

Björn Sundfeldt kör Volvo Turbo Cup

Jag ska bli trea!



Volvo Turbo Cup är den nya "fattigmansklassen" inom svensk banracing. Tanken är att bilarna ska vara lika snabba, förarens skicklighet ska avgöra. Teknikens världsreporter ställde upp i Anderstorp.

Av BJÖRN SUNDFELDT –
PeO ERIKSSON, PETER
SUNDFELDT och MICHAEL
ÄHMAN (foto)

■■■ Nervös var jag inte. Egentligen tror jag inte att jag var nervös någon gång, varken före, under eller efter tävlingen. Men upphetsad.

Redan ett par veckor före tävlingen började jag känna av den här upphetsningen. Det var som ett slags självsuggestion, och det kunde inträffa när och var som helst.

Plötsligt löpte tankarna i väg. Jag satt redan i tävlingsbilen. Oftast var det ögonblicket före start som utspelades för mitt inre. Då stod jag alltid i första ledet –



● Snart klart för start. Kent Olofsson hjälper mig att justera fyrpunktsbältet medan jag själv knäpper hjälmen (med mikrofon i hakkoppen). Bakom stolen skymtar bandspelaren, fastspänd på störtbågen. Av originalinredningen i "min" tävlingsbil återstår inte mycket. Till höger om mig sitter behållaren till eldsläckaranläggningen (6 kg halongas), som har 5 stycken munstycken i motorrummet.



vänta inom racing.

På träningen hade det inte gått bra. I Volvo Turbo Cup är bilarna inte särskilt hårt trimmade, men krånglar gör de ändå. En hel del.

Testkörning

Det började redan en dryg vecka före tävlingshelgen. Det var torsdag, fri träning och presskonferens i Anderstorp.

Jag skulle lära mig banan och bilen, och med hjälp av Teknikens världs testingenjör Rolf Eriks-

mönster – slicks alltså. Att de greppar fint framgår av bromsprovet: 47 meter från 100 km/h. Bromsarna är i stort sett standard så när som på hårdare belägg.

Motorn är en B21A med modifierat topplock, "gatturbons" kolvar och avgasventiler samt en del andra förbättringar. Kylfläkt saknas, generatoren är bortkopplad.

Till modifieringarna hör naturligtvis också turbosatsen. Med maximalt laddningstryck, 0,8 kilo, ska motorn ge en effekt på

"fabriksstyrning", och bland många andra fördelar innebar det också att min bil sköttes av två Volvo-mekaniker: Kent Olofsson och Tony Ganemyr.

De bytte tryckdosa och dessutom munstycken i förgasaren, eftersom de kritvita tändstiften tydde på alltför mager bränsleblandning. Under tiden drog jag några varv med den vanliga GLT-Turbon för att i alla fall hinna nöta in banan.

Det är en rolig bil att "leka" med på bana, den är mycket lättkörd och dessutom snabb. Testingenjör "Roffa", som nu degraderats till tidtagare, klockade mig som bäst för 2.10,80.

Med race-bilen hann jag fem varv – med 2.01,45 som bästa tid – sedan var det färdigt igen: treans växel började hoppa ur.

Det var en låsklack till treans synkroniseringskåpa som inte längre fanns på plats – inget att göra åt den dagen. Jag åkte i alla fall ut igen för att åka ytterligare några varv, bilen har så bra botten drag att det går hyggligt fort även med bara fyran och med lite hjälp av tvåan.

Men i slutet av flygrakan var det definitivt färdigkört – motorn började plötsligt låta som en gammal traktor och gick bara på tre cylindrar om ens det. En ventilbricka hade brustit.

Det var bara att packa ihop och åka hem, mer åksugen än när jag kom.

Nästa fredag eftermiddag var vi tillbaka.

Men efter två varv – när jag börjat få upp flåset – kände jag att det var dåligt med flås i motorn. En blick på laddningsmätaren bekräftade: bara 0,5 bar. Och när träningspasset var slut var jag återigen utan treans växel – jo, den fanns där men hoppade ur precis som förra gången.

Felen var desamma. Tryckdosa trasig och låsklacken i växel-lådan borta. Det blev nattjobb för Kent och Tony, medan jag själv – som det anstår en riktig racerförare – åkte till hotellet, åt middag och gick till sängs tidigt.

Första tidsträning

Nästa morgon klockan halv åtta står bilen där med nyrenoverad växellåda, ny tryckdosa och nya däck.

