

Illustrerad

MOTOR SPORT

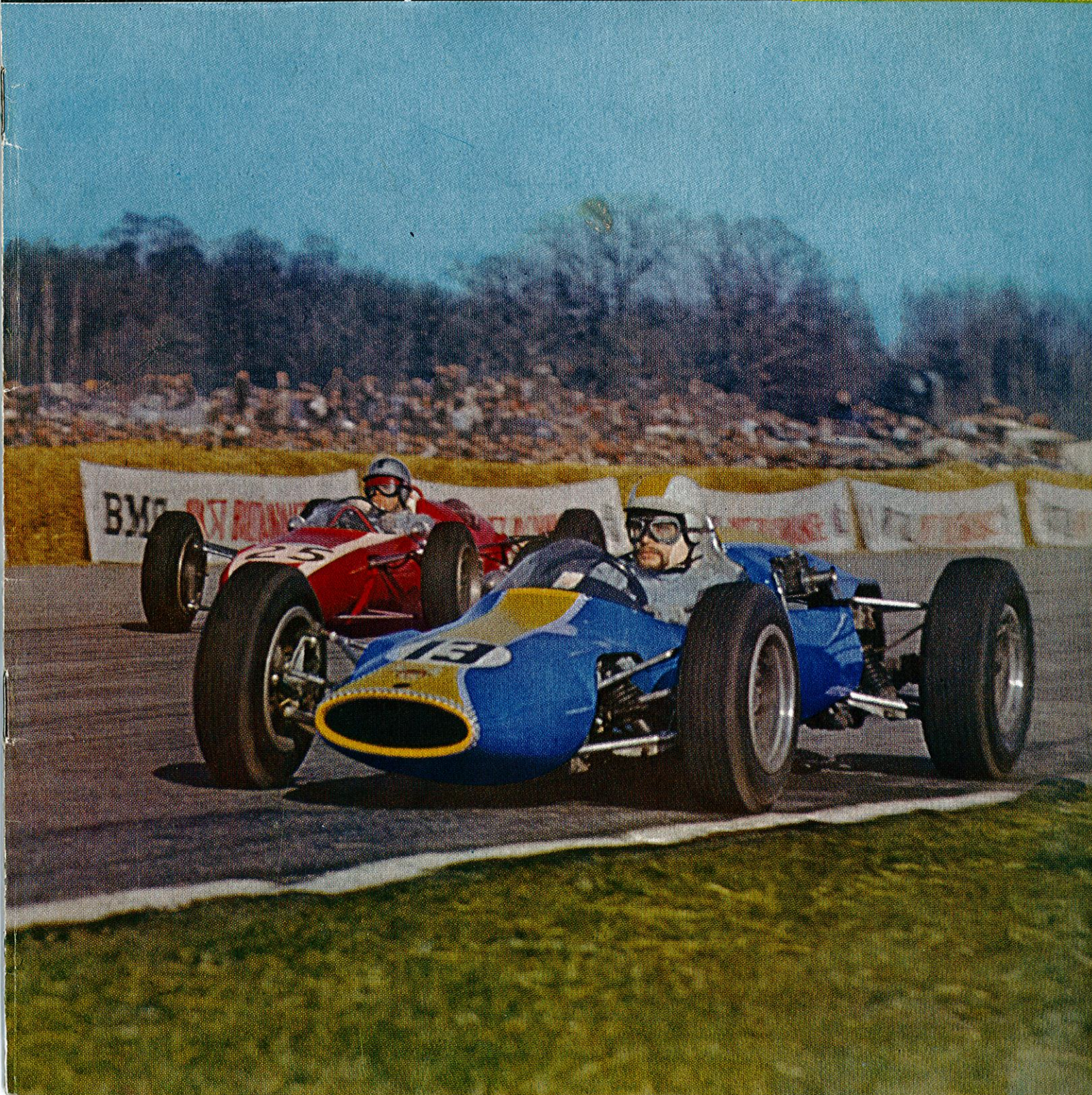


Nr 8 14 aug. 1965
10 sept. Argång 5

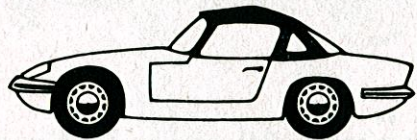
2.40 Danmark D.kr. 4:—
inkl. oms.
Finland Fm 1:70
Norge N.kr. 4:—
(inkl. oms.)

