbjuds massor av möjligheter. Vem som helst – enskild person eller förening – kan disponera hela anläggningen på 250.000 m² med 10.000 parkeringsplatser för alla tänkbara ändamål: Stortävlingar – Klubbävlingar – Rallycross – Testkörningar – Halkbaneprov – Konferenser – Utställningar – Cykeltävlingar – etc, etc.



ÖVERNATTA VID BANAN.

Vilken bana har övernattningsmöjligheter (puh) vid bankanten, jag tänker naturligtvis inte då på camping. Ja du behöver inte tänka så länge för den möjligheten besitter vi själva. Nämligen på SSK:s hemmabana Kinnekulle Ring.

Ja det ligger kanske inte precis vid bankanten men öppnar du fönstret så hör du motorvrålet därifrån. Så nästa gång du skall till Kinnekulle Ring och tävla eller bara titta på så ring till KINNEKULLE BED'n BREAKFAST tel: 0511/58060 och beställ rum.



**Kinnekulle
Bed n' breakfast**

ÖVERNATTNING VID FOTEN AV DET BLOMMANDE BERGET

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



Sergel Plaza Hotel
STOCKHOLM · SWEDEN

Så var det dags igen - SSK:s årsfest. Säger vad man vill men när det gäller fester ligger SSK flera steg före andra klubbar.

I år hade man dessutom valt en verklig exklusiv lokal - Sergel Plaza Hotel mitt i Stockholm.

För redaktörens del började festhelgen redan kl 05.00 på lördags morgon. Då släpade jag ut packning till den av jobbet lånade bilen. Loket, dvs Mercan fick vila den här helgen eftersom den snart skall "gå under klubban".

Med i packningen fanns även "hon den enda" (varför tror hon det förresten?).

Men än kunde vi inte åka mot Stockholm, först skulle vi ut till Hisingen - en ö utanför Göteborg - och hämta den i dessa sammanhang (ö)kända Kent Heijel.

När han väl var instuvad så vändes kylaren mot riksväg 40.

Efter fika och ett stort antal mil på förvånansvärt fina vägar var vi äntligen framme i Stockholm.

Jag själv har bara varit hos Bosse Pettersson en gång och att hitta dit var inte lätt. Det var nu Kent skulle träda i tjänst, han hade varit där flera gånger och borde hitta bättre (hmm...).

Okej, efter några extra svängar i Stockholms utkanter så svängde vi in på den lilla gatstumpen med det imponerande namnet Berganäsvägen, vi var framme.

Herren i huset (tror jag) själv tog emot och sedan blev det fika. Efter någon timmes prat om diverse ting beslöt vi oss för att leta reda på vårt hotell. Kent lämpade vi av hos Bosse.

Hotellet ja, vi tänkte slå på stort och valde just festhotellet - Sergel Plaza Hotel. Och nog var det flott värre, det var inte utan man undrade om vi skulle behöva "diska" oss ut. Samtidigt måste jag rekommendera det, förhoppningen är att nästa årsfest förläggas på samma ställe.

När vi väl bokat in och en uniformerad vaktmästare tagit hand om bilen blev det shoppingtur på stan. Men här uppe i "norr" var det verkligen kallt så man kunde inte vara ute så långa stunder åt gången (det är allt tur att man bor på solsidan av landet). Alltså tillbaka till hotellet igen för att förbereda sig för festen.

Efter det att - för att använda Anders Petterssons ord - "mummat oss" och provat hotellets is var det dags att ansluta sig till det övriga gänget. Det var lite över 80 medlemmar som hade armått sig till festen, men alla kom inte till årsmötet som avhölls innan.

Årsmötesförhandlingarna gick ganska snabbt, alla väntade på festen. Mellantiden gick åt till ett besök i baren, något dom flesta utnyttjade.

Maten var verkligen högklassig eller vad sägs om: Laxmousse med löjromssås och lättöl som förrätt, och som huvudrätt helstekt entrecôte med potatisgratäng och rödvinssås, till det husets röda vin. Efteråt kaffe med petit fours och efter det drinkbuffé resten av kvällen.

Innan dansen skulle det bli racertävling, bilarna var väldigt små och med en lång antenn, dessutom stod förarna vid sidan om. Bilarna hade avgående ordförande Olle Odsell med sig och då vet ni kanske också märket på dom. Banan skulle föreställa Kinnekulle Ring och hoppas dom inte kör så här när dom kommer ut på den riktiga banan till somaren för då har vi snart ingen bana kvar. Mats Lindén var klart bäst, så bra att han inte fick vara med i finalen.

Dans: Till skillnad från Brännebronafesten var det inte musik å live utan via högtalare, men stämningen var lika hög för det.

Mitt i dansen blev det dragning på alla lotterna. Vi hade tagit ett tjugotal lotter så något måste vi väl vinna. Men den ena efter den andra ringen gick utan att



våra nummer ropades ut, men så äntligen - första pris - ett stoppur från Citizen och lotteriet hade gått med vinst. Sedan fortsatte dansen igen, ända till kl 01.00. Men nog tyckte jag liksom dom flesta att klockan blev 01.00 lite väl fort, samtidigt är det ett gott betyg åt festen.

När vi sedan gått upp på rummet upptäckte vi att hotellets båda videkanaler visade filmer vi båda sett så det blev till att lägga sig.

Söndag morgon, vi hade beställt frukost till kl. 09.30, givetvis med servering på rummet. Sedan var det bara att packa och beställa upp bilen från hotellets garage.

SSK:s HISTORIA - EN VÄL BEVARAD HEMLIGHET?

Hur och när startade Stockholms Sportvagns-klubb? I ett försök att få fram historiken om klubben annonserade vi förra året efter upphovsmännen. Men det har varit helt tyst, har dom gått "under jorden"? Finns det någon som känner till hur SSK kom till eller varit med och tävlat under dessa år hör av er till styrelsen.

NY MEDLEM

Du vet väl att du kan hyra filmer och videoband av klubben. Dom handlar om SSK-serien och sportvagnsmeetings. Mer om det kan du läsa i matrikeln.

Och alla ni som bor i Stockholm med omnejd vet väl att klubben har en klubblokal på Tellusborgsvägen 31. Och mellan kl. 19.00 - 22.00 varje onsdag sägs det att det luktar nykott kaffe där. Ett besök rekommenderas.



Nu skulle vi leta oss ut till Trollbäcken igen och hämta Kent Heijel hos den nye ordförande Bosse Pettersson. Oj vilken syn! Jag menar Kent, han såg verkligen ut att ha haft roligt. Men han skall ha beröm, han tog sig ut till bilen för egen maskin vilket måste ha varit en prestation. Hemresan gick sedan helt utan problem. Så här efteråt måste jag också tycka synd om dom som inte var med, men sommarens går fort så det är snart dags igen.

Redaktören.

BÄTTRE TIDNING!

Visst blev detta nummer lite tunt, men det är inte lätt att knäpa ihop en tidning när man inte får in något material att ha i den. Ju mer och mångsidigt material som kommer in ju bättre tidning kan det bli.

Så sätt er ner nu och plita ihop några rader om något intressant som hänt eller skall hända och skicka in det så kan det bli ett bättre nummer nästa gång.

Castrol

STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBBS VANDRINGSPRISER

Pickos vandringspris (staty). Instiftat av Picko Troberg. Tilldelas den SSK-medlem som erövrat de flesta tävlingspoängen och som har förarlicens hos SSK.

Olle Leufvéns vandringspris (Kosta vas). Tilldelas den SSK-medlem som kört årets intressantaste tävlingsbil. Väljes av SSK:s styrelse och Olle Leufvén.

Kay Honkanens vandringspris (askfat). Tilldelas den SSK-medlem som gjort årets bästa individuella förarinsats. Väljes av SSK:s styrelse och Kay Honkanen.

Gunnar Elmgrens vandringspris (silverfat). Tilldelas årets mest otursförföljde SSK-medlem. Väljes av Gunnar Elmgren, tävlingsledaren och ordförande i SSK.

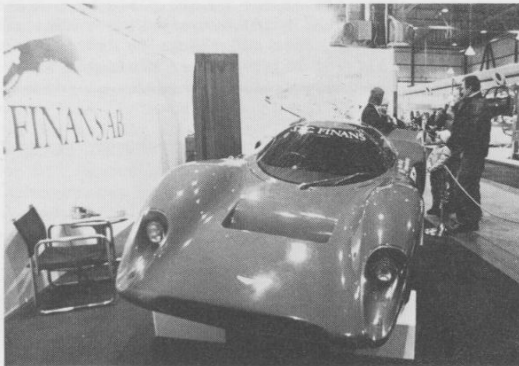
BP:s vandringspris. BP-pokalen tillfaller den föraren som i SSK-serien samlat flest poäng oavsett klass. Om flera förare får samma poängsumma vinner den som har flest antal segrar. Om det fortfarande inte går att skilja förarna enligt ovan avgör SSK:s styrelse vilken förare som ska tilldelas priset.

Robin Shorters vandringspris (pokal). Tilldelas den SSK-medlem som har gjort "årets insats". Väljes av Robin Shorter.

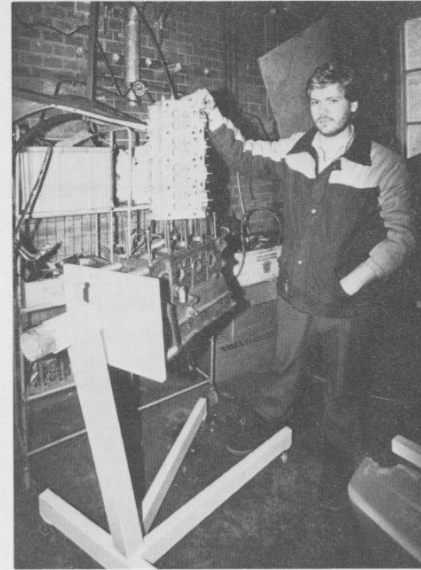
SSK:s vandringspris "Årets skrotare" (skrotskulptur). Instiftat av Olle Odsell. Tilldelas den SSK-medlem som anses ha gjort årets skrotning på tävlingsbanan. Väljes av SSK:s styrelse.

Priserna delades 1984 ut till:

Pickos	John-Erik Öberg	Volvo
Olle Leufvéns	Mats Warg	Davrian MK8
Kay Konkanens	Mats Lindén	Porsche
Gunnar Elmgrens	Bengt Gustafsson	Royale
BP:s	Sven Forslund	Opel Manta
Robin Shorters	Willy Dolling	
Årets skrotare	Nils-Olof Johnsson	MG Midget



SETT PÅ STOCKHOLMS BILSALONG, EN CHEVRON B16. FÖRARE REINE WISELL OCH JOHNNY LUNDBERGER.



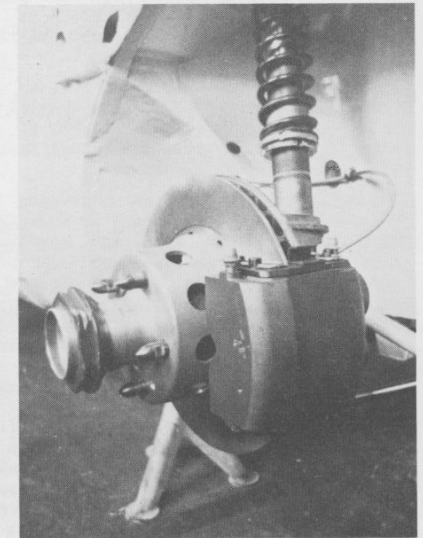
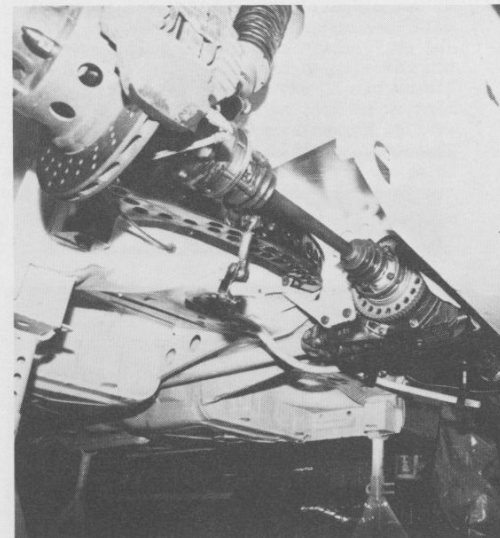
SUPER SALOON

Här är några bilder på Christer Simonsens nya Super Saloon BMW. Det är stora ombyggnader som Christer gör på den f.d. fabriksbilen, i år tänker han vara med och fightas i toppen. En ny 16-ventilmotor, givetvis turboladdad med ny växellåda och slutväxel.

Fram har det även blivit nya bromsar och det kan behövas eftersom Christer räknar med ca 600 hk.

Även Peter Sandén - f.d. Castrol Cup-mästare - satsar stort i år. Han har köpt Peter Nordlanders Camaro som han modifierar för årets säsong. Ev kommer vi att ha ett större reportage om honom senare i år.

Tyvärr ryktas det att både Jürg Bächis o Mats Lindéns bilar kommer att lämna landet. Mats kommer att försöka sig på större uppgifter, vad är inte bestämt i skrivande stund.



KLUBBMEDELLENDE.

Förra veckan fick jag två telefonsamtal. Det första kom från Göran Malmberg om Elmia-utställningen i Påsk. Göran skall visa sin modifierade Pantera och göra lite reklam för klubben genom att organisera klubbmonter. Alla som vill hjälpa till bör vända sig till honom.

Det andra samtalet kom från Phil Stebbins, ordf. i engelska De Tomaso klubben. Phil är mycket intresserad av samarbete mellan våra klubbar. Under vårt samtal kom jag med förslaget att dom kan besöka vårt möte på Kinnekulle Ring. Han lovade återkomma snart med anmälan om hur många som kommer. Alla som vill komma i kontakt med våra engelska vänner kan ringa mig snarast.

Vårt närmaste möte på Kinnekulle Ring, 26-27 maj, kommer vi att fira under våra banderoller i gemensam depå. Som vanligt har vi årsmöte på programmet, v.g. förbered nya egna förslag. Alla som är sugna på att åka banan måste i år skaffa förarlicens. Obs! vårens förarkurs.

Efter Kinnekulle planerar vi weekend på Öland i regi av vår Ölandsmedlem Lasse Uhr, som kommer att stå för organisationen. Datum och program kommer i särskild anmälningsblankett.

Till salu finns fortfarande klubbnylar i tenn för 30:-, collegetröjor 100:- och namnskylt till bilen med klubbmärke 50:-, (porto tillkommer). Tygmärke skall vi beställa så fort kassan tillåter (många har slarvat med årsavgiften).

Våra kontakter med fabriken i Modena under de senaste månaderna har varit blomstrande, dom har svarat snabbt på våra förfrågningar, men i torsdags fick jag detta tragiska meddelande:

Den 6 februari kl 11.00 på motorvägen Modena-Milano förolyckades i en tragisk trafikolycka vår vän Dott. Ing. Aurelio Bertocchi, 55 år gammal. Ing. Bertocchi, son till legendariske Guarino, började sin bana hos Maserati, byggde senare upp De Tomaso produktionen efter Ford (1974) och var senast Alexandro De Tomasos närmaste man och VD för hela gruppen som består av Innocenti, Maserati, De Tomaso, Motoguzzi, Bennelli m.m.

Han utvecklade Panteras alla nya modeller med senaste GTS5, Deauville, Longchamp, Maseratis Quattro Porte och Biturbo samt Innocenti - Daihatsu 3M. Han intresserade sig alltid vamt för vår klubb och ordnade personligen att vi fick våra speciella förmåner. I klubbens namn skickade styrelsen en stor blomsteruppsättning med band

som sista hälsning till hans begravning den 9 februari i St. Faustinokyrkan i Modena tillsammans med kondolanser till hans närmaste och hela De Tomaso organisationen.

Eder Mats Görski

SPORTVAGNSMÄSTERSKAPET

I år kommer det verkligen att hända saker i sportvagnsserien. Det blir bl.a. nytt reglemente med indelning i Roadsport och Modsport.