Vi ställer oss i kön till besiktningen – och väntar.

Vi ställer upp vid infarten till bandepån – och väntar.

Till slut är jag ute på banan. Jag och min bil. Nu är det allvar, tidsträningen har börjat.

Jag tar det rätt lugnt under ett



● Lördag morgon: "mina" mekaniker har renoverat växellådan under natten. Kent kryper in under bilen – med famnen full av växellåda – för att sätta den på plats.

son-Pax skulle vi också köra igenom det vanliga biltestprogrammet – både med race-bilen och en vanlig Volvo GLT Turbo, en sådan som du kan gå in till Volvo-handlaren och köpa för 80 000 kronor.

En Volvo Turbo Cup-bil kostar inte lika mycket – om du kan göra jobbet själv. Runt 50 000 kronor räknar Volvo som en realistisk summa, men det billigaste bygget i cupen lär ha stannat på 23 000.

"Min" bil var i själva verket Volvos. Alltså den så kallade gästbilen, som Volvo byggt för att låna ut till mer eller mindre kända förare, för att få mer publicitet kring cupen.

Volvos gästbil är en 242:a från 1976. Den är rensad på det mesta av originalinredningen och har i stället en rejäl burbåge, eldsläckningsanläggning, fyrpunktsbälte och en kraftigt skålad stol. Plus ratt, växelspak och några få instrument.

Det är inte som att köra en vanlig Volvo. Fjädringen är stenhård, och utan inredning, isolering och ljuddämpare blir det en skaplig ljudnivå inne i bilen. I 110 km/h mätte vi upp 90 decibel A, i Volvo GLT Turbo 71 dB A.

Däcken är specialtillverkade Pirelli P7 (205/50-15) utan

182 hk vid 6 200 r/m och ett vridmoment på 27,5 kpm vid 4 000 r/m. Det gjorde den säkert också under testkörningen. 0-100 km/h gick på 7,7 sekunder och 0-400 meter tog 15,21 sekunder – med full tank och två man ombord. Den vanliga Volvo GLT Turbo, med 155 hk, är inte heller slö: 9,0 respektive 16,20 sekunder.

En orsak till race-bilens snabba acceleration är däckens fina grepp i kombination med differentialbroms. En annan orsak är ganska låg utväxling (standardlåda och 4,10 i bakaxeln). Och en tredje orsak är att turbotrycket blåser upp nästan omedelbart efter start.

Fri träning

Felet var bara att när testutrustningen var bortkopplad och jag äntligen kunde ge mig ut och ladda runt banan, ja, då försvann turbotrycket efter bara några varv.

Det var "tryckdosa" som tröttnat. Tryckdosa är en slags ventil som känner av insugningstrycket och reglerar turbons wastegate och därmed laddningstrycket. Tryckdosorna har gått sönder på löpande band, men nu finns en ny typ som ska hålla bättre.

För mig var det dock inget större problem. Jag hade ju en

och vann starten.

Nu var det verklighet nere på mossen i Anderstorp – och jag stod inte alls i första led.

Vi satt i bilarna och väntade på att få rulla ut till start. Jag började redan svettas. Det var varmt ute. Och det blir inte kallare av att man är klädd i flamsäkra långkalsonger och långärmad undertröja under en flamsäker overall, och har huvudet inpackat i en flamsäker huva och en tättslutande hjälm. Vi fick vänta en bra stund.

Det handlar mycket om att

Mot första startledet

och ett halvt varv, för att värma upp motorn och rugga upp de nya däck.

Trots allt strul har jag i alla fall börjat få klart för mig hur banan skall köras. Lärt mig de rätta spåren genom kurvorna och — i stort sett — vilka växlar som passar bäst på de olika avsnitten.

Vilket i och för sig inte var så svårt. I början använde jag tvåan i två kurvor, men jag märkte snart att det var onödigt. Turbon laddar bra redan från knappt 4 000 varv, trean gav bättre flyt och fart.

Med varm motor och ruggade däck gasar jag fullt ut på starttrakan och lägger i fyran strax före start och mål, där tidtagningen sker. Nu gäller det min startplacering, jag ska helst vara i första ledet.