TIDNINGEN FÖR
AVANCERADE
BILISTER

Två Cooper F5 i inbördes kamp på Skarpnäck. Lasse Bjühr (13) kunde dock inte hålla den finske riksdagsmannen Leo Mattila (25) stängin. Det var bara Pisko som kunde.



Lotus Elan S2



105 hk, 185 km/tim.
0-80 5 s, 0-160 20 s.
Tjänstevikt 750 kg

Importör och generalagent:

SPORTVAGNSIMPORT AB

Stigbergsliden 12, Göteborg V
Telefon 051/12 21 00, 12 68 25

PS. Vi säljer även Morgan och för ett komplett lager av reservdelar!

COOPER Mk 3 A ex. Rosqvist/Eriksson/Bjuhr i toppskick med Ford-Holbay F3-motor med senaste Weberförsgasare och insug. Hewland växellåda. Transistortändning. Div. delar och utrustn. medf. Säljes komplett med Ford Taunus PickUp spec.mod. för F3 racer. Tillfälle. 18.500:—

LOTUS Twenty F5 ex. Picko Troberg. Renov. och prep. f. F3. Cosworth-Fordmotor. Renault Close Ratio växellåda. Skivbromsar. 15.500:—

LOLA Mk 3 B ex. Persbergaren. Ford-Holbay torrsumpmotor. VW Spec. växellåda. Al-Fin bromsar. Helt restaurerad och "i skick som ny" 9.000:—

MG MIDGET GT ex. Hasse Radefalk/Reine Wisell. Specialbyggd av Svenska BMC i Söderfälje efter modell från Dick Jacobs segerrika vagnar. Motorn är en BMC Formel Junior om 1100 cc och ger f. n. omkr. 100 hkr. Karossen är tillverkad för hand i aluminium utom frönten som är av plast. Vikten är 553 kg. Ett otal reservdelar medföljer som utväxlingar, diff.spärr, isdäck på fälgar, div. motordelar samt 1 st. specialbyggd trailer. Ett unikt tillfälle att till ett rimligt pris komma över en konkurrenskraftig GT-vagn. 16.500:—

BMC-COOPER Grupp 4. Uriättad enl. mönster Svenne Carrhage. Topptrimmad 1140 cc motor med Weber 45 och F3-kam etc., etc. 9.500:—

VI SÄLJER

KÖPER

BYTER ALLT I
TÄVLINGSBILAR

**Eriksson
Racing**

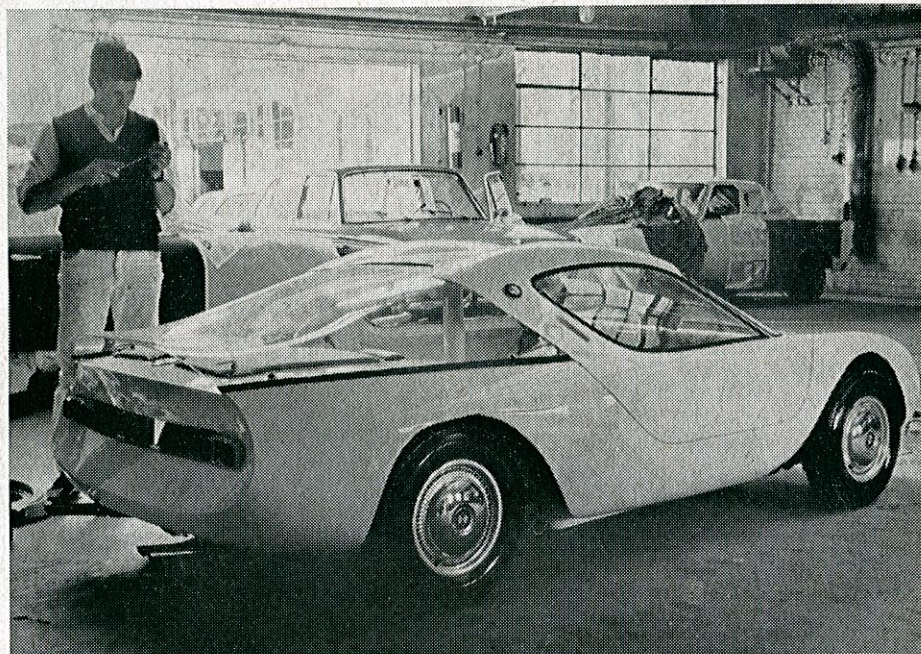
engelbrektsgratan 31 Örebro
tel 019 - 18 86 87

När det gäller tävlingsbilar tala med
Sveneric Eriksson personligen på tel.
019 - 11 59 38 mellan 17-18.