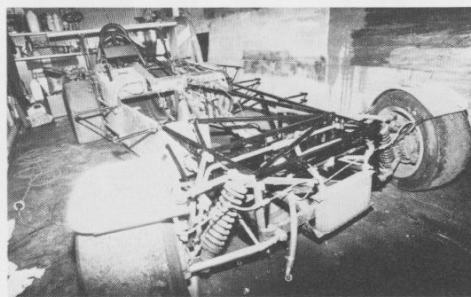
Även i klass RS som "överlevt" händer det saker och den klassen är speciellt intressant för oss eftersom regerande mästaren finns i klubben. Den klassen kommer att få ett dominerande inslag av clubmanbilar. Det skall finnas ca: 12 st bilar i landet och 9 st av dom finns med i det nystartade Svenska Clubman Registret. Alla bilarna hinner kanske inte bli klara till säsongstarten.

Man kommer att på motorsidan försöka hålla sig så mycket som möjligt till Formel Ford reglementet för att få så likvärdiga bilar som möjligt. Och det bäddar för spännande race i sommar.

Motorenna kommer vara mellan 1000cc - 1600cc, ev. kommer en bil att vara utrustad med en twin-cam motor.

Vi kan också lämna ett glädjande besked till alla banfunktionärer, Stefan Mumm kör i år med en "normal" motor så ni behöver inte dubbla hörselskydd längre.

Stefan har föresten varit över i England och köpt en ny bil, hans gamla kommer att köras av f.d. Morganåkaren Bengt Löfvermark. Så Anders lär få det svårt att försvara titeln, vi får bara hoppas han har lagt av med ovanan att ta några "extravängar" under tävlingen.



Köpes Säljes Könes Sälies Köpes Säljes
Säljes Köpes Säljes Köpes Säljes Köpes

ANNONSERA GRATIS!

S Ä L J E S:

De Tomaso-fälgar, 2 stycken 7 tum, (Pantera original) 2000:-
Clas Tel: 011/69566

Ritbord med 2 stycken ritapparater, fabrikat Cullman, ca: 800:-
Tel: 0586/52165 eft. 18.00.

F.d. Lady Racing koja, ej körd i tävling efter 1980. Mycket lite ombyggt. Motor måttligt åtgärdad, lätt att återställa till gatbil om så önskas. Alla originaldelar kvar. Årsmodell -75, gått 1.200 mil, extra däck och fälgar. Motor umonterad. (måttsytt kapell finnes)
Ring så får vi pratas vid.
Tel: 019/224122 eft. 18.00.

K Ö P E S:

4 stycken fälgar till ABH Sprite -63, gärna breda plåt med däck.
Bernt Rundblad
Svenstorp 5834
269 00 Båstad
Tel: 0431/65035

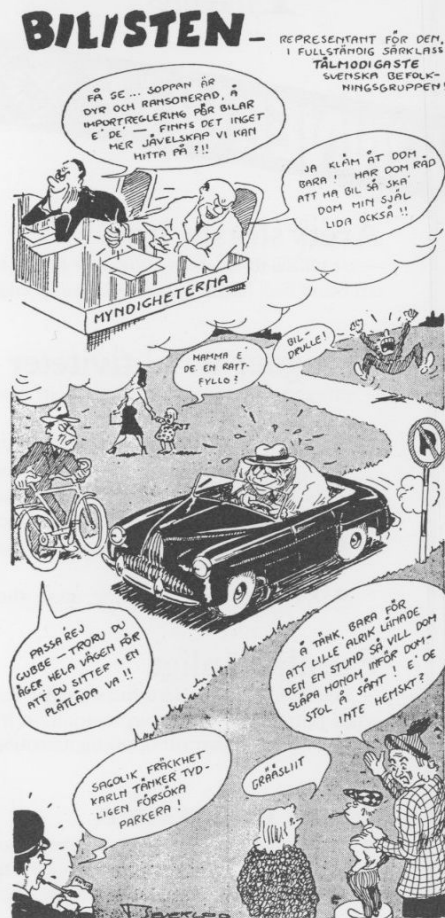
ELMIA I JÖNKÖPING I

PÅSK 5-8 APRIL 1985

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

Medarbetare: Olle Odsell
Mats Görski
SSK Racing AB

Nästa nummer beräknas vara klart omkring den 24/6. Material och annonser bör vara mig tillhanda senast den 31/5.



SportsCar

meeting

KINNEKULLE  **RING 26-27 MAJ**



Årets största träff

— ett tillfälle då sports-car-entusiaster från hela Norden träffas. För att känna den unika atmosfären bland flera hundra gamla och nya sportbilar.

Mängder av aktiviteter

— programmet är så varierande så att alla typer av sportbilar och sportbilsägare kommer att hitta passande aktiviteter.

- SportsCar rallyt runt det vackra Kinnekulleberget.
- SportsCar Mästerskap — bantävling för fullbloden.
- Nostalgi — tävling för historiska racer- och sportbilar.
- Provkörning — tillfälle för sportbilsägare att pröva banan.
- Concours d'elegance — utställningstävling i klasserna originellaste bil, elegantaste bil och bästa reovering.
- Kvällsaktivitet — middag, dans, show och uppträdande.

Familjevänligt

— utställning av Nordens finaste sportbilar, artistuppträdande och förarpresentation från stora scenen, fallskärmshoppning, barntivoli m m.



Missa inte träffen

— vill Du vara med på "årets meeting" som deltagare? Vi sänder gärna en inbjudan till Dig, använd nedanstående talong eller ring 0302/116 30.

— vill Du bara komma som åskådare? Boka datum redan nu för ett besök på SportsCar Meeting.

OBS! Kommer Du i en sportbil får Du parkera gratis i sportbilsdepån!



Sponsorer: Tidningen Sports Car, Castrol Oil, NGK Tändstift

Var god sänd mig inbjudan till SportsCar Meeting

Namn.....

Adress.....

Postnr..... Postanst.....

Sports Car, Box 333, 433 01 LERUM

Tel: 0302/116 30.

Sportvagnen & Vi

3-8 April · Påsk 1985
Skärholmsmässan
Stockholm

TEKNIKENS VÄRLD

BF GOODRICH

**T/A HIGH TECH
RADIALS**

**MHRF MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**

Ideell sammanslutning av klubbar för äldre vägfordon



Sports Car

TIDNINGEN DU BARA DRÖMT OM



Välkommen till årets upplaga av
Sportvagnen & Vi!

Som vanligt har det varit jättestimulerande att jobba fram mässan. Samtal från massvis av entusiaster, klubbar alla med samma brinnande intresse — sportbilar.

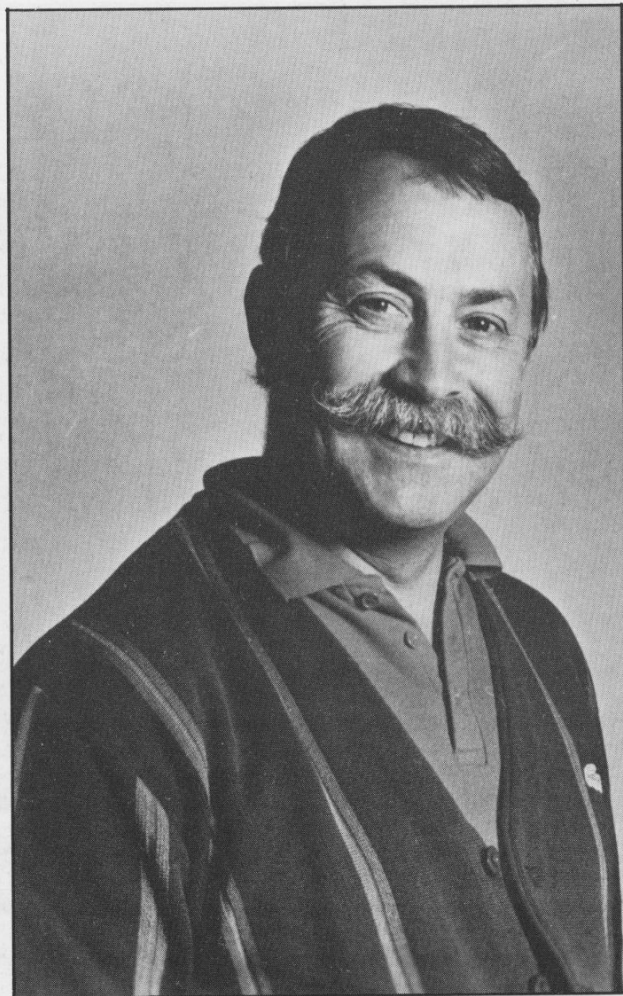
Sportbilen som ger oss alla så mycket frihetskänsla, lukter, ungdom, sammanhållning, jag tror att alla Du frågar har sin version av begreppet sportvagn, och det må vara hur som helst med detta.

Ta nu god tid på Dig, vandra lugnt runt i samma takt som Du förmodligen kör Din sportvagn eller skulle köra om Du nu inte äger en.

Sportvagnen & Vi är tradition, en lång tradition, mässan startade redan 1961 i anrika Ostermans Marmorhallar och många är Ni som stått i köerna långt ut på Birger Jarlsgatan och tålmodigt väntat på att få komma in.

Kul att Ni kom i år också och visade Er uppskattning för vad vi alla älskar — Sportvagnen.

Mycket välkomna!



Picko

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and lines, positioned below the name 'Picko'.

Våren är en ljuvlig tid.

Det är då alla vackra damer och läckra sportvagnar dyker fram ur vintermörkret.

Från ingenstans kommer dom och man blir alltid lika förvånad.

Våren är den årstid när ljuset vänder och kommer tillbaka.

Man kan kasta vinterrocken och pälsen, stövlar, pjäxor och alla andra vintertillbehör.

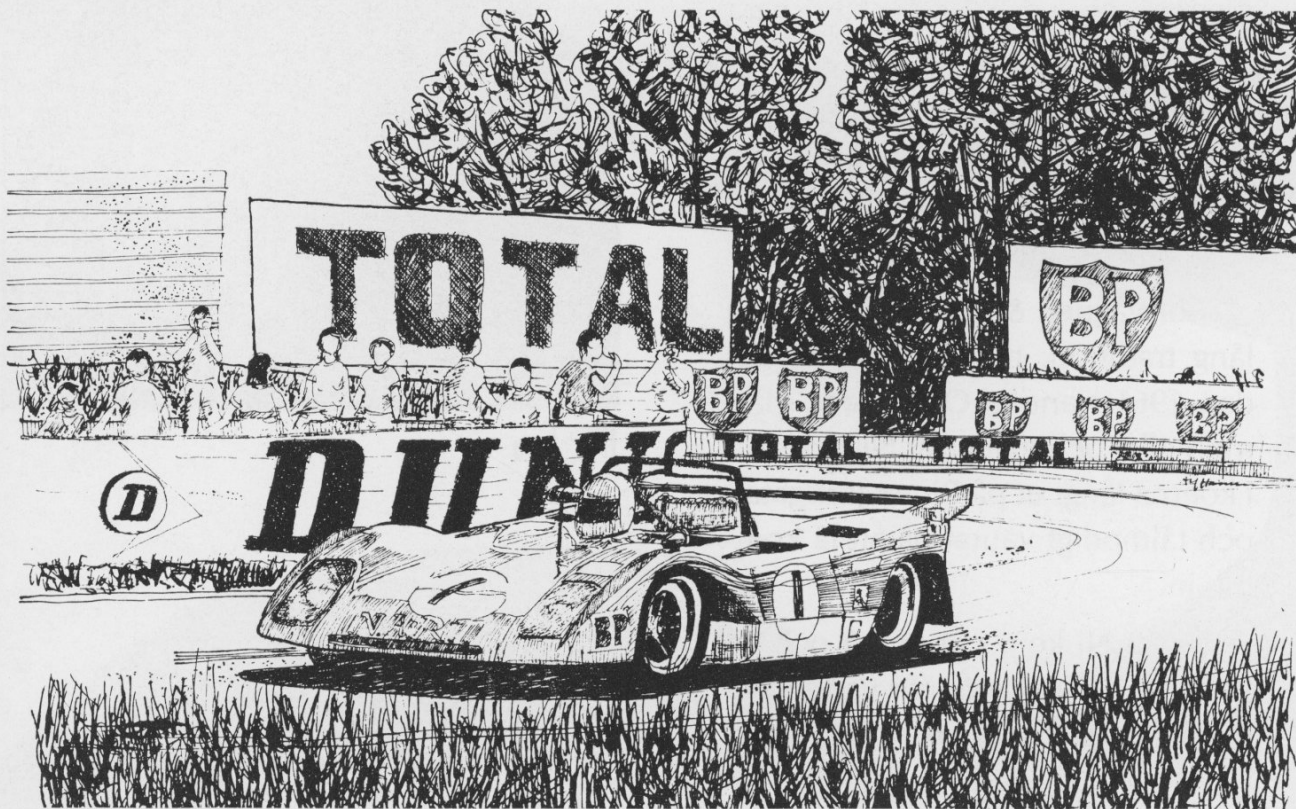
Man lever upp på nytt.

Våren i Stockholm börjar med "Sportvagnen & Vi".

Det måste vara så, säger Picko, det måste bli en tradition.

Nu står våren för dörren och "Sportvagnen & Vi" har slagit upp dörrarna för den och dig. Vi som jobbat med den här utställningen hoppas att du njuter lika mycket av den som vi gjort när vi komponerat den.

"Släpp sportvagnarne loss det är vår"!



När du som besökare vandrar runt på vår utställning så minns vilket oerhört arbete som ligger bakom alla fina bilar. År av slit med renovering och stora ekonomiska uppoffringar. Var därför rädd om de bilar som finns på mässan genom att inte titta med händerna och respektera ägarnas oro för sina klenoder.

Sverige består av en mängd olika märkes- och sportvagnsklubbar varav de flesta är anslutna till riksorganisationen MHRF (Motorhistoriska Riksförbundet, se separat artikel) och det är en del av de klubbarna och deras medlemmar som visar sina bilar här på Skärholmsmässan. En

del av klubbarna presenterar sig själva, medan andra av olika orsaker inte utnyttjat tillfället att informera om sin verksamhet. Du som av en eller annan orsak vill veta mer om någon klubb eller bilmärke, tveka inte utan fråga någon av "klubbfolket".

Utöver de bilar som finns i klubbmontar och som presenterats av klubbarna kan man se en hel del godsaker som t.ex. Jensen Interceptor, ISO Rivolta, DeTomaso, Maserati Indy, Lamborghini och många fler exklusiva och ovanliga märken.

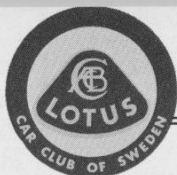
Naturligtvis finns det ett axplock täv-

lingsbilar allt ifrån Volvo Turbo Cup-bilar till Formelracers och sportvagnar som tävlar i Sportvagnsserien.

Det är en ambition hos oss som jobbar med "Sportvagnen & Vi" att kunna visa ett representativt urval av vår sportvagnsflora samt visa hur svensk banracing ser ut idag. Detta är viktigt för att det hela ska fungera. Det är viktigt för våra sponsorer, stora som små, för utan dom så fungerar inte denna verksamhet.

Tänk på det och ha en skön dag på "Sportvagnen & Vi".

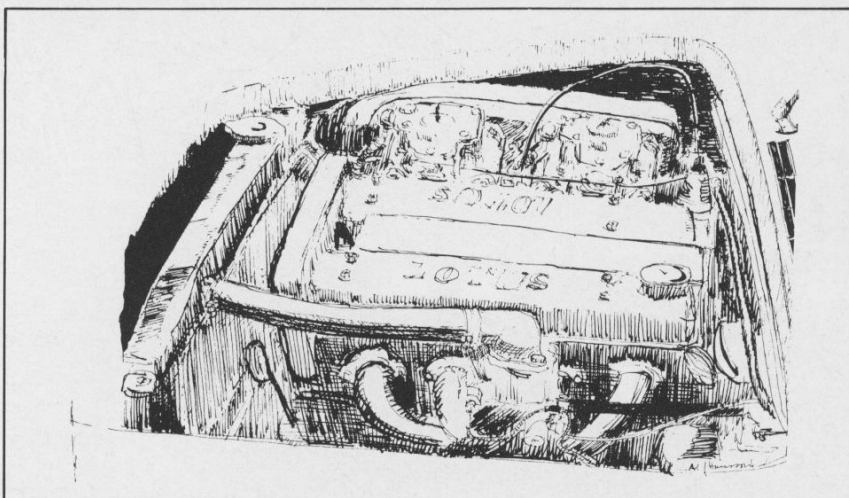
Jan Tromark



Lotus Car Club Of Sweden



I support TEAM LOTUS SWEDEN



Lotus Car Club of Sweden bildades 1976 och är alltså nu inne på sitt tionde verksamhetsår. Antalet anslutna medlemmar har hela tiden ökat och är idag 325 st.