Jag håller ner så länge jag vågar in mot startkurvan, passerar hundrameters-märket och vill bromsa men håller kvar lite till innan jag kliver på bromsen och trycker i trean. Ligger i vänsterkant in i kurvan innan jag drar mig in åt höger, kommer in mot kanten lite för tidigt och måste bryta mer åt höger innan jag kan lägga på fullt. Upp på kantstenen till vänster i utgången, i med fyran vid 7 000 varv och ut till höger före Opel-kurvan, en lång sugande hårt doserad vänster.

Här finns inga bromsmärken, det får gå lite på känn. Märker att jag bromsat onödigt tidigt, trycker i trean och håller ut till höger längre än min instinkt vill — men



● **Besiktning:** vi fick vänta ett tag i kön, de omutligt noggranna besiktningsmännen tog den tid de behövde. Men slutligen blev både bilen och jag, det vill säga min personliga utrustning, godkända.

kommer därför in i vänsterkant precis lagom, kan dra på tidigt och slänga i fyran strax efter att jag touchat höger kantsten i utgången.

Håller kvar till höger in mot Hansenkurvan, en svagt doserad vänster som svänger ca 100 grader. Här ska man bromsa och vrida in långt senare än vad ryggmargen vill och det slutar med en kompromiss. Jag bromsar och kastar i trean aningen för tidigt, men kommer ut hyggligt och dyker in i karusellen, en lång doserad höger som aldrig verkar ta slut. Håller ut till vänster i ingången, fortfarande trean och ca 6 500 varv innan jag släpper upp lite och styr in i kurvan.

Runt karusellen styr man mest med gasen, håller motorn runt 6 000 varv och balanserar bakvagnen med lätt uppställ. Mer gas och bakvagnen flyter ut, bilen styr in i kurvan. Mindre gas, bakvagnen håller spåret och bilen understyr

utåt i den långa, långa kurvan.

Runt, runt och så plötsligt är jag på väg in i depåkurvan. Då ska jag ligga på rak kurs i högerkant, gör det också och släpper gasen — men inte helt — och bromsar samtidigt med vänster fot innan jag styr vänster och smyger på gasen igen.

Depåkurvan — eller Gislaved-kurvan — är en rätt knepig, odoserad och mycket tvär vänster, ungefär 110 grader, som jag och många andra har svårt att få rätt flyt i.

Så även nu. Jag har styrt in för sent, kommer långt upp på höger kantsten innan jag kan stämpla på för fullt.

Ut till vänster, fullt på trean fram till Södra kurvan, 7 000 varv just innan jag vänsterbromsar och dyker in till höger. Stöttar med gasen, ca 6 000 varv här också, börjar dra på efter två tredjedelar och kommer ut på flygrakan med nästan 7 000 varv.

Slänger i fyran och hinner slänga en blick på instrumenten. Temp och oljetryck är okej — men inte laddningstrycket. 0,6, möjligen 0,65 men inte mer. Det är bättre än förut, men inte bra.

Slutet på rakan närmar sig snabbt, varvräknaren närmar sig 7 000. Det är maxvarv, motorn tål väl lite mer men ger inte mer effekt.

Det enda bromsmärke jag hittat är ett par kraftiga bromsmärken (!) i asfalten. Jag biter ihop tänderna och håller kvar gasen, 7 100 varv innan jag passerar de svarta spåren och ställer mig på bromsen. De nya däckerna märks, de fäster mycket bättre än de gamla i går. Jag kan bromsa senare och ladda mer i kurvorna.

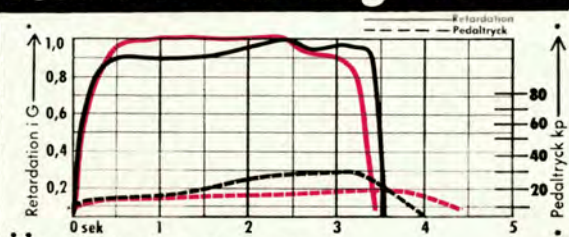
Den norra kurvan, efter rakan, är en åttio graders höger som inte brukar vålla några större problem — om man bromsar i tid alltså. Trean och full gas ner mot Läkarkurvan, en rätt enkel 90 grader höger.

Trean ligger kvar, vänsterbroms och så ut på starttrakan och i med fyran.