ÄR HAN EN NY CHAPMAN?

Den franske bilkonstruktören Luigi Colani har med sin lilla Colani-BMW skapat en ultramodern och extrem GT-vagn i glasfiberarmerad plast. En GT-vagn som fortsätter på den väg Chapman en gång slog in på. Och en GT-vagn som inte behöver skämmas i jämförelse med sina brittiska föregångare.

Luigi Colani vid sin Colani-BMW. Den övre delen av bakvagnen utgöres av en stor plexiglasruta, öppen i bakkanten.

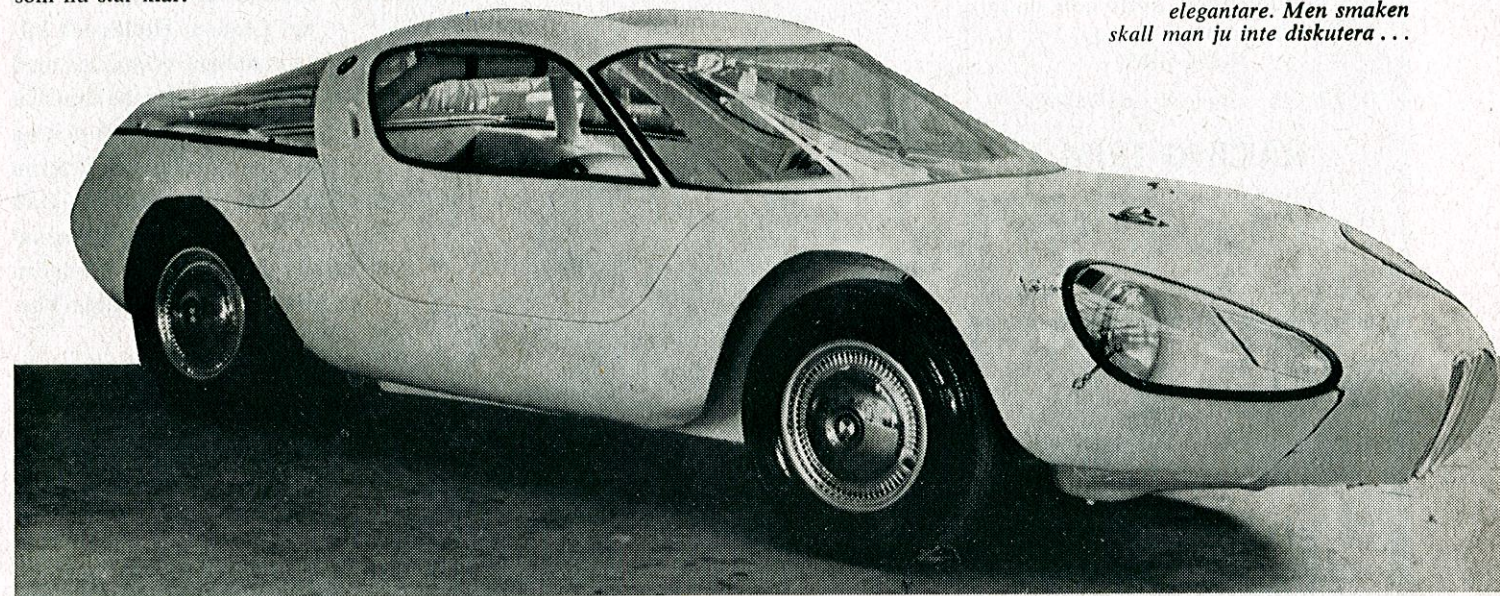


● Engelsmannen Colin Chapman är förutom sin världsberömda skicklighet som konstruktör även känd som en dristig nydanare inom vagnsbyggareskrået. På många områden har han som ingen annan skapat revolution i vad som gäller konstruktion och utformning av sport- och racervagnar.

Ett av Chapmans mest lyckade vågspel är ju den vagn som introducerades 1957 — Lotus Elite. Med denna modell skrev Chapman bilhistoria, det var första gången man såg en vagn med självbärande plastkaross. Chapman hade härmed bevisat plastens möjligheter som konstruktionsmaterial i bilar, icke blott till karosser utan även som självständigt material i den bärande konstruktionen.

