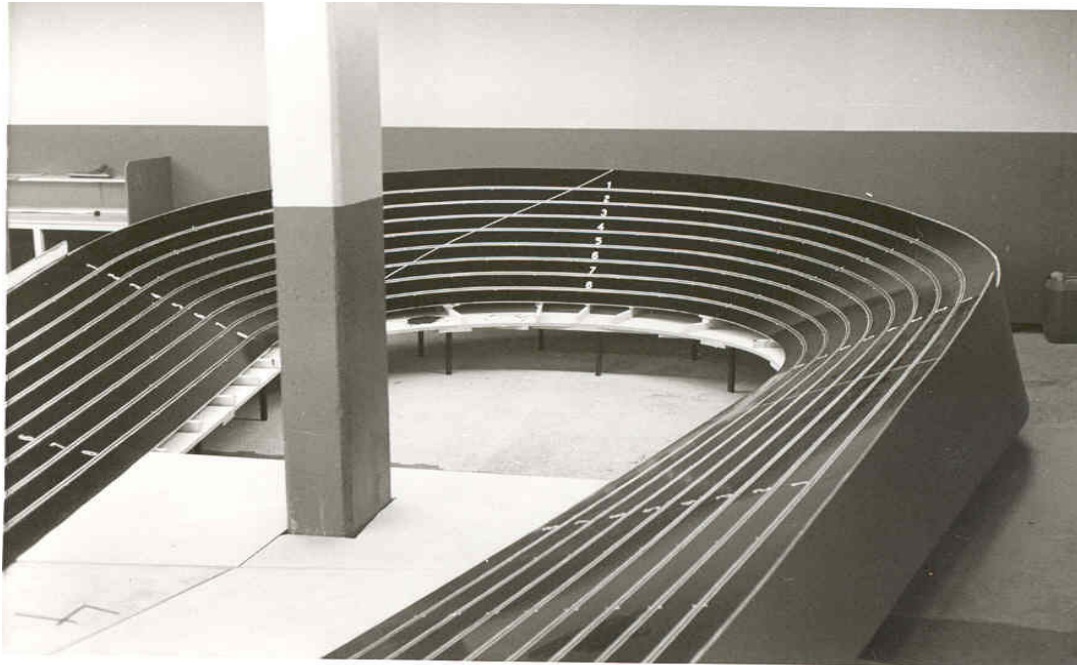


Lasses slotracingstart *avsnitt 3*

Några bilder från 1974 på nya Hasse Nilssonbyggda Kingen i P-huset på Smycketorget.

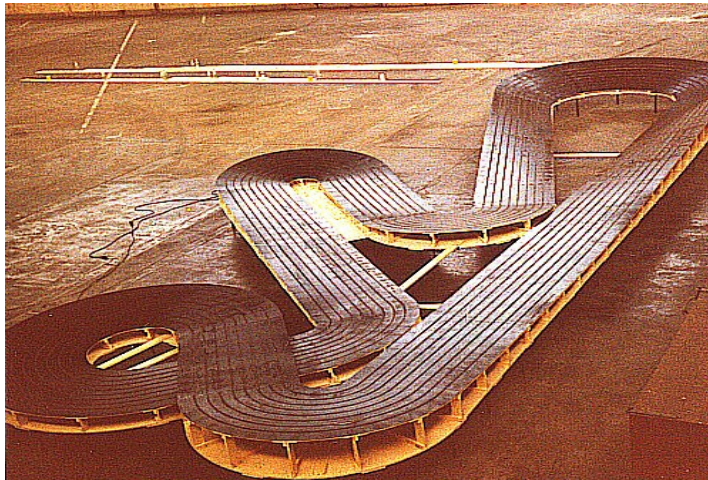


Dosen Smycketorget 1974



*Finalen 1974 i GBG 1000. I förgrunden: Peter Bergqvist, Per Gustavsson (?) och Tom Lindström.
I bakgrunden fr.v: Torgny Hansson ? (med hatt), Rick Bergink, Holland, Thomas Hansson, i vit skjorta (Axel P,
Conny J, Ted L)? Peter Wänseth, Terje Haugen, Norge, Östen Engström, Bjarne Lilliendahl.*

Bjarne Lilliendahl och Jan Ekman som deltog i Bicentennial-Racet i USA 1976 antog den stora utmaningen att tillsammans med Hasse Nilsson och Lloyd Hjärth att som första land arrangera ett VM i slotracing. VM:et skulle köras i Göteborg i juli 1978.