Och så vidare, varv efter varv. Varje gång jag passerar depå håller Tony ut svarta tavlan med min förra varvtid: 2,5 — 2,7 — 2,4 — 1,9 — 2,1 — 1,7 och så 1,4 — men bättre blir det inte. Jag kämpar ytterligare några varv, svetten rinner och jag vet att åtminstone Börje Thor och Greger Petersson har varit nere på höga 58, alltså 1 minut, 58 sekunder och ett antal hundra- och tusendelar. De är med andra ord tre sekunder bättre än jag.

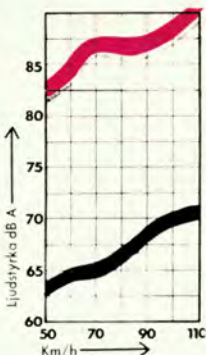
Innan jag åkte ut hade jag tänkt haka på någon av de snabbare

Testfakta: tävlings-turbo mot standard-turbo

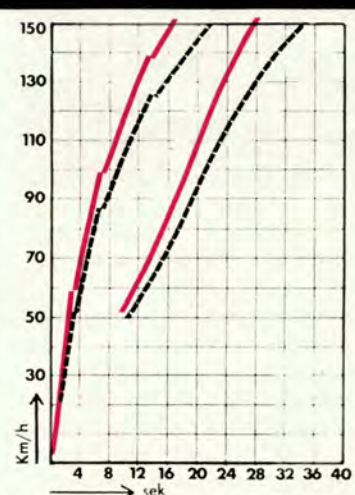


Bromssträckor: Race-turbo 47 meter, GLT turbo 49 meter (ovan). Race-bilens bromsar (röda kurvor) är mycket effektiva, men i inbromsningens slutfas, efter ca 2,5 sekunder, läste bakhjulen. Detta förlänger bromssträckan och medför risk för bakhjulskast. "Gatbilens" bromsar är också bra. Retardationen är dock inte lika hög och den kräver högre pedaltryck. Men här uppstod ingen hjullåsning.

Skilnaderna i ljudnivå är som natt och dag (på vintern). I race-bilens ljudmiljö — från 82 dB A i 50 km/h till 90 dB A i 110 km/h — måste man skrika högt för att kunna kommunicera med en eventuell passagerare. I GLT Turbo går det bra att använda vanlig samtalston i alla farter.



	Volvo 242 Turbo Cup	Volvo GLT Turbo -82
Bränsleförbrukning		
Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart		
50 km/h	1,24	0,82 övxl
70 km/h	1,20	0,90 0,83
90 km/h	1,40	1,02 0,92
110 km/h	2,10	1,17 1,07
Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning, motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h.	1,95	1,50
Lägst oktantal	100	98
Acceleration		
Accelerationstid från stillastående i sekunder		
0 — 50 km/h	2,4	2,7
0 — 70 km/h	4,4	4,9
0 — 90 km/h	6,2	7,6
0 — 100 km/h	7,7	9,0
0 — 110 km/h	8,8	10,7
0 — 130 km/h	12,0	15,2
0 — 150 km/h	16,6	21,8
0 — 400 meter	15,21	16,20
Accelerationstid på högsta växel		
50 — 70 km/h	4,2	5,2
70 — 90 km/h	3,4	3,8
90 — 110 km/h	3,1	3,8
Toppfart cirka (km/h)	190	195



Accelerationskurvorna visar att det på de två lägsta växlarna inte är särskilt stor skillnad mellan bilarna. Det är först på trean som GLT Turbo (svart kurva) börjar hamna på efterkälken. Vid acceleration från 50 km/h på fyran (streckade kurvor) drar race-bilen ifrån snabbare.

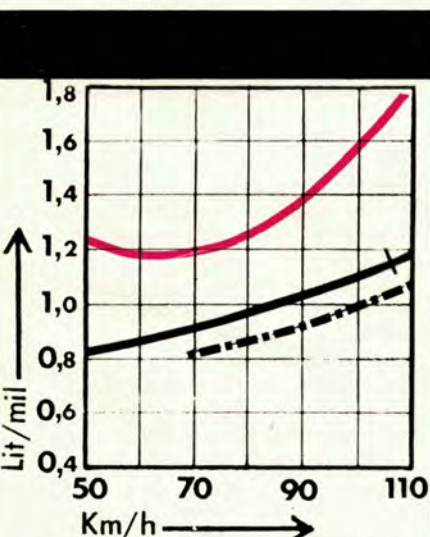


● **Officiell träning, första passet:** "Runt karusellen styr man mest med gasen, håller motorn runt 6 000 varv och balanserar bakvagnen med lätt uppställ. Mer gas och bakvagnen flyter ut, bilen styr in i kurvan. Mindre gas, bakvagnen håller spåret och bilen understyr utåt i den långa, långa kurvan."

