

● Typiskt depåbesök i norska tolvtimmars. Lägga märke till förstyvningen i form av ett järnrör mellan fjäderbenen, ett villkor för att denna Fiat 131 inte skulle upplösas i två av varandra oberoende fordon.



En rykande färsk Norge-historia: Kjør så det oser!

Plötsligt fann vi oss omringade av galna norrmän. Det rök om tjutande däck och kokande motorer och soppan sprutade som en kvast ur tanken . . .

Av Dag E Hogsten-PeO Kjellström och Björn Sundfeldt (foto)

■■■ Det var nåt tjuv- och rackar-spel med brevet, för det var post-stämplat i Oslo.

Men inledningen var både smickrande och löftesrik:

Som en ivrig lesar av Teknikens Värld har reportasjen om 24-timmarsloppet för 1 000-kr-biler ikke undgått min oppmerksomhet. Dette påfunn har virket så sykt, men så morsomt att jeg alltid har haft lyst til å delta.

Da jeg har en litt spesiell mulighet til å arrangere aktiviteter på Geller-åsbane, har jeg invitert venner å bekjente i norsk bilbransje til RAKETTLÖP den 15 mai d.å.

Några rader längre ner infriades löfena:

Som forbilde og guru'er i denne spesielle motorsportklasse har et team fra Teknikens Värld selv sagt en plass reservert på startreken.

Brevet var undertegnet Finn E. Bragnes.

Här förelåg ett erbjudande som inte kunde motstås.

Utmaningen accepterades per omgående och vi övergick till att vässa våra vapen.

Teknikens Världs 24-timmarsstester för tusenkronorsbilar har med åren blivit en institution, ett fattigmans Le Mans med många bisarra och roande inslag – vare sig evenemangen har ägt rum på racerbana, rallycrossbana, på is eller rentav under nattlig jakt till Nordkap.

Tävlingsreglerna var förnorskade

Även om Rakettloppet skulle omfatta ynkliga 12 timmar var utsikten att tvåla till broderfolket minst sagt frestande. Vi fick naturligtvis finna oss i att reglerna var förnorskade: medan huvudregeln i våra 24-timmars brukar vara att bilen skall ha inköpts för högst 1 000 Skr och vara besiktigad och inregistrerad så gällde andra normer i Norge.

Broderlandet har höga inregistreringsavgifter som ansågs motivera ett inköpspris på 2 500 norska kronor. För den summan får man ju näst intill en lyxbil i Sverige, men vi har som princip alltid föredragit "man tager vad man haver" före "slit och släng".

Därför föredrog vi att satsa på gamla kända kort. Flaggskippet "Sverige", Dagge Hogstens och Björn Sundfeldts blågula Audi 50 från 1976, hade visat sig god nog att bli bästa ekipage i 24-timmars-testet på Mantorp i slutet av 1988 – så vilken uppgift kunde vara enklare än att ta sig an ett gäng norrmän i ett halvdistanstest?

Visserligen hade "Sverige" kostat endast 600 kronor i inköp och visserligen hade den omedelbart efter triumfen råkat hamna 90 mil i nordlig riktning, närmare bestämt i Gargnäs, och visserligen hade den under vinterdvalan blivit avregistrerad – men allt detta var bagateller.

Teknikens Världs ombud på platsen grejade det läckande avgasröret, den trasiga baklyktan, svetsade (!) fast bakre stötfångaren

Forts nästa sida

12-TIMMARS forts

och satte dit nya bromsbelägg.

Hos bilprovningen i Storuman mottogs "Sverige" om inte med öppna armar så dock med välvilligt överseende, och med sju påpekanden (ettor) i protokollet kunde den redan dagen därpå segla vidare söderut, skickligt lotsad av vår speciella Stockholm-Gargnäs-kurir Jane Honda.

Som hederssponsor utsågs i vanlig ordning firmorna Gummi-Björn (två begagnade däck) och St Eriks Bilcity (montering av en begagnad generator), två företag med den viktiga egenskapen att ligga inom bekvämt promenadavstånd från Teknikens Världs redaktion.