Syftet med klubben är att främja intresset för Lotusbilar och att sprida information och kunskap för att möjliggöra reparation, restaurering och nyttjande av dessa bilar.

Klubben förverkligar sina syften genom att rådgiva vid renoveringar, samla och arkivera litteratur, samarbeta med myndigheter, institutioner och med andra klubbar med anknytning till vår verksamhet.

Vidare anordnas sammankomster, gemensamma resor mm där medlemmarna får tillfälle att träffas och utbyta erfarenheter. Klubben har också upprättat ett regis-

ter över samtliga Lotus-bilar i Sverige. Varje medlem har också en medlemsmatrikel vilken utgör en viktig kontaktkälla då vi är utspridda över hela landet.

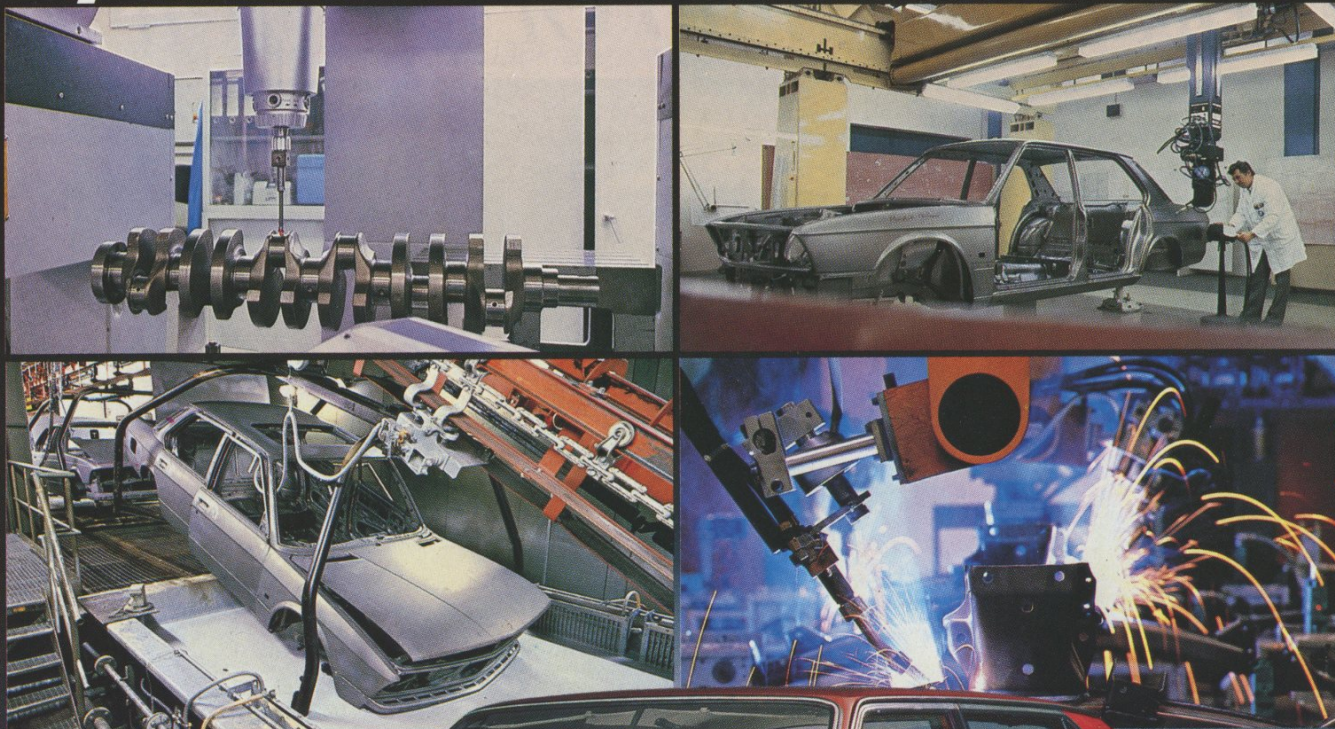
Dessutom utges medlemstidningen *Winners Choice* en gång per kvartal.

Alla som äger en Lotusbil eller hyser ett starkt intresse för dessa bilar är välkomna som medlemmar i klubben. De klart dominerande biltyperna i klubben är tillverkade under 60-talet och början av 70-talet, dvs. Elan, Europa i olika versioner. Det är också några av dem vi tänkt visa på utställningen *Sportvagnen & Vi*.

För ytterligare information skriv eller ring

Adress: Lotus Car Club c/o Rolf Ahlbäck, Ekorrvägen 3, 310 40 Harplinge, Tel. 035-114060/50826

Det märkliga med en BMW är inte hur mycket den kostar. Utan hur lite.



Generalagent: FÖRENADE BIL IMPORT AB

Om Du fick tillfälle att uppleva entusiasmen och skickligheten hos de människor som konstruerar och bygger bilarna från BMW... Se de avancerade robotar som med yttersta precision sätter samman karosserna... Vara med och räkna alla de 45 stegen som en BMW genomgår i lackeringsavdelningen... Studera kontrollinstrument som mäter BMW-delar med en noggrannhet av 0,001 millimeter... Följ de olika avsyningspunkterna på en BMW lättmetallfälg. Då skulle Du förundras över vad en BMW kostar. Fick Du också tillfälle att provköra en BMW, lyssna till

motorns mjuka spinnande, uppleva de suveräna vägegenskaperna, konstatera den låga bränsleförbrukningen och bli informerad om BMWs unika, kostnadsbesparande serviceintervallsystem. Då skulle Du förstå vad kvalitet på BMW-nivå är: Ett totalt begrepp, där också det höga andrahandsvärdet bidrar till att ställa bilarna från BMW i absolut särklass. Inte genom att kosta mer än andra i motsvarande klass. Utan genom att ge Dig så mycket mer för Dina pengar.



Kvalitet är BMW.

Bränsleförbrukning blandad köring 0,69 (524td) — 1,23 (745i) l/mil.
Bränslekostnad 1500 mil 5.142 kr (inkl km-skatt) — 7.694 kr (84-07-01).

Ett axplock ur bilhistorien från AHK

Sveriges äldsta gammelbilsklubb heter Automobilstoriska Klubben — ett namn som du säkert har hört många gånger. AHK bildades redan 1950 och från början skulle man i princip ha en Bugatti eller något annat av samma kaliber — och annat än sportvagnar gjorde sig icke besvär — för att få vara med.

Rätt snart öppnade man förstås dörrarna för veteraner och så småningom även andra mer vardagliga bilar. Sedan många år är policyn att medlemmarna själva avgör vad de vill samla på och att Klubben försöker att spänna över hela bilhistorien!

Det är naturligtvis en mäktig uppgift, men med 2800 medlemmar över hela landet och med nästan 8000 bilar — från 1898 fram till våra dagar — så går det ganska hyfsat! Till hjälp är lokalsektionerna runt om i landet och märkessektionerna — den största är Daimler-Benz med över 400 medlemmar — och många entusiaster som hjälper till med rallyn och träffar och som skriver om sina bilar och dokumenterar bilhistoria i AHK:s välrenommerade tidskrift *Autohistorica*.

Här på Sportvagnen & Vi har AHK likasom tidigare en kraftigt tilltagen monter med tio bilar. Tanken är att detta jubileumsår (Bilen fyller ju hundra år i juni, enligt vad de flesta länder har kommit överens om.) försöka spegla sport- och långfärdsvagnens historia. I montern hittar du bl.a. Lasse Kleins Gregoire, en åttioårig vagn från den tiden i seklets början då kanske nästan alla bilar var "sportredskap". Den här bilen hör till dem som renoverades redan på 50-talet. (Genom att vara tidigt ute lyckades AHK:s medlemmar spåra upp nästan alla riktigt "fina" bilar i landet och lägga rabarber på nästan alla Bugatti, förkrigs-Alfor, Bentleys, Voisin-vagnar mm) och Lasse har sedan genom åren kört den flitigt runt om i hela Europa. Kanske såg du den på t.ex. Autohistoriska Rallyt för ett par år sedan, det som gick från Göteborg till Stockholm.

På tjugotalet var bilen vardagsmat i stora delar av USA, Europa, Asien, Sydamerika och Afrika. Den öppna T-Forden satte stora delar av världen på hjul och mot slutet av 20-talet slog den täckta vagnen igenom — den blev nu för första gången billigare att tillverka än de öppna versionerna. Särskilt i Italien och Frankrike fanns det vid den här tiden en rad tillverkare av små överkomliga sportvagnar. Fiat, Amilcar, Rallye och Salmson är ett par exem-



pel. I AHK-montern finner du bl.a. en ljusblå och svart Salmson. Det här är en mycket trevlig liten vagn som var en av förebilderna för den engelska sportvagnen. För egentligen var fransmännen före, även om de engelska efterföljarna såsom M.G., Riley, Singer och t.ex. Frazer-Nash, idag ofta ses som de urtypiska sportvagnarna.

30-talet representeras i vår monter bl.a. av en äkta kedjedriven Frazer-Nash. Idag är det här något mycket ovanligt och eftertraktat. Den här vagnen kom ganska nyligen till Sverige och är i originalskick.

Bland de nyare vagnarna finner du t.ex. en Mercedes-Benz 300SL Roadster — säkert Drömbilen för många! — från 1962 och en mer överkomlig Porsche 356 från mitten av 50-talet. Båda är orenoverade, välbevarade originalvagnar.

Ett exempel på en ytterst välrenoverad vagn är den svarta M.G. MGA Twin Cam som pryder montern. Den vagnen anses av många vara världens kanske finaste MGA!

Gå ett varv i lugn och ro runt montern och läs mer på skyltarna. Kanske finns någon av ägarna på plats och kan berätta ännu mer. Varje bil är en personlighet!

Det här är förstås bara ett litet axplock av vad AHK sysslar med. I Klubben finns alla sorters bilar. T-Ford, A-Ford, M.G. och Aston Martin. Trettiotsamerikanare och spakstyrda vagnar från 1800-talet. Franska varuvagnar, italienska fullblod och femtiotalets amerikanska slagskepp. Tysta stora Mercor och ettriga små-Fiatar. Franska lyxvagnar från de sprudlande Paris-åren och puttrande små gröna Saabar... Färdiga bilar, bilar under renovering, uppspårade fragment, välbevarade lågmilare. Automobilstoriska Klubben är ett stort *rullande* museum!

Om du vill veta mer om AHK, skriv till AHK, Odengatan 14, 114 24 Stockholm, eller ring måndagar 18-21 på telefon 08-31 47 62 till kansliet och prata gammelbil.

Stefan Jergel



Club Alfa Romeo Sverige



Klubben som är en av Sveriges äldsta märkesklubbar, bildades av ett gäng medelålders gentleman året 1956.

Anledningen var att tillgången på service och reservdelar var mycket begränsad. Dessutom såg man ett tillfälle att förena nytta med nöje. Nöjet var att under företrädesvis den ljusa årstiden packa bilen med barn och blomma samt picknickkorg för träff med likasinnade. Nyttan bestod i att man hjälpte och tipsade varandra om reservdelar, serviceställen etc. Klubben har nu 1300 medlemmar varav 520 ingår i vår sydsektion.

Klubbens målsättning är och har alltid varit att främja märket Alfa Romeo i Sverige, och att försöka få oss alla Alfa-åkare att känna våra bilar.

Klubben håller möten ungefär 10 av årets tolv månader då vi träffas, äter en bit, snackar Alfa, lyssnar på ett föredrag,

visar film/video eller håller till utomhus i form av familjerallyn etc. med picknick. Årets höjdpunkter är övningskörningarna som sker vår och höst, där vi får chansen att lära känna oss själva som bilförare och hur våra bilar uppträder i olika situationer.

Vi har också en klubbtidning, Klöverbladet, som kommer ut 4 gånger per år. I tidningen, som bygger på medlemmarnas skrivklåda, kan alla komma till tals, vare sig man vill köpa, sälja, kåsera, berätta eller fråga om tekniska problem.

För att ge de medlemmar som bor söder om en linje Oskarshamn-Jönköping-Svinesund en bättre service, bildades 1974 sydsektionen av Club Alfa Romeo. Sektionen som arbetar efter samma målsättning och stadgar som huvudsektionen, har en egen lokal styrelse som beslutar om aktiviteter i det södra området in-

om ramen för klubbens målsättning. Vanligtvis har man 8-10 möten per år förutom övningskörningar av samma typ som huvudsektionen.

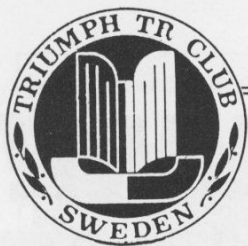
Hur blir man medlem?

Enda kravet för dig som önskar bli medlem är att du är registrerad ägare till en Alfa Romeo. Ny eller gammal bil, ung eller gammal till ålder, du är lika välkommen i gänget. Årsavgiften är f n 100:- första året, därefter 75:-/år.

Tag kontakt med följande personer för ytterligare information eller medlemskap:
Ordförande: Lars Englén, Skogsängsvägen 28, 141 43 Huddinge, Tel. 08/7115385

Sekreterare: Mia Larsson, Box 21, 196 21 Kungsängen, Tel. 0758/74626

Sekreterare sydsektionen: Lars Andersson, Vendelfridsgatan 10 B, 217 64 Malmö, Tel. 040/925101.



TR-klubben firar 10 år i år.



Swedish TR Magazine, som är vår medlemstidning utges gratis till medlemmarna. Den utkommer 4 gånger per år och innehåller renoveringstips, tekniska artiklar, annonser, reportage och mycket annat livsviktigt för TR-ägare. TR Magazine kompletteras av ett frekvent utkommande informationsblad.

Årligen anordnas av klubbstyrelsen National TR-Meeting, klubbbrallyn, garageundor, picknicks, filmaftnar samt medverkan i British Sportcar Meeting.

Vi är representerade med sektioner över nästan hela landet.

Klubben har även en försäkringskommitté som genom vår anslutning till MHRF handhar försäkringsansökningar för TR2 och TR6. Detta är mycket förmånliga försäkringar. Styrelsen omfattar 15 personer och klubbens ordförande och grundare heter Oddgeir Kvamme, Strandbacken 13, 140 30 Uttran, tel 0753-355 56. Sekreterare är Torsten Lundberg, Sandelsgatan 38, 115 33 Stockholm, tel 08-60 87 52.

Företagsannonser är välkomna i TR Magazine, (mot faktura): A4 65:—.

Triumph TR-klubben startades våren/sommaren 1975 under namnet TR Centre Club. Det finns ca 400 registrerade Triumph TR i Sverige, vilka samtliga finns i TR-klubbens register.

TR-klubben är som framgår av namnet en sammanslutning av entusiaster som åker Triumph TR, från TR2-53 upp till TR7-80. Någon TR8 finns tyvärr ej ännu i Sverige.

Ägare av TR-sportvagnar är välkomna i klubben, men ansökan kan i de flesta fall även beviljas icke TR-ägare med ett brinnande intresse för märket.



Årsavgiften för 1984 är endast 125:— som insättes på pg 27 79 35-3, notera även ditt bilinnehav. För ett provexemplar av TR-Magazine sänd 10:— sedel/frimärken till O Kvamme eller T Lundberg.

Om du går i tankar eller drömmer om att köpa en TR, är det vettigt att Du går

med i klubben för Du får en hel del uppslag, råd och tips.

Tilläggs bör att klubben inte omfattar typ GT6 eller Spitfire. De har en egen klubb. Vi har för närvarande 325 medlemmar.



4-HJULSDRIFT? SJÄLVKLART! MEN DEN FÅR INTE KOSTA EN FÖRMÖGENHET!



DESSUTOM—I EN SUBARU BESTÄMMER DU SJÄLV DRIVSÄTTET.

Det överlägsna drivsättet heter 4-hjulsdrift. Det ger en oöverträffad framkomlighet och en enastående körstabilitet. Subaru är pionjär när det gäller 4-hjulsdrift. I valet mellan ständig och inkopplingsbar 4-hjulsdrift har konstaterats de stora fördelarna med det inkopplingsbara systemet – det som ger valfrihet i olika väg- och trafiksituationer. Subarus genialt okomplicerade system är dessutom det mest ekonomiska och pålitliga alternativet.