Eliten blev en stor succé, det var ju en mycket läcker GT-vagn; men bortsett från den engelska GT-vagnen Rochdale Olympic — som också den har självbärande plastkaross — har det konstigt nog inte varit några andra konstruktörer som har vågat ge sig i kast med dessa konstruktioner. Det är gan-

John E. Bech har varit på besök hos den franske bilbyggaren Luigi Colani och berättar om den nya GT-vagn som nu står klar.



Den aerodynamiska linjeföringen kan man inte klaga på, även om nosen kanske kunde varit elegantare. Men smaken skall man ju inte diskutera...

ska underligt i en tidsperiod som mer eller mindre har blivit plastens förlovade tid — plast användes ju nu inom varje industri.

Nu har det emellertid dykt upp en fransman på arenan. Luigi Colani har framställt en liten läcker GT-vagn enligt de principer som Chapman en gång drog upp. Hans Colani-BMW är med hänsyn till uppbyggnad och utseende minst lika spännande som de två engelska vagnarna som nämndes ovan.

Colani understryker tydligt med sin Colani-BMW att han som konstruktör betraktat är mycket modern och otraditionell — någonting som hans övriga produktion också präglar. 1962 presenterade han sin Colani-GT, som mest av allt påminner om en racersportvagn, med en plexiglasruta över sittutrymmet. Karossen var i plast och fordonet drevs i all enkelhet av en folkvagnsmotor. Den GT-vagnen ligger som utgångspunkt för en ny vagn som Colani kommer att presentera under hösten. Whippet-65 — som den kommer att heta — har dock inte

kvart plexiglashuven. Den har blivit ersatt av en takkonstruktion påminnande om Porsche 904, men Whippet-65 har dörrarna upphängda i taket.

EN ENKEL KONSTRUKTION

Med sin lilla Colani-BMW har Luigi Colani realiserat en hel del av sina konstruktionsidéer och teorier. Det är således en mycket fördomsfri självbärande konstruktion i glasfiberarmerad plast.

Det är iögonfallande att Colani — med en eventuell serieproduktion för ögonen — har koncentrerat sig på att framställa en bil bestående av så få karosserisektioner som möjligt. Till exempel utgöres chassit bara av två färdigjutna plastskal. Dessa nitas och limmas samman till en mycket stark och vridstabil enhet med en mycket låg vikt.

Enkelheten i konstruktionen går igen i uppbyggnaden av karosseriet, som — förutom två långgående sidförstärkare — bara består av tre sektioner.

Denna genomgående enkelhet gör vagnen både lätt och snabb att producera. Som förut nämnts är den yttre utformningen både speciell och karakteristisk. Den visar tydligt att Colani har en personlig och mycket säregen uppfattning om hur en GT-vagn skall se ut.

Man skall alltid vara försiktig med att jämföra, men börjar man att dra paralleller mellan Chapmans Elite och Colanis nykonstruktion får man ett intryck av att Colani inte behöver stryka på foten.

Som det framgår av namnet är motorn och åtskilliga av de mekaniska komponenterna hämtade från BMW 700. Alla hjulen är individuellt upphängda.

Motorn är trimmad och utrustad med Abarths avgassystem. Maximala effekten ligger på 60 bhp vilket skall ge vagnen en toppfart av 200 km/tim.

Dimensioner: Längd 3480 mm. Bredd 1520 mm. Höjd 940 mm. Vikt 425 kg. (Alltså mindre än en Formula 1).