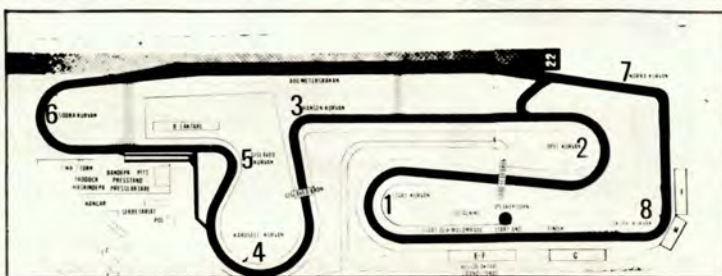
grabbarna för att se hur man gör. Men de körde ut före mig, jag får aldrig häng på dem – och att förstöra ett helt varv genom att vänta in någon av dem bär mig emot. Jag fortsätter att finslipa min kurv- och bromsteknik på egen hand.

Då blir jag plötsligt omkörd i ingången till startkurvan. Nummer 14, det är Robert Kvist som också lär vara snabb. Jag hakar på – eller försöker – men efter bara två kurvor går han i depå. Så var det med det.

Jag är fortfarande ojämn i några kurvor, kommer rätt ibland men fel lika ofta. Men bilen känns perfekt balanserad tack vare Eje Elghs "utsortering" före Mantorp-tävlingen. Möjligheterna till chassi-ändringar är begränsade – fjädringen får bytas och det finns några olika stötdämpare och krängningshämmare att laborera med – men det kan göra stor skillnad.



Av tabeller och diagram över bränsleförbrukningen framgår att GLT Turbo visserligen är avsevärt snålare än race-bilen (röd kurva), men att denna ändå inte är avskräckande törstig med tanke på att det är just en race-bil. GLT Turbo har dessutom överväxel, som ytterligare sänker förbrukningen.



● **Ett varv på Scandinavian Raceway mäter 4 031 meter och bjuder på åtta kurvor:** 1) Startkurvan, 2) Opelkurvan, 3) Hanssenkurvan, 4) Karusellkurvan, 5) Gislavedkurvan (eller Depåkurvan), 6) Södra kurvan, 7) Norra kurvan, 8) Läktarkurvan.

Nu är det bara lite mer turbostryck som saknas, sedan är det helt upp till mig själv.

Kent och Tony lyfter bilen för att komma åt att justera tryckdosan. Jag väntar – på de officiella träningsstiderna.

Det tar en dryg timme: bara nia.

Andra tidsträning

Strosar runt, tittar på Kent och Tony och på andra bilar i depån, pratar med "kollegerna". Väntar. På nästa träningspass.

Oroar mig för att inte få fullt laddningstryck då heller. För att Super Saloon och Formel Superklasserna, som tränar innan, ska lägga för mycket gummi på banan så att den blir hal i solvärmen. Eller ännu värre, det kanske blir regn.

Det blir det inte. Och när jag kommer ut på långa rakan har jag fullt laddningstryck. Nu ska dom få se på tider.

Det får dom inte. Motorn har bättre effekt, jag känner att jag har bättre drag-ut ur kurvorna och i slutet på flygrakan har jag 7 200 på varvräknaren – det är 190 km/h. Men efter två varv inser jag också att mina farhågor har bekräftats, gummit från Super Saloon och Formel Super har gjort banan halare.

Tiderna på Kents tavla flimrar

förbi: 1,3 – 1,5 – 1,2 – 1,1 – 1,5 – och så äntligen: 0,9 och sedan 0,6. Det går fortare än förut – men inte tillräckligt fort. Jag fortsätter att snurra runt banan, men nu får jag bara tider över 2,01.

Träningen flaggas av och det är dags för ny väntan på nya tider. Jag snackar med Greger och Börje, som bara kört några varv. Båda anser att banan nu var ca en sekund långsammare än under förra passet.

Alltid något. Om jag kört nästan en sekund fortare när banan var en sekund långsammare innebär det i praktiken att jag – eller snarare bilen och jag – egentligen varit två sekunder snabbare än under förra passet. Då är det inte så långt kvar till de snabbaste – men så räknas ju förstås inte min startposition.