Subaru introducerades i Sverige för två år sedan. Då var den redan en stor succé i USA (där det säljs fler Subaru än vad Volvo och Saab presterar tillsammans) och i Schweiz, där man säljer 10 000 Subaru om året. Med 1985 års helt nya modellprogram står Subaru inför det definitiva genombrottet även i Sverige.

DET KOSTAR INTE EN FÖRMÖGENHET

I Subaru har den in- och urkopplingsbara 4-hjulsdriften styrt alla övriga konstruktionslösningar. Den är en självklar trygghetsfaktor och är inte "påhängd efteråt". I Subaru kopplas 4-hjulsdriften in och ur på elektropneumatisk väg. Detta är en okomplicerad konstruktion, som inte drar med sig dyra service- eller underhållskostnader. Subarus inkopplingsbara 4-hjulsdrift kostar varken tio-, tjugo- eller trettio tusen kronor extra. Den finns där ju redan från början. Bensin-

förbrukningen blir inte heller högre när du kör med 4-hjulsdriften inkopplad.

DET ÄR DU SOM VÄLJER DRIVSÄTT

I en bil med fast 4-hjulsdrift finns ingen valmöjlighet. I en Subaru däremot väljer du drivsätt efter omständigheterna. Med 4-hjulsdriften inkopplad får bilen enastående väggrepp och körstabilitet som är obetalbart i en besvärlig situation. In- och urkopplingen sker blixtnsnabbt när du trycker på 4WD-knappen. Och du kan koppla om i vilken hastighet som helst.

DET MODERNA MODELLPROGRAMMET

Subaru är visserligen ensam om att ha ett komplett modellprogram med inkopplingsbar 4-hjulsdrift. Men nya Subaru ger dig mycket mer än så. Tex en tystgående, dragvillig motor med förnämliga kallstartsegenskaper. Nya Subaru är rymligare. I nya Subaru finner du världsnyheter som backhållare och förvalsautomatik för 4-hjulsdrift. Och den generösa utrustningen i nya Subaru har fått många lovord av motorjournalister. "Subarus förarmiljö är ypperlig med kanske den bästa stol jag suttit i", skrev en av dem. Detta är inga överord. Det kan du själv konstatera genom att provköra nya, trygga, sköna Subaru.



4WD ÄR SUBARU

BILEXPERTEN AB
Brahagatan 30-32
Stockholm
08 - 63 09 70

ROSENHOLTZ BIL AB
Syslomansgatan 12
Stockholm
08 - 54 61 00

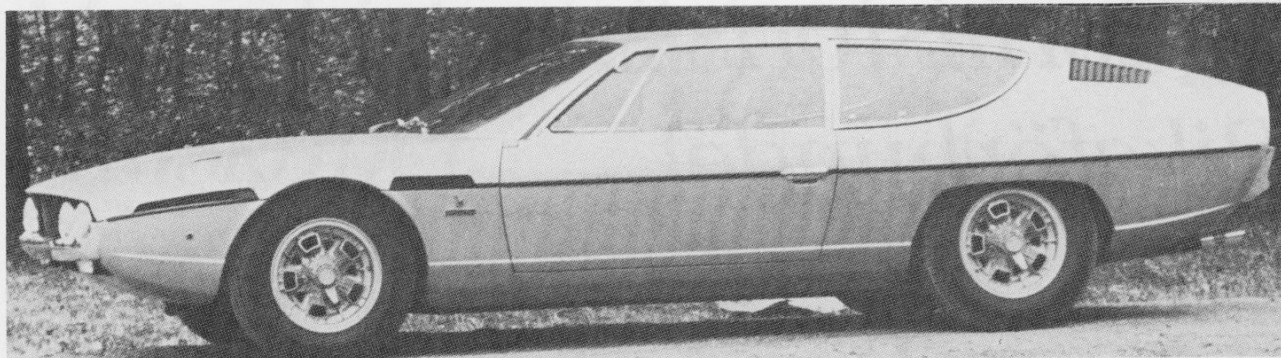
WÄNLUNDS BIL & MARIN AB
Hammarbyvägen 61
Stockholm
08 - 743 09 60

BROMMA BIL AB
Ulvsundavägen 25
Bromma
08 - 25 80 90

Bränsledeklaration blandad körning: 0,58 (Trendy) - 1,06 (Super Station GLX Turbo aut.) 1/mil. Kostnad 1 500 mil: 3 540,- - 6 630,- (84 07 01).

FÖRENADE BIL IMPORT AB, GENERALAGENT FÖR SUBARU, BMW OCH ROLLS-ROYCE, BOX 6005, 200 11 MALMÖ. TEL 040-35 00 00.

Lamborghini Espada 400 GT-73 ATK 540



Motor: 60° v12 82 mm×62 mm 4 liter, comp. 10,5:1 350 din bhp vid 7500 varv, maxvarv 7500 till ditt eget mod. ca 8500? 6 dubbla weber 40. Dubbelt tändsystem, 4 st överliggande kamaxlar.

Kraftöverföring: 5 växlad med synkringar av stål. Utväxling 4:ans växel 4,5:1, 5:an 3,67:1

Bromsar: Girlingsystem med dubbla servon, diameter bromsskivor fram 30 cm, bak 28.

Bromsverkan Torr asfalt 100-0 km/h 1 sek.

Kaross: Handgjord, ritad av Bertone. Stålkaross utom huv som är tillverkad av aluminium. Rostfria kofångare.

Fälgar: Magnesium

Lack: White Pearl

Övrigt: 24 karat guld: ratt, växelspak, tanklocksluckor, diverse emblem utvändigt.

Vridmoment: 5:e växeln från 700 varv utan hackning till 7500 varv.

Ägare, utställare: *Gunnar Hörhammer*



Alfa Romeo



Vi bygger om tävlingsmotorer till Lotus, MGB och Alfa Romeo. Dessutom säljer vi Dellorto och Weberanläggningar, Janspeed grenrör, Holbay, Reed, Crane, Enem, Hedlund kamaxlar. Quaife drevsatser. Vi kan också bromsa din motor i vår bromsbänk. Vi är specialister på att välja ut rätt kamaxel för dina ändamål.

ELWA MOTORS

Development of racing engines and cars

Skrubba allé, 135 90 Tyresö, Tel 08-773 17 17, 773 18 19

Mercedes-Benz 190 har blivit ännu starkare.

På kort tid har Mercedes-Benz 190-serie blivit en stor framgång. Fler och fler upptäcker själva det som motorjournalister världen över blivit smått lyriska över: Köregenskaperna och den låga bensinförbrukningen.

Nu är programmet ännu starkare genom att 190-versionen har fått höjd motoreffekt till 105 hk. 190 E-versionen har som tidigare 122 hk.

Bränsledeklaration 190, blandad körning 0,92 l/mil. Kostnad 1500 mil 5.755 kronor (98 oktän, 1/7 -84).

Välkommen in!



PHILIPSONS

Motorhistoriska Riksförbundet

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) grundades 1969 som en följd av ett gemensamt önskemål från såväl myndigheternas som rörelsens sida om ett förhandlingsorgan som kunde agera å klubbarnas vägnar.

Idag har MHRF växt till en ideell och opolitisk sammanslutning av 63 klubbar med över 30 000 medlemmar som tillvaratar, bevarar, renoverar och kör vägfordon av alla slag.

En viktig uppgift var till att börja med att lösa försäkringsfrågan. Idag kan flera försäkringsbolag erbjuda speciella försäkringar för samlarfordon, och MHRF har ett över 20 år gammalt samarbete med Folksam, den s k MHRF-försäkringen. Under förutsättning att fordonen inte brukas till vardags kan de försäkras till förmånliga principer och med speciellt gott skydd.

Unikt är också att MHRF och klubbarna har full insyn i skadehanteringen och där-

för kan garantera att de ofta svåra reparationerna utförs på ett sätt som tillfredsställer alla parter.

MHRF har också tillsammans med Trafiksäkerhetsverket och Svensk Bilprovning utarbetat speciella regler och enkla rutiner för registrering och kontrollbesiktning av fordon. Vidare har MHRF samarbetat med Centrala Bilregistret för förenklade rutiner och med Riksskatteverket när det gäller att ta fram anvisningar

gällande taxeringen av samlarfordon i självdeklarationen. Regeringsrätten avgjorde det principfall som drevs av MHRF vilket ledde till att samlarfordon äldre i princip inte skall tas upp i självdeklarationen.

MHRF är anslutet till den internationella gammelfordonsfederationen FIVA och utfärdar i Sverige de identitetskort som är nödvändiga för att man skall kunna delta-

ga i av FIVA sanktionerade internationella rallyn.

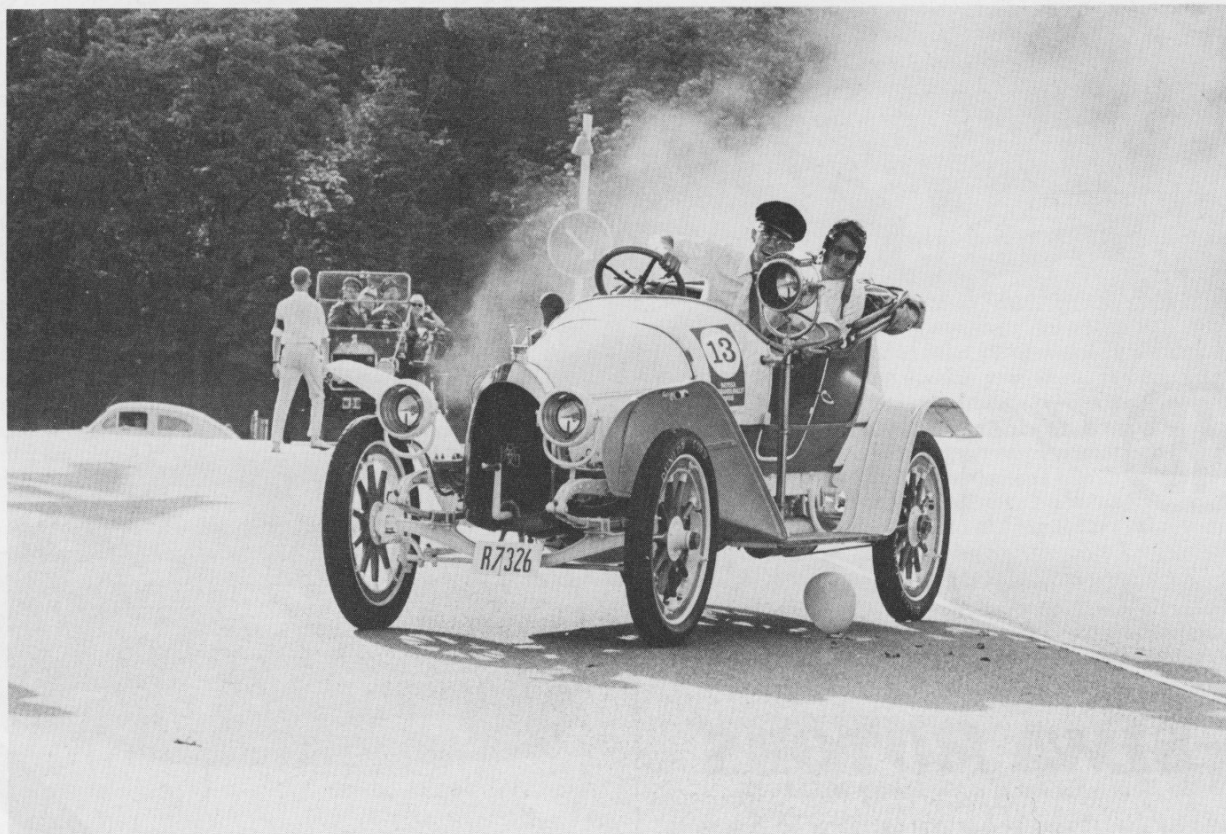
De MHRF-anslutna klubbarna anordnar årligen ett stort antal träffar, rallyn och marknader. Datum för dessa publiceras varje vår i MHRF:s Evenemangskalender, som fr o m 1985 är internordisk.

I november varje år ger MHRF ut ett Annonsblad i kvällstidningsformat på över 50 sidor. Här kan alla medlemmar i klubbarna annonsera till en låg kostnad.

Den 1 januari 1985 befriades fordon med tillverkningsår 1950 eller tidigare från vägskatt efter ett initiativ från MHRF. Ett antal andra frågor av stor betydelse för hobbyn fortsätter att drivas.

MHRF:s viktigaste uppgift är att vara ett förhandlings- och samarbetsorgan med olika verk och myndigheter samt att vara remissinstans för frågor som rör hobbyn.

MHRF:s kansli ligger på Tomtebogatan 25, 113 38 Stockholm och kan nås per telefon 08-30 28 01.



Motorhistoriska Sällskapet



Om du tror att rally bara betyder fortkörning i skogen, då har du aldrig sett ett MHS-rally. I våra rallyn handlar det nämligen först och främst om att träffa andra människor och glädjas åt alla fina bilar och motorcyklar. Därför tävlar vi inte med fart, utan med kunskaper och skicklighet. Manöverprov och kniviga frågetävlingar är våra medel att kora ett rallys vinnare.

MHS, eller Motorhistoriska Sällskapet som vi egentligen heter, är till för människor som tycker om gamla bilar och motorcyklar. En riktigt bra gammalbil är i våra ögon en som syns i trafiken då och då, även om museiföremål och superrenoverade utställningsbilar naturligtvis också har en plats i tillvaron.

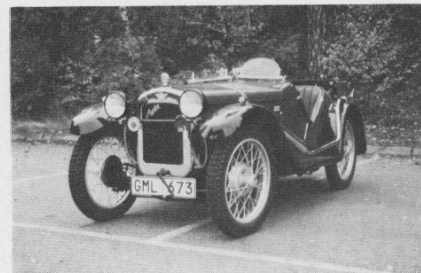
"Gammalbil" är det uttryck som de flesta av oss MHS:are använder om sina käraste leksaker. Aldern på våra fordon varierar väldigt mycket. De äldsta bilarna i MHS är från 10-talet medan de nyaste är från 1964. Därför känns "veteranbil" inte riktigt rätt (och strikt sett gäller benämningen bara bilar tillverkade mellan 1905 och 1918).

Våra rallyn är som sagt utmärkta sätt att umgås. Lopp 30 är till exempel för bilar tillverkade mellan 1928 och 1945, 46/56-svängen för efterkrigsbilar fram till 1957 och Lopp 60 för bilar tillverkade mellan 1957 och 1964. Indelningen i ålderskategorier är ett sätt att föra samman de mest likasinnade i denna stora krets av människor med samma intresse, men också en administrativ nödvändighet därför att rallyna är så populära.

MHS har nu 4000 medlemmar, men tro inte att vi nöjer oss med det. Vi hoppas få dig som medlem också. Kom till vår monter här på Sportvagnen & Vi, så ska vi försöka ge dig en bild både av våra rallyn, av gammalbilshobbyn och av vad ett medlemskap i MHS ger dig. Vi har ställt ut några av de bilar som brukar delta.

Till sist: Inte alla MHS-medlemmar har egen gammalbil eller motorcykel, även om det är drömmen om det egna, körklara fordonet som förenar de flesta av oss. Många ägna sig åt närbesläktade hobbies som till exempel att samla broschyrer. Alla har en plats i MHS.

Välkommen!



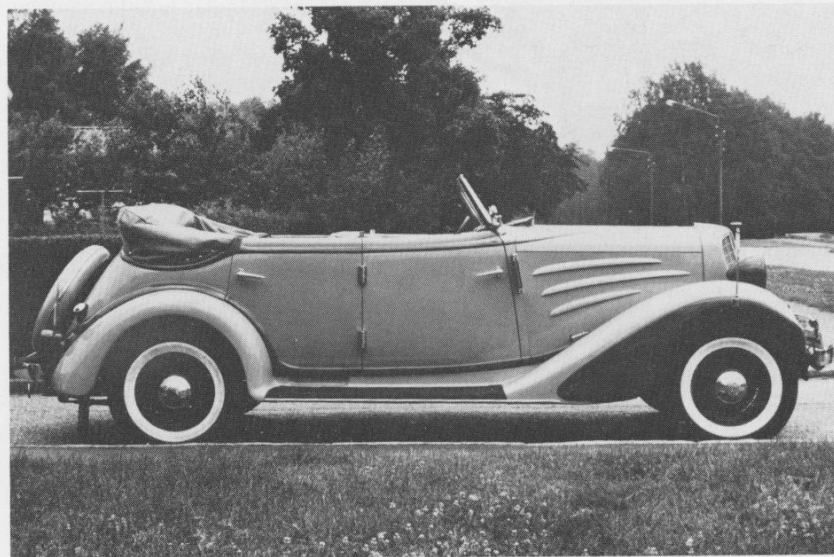
Austin 7, 2-seater Ulster sports, unsupercharged 1930. Först registrerad 25 juni 1930, pris £185.-.