SVERIGE-PREMIÄR för FORMULA VEE

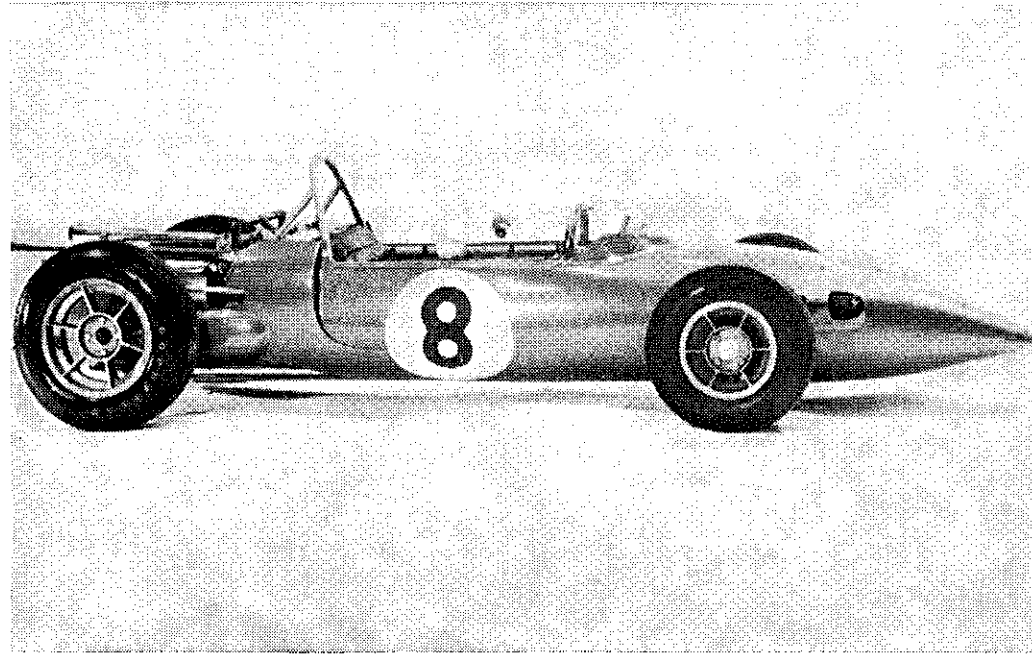


DESSUTOM: Std-vagnar, klasserna I, II och III ☆ VI, Std- och turistvagnar gr 4 över 1150 cc ☆ VII, Sportvagnar upp till 1600 cc ☆ VIII, Formula 3 ☆ landskamp Sverige—Danmark i klasserna III och VI ☆ Landskamp Sverige—Holland i Formula VEE.

12
SEPT.

KL.
13

Hyllinge MS



■ CHEETAH FORMULA IV

Amerika har svar på allt — så även på italiernas Formula 4. Denna vagn — en Cheetah Formula IV — uppfyller de krav som den amerikanska Formula Racing Association ställer på en dylik vagn: motorer upp till 750 cc, bränsle — bensin eller alkohol, minimivikt 200 kg, kickstart må användas och backväxel är ej nödvändigt.

De chassin som vanligen nyttjas kommer från Cooper, le Grand Cheetah, Delfosse eller så är det hemmabyggen. De flitigast använda motorerna är Renault, Crosley, Norton 500 eller som i detta fallet — en trimmad BMW 700.

Cheetah tillverkas hos le Grand Race Cars i Californien och bland de utmärkande dragen märks stålörmsram, individuell fjädring runt om med "inombords" stötdämpare på framhjulen samt aluminiumkaross.

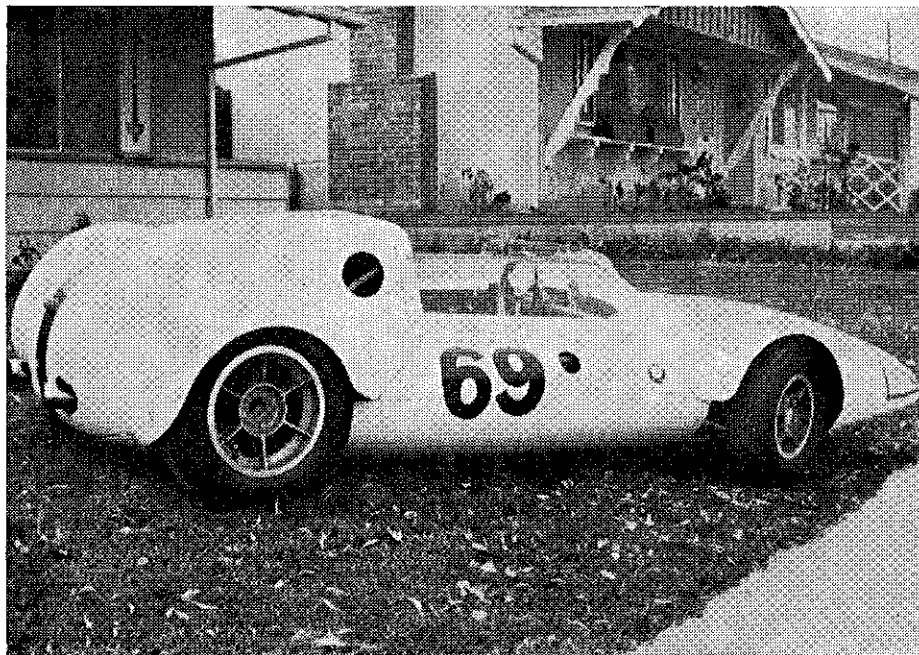
Denna amerikanska Formula 4-klass är en av de få där hemmabygda vagnar har en liten men dock chans att hävda sig i konkurrensen. Klassen har slagit mycket väl ut "over there".