Den blir åttonde, ytterspår i fjärde led. Inget vidare.

Till höger om mig, på sjunde plats, har jag Picko Troberg, som gjort comeback. Framför oss står Alf Lorén och Bengt Thenander, sexa och femma. I andra led Greger Petersson och "Peggen" Andersson, i första Robert Kvist och till höger om honom – på pole position – Börje Thor.

Nu är det återigen bara att vänta – på nästa dag.

På kvällen har jag repat mod igen. Nu går ju i alla fall bilen bra.



● **Varvtider:** vid depåmuren står Tony och visar att jag körde varvet på 2 minuter, 2 sekunder och 7 tiondelar.

Vi lägger upp taktiken och resonerar om vilken placering jag bör få. Vi enas om att jag ska bli trea.

Så här: de fyra första kan jag inte göra något åt. Men av dem är det nog en som bryter och en som blir diskad. Redan på Mantorp hade det ju varit bråk om tillbakaflyttade motorer, och under träningen i dag hade det snackats om att Robert Kvists framvagn inte var helt enligt reglerna.

Bengt Thenander visste vi inte så mycket om, mer än att han också varit snabbare på andra träningen, snabbare än jag. Men om jag inte kunde köra ifrån honom fick vi väl räkna med att han också skulle bryta.

Affe Lorén hade jag kört ifrån när vi åkte Renault-cupen 1976 – det skulle jag väl greja nu också.

Picko var ett problem. Honom var jag tvungen att ta i starten. Om inte fick han väl göra som under träningen: snurra i karusellen.

Att någon av de bakomvarande skulle sticka upp räknade vi över huvud taget inte med – och inte heller att jag skulle köra av eller bryta.

Trea alltså.

Tävling

Fem minuters testkörning på morgonen. Vi hade luskat ut att Börje Thor körde med tre hekto lägre lufttryck i däcken än jag – alltså testade vi med samma.

Det kändes bra. Vi kör så.

Förarsammanträde. Startern visar hur och när han kommer att släppa fältet. Det ska nog gå bra, med testutrustningens hjälp har jag provat ut rätt teknik för att få "max-acc".

Satt vi så där och väntade på att få köra ut. 17 stycken förare, förhoppningsvis var det fler än jag som svettades.

För tionde gången kollar jag bandspelarsladden. Jag har en

"Rött ljus... och...grönt"

mikrofon i hjälmremmens hak-kopp, och till tävlingen har vi monterat in bandspelare i bilen.

Bilen med grönflaggen åker förbi på banan, väntans tider är över. Bandspelaren på, vi rullar ut.

Nu ska vi bara köra ett varv runt banan, vänta på att alla ställt upp i startposition utanför depån, och sedan köra ett halvt varv fram till starten. Och vänta på att alla ställt sig i rätt position där. Och sedan vänta på starten.

Jag citerar mig själv från bandspelaren:

"Nu är det klart... 30 sekunder... rött ljus... och... grönt."

Motorvrål och växling.

"Ja, hygglig start (växling). Nästan uppe med Affe... men jag kommer på yttren och det kan ju bli besvärligt..."

Det blev det. Startkurvan:

"Han tog mej här... jävlar... här var jag av... oj... Picko körde om mej som fan... en grov miss... femton körde om mej också, det var inte så bra... ja, jag blev omkörd av dom flesta här, skit också."

Så farligt var det nu inte. Nummer 15 är Göran Lindvall, och det var bara han som tog sig förbi.

Jag var nia efter första kurvan, med Kurt "Osten" Olsson tätt i hasorna. Efter Opel-kurvan kommer han upp nästan jämsides på insidan, och där ligger han kvar genom Hansen-kurvan och in i karusellen:

"Vad fan nu då... släppte trycket...?"

Motorn sackade ett ögonblick mitt i karusellen. Och sedan:

"Där tog Osten mig lite snyggt i depåböjen... mycket bra gjort av honom... klantigt av mej däremot att inte täppa till."



● Första varvet, Hansenkurvan: Ledarkvartetten har redan passerat. Affe Lorén (6) ligger femma. "Peggen" Andersson (9) klippar gräs medan Picko (44) håller sig på banan innanför honom. Bakom Picko skymtar Göran Lindvall (15) och jag själv.



● Starten: Börje Thor, Robert Kvist och Greger Petersson har försvunnit in i startkurvan före "Peggen" Andersson (9). Från åttonde startposition ligger jag här på femte plats, med en noslängd före Affe Lorén (6). Men min femte plats var förstas bara teoretisk, ytterspåret straffade sig snabbt.