Vikt: 360 kg

Motor: 4 cyl. sidventil 23 hk, 747 cc med dubbla förgasare.

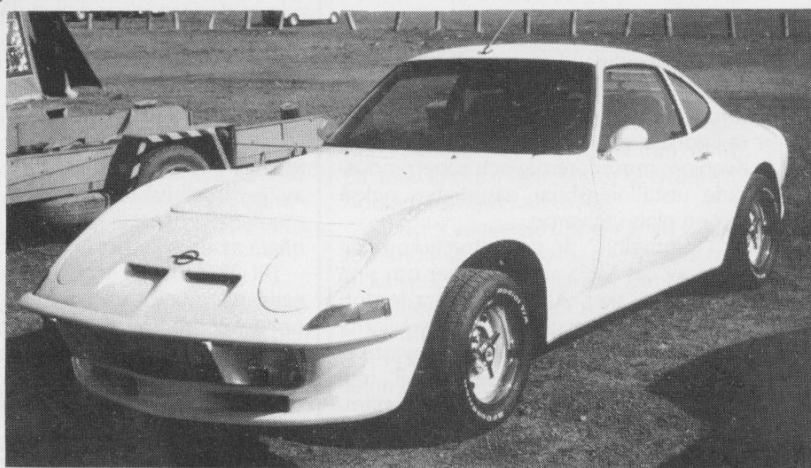
Sportbilsvarianten av Austin 7, för de som ville ha en sportbil samtidigt som en tävlingsbil för amatörer.

Införd till Sverige 1976 från England, renoverad av ägaren 1982-83.



Auburn Phaeton 1934. Tillverkad av Auburn Automobil Company, Auburn, Indiana, USA. Motor: Lycoming 6 cyl, sidventiler 85 hk dubbelväxlad kardan. Helrenoverad 1965-67. Deltagit i ett flertal rallyn bl.a. Monte Carlo rallyt 1976.

Club Opel GT *Schweden*



Klubb Opel GT bildades 1978 av ett litet gäng GT-ägare från västsverige och omfattar idag ca 150 medlemmar.

Klubben har som så många andra klubbar till syfte att bevara, äga, köra och njuta av sin bil. Inga större krav på originalbevarande finns, men man ser helst att inga större ombyggnader görs.

Det finns ca 300 Opel GT i Sverige, som alla importerats mellan åren 69–71. Ett fåtal direktimporterade bilar finns också i årsmodell fram till 1973 då produktionen lades ner.

Klubben ses ofta på SSK, SVKG och MBCC's sportvagnsmöten, vilket är populärt bland medlemmarna. Naturligtvis anordnar man egna träffar där ett besök i Danmark och det Danska Opelregistret sommaren 83 var det senaste i raden av möten. Till detta stora möte var även Opelklubbar från andra länder närvarande.

Klubben syns också ofta på utställningar och för er som vill knyta kontakt med klubben kan vi berätta att man har egen monter på den stora sportvagnsutställningen "Sportvagnen & Vi" i Stockholm som är i påsk.

Man håller sig med ett eget reservdelsombud som förmedlar kontakter mellan medlemmarna som vill köpa eller sälja delar. Detta ombud har även kontakt med skrotfirmor i landet och kan berätta vad som finns på deras lager. Försök med



kontakter som kan hjälpa till med delar har också gjorts.

En liten egen tidning, Opel GT-bladet, ges ut i fyra nummer varje år. Där kan man läsa om renoveringar, tester, reportage från träffar, samt naturligtvis köpes och säljes.

Medlemsavgiften är för närvarande 60:–/år och insättes på klubbens postgiro med nr 4 33 39 94-4.

Frågor besvaras av ordföranden själv, Magnus Thomasson, på telefon: 0321-155 71.



Club Renault traction arrière Suède

Club Renault traction arrière Suède

är en sammanslutning för intresserade av Renaults modeller med motorn placerad bak. Aktuella modeller är 4CV, Dauphine, Floride, Caravelle, Alpine, R8 samt R10. Medlemsantalet är ca 250 (ständigt expanderande). Verksamheten är som brukligt i dessa klubbar träffar och reservdelsförmedling mm.

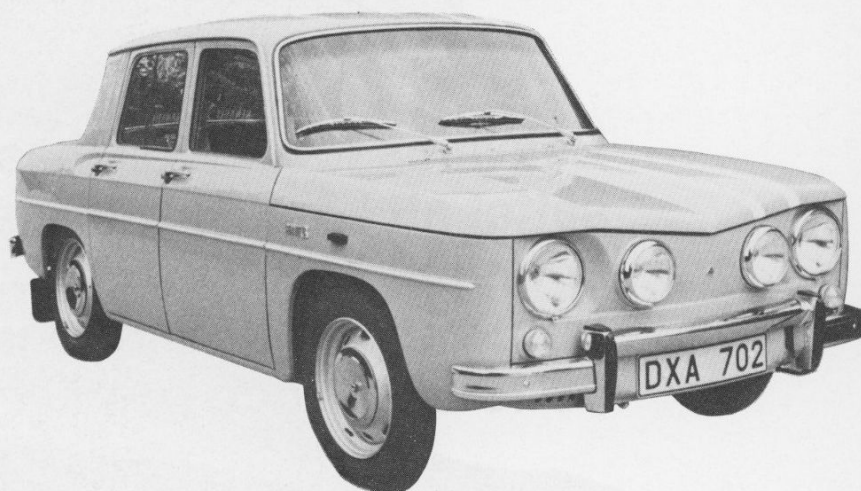
Renault Caravelle HT/Cabriolet

Denna modell presenterades på Paris-salongen 1959. Omdömena om bilen var då i flertalet kända internationella motortidningar att detta var världens vackraste serietillverkade bil. Modellen utvecklades till ett modernare chassie under 60-talet. Motorn blev lite "sportigare" med bl a dubbelporad förgasare. Modellen tillverkades som familjecoupe med fast-top eller cabriolet version med hard top. Tillverkningen lades ner 1968. Utställningsexemplaret är från 1966. Den har en rak/vätskekyld/4cyl motor på 1108 cc placerad bak. Effekten är ca 50 hk. Bilen är som original utrustad med skivbromsar runt om.



Renault R8 Gordini

Denna modell var en Gordini trimmad version av den vanliga R8. Modellen fanns endast i den blå färg som är på utställningsexemplaret. Färgen har därigenom fått beteckningen "Gordiniblå". Modellen presenterades 1965 med 95 hk motor och blev omedelbart en mycket populär bil i tävlingsammanhang. Faktum är att fortfarande gör modellen succé på isbanetävlingar och folktrace/rallycross och utställningsexemplaret är ett av de få ex som undgått tävlingsarenorna. Modellen tillverkades endast i totalt 12.000 ex. Utställningsbilen är av årsmodell 1967 och har beteckningen 1135. Denna version som kom 1967 hade 110 hk motor. Exteriört känns den igen på de infällda extraljusen i fronten som var original. Bilen var tävlingsförberedd vid leveransen med bl a 2 bränsletankar o dyl.

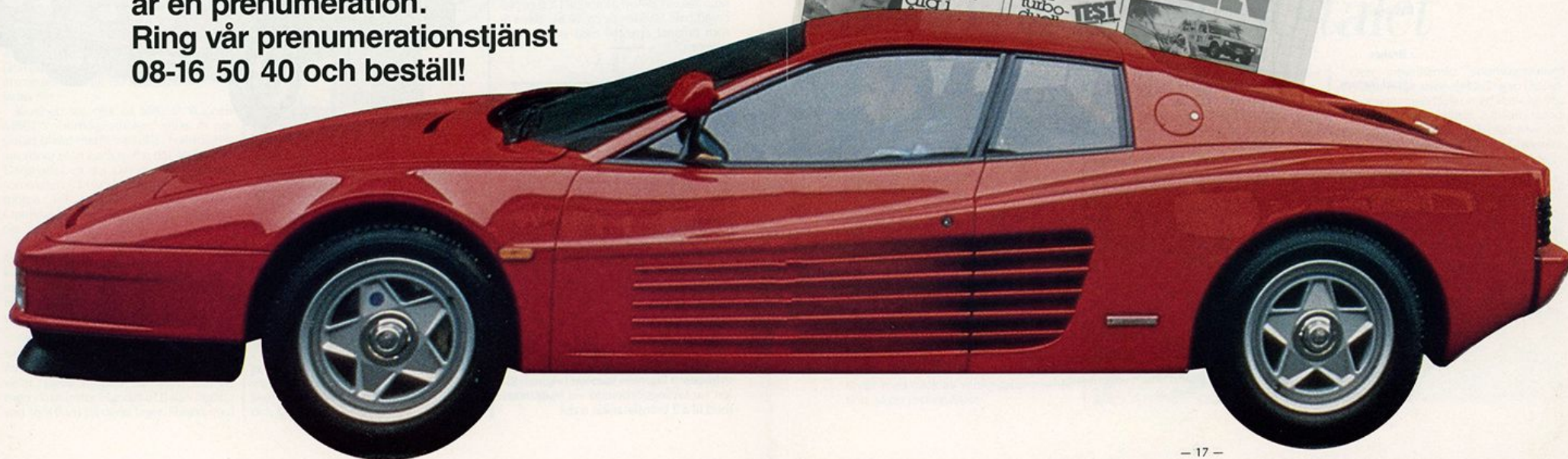
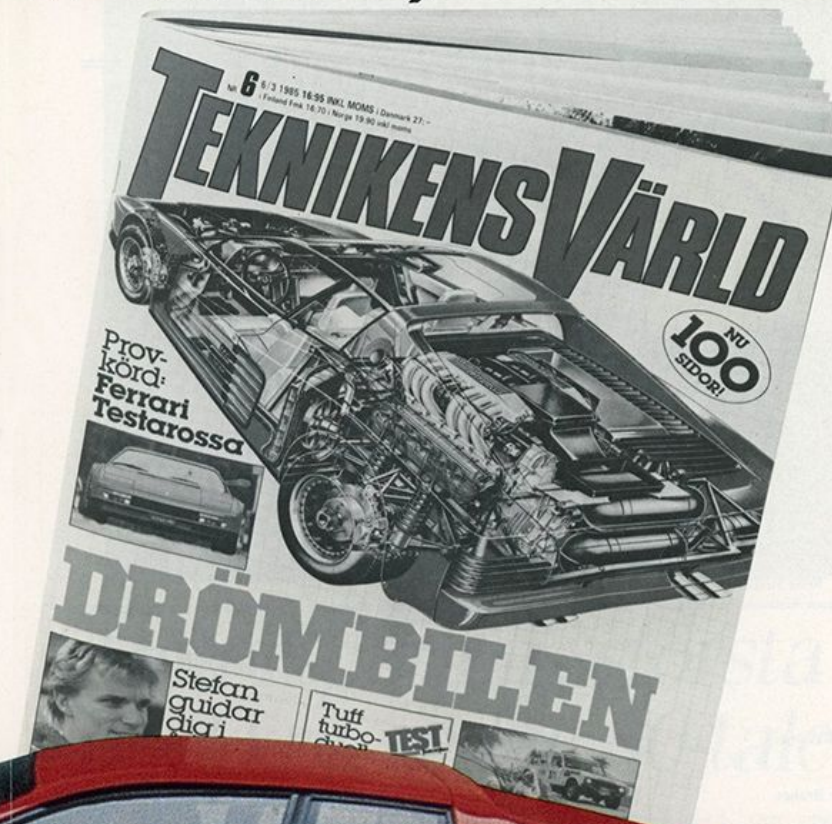


ALFA, LAMBORGHINI, FERRARI, PORSCHE...

Du möter dem alla i
TEKNIKENS VÄRLD

Biltidningen med full fart
och säkra fakta.

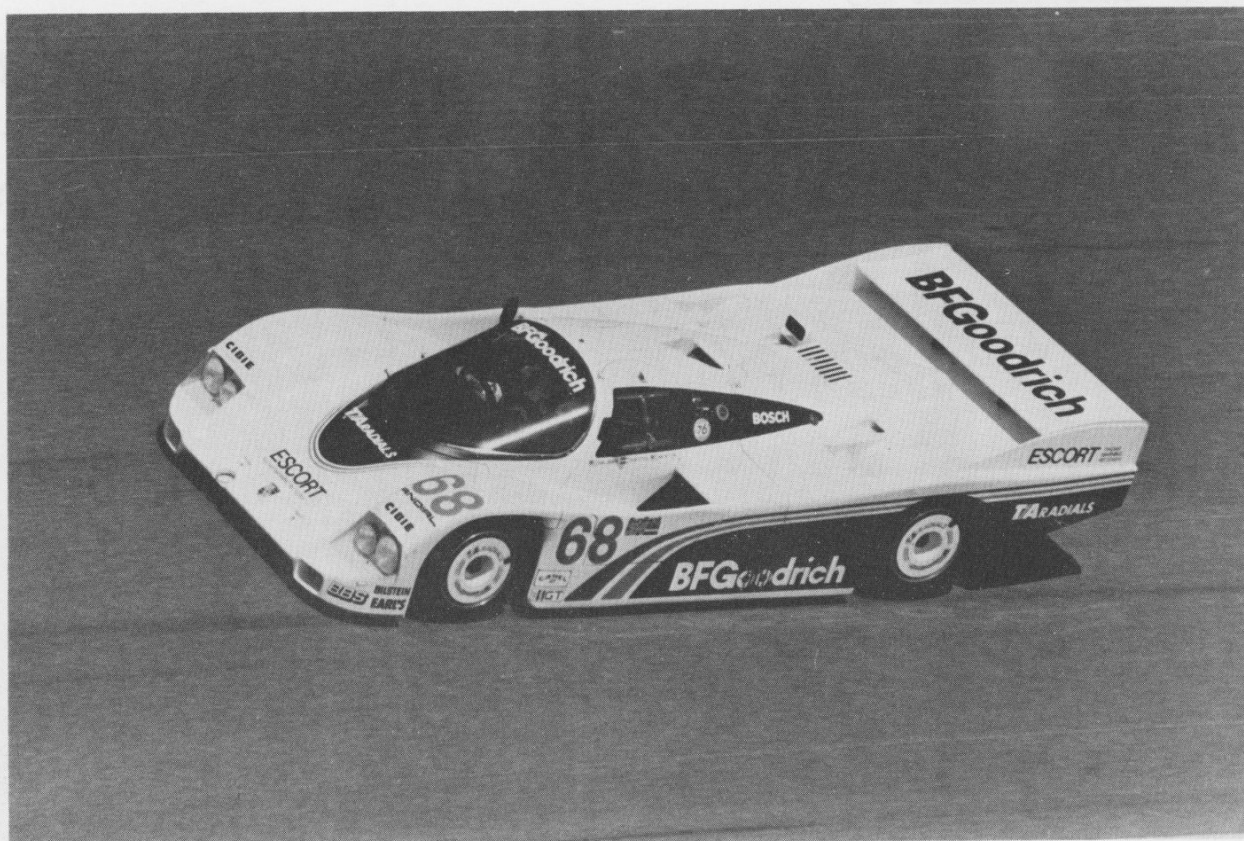
Bekvämast och billigaste
sättet att köpa Teknikens värld
är en prenumeration.
Ring vår prenumerationstjänst
08-16 50 40 och beställ!