Eftersom reglerna föreskrev minst tre förare per ekipage engagerades en juniorförare, PeO Kjellström, 31. Ruben Börjesson blev vår stallchef och mekaniker. På egna hjul rullade "Sverige" dagen före loppet till Karlskoga, lastad med de båda däckerna och med bränsledunkar som vid banan skulle fyllas med 127,5 liter bränsle (10 procent av förbrukningen i Le Mans!).

Mycket bil för pengarna i Norge

Talet om nedgången i den norska ekonomin måste vara starkt överdrivet, konstaterade vi vid ankomsten till Gelleråsbanan, klassikern bland svenska racerarenor.

I alla fall tycks det gå att få en skaplig bil för 2 500 norska kronor – till exempel en Alfasud med sänkt kaross och plexiglas i rutorna eller – helt sensationellt! – en öppen för att inte säga vidöppen Volkswagen 412 "Flachbau".

Sex splitter nya lågprofildäck tycks alltid ingå i köpet när man besöker norska bilskrotar.

Men i alla fall! Strax efter åtta på morgonen avfyrares en fyrverkeripjäsa som hörbart tecken på att Rakettloppet var i gång, förarna rusade på Le Mans-vis tvärs över banan, spände fast sig och brakade bort mot den fruktade Tröskurvan, efterlämnande ett vidrigt stinkande avgasmoln som blandade sig med osen från den nyss avfyra raketten.

Vår taktik var att ligga lågt i början och först när konkurrenterna hade lekt rommen av sig (det vill säga slitit ut sina däck, förbrukat sin bensin, sprängt sina motorer, trötat ut sina bromsar och kört av banan) rycka fram för att motta lagerkransen.

Skrockande i mjugg över denna listiga plan körde Björn Sundfeldt de första två timmarna, eller rättare sagt en och en halv timme. Då var nämligen tanken tom.

Eftersom "Sverige" är välkänd för sin måttlighet med blyhaltiga vätskor var konsumtionen förvånande, men vi hade i alla fall hygglig kontakt med täten och bilen gick bra.

Nu tog juniorföraren PeO över ratten och lyckades få soppan att räkna nästan en timme längre än Björn.



● Le Mans-starten. Vid varje bil en nyckelperson som ser till att säkerhetsbältet spänns på.



● En Alfasud i färd med att leva upp till traditionerna.



- ◀ Flaggskeppet "Sverige" t v kämpade väl i sitt 14-åriga livs andra långdistanslopp. Femte plats trots läckande tanklock.
- ▼ Tolvtimmarslopp vinnas från depån, det har den här gutten med depåsignal tagit fasta på.



Samtidigt tappade han dock alltmåra kontakten med täten, där en fruktansvärd strid hade etablerats mellan en röd Alfasud, en minst professionellt trimmad Talbot Samba och banans bjässe – en amerikansk automatväxlad Ford Maverick med skräckinjagande resurser.

Tyvärr hade inte jänkaren fått mera bensin än någon annan, men det kompenserade stallet med rejäla depåstopp som även verkade avkylande på däck och bromsar.

Några av ekipagen försvann vart efter, ett par av dem råkade hamna på fel köl och andra orkade inte med det ganska friska tempot runt Gelleråsbanan. Två ekipage från Karlskoga, en Peugeot 304 och en 505 Kombi Diesel, satte säkerheten främst och cirkulerade väldigt långt bak i fältet.

Sedan även Dagge Hogsten hade visat sig oförmögen att hålla

"Sverige" rullande mer än en och en halv timme var halva loppet i det närmaste kört. För att inte säga hela – förhoppningarna om svensk seger sjönk i samma takt som soppan i tanken.

Förhoppningarna sjönk med soppan

Spänningen steg när den ledande Samba fick stopp ute på banan och förlorade flera varv till en av de röda Alfa Romeo-bilarna, vilkas sportiga motorljud och charmant väghållning fick många veteran att nämna namn som Nuvolari och Farina och tider när bilar var bilar och så vidare.

En av Alforna hade för övrigt drabbats av tre, fem eller tio varvs avdrag för omkörning under gul flagg, ett brott som så småningom inte bestraffades alls. Det spelade

för övrigt ingen roll, eftersom Samba snart hade kört in de förlorade varven och för under målflaggen som klar segrare när solen sänkte sig över Gelleråsens grustag.