I det här läget, när vi körde ut på flygrakan, måste jag alltså ha legat tia:

"Då försöker jag köra om Osten här i en slipstreaming, men det släpper han väl inte till förstås... där tog jag Osten och... den röda norrlänningen."

Jag utnyttjade alltså luftdraget bakom Ostens bil för att komma ikapp och upp jämsides, sedan bromsade jag senare och var förbi. Den röde norrlänningen är Lindvall, som jag passerade medan han sladdade lite vid sidan av banan.

Ut på andra varvet på åttonde plats.

"Nu försöker Osten ta mig på invern här... ja jävlar det gör han också... det understyr så... förbannat men... nej det gjorde han inte... men han kommer väl att försöka igen här nu i

Opelkurvan... ja det gör han nu... nej han håller igen... jaaa, han får jag nog svårt att hålla bakom mej... men han verkar vara clean, han knuffas inte i alla fall."

Här börjar min röst låta lite ansträngd efter duellen med Osten, som fortsatte att attackera:

"Motorn lägger av i... karusellen här... nu kommer Osten igen... men han grejar det inte den här gången... man blir tvungen att gå på tvåan i depåböjen i såna här situationer... nu missar jag ut på flygrakan här skulle jag tro... där åkte nån av... det var en Sibyllabil, han rök av i utgången lite grann men... greja det."

Det bör ha varit Peggen Andersson som var illa ute där.

"Jag tror inte Osten kan slipstreama ikapp, nä det bör han inte kunna och inte jag heller å andra sidan... Affe ligger långt fram den jäveln... kör bra i dag tydligen."

Ritningarna från kvällen innan stämde inte. Affe Lorén skulle jag ju köra ifrån.

"Nu slår dom ihop här... det ska vi väl kunna ta ett par placeringar på kanske... med lite tur... ja... gick om Picko men jag fick uppställ i utgången... så han... tog mig bara därför."

Det var i utgången till startrak. Ut på tredje varvet, fortfarande som åtta. "Nu ska jag dyka innanför Picko i karusellen här... nä det gick inte... det skulle va å ta honom i inbromsningen till depåkurvan då, jag försöker med det... nä, det var



● Fjärde varvet: Affe Lorén har åkt av. Pickos bil på väg ut ur bilden före Sundfeldt, Lindvall och "Osten".

inte så bra... det var inte alls bra, nu har jag den röde norrlänningen bakom mig... han försöker ta mig nu i utgången till flygrakan... det gör han nog för jag kom fel... jävligt fel... ja han kommer att slipstreama förbi nu... inte vet jag hur många varv det har gått heller... ojoj va långt borta dom är dom andra... jag ligger... en två tre fyra fem, sex sju, åtta... kan det va möjligt... är det så jävla dåligt... förbannat, nej där är Börje Thor."

Jodå, det var möjligt. Jag låg åtta, Börje Thor ledde inte alls som jag trodde - men Lindvall i den röda bilen kom i alla fall inte förbi. Jag täppte till i kurvan efter flygrakan. Ut på fjärde varvet:

"Den röda är efter lite grann här nu... nu bör jag kunna gå i ett cleant spår här... där har nån vart av, det är... Affe... en rejäl..."



snurra tycker jag... jävlar, nu bromsade jag med fel fot, det har sin nackdel med vänsterbroms också... nu lämnar femton fritt spår... det vart nåt vajsing med honom... fem menar jag... det var ju nummer fem."

Bengt Thenander, som bröt. "Jag har temperatur nästan hundra grader nu... oljetryck tre... ja det fixar sig... här borde jag nästan kunna bromsa ut Picko kanske... kan det va så... nå det grejar jag inte... där gjorde både Picko och jag fel... in på startrakan."

Sexa ut på sjätte varvet: "Då tar vi fyran nu så får vi se... i vänstern, jävlar, jag kom inte in till kanten... f-ö-r-b-a-a-n-n-a-a-a-t... nja... det sket sig... jag har ingen aning om hur många varv vi har åkt..."

Jag hade provat med fyran i Opelkurvan en gång tidigare, och tyckt mig vinna lite på Picko, men den här gången gick det inte alls bra.

"Där var en till som... num-

heller..."