B F Goodrich Porsche

962 specifications

Chassis	Porsche 962 Aluminium monocoque
Engine	Porsche, six-cylinder, horizontally opposed, 2,8 liter, turbocharged Maximum power (approximate): 650 hp, 8500 rpm Maximum torque (approximate): 485 lb. ft., 5800 rpm Displacement: 2.87 liters Compression ratio: 7.0:1 Fuel Injection: Bosch electronic Turbocharger: Single KKK Lubrication: Dry sump Cooling system: Air-cooled Ignition system: Bosch electronic Alternator: Bosch 12 volt
Transmission	Porsche, five-speed, synchromesh
Steering	Rack and pinion, 1.5 turns lock-to-lock
Front Suspension	Independent, unequal-length A-arms Titanium coil springs Bilstein coil-over gas shock absorbers
Rear Suspension	Twin-blade anti-sway bar Independent, unequal-length A-arms with top rocker for shock operation Titanium coil springs Bilstein coil-over gas shock absorbers
Tires	Single-blade anti-sway bar BFGoodrich Experimental T/A Front: 315/35VR16 Rear: 385/35VR16
Wheels	BBS, three-piece modular alloy Front: 16x13 in. Rear: 16x15 in.
Brakes	Porsche, 13x1.2-inch outboard ventilated discs with cooling ducts, two calipers per rotor
Fuel System	Capacity for IMSA events: 120 liters Reserve capacity: 5.0 liters Fuel pump system: Bosch, two low-pressure feeder pumps, two high-pressure pumps, one reserve
Cluth	Sachs, single-plate, competition-type
Safety Equipment	Safety harness: Simpson, six-point Halon fire extinguishers: 5.0 kg. for driver's compartment, 2.5 kg. for engine compart- ment
Dimensions and Weight	Front Track: 65.0 in. Rear Track: 61.0 in. Wheelbase: 104.3 in. Height: 41.3 in. Length: 187.8 in. Width: 78.3 in. Weight: 2110 lbs.
Radio	FM, two-way
Body	Multi-piece, Kevlar/carbon fiber Laminated, heated windscreen Single, full-sweep Bosch wiper/washer



Motorsportens största däckkrig sedan 60-talet

— Liknande däckkrig har motorsporten inte upplevt sedan slutet av 60-, början av 70-talet, då Goodyear och Firestone stred, säger Dave Hederich på Goodyear efter först deltävlingen i amerikanska sportvagnsserien IMSA.

Åtta av världens största däckfabrikanter satsar för att vinna det prestigefyllda däckkriget i USA. En strid som ger eko över hela världen.

Första omgången var 24-timmars på Daytona. Här blev Goodyear den stora förloraren, då Jaguarbilarna kraschade efter däckproblem. BFGoodrich framstod som en av segrarna med en tredje plats med sin helt nya Porsche körd av Jochen Mass, Jim Busby och Rick Knoop.

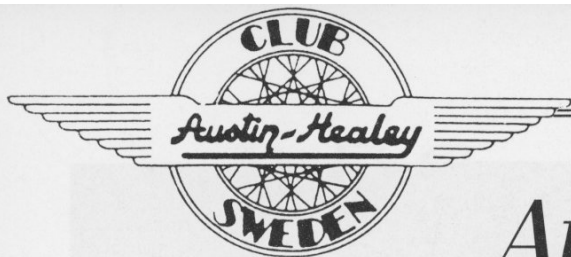
— Jag är mycket imponerad, på bara några veckor har fabriken tillverkat däck som under natten var de absolut snabbaste, trots att vi i motsats till konkurrenterna tävlar med däck av vanlig gatukonstruktion, säger Jochen Mass.

Ett fel på avgassystemet kostade teamet fyrtio minuter i depå och totalsegern.

Vann tävlingen gjorde teamet Foyt, Wolek, Unser Sr och Boutsen. Nu till helgen fortsätter däckkriget med 3-timmars i Miami.

Den amerikanska sportvagnsserien omfattar totalt arton deltävlingar. De flesta favoritteamen tävlar med Porsche 962 som har en sexcylindrig, 2,8 liters turboladdad motor på ca 650 hästar. Men här finns också Jaguar, March, Chevrolet, Mazda, Ferrari, Aston Martin, Ford etc.





Austin-Healey Club of Sweden.



Austin-Healey Club of Sweden Vad är det?

Jo, vi är fn 240 st glada själar som har blivit frälsta på Healey-bilar, d v s Healey, Nasch-Healey, Austin-Healey och Jensen-Healey. Av klubbnamnet framgår att Austin-Healeys är i dominans.

Vad pysslar ni med?

Jo, vi träffas på både egna och gemensamma (andra märkesklubbars) sportvagnsmöten under sommarhalvåret. Då brukar vi köra sk familjerallyn med knepiga frågor och praktiska prov. För dom gasglada finns möjlighet att prova bilen på bana, sk lagomracing under dom gemensamma sportvagnsmötena. Vintertid då bilarna gått i ide brukar vi träffas och se på bilder och film, och ibland även en garagerunda (en titt i andras garage brukar ge inspiration).

Har man någon nytta av klubben?

Jo, givetvis ställer klubben och klubbmedlemmar upp för varandra när det gäller tips och råd vid renoveringar etc. Vi har utsett en ansvarig medlem för varje Austin-Healey-modell som man kan ringa till om man behöver snabba råd.

Vidare har klubben en sk försäkringskommitté som hjälper medlemmar som så önskar att teckna förmånliga försäkringar för sina klenoder.

Hur håller ni kontakt med medlemmarna?

Jo, 4 ggr/år utkommer vår klubbtidning: **Healey-Enthusiast**. Den innehåller aktuella tips och information + tekniska och historiska artiklar om våra bilar. Ordföranden och sekreteraren brukar ha en del matnyttigt att säga i sina resp spalter. Dom

obligatoriska Köpes och Säljes annonserna inte att förglömma.

Får vem som helst gå med?

Ja, bara du har en bil av Healey-fabrikat i din ägo. För närvarande finns det 82 klubbar med över 5 000 st medlemmar bara för Healeys runt jorden, så du slipper känna dig ensam när det blir problem med bilen.

Vem vänder jag mig till?

Klubbens adress:
Austin Healey Club of Sweden
Börje Engwall
Albatrossvägen 86
136 66 Handen

Morgan Owners Group of Sweden



**MORGAN
OWNERS
GROUP OF
SWEDEN**

är en ideell sammanslutning av ägare till **Morgan**-bilar i Sverige. Klubben bildades 1966 och har sedan dess vuxit från ca 45 medlemmar till 125. Cirka 150 Morgan-bilar finns i klubben. Modellerna varierar från en 1926 års Aero till +8:or från 1975. Någon modell därefter finns inte på grund av avgasreningsnormerna i Sverige.

Till MOG ansluter man sig om man har en Morgan och vill ha möjlighet att nå kontakt med likasinnade. Somliga nöjer sig med att ha kontakt med klubben genom brev eller telefon samt låta sig informeras om vad som händer genom bulletinen. Andra utnyttjar möjligheten att träffas på riksomfattande möten, lokala träffar eller garagerundor av mer informell karaktär.

Två riksmöten om året — med rally och allt

MOG har som tradition att träffas vid **två** riksomfattande möten om året. Dessa brukar förläggas så att majoriteten av medlemmarna har ungefär lika långt att åka.

Vår mötet brukar hållas i maj och då avhålls också årsmötet. Ett s k höstmöte arrangeras i augusti eller i början av september varje år. Gemensamt för dessa meetings är att de pågår under två dagar. Vi träffas på lördag e m och äter en god middag på stället vi bor på och har en gemytlig samling på kvällen. Söndagens huvudaktivitet är oftast något slag av rally eller orientering med uppgifter som ställer deltagarna på prov. Vi äter lunch tillsammans och upplöser därefter mötet.

För många börjar dock träffen redan tidigt på lördagsmorgonen och slutar på söndagskvällen. Det är nämligen vanligt att man träffar andra Morgan-ekipage på vägen och slår följe i en liten konvoj till mötet.

Lokala träffar och sportvagns-meetings

Träffar brukar också arrangeras mer eller mindre informellt. Det kan se ut att bli

en fin weekend och någon ringer ihop lite folk för en utflykt. Ibland med picknick-korg till något trevligt mål i naturen, ibland på garagerunda.

Många tar också chansen att lufta sin Morgan på något rally eller race som anordnas av andra sportvagnsklubbar. Flera medlemmar är tex aktiva i sportvagnsseries tävlingar som körs på olika banor under sommaren. Andra deltar vid British Sports Car Meeting eller i AHK:s stora rally i Roslagen varje år.

Till England, ja, ja!

Morganägarens Mecca heter Malvern och ligger i England, bara en liten bit från Wales kullar. I Malvern tillverkas Morgan och dit åker Morganfolket på sportvagnssemester varje sommar. Ibland är gruppen större — ibland mindre. Huvudpunkten vid dessa tillfällen är Brittiska Morgan-klubbens årliga stormöte och besök på fabriken. Besök hos återförsäljare, reservdelsanskaffning, exotiska biltävlingar och pints på pubarna hör till de obligatoriska inslagen. De mest envisa och påstridiga damerna i sällskapet brukar få igenom en snabbtur till kusten nå'n dag och en fotvandring med picknick på Malverns kullar om det är söndag och stängt på Morganfabriken!

En djup källa av kunskande och erfarenhet

Tillsammans utgör medlemmarna i MOG en värdefull källa av kunskande och erfarenhet när det gäller märket Morgan. Den som reparerar, renoverar eller söker historiska och tekniska fakta har stor nytta av sitt medlemskap i MOG. Genom kontaktorganet "MOC" eller medlemsmatrikeln är snart frågetecknen utträtade till utropstecken.

Genom medlemskap i MOG har Morganägaren också möjlighet till fördelaktiga reservdelsköp direkt från fabriken. Anskaffning och hemtransport av kinkiga delar brukar lösas lätt genom att kontakta någon klubb-kollega som ska över en sväng till England.

MOG medlem i Motor- historiska Riksförbundet MHRF

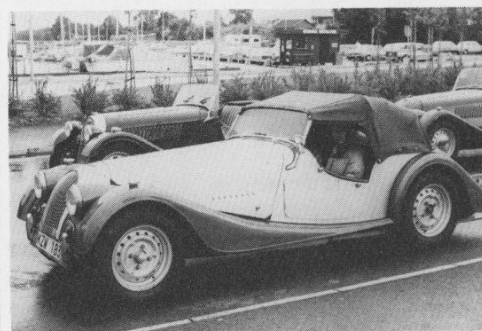
Genom att klubben är ansluten till MHRF har medlemmarna också nytta av det värdefulla arbete som riksförbundet lägger ner till förmån för märkes- och samlarbilsklubbarna. Det kan gälla allt från goda råd och rekommendationer till enskilda medlemmar i bilfrågor, till för hela hobbyn övergripande frågor som förhandlas med tex statliga verk och instanser.

Genom att MOG är ansluten till MHRF har medlemmarna också rätt att, genom klubben, teckna den fördelaktiga försäkringsform som Folksam erbjuder i samarbete med MHRF.

Att äga en genuin sportvagn med 75 års oavbruten tradition

Vare sig man är aktiv eller passiv medlem vet vi att de i klubben anslutna känner en stark gemenskap i föreningen kring det stolta märket **Morgan**. Ett bilmärke som kompromisslöst och oavbrutet tillverkat genuina sportvagnar för entusiaster under 75 år.

Gunnar A



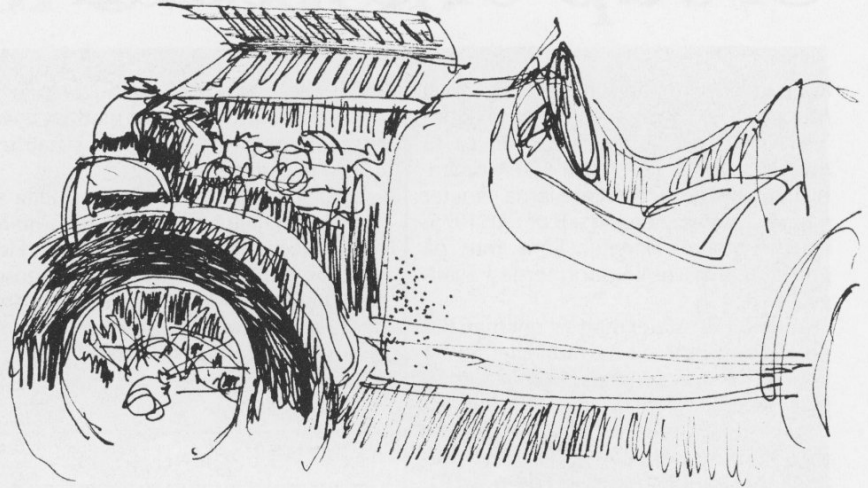


The M.G. Car Club of Sweden

är en ideell förening vars främsta syfte är att främja intresset för M.G. bilar som är tillverkade mellan åren 1923 och 1980. Klubben bildades i början av 1950-talet och har sedan dess successivt vuxit för att nu ha ca 600 medlemmar. De huvudsakliga aktiviteterna består av ca 10 rallyn och träffar under året samt produktion av två olika tidskrifter.

M.G.-bulletinen kommer ut med 6-8 nummer per år och innehåller sådant som är av aktuell natur. Klubbens andra tidskrift heter M.G.-Gazette vilken är mer kvalitetsinriktad och kommer inte ut så ofta.

The M.G. Car Club of Sweden är liksom många andra gammalbilklubbar i Sverige medlem i Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF).



The Club Of American Ford

I vår klubb är du som har en Ford, Lincoln, Mercury, Edsel eller Shellby välkommen. Vi är cirka 800 medlemmar utspridda i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Har du bilen! Kom och prata med oss i vår monter, så får du veta allt som du behöver föratt 'platsa' i gänget!

Anders Wikman
President



UPPTÄCK

Classic motor

Signalhornet

SPECIALTIDSKRIFTEN FÖR

VETERAN-, CLASSIC-, SPORT-BILAR

OCH MOTORCYKLAR



CLASSIC MOTOR/SIGNALHORNEN utkommer varje månad späckad med annonser om fordon och delar till salu.

CLASSIC MOTOR/SIGNALHORNEN informerar om allt inom den motorhistoriska hobbyen. Rallyn, träffar, marknader och utställningar.

CLASSIC MOTOR/SIGNALHORNEN gör exklusiva färgreportage hemma hos ägare av äldre fordon, fordonshistorik, renoveringstips m.m.

Ja tack, jag vill också upptäcka Classic Motor/Signalhornet.

Ja tack, jag vill också upptäcka Classic Motor Signalhornet.

- Abonnemang 12 nummer SEK 165:- (gäller hela Norden). V g sänd inb.kort.

Namn _____

Adress _____

Postadress _____

Frankeras
ej.
Mottagaren
betalar
portot.

SIGNALHORNET HB

Svarspost
Kundnummer 15370000
S-631 01 ESKILSTUNA
Sweden

BF GOODRICH UPDATE #15:

INTRODUCING OUR NEW ADVANCED TIRE LABORATORY: THE PORSCHE 962.

Fifteen years ago enthusiasts and the automotive press witnessed a unique event. For the first time, an all-out modern race car would compete for a season on street radial tires. The season was successful, and BFGoodrich T/A® Radials have been competing on a wide variety of racing vehicles ever since.

1982 saw the BFGoodrich Porsche Carrera Turbo on Comp T/A® Radials beat every car in its class at the 24 Hours of LeMans.* 1984 saw the BFGoodrich Mazda-powered Lola T616 compete around the world—winning in class at Monza and again at LeMans—on 35-aspect ratio T/A Radials. It was the first time a modern ground-effects prototype had raced and won on tires of street radial construction.

*Tires shaved to about 1/4 normal tread depth.