■ CHEETAH 700 MK 2

Men den ovannämnda firman nöjer sig icke med att tillverka Formulavagnar, även racersportvagnar står på programmet — exempelvis denna Cheetah 700 Mk 2.

Utseendet är ganska speciellt med det höga bakpartiet. Karossen är ett fyra-delars glasfiberkarosseri medan underdelen är gjord i aluminium. Stålörmsram. Individuell fjädring runt om, samt — som på vagnen ovan — "inombords" stötdämpare på framhjulen som också är utrustade med krängningshämmare. Framhjulen är upphängda i dubbla tvärliggande triangellarmar som är ställbara. Bak finns det tvärgående svängarmar varav den nedersta pekar bakåt, dessutom är där dubbla reaktionsarmar — även dessa är ställbara. Hjulen är av magnesium.

Som kraftkälla används en BMW boxer-motor på 778 cc. Den är "överkvadratisk" — borrning 82 mm, slaglängd 73 mm — och har en kompression av 12,5:1. Två Del'Orto-förgasare ser till att den 76 bhp starka motorn får sin nödiga bensinranson. Vagnen är fyrväxlad och kostar 5.600 dollar.

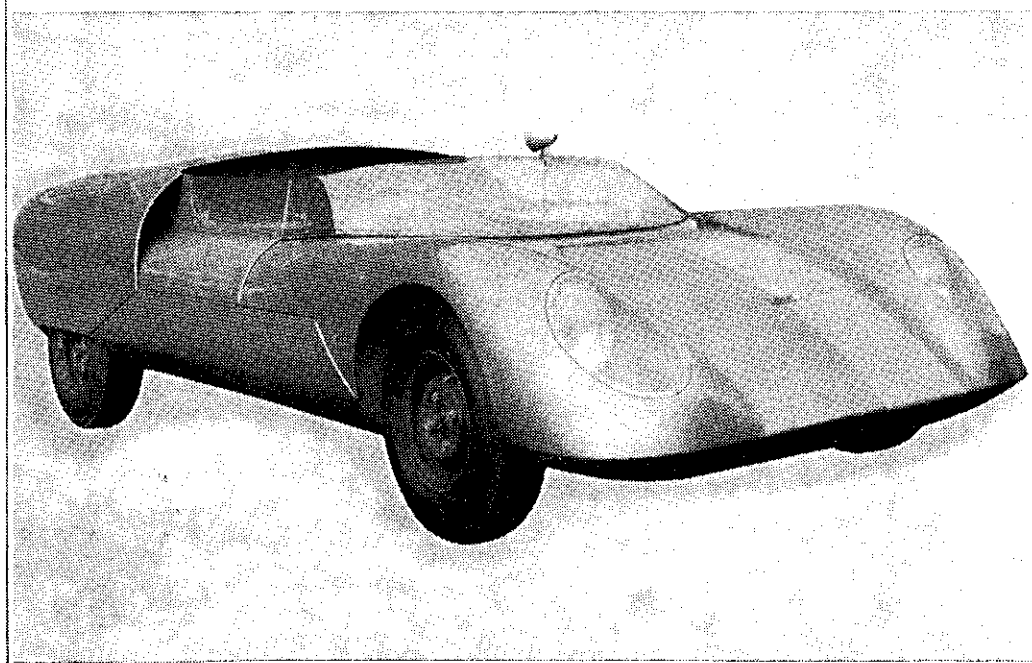


■ LANDAR 1000 C

England står som hemort för denna sportvagn — Landar 1000 C — byggd på "hundkojan". Bröderna Peter och Clive Randall från Birmingham har gjort vagnen, stommen är en stålörmsram — förstärkt med två långgående lätta rambalkar, vilka samtidigt gör tjänst som bensintankar. Motorn är placerad baktill, med driften på bakhjulen.

Hjulen är tagna direkt från "kojan", för den som så önskar finns magnesiumfälgar att tillgå. Normalt sitter det en 998 Cooper BMC-motor under huven, men vilken som helst av de olika "koje-motorerna" kan insättas. Trimningsgrad kan också beställas — det är Broadspeed som står för den detaljen. Växellådan är en femväxlad Colotti-Francis, men även där har kunden möjlighet att i stället välja en close-ratio från fabriken.

En verkligt tjugsig vagn som i England kostar med en otrimmad motor c:a 1.000 pund.