Men visst var Picko förbannad, och inte utan orsak. Jag bromsade försent och råkade peta till honom på bakflygeln. Ytterst lite men det behövs inte mycket i ett sånt läge, och Picko fick stoppsladd - men han förlät mig senare. Nu var jag fyra ut på sjunde och näst sista varvet - och var nära att köra av efter incidenten med Picko:

"Här understyr det jävlar anamma som fan och där slog det i botten när jag gick... ut i gräset ovanför kantstenen... han är rätt långt bakom mig men en tabbe till så är jag torsk... viss försiktighet kan man ju kosta på sig att köra med i alla fall, och däckerna har blivit bra mycket halare, den saken är... klar... men jag ska jävlar i mig sälja mig dyrt om den jäveln där bakom ska om... förbanne mej... jävlar, nu var jag av banan på väg ut på flygrakan också... två misstag på... samma varv och det skulle kunna kosta mig en jävla massa det... om jag inte passar mig."

Mitt ovärdade språk, flämtande andhämtning och slarviga körning avslöjar att jag nu är oerhört upphetsad och spänd:

"Jävlar... nu går vi snart in på sista varvet här, jag har lite svårt att koncentrera mig nu märker jag... sista varvet går vi in på... nu... ja, gör jag inte bort mig totalt nu så... ska det här fixa sig tycker jag..."

För sista gången ut på flygrakan:

"Nu... nu går Börje Thor in i böjen... i slutet på rakan... det var som fan... snacka om ledning... om det nu är han som leder och det får man väl förut-sätta."

Det fick man inte, visade det sig. I slutet på flygrakan närmade jag mig nu snabbt nummer tio, Greger Petersson:

"Han har inget bromslyse den där jäveln... njae inte så bra i sista... näst sista kurvan... men... fan det var inte mycket som skiljer inte... jävlar anamma... jaa, om jag inte fattade det fel så blev jag trea."



● Målet: Greger Petersson hankar sig förbi flaggan som trea, jag blir fyra slagen med 3/10-dels sekund. Bakom oss kommer "Osten", och Picko är på väg ut ur sista kurvan.

● Sjätte varvet: "Sorry Picko, det var inte meningen." Efter en lätt plåtkontakt får Picko stoppsladd vid utgången på startrakan. Eldsflammorna kommer från avgasröret, det är överskottsbränsle som antänts av den heta turbon. Nummer 99 Sundfeldt klarar sig förbi och går upp på fjärde plats när två varv återstår.

Affe sladdade av i startkurvan, fastnade i fångstnäten och fick stanna där under resten av loppet.

"Det var ju fan om jag inte skulle kunna greja Picko... och den andra... vem det nu är som ligger där... jag kommer inte tillräckligt nära ut på flygrakan för att kunna slipstreama... det är fan... jag gör fel... en två tre... fyr fem... sexa verkar jag ligga."

Det var fel. Jag låg sjua ut på femte varvet:

"Nu var det väl fan om jag inte ska... det var omkörningsförbud, här var det ingen idé att försöka."

Efter Affes avakning i startkurvan var där gulflagg, vilket innebär omkörningsförbud. Nu börjar kommentarerna på bandet allt oftare blandas med flämtningar och stönanden.

"Ingen överhängande fara bakifrån i alla fall... jävlar... va fel det vart i..."

Kraftuttrycket berodde på en sladd i Hansenkurvan. Sedan, inne i karusellen:

"Nu är det dags för Picko att

mer nio... vad hände med honom då?"

Peggen Andersson, som bröt. "Jävlar, jag understyr mera... Pickos bil... jävlar skit... jag kommer inte ut på flygrakan med bra fart... men ähh... det är gott om plats bakåt i alla fall, där borta har vi Börje Thor... fan, jag ligger nog fyra plötsligt... jaha... då är det bara Picko kvar före pallen då... om det inte är sista varvet bara, det borde jag veta, i så fall skulle jag satsa rubbet nu... men det vet jag inte."

Inte var det sista varvet och inte låg jag fyra. Men nu tror jag att gårdagens planläggning börjar stämma och är märkbart upphetsad vid ingången till Läktarkurvan:

"Vi chansar och tar honom nu i ingången till... Sorry Picko, det var inte meningen... men... han snurrade... och det är två varv kvar... jag... hjälpte ju faktiskt Picko på traven där men... han viftade så jag tror inte att han var förbannad... det var ju faktiskt inte meningen