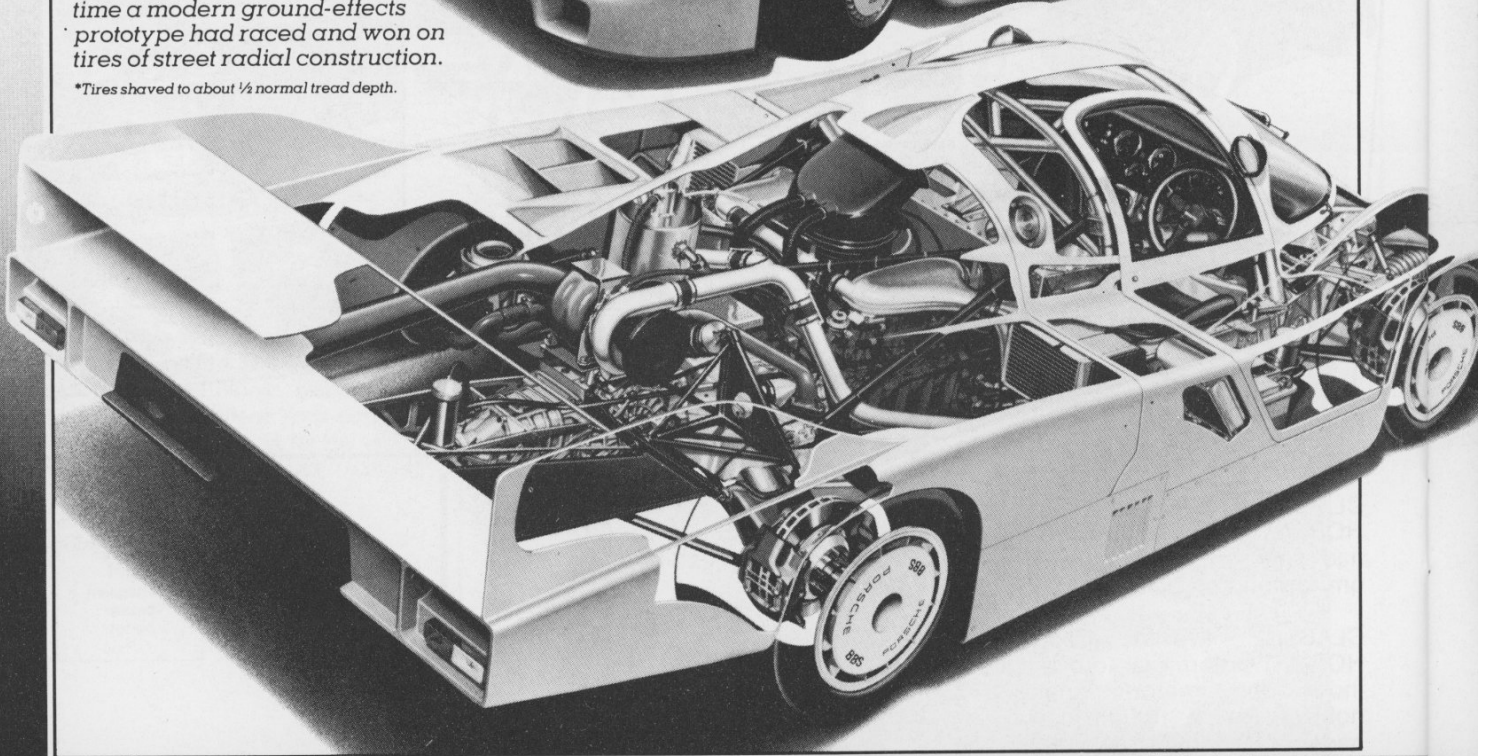
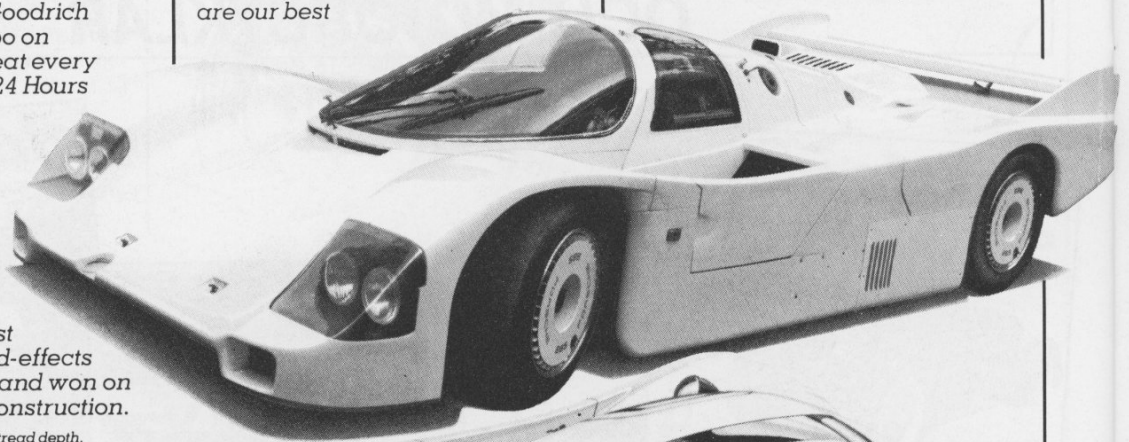
1984 also saw BFGoodrich T/A Radials on an SSGT Porsche 944 win the SCCA Showroom Stock Endurance Cup Series. And T/A Radials continued to dominate the off-road and Pro Rally circuits.

Of course, BFGoodrich does not always win. But we do always learn. And that is why we race. Race cars are our best

laboratories for magnifying the forces that act on high-performance tires for your car; and for developing the technology that will help it perform better.

TOUR THE LABORATORY.

Accordingly, meet our newest advanced tire laboratory: one of



BF GOODRICH T/A® RADIALS

our two Porsche 962's, pictured here as delivered from Weissach, with the body paint scarcely dry and the war paint not yet applied. Beneath its Kevlar bodywork (with full ground effects) is the second monocoque chassis ever built by Porsche. Its engine is based on the Porsche 930 Turbo flat-six street engine, displacing 2.8 liters, with 2 valves per cylinder. A single turbocharger helps boost output to about 650hp. See below for other brief specifications.

TIRES OF THE FUTURE.

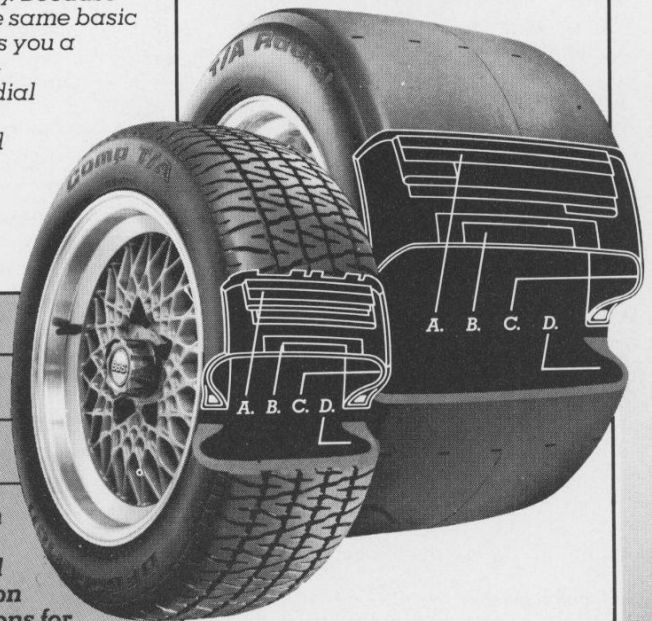
The BFGoodrich Lola T616 effort was last year's ultimate test of our tires of street radial construction. The results were remarkable. Among them was the discovery of how to improve the traction of wide, low profile, speed-rated tires—without excessive tread wear. To accelerate our learning process, our tire

development engineers (the same people who design tires for your car) chose in 1985 to race a car with much higher ground effects, weight, and speed; causing greatly increased dynamic loads on tires. The results of the Porsche 962 program are expected to lead even more quickly to improved constructions, materials, and compounding for the tires you will drive tomorrow.

But many features of the T/A Radials on which the BFGoodrich Porsche 962's will race are available to you today. Because they are built with the same basic technology that offers you a complete line of high-performance T/A Radial car and truck tires in many sizes, designed for a wide variety of performance needs and driving styles—and also developed through racing.

Note the similarities between the race-proven BFGoodrich Comp T/A® Radial and the BFGoodrich T/A® Radial about to be race-tested on Porsche 962's.

- A. Quick steering response is imparted by a combination of strong, stable sidewall construction and special belt design and tread compounds.
- B. Carcass strength and thermal integrity critical to V speed-rated performance (over 130mph) is achieved in both BFGoodrich tires by the use of rayon cord carcass plies.
- C. Sidewall bruising is resisted by durable street-radial sidewall construction. (Most racing tires have extremely thin sidewalls that are vulnerable to damage.)
- D. Air-pressure retention results from a special tire inner liner—a feature typical of street tires but not of pure racing tires.



CURB WEIGHT	2110 lbs.
WHEELBASE	110.0 in.
FUEL CAPACITY	31.0 gal.
ENGINE CONTROL SYSTEM	Bosch Motronic with single electronic chip controlling fuel injection and ignition with memory functions for rpm, intake temperature, ignition timing, boost pressure, injection timing, other functions
TRANSMISSION	5-speed manual, all-synchro
BRAKES	Four 13.0-1.2 in. discs with 2 calipers per rotor
SUSPENSION	Front and rear unequal-length control arms, titanium coil springs, anti-sway bars, Bilstein gas-pressure shocks
STEERING	Rack-and-pinion, 1.5 turns lock-to-lock
TIRES	BFGoodrich T/A Radials Front: 315/35VR16 Rear: 385/35VR16

CAR PERFORMANCE OF THE FUTURE.

This is far from the first time T/A Radials have raced on cars of such advanced technology as the Porsche 962's. Since BFGoodrich began running street radials on all-out racing cars in 1970, our goal has been to test the tires of tomorrow on the cars of tomorrow. Which, to you, means the development of tires together with cars that are just plain enjoyable to use.

Besök vår monter på Sportvagnen & Vi

AB Hugo Hennig

Tel. 033/11 79 80

© 1985 BFGoodrich

WE MAKE CARS PERFORM™



Stockholms Sportvagnsklubb

Stockholms Sportvagnsklubb är en av Sveriges största motorklubbar med ca 700 medlemmar över hela landet. Verksamheten är speciellt inriktad på banracing och sportvagnar, och SSK har under de senaste 10–15 åren varit ledande av utvecklingen inom racingsporten.

Klubbverksamheten är huvudsakligen förlagd till Stockholm, där klubben har en egen lokal med regelbundna träffar, och till hemmabanen Kinnekulle Ring i Västergötland. Genom den populära SSK-serien och sportvagnsmeetings körs dock tävlingar på samtliga racerbanor i Sverige. SSK arrangerar allt ifrån enkla Folkrace-tävlingar till stora racingtävlingar ingående i t ex SM, NM och EM.

SSK's medlemmar består av aktiva racerförare, mekaniker, funktionärer, sportvagnsägare eller bara bilentusiaster som vill vara med i Sveriges aktivaste motorklubb. Du är hjärtligt välkommen att bli medlem i SSK's glada gäng Du också.

SSK-serien Svensk Glad Racing

Sedan 1971 har SSK arrangerat en racingserie om 6 deltävlingar varje år på landets 6 permanenta racerbanor. SSK-serien har allt sedan starten samlat över 200 förare varje år och tävlingarnas popularitet kan förklaras bl a av att det går att vara med och tävla utan att behöva ruina sig. SSK-seriens motto är "Racing racing till rimlig kostnad", och det gäller i alla klasser.

SSK-serien körs i fyra klasser, allt ifrån nästan otrimmade standardbilar till våldsamt ombyggda specialracingbilar och formelbilar. Det tekniska reglementet baserar sig på ett beräknat kg/hk-förhållande, och det gör att man får en salig blandning bilar av olika märken och åldrar. På detta sätt kan exempelvis en liten Ford Anglia från 60-talet ändå vara konkurrenskraftig mot en Open Manta av senaste modell. En populär klass som också kör på SSK-seriens tävlingar är Lady Cup, som är öppen för bara tjejer i små trimmade Lancier.

Vill man börja köra racing ordnar SSK varje år flera förarkurser. En kurs omfattar

både teoretisk och praktisk utbildning under en helg. När man sedan kört två godkända tävlingar med C-licens får man en riktig B-licens, som berättigar till deltagande i SM-tävlingar och även utomlands.

Funktionär

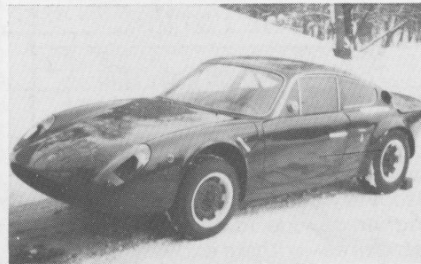
Man måste inte tävla för att vara medlem i SSK. Ett bra sätt att känna på hur det är på racertävlingar är att vara funktionär. Vid varje tävling går det åt uppåt 100 funktionärer som deltar aktivt i tävlingens genomförande. Det behövs folk till bl a flaggposteringar, brandbevakning, sjukvård, besiktning, tidtagning, depå och sekretariat. Det finns alltså arbetsuppgifter som tillfredställer de flesta smakriktningar och man tillhör ett kamratgäng som har kul samtidigt som man fyller en viktig uppgift. Som funktionär får man på nära håll uppleva den spännande atmosfären kring bilarna på banan och i depån, och oftast får man både mat och en mindre reseersättning. Funktionärer utbildas på speciella kurser och SSK betalar både kurs och funktionärslicens.

Sportvagnsmeetings

SSK arrangerar varje år flera stora sportvagnsmeetings som samlar flera hundra sportbilar från hela Norden. Till dessa träffar inbjuds alla sportvagnsklubbar och märkesklubbar för sportvagnar, och deltagande bilar är allt från gamla Bugatti och Bentley till senaste Lamborghini och Porsche.

Programmet på ett sportvagnsmeeting består av bl a rally med frågor och praktiska uppgifter på vackra vägar, manöverprov, concours d'elegance och körning på racerbanan. Mötet avslutas med en bantävling med klasser för gateregistrerade sportbilar, historiska sportbilar och racerprototyper. Det viktigaste med sportvagnsträffarna är dock inte att tävla, utan att entusiaster från hela Norden träffas och umgås kring sitt stora intresse — sportvagnen.

Stockholms Sportvagnsklubb, Bergnäsavägen 18, 135 52 Tyresö. Tel 08-742 17 18.



Abarth Simca 1300 GT Longnose 1965

Tillverkare: Abarth & Co, Italien
Kaross: Aluminium/glasfiber
Chassie: Simca 1000 ändrad och förstärkt, dubbla stötdämpare och spiralfjädrar bak, tvärgående bladfjädrar med spiralhjälpfjädrar fram. Servoassisterade Girling skivbromsar runt om, fälgar är Camagnolo — Abarth 6 tum fram, 7 tum bak med Dunlop racingdäck. Växellådan är en 6 vxl Abarthlåda med ZF slutväxel och diffspärr.
Motor: Konstruktion Abarth rak 4 cyl med dubbla överliggande kamaxlar, Marelli dubbeltändning med 8 tändstift, torrsumpsmörjning med 10 l motoroljetank.

borring: 76 mm

slaglängd: 71 mm

1288 cc

kompförh: 10,4:1

förgasare: 2 Weber DCOE 9

effekt: 138 din hk vid 7800 u/min

vikt: 635 kg

max hastighet: 240 km/h

Abarth Simca 1300/2000 vann mellan 1962 och 1965 flera Världsmästerskap på bana samt Backeuropamästerskap i konkurrens med bilar som Porsche 904. Utställd bil vann 1965/66 över 50 segrar, omväxlande med 1300 och 2000 cc motor i tyska och österrikiska ban- och baktävlingar.

Ägare: Hartmut Stammler, Saltsjö-Boo

PS. Bilen skall 1985 användas i SSK-Sportvagnsmeetings och i historiska racingtävlingar.

Glöm allt vad GTI, GSi och XR3i heter.



1,5 liters motor. 12 ventiler.
74 kW (100 hk) DIN 5.750 rpm.
0–100 km/h på 8,7 sek. Toppfart ca 200 km/h.
Vridmoment på 130 Nm (13.3 kgm) vid 4.500 rpm.
("Du kan lägga i femman och låta bilen rulla på
tomgång i 30 km/tim – och sedan trampa gasen i
botten", skriver Teknikens Värld 84/10).
Programmerad bränsleinsprutning (PGM-FI).
Framhjulsdrift.
Tätstegad 5-växlad växellåda.
(Utväxlingar: I 2, 916, II 1, 764, III 1, 181, IV 0, 846,
V 0, 714 Slutväxel 4, 266).
Krängningshämmare fram och bak, torsionsfjädrar
fram och svängarm av draglänkstyp bak.
Kuggstångsstyrning.
Ventilerade, servoassisterade skivbromsar fram och
självjusterande trumbromsar bak.

Spårvidd 1.400/1.415 mm. Markfrigång 165 mm.
Väger bara 830 kg.
(Stora delar av karossen är gjorda av starka, synte-
tiska hartsmaterial).
Elmanövrerad sollucka, tonade rutor och dimbakljus
standard.
CRX är bilen som Road & Track kunde köra fortare i
sitt slalomprov än både Lotus Turbo Esprit och Por-
sche 944.