FORMULA VEE

BENGT STRÖMBERG

● Första gången jag på dessa sidor presenterade Formula Vee lovade jag att ge de intresserade en återkommande spalt angående den utveckling som denna Formula genomgick i vårt land. Under tiden fram till den 8 juli inträffade det dock inte så mycket, flera intressenter hörde av sig per telefon och via brev, ing. Hallberg arbetar vidare med sin modell, men i det stora hela var det ganska tyst.

Men på ovanstående datum lät tävlingschefen hos Scania-Vabis i Södertälje — Leif Hansén, icke okänd tävlingsförare på Volkswagen — bomben springa på Gelleråsbanan utanför Karlskoga. Inför en mangrant församlad motorsportpress demonstrerades en Formula Vee (Formcar), en vagn som Scania låtit hämta hit från Holland som en försmak på vad som komma skulle.

Då jag som förste man bland press-folket fick äran att åka runt några varv — enligt Leif Hanséns åsikt att jag var mannen som lancerat Formula Vee i Sverige — var det med rätt blandade känslor jag klev ner i sittbrunnen, som var förvånansvärt rymlig och passade mig utomordentligt. Var det fågel eller fisk — var det en tävlingsvagn för tävlingsförare eller en leksak för småbarn?

Trots att inte allt var gjort vid motorn som enligt det amerikanska reglementet får göras — man kan ta ut ytterligare sex till åtta hästkrafter — och motorn inte ville varva ut mer än 5.000 v/min. fick jag en känsla av riktig racervagn. I starten hade jag 3.500 v/min och vagnen stack iväg ner mot Tröskurvan. Då jag visste att bromsarna var Volkswagen originalbromsar tog jag det lugnt i ingången — så lugnt att jag bromsade strax efter skylten som anger 150 meter. Femtio meter senare var jag tvungen att ge gas för att över huvud taget komma fram till kurvan som jag styrde igenom med måttlig gas. Jag körde lika försiktigt hela varvet — ökade något på nästa (något, inte mycket) och klockades till 1.55 min. Hela tiden hade jag en känsla av att promenadåka runt banan!

Efter några varv fick jag överlämna ratten till näste redaktör, vagnen kördes i ett sträck — med undantag för förarbyte och tankning — i över åtta timmar. Slitaget efter dessa åtta timmar hänfördes till de lindrigaste. Däcken var "ruggade", skall de benämnas i procent kan man säga 90-procentiga. Bromspedalen tog relativt långt ner, ungefär halvvägs — men bromseffekten var oförminskad. Ventilerna behövde justeras,

i övrigt var vagnen exakt som ny. Kan man begära mer efter åtta timmars rundkörning i mer eller mindre skickliga chaufförers händer?

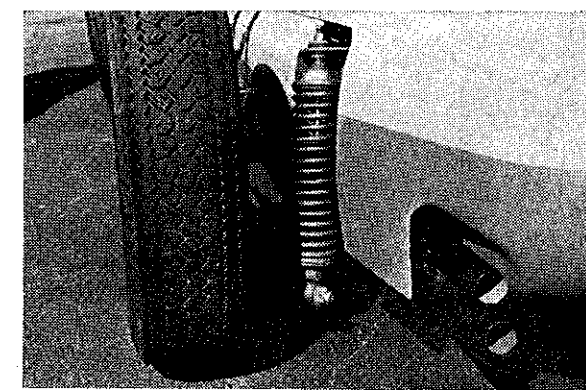
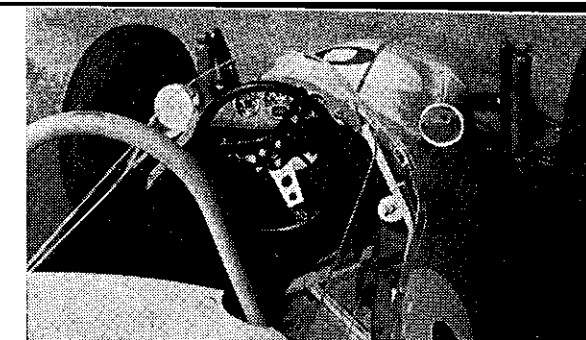
Karossen var snygg och enkel med en god finish. Förarutrymmet var gott, även om min magra lekamen tarvade ett midjebälte för att inte börja åka runt på egen hand. Men med bälte och stol avpassad efter föraren löser det problemet sig självt.