VM-banan i hangaren och dags för braidning



VM - Programmet

I mars 1978 började VM-banan att byggas i en av Torslandas tomma hangarer . Chefs-banbyggaren Hasse Nilsson ledde hela banprojektet. Banan var en kopia på en American Blue King som är 155 fot, drygt 47 meter och byggdes i delar för att vid senare tillfälle kunna transporteras till och från VM-platsen på Nordstadstorget i Göteborgs centrum.

När Ernie "Mr Trinity" Provetti, en förare från USA, kom till Nordstadstorget frågade han Ted Ljungcrantz, en av Sveriges bästa förare.

-Where is the raceplace?

-Här, sa Ted och pekade på rätt ställe på torget.

-Sure, wise guy, sa Ernie, where is the track?

-Kommer i natt, sa Ted.

-Yea-yea let's get something to eat, sa Ernie

Ted berättade lite senare att Ernie var imponerad.



I rutig skjorta Thomas Hansson, i vit T-shirt Ted Ljungcrantz och till höger i blå skjorta "lilla jag".

På natten transporterades banan från hangaren i Torslanda med lastbil och släp till Norra Hamngatan utanför ingången till Nordstadstorget.

En truck från Svelast, med vad jag kommer ihåg, Lloyd vid spakarna lyfte av de olika bandelarna och körde in dem till rätt ställe på torget. Den största delen återstod att köra in. Tror att det var 'karusellen'.

Det går inte, den är för bred så någon. Vi kom fram till att det skulle gå med en marginal på omkring 15 cm på varje sida. Precisionskörning med andra ord.

Dagen efter stod "Kingen" uppställd på rätt ställe.....och "Mr Trinity" säkert förvånad.

VM kördes i klass G7 med vingkarosser, pianorod-chassin. Motorerna var uppbyggda från C-kannan, som körs även idag. En gångbar lindning var singel 25 AWG. Camen's Pooch S 25+5 var populär.

Om någon undrar, var det dåvarande världsrekordet på en 'King' med G7-bil, ca 3,5 sek.

Vinnare Joel Montague, före John Strachan båda från USA och Thomas Hansson som trea, Lars Blomkvist och Lennart Granström som fyra och femma.

Även jag deltog i VM-jippet på Nordstadstorget med 125 förare och slutade på plats 44.

När VM:et var över ställdes banan i ett förråd i väntan på att få en tillvaro i en lämplig lokal, många försök gjordes, men ingen lämplig lokal fanns att tillgå så banan måste tyvärr skrotas.



Min VM-bil

Eftersom GO-69 inte hade någon egen bana längre blev banan hos Mölndals MK i Råvekärrskolan klubbens nya hemmabana.

GO-69's 10-årsjubileum, 1979, firades i december i samband med GBG 1000.

1984 introducerade Roffe Lundberg från Stockholm, en G10-bil, ett ganska tungt fjäderstålschassi för skalabilar, som påminner om dagens Saloon eller Production 24.

Alltså entyps-chassi, saloonkaross och motor med C-kanna med G10-ankare. G-10 bilarna fick en egen serie och blev ett alternativ till vingbilarna i Serie Väst.

Vid klubbens 20-årsjubileum, 1989, återväcktes intresset hos Berra Ljungdahl, Kennet Signal och Lasse Petterson, efter dryga 20 år. Det var en lång time-out. Kul att lära känna dessa medlemmar från klubbens tidiga barndom. GO-69's jubileum firades i MMK's banlokal.