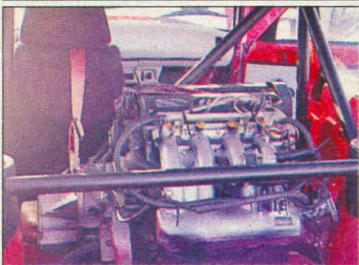
Sent omsider konstaterades att den lilla Audins häpnadsväckande törst berodde på ett otätt tanklock, men för det första lyckades teknikerstaben inte täta läckan och för det andra var vår ranson nästan förbrukt.

De sista timmarna förflöt därför i en skammens afonrodnad för stäckars "Sverige", som frirullade halva raksträckorna och måste smekas med silkesvante i vänsterkurvorna, för det var i dem soppan rann ut. Blott i högerbøjarna var det full fart, men försiktigtvis alltid på högsta växel.

Inte blev det bättre av att stall "Tre gubbar" i den halshuggna folkvagnen tipsade en funktionär om



▲ **Traselegansen utmärkte inte bara bilarna. En del körde de tolv timmarna i full gala.**
 ► **Amerikanska Ford Maverick, snabb men törstig. Ett av de mest spektakulära inslagen på banan – och inte minst i depån!**



◀ **Samban hade en mittmonterad fyrventilsmotor med turbo som komplement till standardmotorn över de drivande framhjulen. Efter träningen lyftes tyvärr extramotorn ur.**
 ▼ **"Tre gubbar" hade skalperat en VW 412 och körde utan vindruta. Förädrades Teknikens Världs hedersrattmuff.**



● **Talbot Samba, Fiat 131 och Alfa-sud.**



● **Depåbrudarna hos Opel hade miss-tänkt håriga extremiteter.**



● **Första varvet. Ett uppställ och aldrig mer!**

att vi stänkte bensin på banan med resultat att vi svartflaggades men kunde lämna depån efter förhandlingar med tävlingsledningen.

Inte för att det påverkade resultatet, men vi hämnades på banketten efteråt (också den i det närmaste tolvtimmars) med att överlämna Teknikens Världs rattmuff som specialpris till de tre gubbarna som hade slagit oss i kampen om fjärde plats.

Ett norskt svar på Mille Miglia

Att evenemanget kördes i Sverige hade främst sin förklaring i att racerbanor är en typisk bristvara i Norge. Trots detta rönste planerna på ett tolvtimmarslopp ett enormt intresse på andra sidan kölen – Finn Bagnes sände ut 15 inbjudningar men fick dubbelt så många

anmälningar!

Loppet hårdbevakades dessutom av norsk radio och TV och i depån vimlade det av kändisar och *scandal beauties*. Norrmännen förflyttade sig till banan i Porsche Turbo och Maserati Biturbo Spyder som eskort till tävlingsbilarnas påkostade transportbussar.

Det var kort sagt en glans och fest över arrangemanget som väl endast kan mäta sig med Mille Miglia, se annan plats i detta nummer!

Men dagen efter Rakettloppet strävade en liten gul och blå Audi med dekaler över rosthålen mot Stockholm, fortfarande på egna om än något skamfilade hjul.

– Vänta bara till nästa gång, tycktes den muttra i sitt sargade inandöme.

– Ett nytt tanklock ska väl täppa till käften på gutterna!

Det var exakt tolv timmar kvar till den 17 maj. ■

NR **14** 22 juni 1989 Pris 26:- inkl moms
Danmark 37:- Finland Fmk 25:- Norge 29:50 inkl moms

TEKNIKENS

VÄRLD

-allt om Bilen



**Ett äventyr att
importera själv**

Bättre än Testarossa:
FERRARI 328



7 388048 602602

486-14

++BETONGBERRA MÄTER DIN FART++12-TIMMARS MOT NORGE
++VI KÖR NYA CITROEN XM++OCH MITSUBISHI PAJERO MED
SEXA++LOPPET BÖRJAR VID 40+++SUBARU MED FRAMTIDENS
AUTOMAT++FLYGMOTORN VISAR VÄGEN++VI KÖR MILLE MIGLIA++