Transmissionen klaffade felfritt, inga blåsor i händerna där för ovana förare. Motorn skulle må väl av de extra hästar som kunde inmonteras, vägegenskaperna tål mycket väl större kraft. För vägegenskaperna hos Formula Vee är rätt fantastiska.

Under kvällen kördes en informell "tävling" där vagnens egenskaper verkligen sattes på prov. Som en parentes kan nämnas att vi startade i depåkurvan och gick i mål på samma ställe. Mitt i kurvan var mållinjen där tiden togs när vagnen hade passerat — och stod still! Vi bröt alltså mot den oskrivna lagen att aldrig bromsa i en kurva, vi kom tvärtom åkande i depåkurvan med full fart med trean ilagd och "tvärnitade" c:a 15 meter före mållinjen. Enda resultatet; vagnen bromsades in och vändes helt om. Under dagens lopp var det många som körde för fort in i någon kurva — alltid med samma resultat. Vagnen helt om — därefter var det bara att fortsätta. Vagnen är en "idiot-säker" — om uttrycket tillåtes — tävlingsvagn, den absolut lämpligaste vagn man kan sätta i händerna på en som vill lära sig åka fort. Den är också en ypperlig tävlingsvagn för den som nöjer sig med dessa farter. Hur fort går den då?

Snabbast under den s. k. tävlingen var Scantias OT- och rallyåkare Björn Waldegård. Trots att vagnen inte ger full effekt, trots att det är första gången som han kör den, trots att han inte är hemtam på Gelleråsen kör han under den varvtid som är rekord för Saab grupp 2 — satt av Björn Rothstein under Velodromloppet i år. På platserna närmast följde Leif Hansén, Leif Nilsson — klasssegrare med Volkswagen 1500 i Akropolisrallyt i år — och under-teknad. Med mer träning, högre effekt och några tävlingar kommer dessa tider att put-sas ordentligt, det är en klass som verkligen tål att visas upp på tävlingsbanorna runt om i världen.

Ännu mer övertygad blev jag när jag besökte Zandvoort för att övervara F 1-täv-



Här ett par bilder på den Formcar som visades på Karlskoga. Observera att bakhjulsinställningen kan ändras på c:a fem minuter genom ett extra stag. Snygg vagn inte sant?

lingen där. Som inledning till tävlingen kördes ett Formula Vee-heat — där man var tvungen att använda målfoto för att skilja de tre i täten. Kameran fick användas även för att de fem som kom i gruppen femtio meter efter taktlugnan skulle få rätt placering. Man kan inte begära så värst mycket mer i fråga om spänning, eller hur? Bland de mest entusiastiska åskådarna återfanns GP-förarna som var begeistrade av jämnheten i fältet.

I Holland fick jag även möjlighet att titta på en vagn — HvB Formula Vee — som tillverkas av van Anrooy Racing Car Produktion. Vid tävlingen lyckades den inte så bra, enligt ägaren gick inte motorn riktigt. Tyvärr var språkförbistringen oss emellan lite för stor, någon exakt uppgift om felet fick jag aldrig. Det är väl heller inte så lätt att på noll-tid äta upp amerikanarnas försprång. Prisuppgifter fick jag i alla fall; en byggsats kostar c:a 5.800:— svenska kronor, helt monterad men utan motor c:a 8.700 och en komplett vagn med motor och allt c:a 11.150 kronor.

Kommer det att bli några tävlingar för dessa vagnar här i Sverige? Svaret är redan klart. På Ring Knutstorp kommer den 12 september att köras en landskamp mellan Holland och Sverige. Holländarna kommer upp med tio vagnar och fem förare, fem vagnar skall köras av svenskar som uttages av SVEMA. Även övriga är naturligtvis välkomna. På SSF-finalen vid Skarpnäck den 9 oktober är deltagare hjärtligt välsedda. Och finns det tillräckligt med startande finns det möjlighet att tävla på Karlskoga den 3 oktober. Nog finns det tävlingar för den som vill åka!

Scania-Vabis är generalagent för Beach Mark som finns till salu som byggsats hos Volkswagens Försäljningsavdelning i Södertälje. Eventuella frågor kan ställas till mig här eller till Leif Hansén på tävlingsavdelningen. En byggsats kommer att kosta 7.700 kronor inkl. oms. i det priset ingår icke motor, växellåda, framaxel eller hjul. Det skall bli verkligt roligt att se vad som kommer att hända på Formula Vee-fronten under augusti månad. Vi kommer att redovisa här i denna spalt allt som sig tilldragit haver.