Bränsledeklaration 0,67 l/mil vid blandad körning. Bränslekostnad vid 1500 mil
4 191,- (840701).

HONDA®

Svenska Honda Bilimport AB.
Box 6002, 200 11 Malmö. Tel 040/93 60 60.

Klubbregister

Alingsås Motorveteraner
c/o Jan Jansson
Åvägen 15
44800 FLODA

Antikbilkubben i Linköping
Box 110
581 02 LINKÖPING

Aros Motorveteraner
Sveavägen 6
72460 VÄSTERÅS

Austin-Healey Club of Sweden
c/o Börje Engwall
Albatrossvägen 86
13666 HANDEN

Automobilhistoriska Klubben
Odengatan 14
11424 STOCKHOLM

Automobilsällskapet i Nyköping
Box 239
611 25 NYKÖPING

Blekinge Veteranbilkubben
Logatan 7
29200 KARLSHAMN

Classic Thunderbird Club of Sweden
Box 72
79500 RÄTTVIK

Club Corvette Sweden
Box 2093
14102 HUDDINGE

Club 4CV Suède
Box 4025
65004 KARLSTAD

Club MC-Veteranerna
Box 286
291 23 KRISTIANSTAD

Club Opel GT
c/o Magnus Thomasson
Väktare Carlsväg 4
52300 ULRICEHAMN

Club Sonett Sweden
c/o Carl Brodén
Oxelvägen 7
13800 ÄLTA

Club Vedette V-8
c/o Lars Gunnar Elg
Engelbrektsgratan 15
722 16 VÄSTERÅS

Dala Sportvagnsklubb
c/o Puur
Hans Filipsväg 2
781 65 BORLÄNGE

Dalarnes Automobil Klubb
Timmervägen 11
791 51 FALUN

Dellebygdens Motorveteraner
c/o Leif Stegenius
Djupegatan 17
82400 HUDIKSVALL

Ferrarist Svezia
c/o Christer Melin
Påskbergsgatan 9
41268 GÖTEBORG

Gotlands Veteranbilkubben
c/o Åke Gustavsson
Knuts, Väske
621 72 VISBY

Göteborgs Motorhistoriska Klubb
c/o Nordlund
Tväråsgatan 5
417 28 GÖTEBORG

Hallands Fordonsveteraner
Kulltorp
31300 OSKARSTRÖM

Jemtlands Veteranbilkubben
Box 2045
831 02 ÖSTERSUND

Kronobergs Motorhistoriker
Box 4018
35004 VÄXJÖ

Lotus Car Club of Sweden
c/o Rolf Ahlbäck
Ekorrsvägen 3
31040 HARPLINGE

M.G. Car Club of Sweden
c/o Thellmod
Småstuguvägen 21
16240 VÄLLINGBY

MGCC Malmö Centre
Svalörtsvägen 34
24021 LÖDDEKÖPINGE

Morgan Owners Group of Sweden
c/o Andersson
Klostervägen 16
19630 KUNGSÅNGEN

Motorcykelhistoriska Klubben
Box 8055
10420 STOCKHOLM

Motorhistoriska Klubben i Skåne
Bruksgatan 5
24400 KÄVLINGE

Motorhistoriska Sällskapet i Sverige
Torögatan 30
12239 ENSKEDE

Nordvärmlands Veterantekniker
Box 192
68500 TORSBY

Norra Smålands Sport & Veteranfordonklubb
Box 32
57100 NÄSSJÖ

Norrköpings Veteranbilkubben
Box 177
60103 NORRKÖPING

Norrlands Motorhistoriker
Box 266
93123 SKELLEFTEÅ

Porsche 356 Klubb Sverige
Box 845
25108 HELSINGBORG

Rootes Car Club
c/o Per Ahnvik
Rosengatan 36
56500 MULLSJÖ

Sjuhäradsbygdens Motorhistoriker
Box 10053
50010 BORÅS

Skaraborgs Motorveteraner
c/o Knutsson
Gröna vägen 43
54151 SKÖVDE

SLAM
Box 43
16126 BROMMA

Sportvagnsklubben Göteborg
Box 52031
40025 GÖTEBORG

Sundsvalls Motorveteraner
Box 3083
85003 SUNDSVALL

Svenska A-Fordarna
Box 4020
13604 HANDEN

Svenska B 11 Klubben
Storhöjdsgatan 6 C
41671 GÖTEBORG

Svenska Borgwardklubben
c/o Claes Jägerwall
Bergmansgatan 7
54300 TIBRO

Svenska DKW-Ringen
c/o Lundberg
Ydregatan 32
58247 LINKÖPING

Svenska Jaguarklubben
Box 42192
12612 STOCKHOLM

Svenska Lanciaklubben
c/o Bo Nylén
Hörningsnäs vägen 12
14145 HUDDINGE

Svenska Peugeotklubben
Box 102
13201 SALTSJÖ-BOO

Svenska T-Ford Klubben
Drottningholmsvägen 542
16151 BROMMA

Svenska VW-cab Klubben
c/o Sockander
Västerlän
42435 ANGERED

Svenska Volvo PV-Klubben
Lidköpingsvägen 19
12149 JOHANNESHOV

Swedish Camaro Club
Skyttevägen 10 B
29070 SVÄNGSTA

Swedish Jensen Drivers Club
c/o Hans Carlsson
Stupvägen 2 B
13552 TYRESÖ

Trestads Veteranbilkubben
c/o Molius
Billdal, Norra Björk
46195 TROLLHÄTTAN

Triumph Spitfire Club Sweden
Box 222
44301 LERUM

Triumph TR Club Sweden
c/o Lundberg
Sandelsgatan 38
11533 STOCKHOLM

Umeå Veteranbilsällskap
Box 408
90108 UMEÅ

Upplands Fordonshistoriker
Karlsrogatan 78
75239 UPPSALA

Veteranfordonsklubben Tjust
Box 85
59400 GAMLEBY

Volkswagenhistoriska Klubben
Röhällsvägen 34
18263 TÄBY

Volvo P1800-Klubben
c/o Pär Ericsson
Skolgatan 20 A
75332 UPPSALA

Vätterbygdens Veteranbilkubben
Gröna Gatan 25
55263 JÖNKÖPING

Willys Jeepklubb
Box 71
17800 EKERÖ

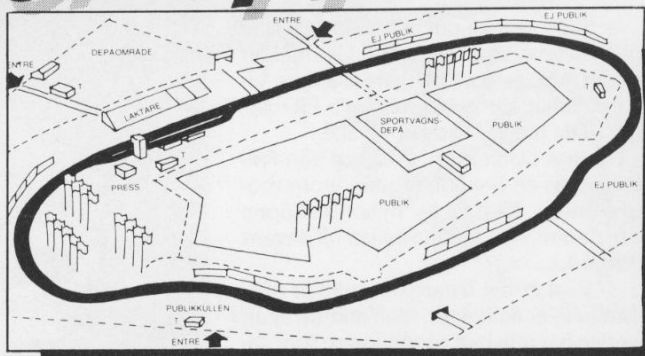
1985 Västkustloppet

7 juli klockan 12.00

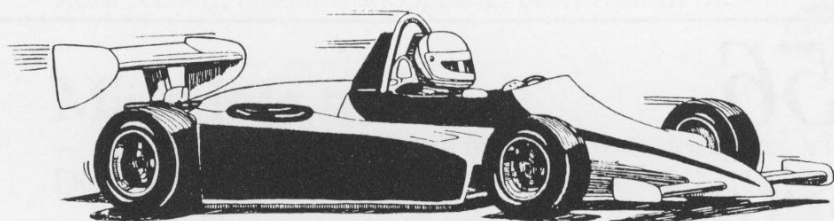
- SM Formel 3
- SM Lady Lancia Cup
- SM Grupp A
- JSM Formel Ford
- Nordic Cup Super Saloon
- Volvo Turbo Cup med "kändis race"
- Falkenberg Super Sports Car

Missa inte 1985 års Västkustlopp som är det trettionde i ordningen. Västkustens stora evenemang för bilentusiaster i hjärtat av västra Sverige.

Välkomna.

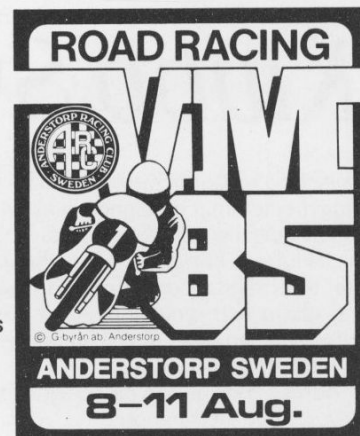


ANDERSTORP RACING CLUB SCANDINAVIAN RACEWAY



PROGRAM SCANDINAVIAN RACEWAY 1985

24 Februari	Folkrace	15—16 Juni	SM MOTORCYKLAR NM/SM BILAR
10—12 Maj	EM/SM BILAR	29 Juni	SMK Värnamo Motocross
22 Maj	Folkrace	27—28 Juli	Folkrace
25 Maj	SMK Värnamo Motocross	8—11 Aug.	MC-VM RR 1985
29 Maj	Folkrace	22 Sept.	Folkrace
6 Juni	Folkrace		



Thomas to Formula 1

Största talangen sen Lill-Löwis
— om tre år kör han formel 1??

— Sluta snacka om att det är omöjligt för en svensk att nå formel 1. Det hjälper inte att gråta över att pengarna saknas. Visa i stället att du är bra, kör- och PR-mäsigt, träffa rätt folk vid rätt tillfälle.

Thomas Danielsson, 20-åring från Frillesås, spås en lysande framtid inom motorsporten. Räds inte miljonbeloppen som nämns som inträdesbiljett till dagens formel 1.

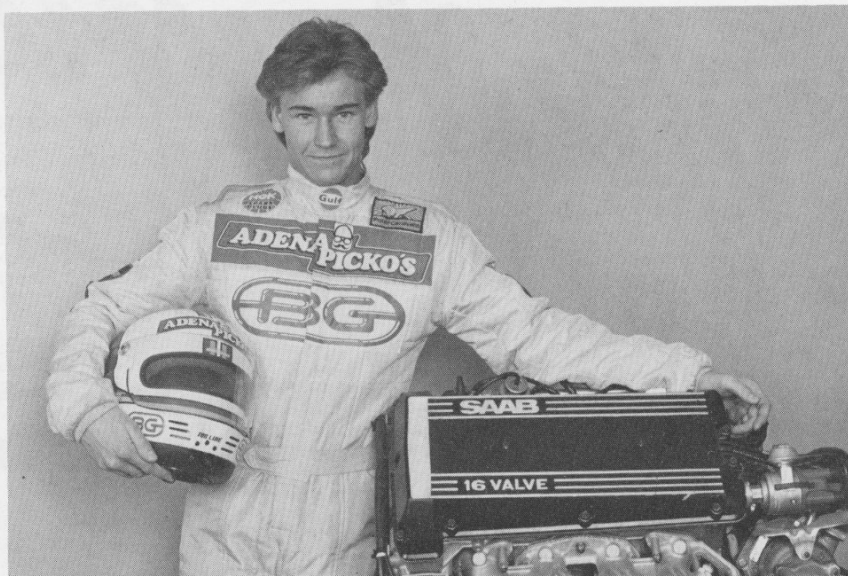
— Visst är det lättare om man är engelsman eller italienare. Men faktum är att Sverige har inte haft någon förare som varit tillräckligt bra sen "Lill-Löwis", menar Thomas.

Thomas Danielssons uttalande kan tyckas vara att ta stora ord i mun. Men egentligen är det en alldeles felaktig bild av Thomas. Han är snarare ödmjuk, men vandrar otroligt målmedvetet mot formel 1.

Vi kör formel 3 på skandinavisk nivå 1985. Nästa år engelska mästerskapet, därefter väntar formel 3000 och 1988 kan det bli dags för formel 1, säger Thomas.

Bakom honom står inte bara mamma och pappa utan en rad kända svenskar inom motorsporten samt flera storföretag. Picko Troberg har själv slutat tävla för att matcha Thomas mot formel 1. Svenska bilsportförbundet har valt in honom i svenska landslaget etc.

— För 1985 har jag en helt ny formel 3:a, transportbil, utställningshall, motorer, komplett med teampersonal. Själv skall jag kunna koncentrera mig på körningen, andra tar hand om allt övrigt. Vi arbetar med en budget kring en miljon kronor, förklarar Thomas.



Thomas Danielsson, nya svenska racerlöftet, blir den ende Skandinav som under årets formel 3-säsong får tillgång till SAAB:s nya racermotor.

Picko Troberg fyller i:

— Den mest seriösa formel 3-satsning som gjorts av någon svensk under 80-talet.

Trots att Thomas Danielsson endast är tjugo år har han mycket rutin. Han var endast drygt fyra år, när han började köra gokart. Under åren fram till han var gammal nog att ta körkort tävlade han över hela världen i karting, plockade hem SM och VM-medaljer. Men provade också baksidan. Bröt en arm 1979. Bröt nyckelbenet 1980. Hjärnskakning 1981.

Under 1984 debuterade han i formel 3 och blev den yngste svensk genom tider-

na som tog SM-poäng. Med lite tur kunde han blivit svensk mästare redan under sitt första läroår.

— Thomas är inte enbart snabb, han besitter testkunskaper och kan ställa in en bil. Psykiskt rätta läggningen och en vilja att satsa stenhårt som överträffar det mesta jag mött under alla mina år inom motorsporten, säger Picko Troberg.

Under hela vintern har Thomas Danielsson tränat styrketräning två gånger i veckan och löpträning två gånger. Han ägnar sig på heltid åt att nå målet — formel 1...

Sven Berggren

Porsche 356 Klubb Sverige

Porsche 356 Klubb Sverige syftar till att ge sina medlemmar möjlighet att aktivt nyttja sina Porsche 356 på väg och tävlingsbanor. I klubben finns en kunskapsbank som står till enskilda medlemmars disposition vid inköp och renovering samt anskaffning av reservdelar. Klubben firade förra året sitt 10-årsjubileum.

Adress: Porsche 356 Klubb Sverige, Box 845, 251 08 Helsingborg.



Sports Car

meeting

KINNEKULLE  **RING 26-27 MAJ**



Årets största träff

— ett tillfälle då sportscar-entusiaster från hela Norden träffas. För att känna den unika atmosfären bland flera hundra gamla och nya sportbilar.

Mängder av aktiviteter

— programmet är så varierande så att alla typer av sportbilar och sportbilsägare kommer att hitta passande aktiviteter.

- SportsCar rallyt runt det vackra Kinnekulleberget.
- SportsCar Mästerskap — bantävling för fullbloden.
- Nostalgi — tävling för historiska racer- och sportbilar.
- Provkörning — tillfälle för sportbilsägare att prova banan.
- Concours d'elegance — utställningstävling i klasserna originellaste bil, elegantaste bil och bästa renovering.
- Kvällsaktivitet — middag, dans, show och uppträdande.

Familjevänligt

— utställning av Nordens finaste sportbilar, artistuppträdande och förarpresentation från stora scenen, fallskärmshoppning, barntivoli m m.



Miss inte träffen

— vill Du vara med på "årets meeting" som deltagare? Vi sänder gärna en inbjudan till Dig, använd nedanstående talong eller ring 0302/116 30.

— vill Du bara komma som åskådare? Boka datum redan nu för ett besök på SportsCar Meeting.

OBS! Kommer Du i en sportbil får Du parkera gratis i sportbilsdepån!



Sponsorer: Tidningen Sports Car, Castrol Oil, NGK Tändstift

Namn.....

Adress.....

Postnr..... Postanst.....

Sports Car, Box 333, 433 01 LERUM

Tel: 0302/116 30.

Var god sänd mig inbjudan till SportsCar Meeting

NUMMER 2 -85
I DIN KIOSK 15 MAJ



Nyutsprungen kär!

Mitt i den prunkande våren
landar BIL & MC nummer 2.

Natten före, laddad med
kexchoklad och nerkrupen
i sovsäck, belägrar
bilälskaren kiosken

BIL & MC
the ripping canvas magazine

En tjock tidskrift helt i färg för dig som älskar bilar.
Plus båtar, surfing, mode, prylar, vårens motorcyklar, motorsport och NEWS!