GO-69 körde alltså hemmaracen på Råvekärrsbanan. Detta varade till 1992 då MMK flyttade från Mölndal till Lövgärdet i Angered. Där byggdes en ny bana med norrlänningen Per Persson som byggherre.

1994 firades GO-69's 25-årsjubileum i MMK's banlokal i Lövgärdet, se Berras berättelse på GO-69's hemsida under rubrik Historik

1996 flyttade MMK ännu en gång, men då till ett hus utan lokal för slotracing. Vi i GO-69 ville köra slotracing och flyttade inte med. GO-69 flyttade sin verksamhet till Kingen i Partille.

1996 körde jag mitt andra VM (första i ISRA) i Forli i Italien.

Några minnen. Bilresan med en lånad Volvo-850 från Volvo PV gick bra, övernattnings på ett pensionat i Storkmühle i Tyskland. En lantidyll med utsikt över en egen insjö.

Fortsatt bra resa ända till Bologna sen var det regn, väldigt mycket regn.

Stanken från konstgödsselfabriken som låg nära banan, tog några dagar att vänja sig vid.

Minns gärna utflykten till en närbelägen bergsby där vi avnjöt middag inkl vin, till alla utom de två chaufförerna. Janne och kyparen samsades om ett bra vin till maten.

Vi hade även en minnesvärd resa till microstaten San Marino, där vi gick omkring uppe på en klippa med en bebyggelse från senare delen av medeltiden. San Marino är väl annars mest känt i racingsammanhang för GP i Formel 1.

Ej heller att förglömma är Kent Lundströms 745:a som hade bromsskrik som hördes till oss som åkte i bilen framför, undrar hur det lät inuti Kents bil?

Vi träffade många nya slotracers som deltog i VM:et. Några lite tysta andra lite mer snacksaliga. Team Swedens prestationer på banan var väl inget att skriva hem om.



Foto Berra

Janne, Guss, Lasse, Kent, Mr Berra och Kennet, Forli Italien 1996 i Berra-sponsrade T-shirts och kepsar.

Jag fick även några nya uppslag till ett eget ES-24 chassi. Trådnistas eller laserskärar, det blev några försök på en laser. På tredje försöket blev det ett körbart chassi, som förbättrades hela tiden fram till 2003. Blev väl några hyfsat bra placeringar i bl.a, GBG 1000. Jag fick svårt att få tiden att räcka till så det blev att köpa chassin istället.

30-årsjubileum 1999 firas i samband GBG-1000 racet samma år. Sista racet på Kingen.

Mellan Januari – Maj 2000 byggdes GO-69's nuvarande bana. Berra L och Lasse P hade kört VM i Canada på en mycket trevlig bana. Ritningen ändrades lite för att passa mellan pelarna i Partille-lokalen där Kingtracken stod tidigare och som i december året innan flyttade till Danmark.

Hasse Nilsson, som året innan hade flyttat tillbaka till Sverige från USA, blev åter byggherre för en bana till GO-69.



Partillebanan, foto 2007

År 2000, alltså fyra år efter Italien var det dags för nytt VM-deltagande för mig, denna gången i Helsingfors i Finland. Berra, Jan E, Lasse P och jag. Lagom till F1-32 kom Lars Harryson. Inga direkt sportsliga framgångar men det bäst arrangerade VM-et hittills enligt Berra som hade kört samtliga VM sen 1992. Mycket berodde säkert på att Andy Wasserman från USA var tävlingsledare, en stor man, i mer än ett avseende.

2002 Janne Ekman, Lars Harrysson och jag körde i ett 4-timmars teamrace på gamla Partille-Kingen som hade exporterats till Hörning i Danmark, med en 3:e plats som resultat. Även 2003 körde Lars Harry och jag, nu med Micke Landrud i teamet, denna gången körde vi till oss guldmedaljen. Båda åren var det plåtbilar med 16D-motorer och LeMans karosser.



Partillebanan, 2002, hos nye ägaren, Peter Broe i Hörning i Danmark.

2004 gick VM i Sverige, närmare bestämt i Lund. Det var varmare än vanligt i augusti !!, gällde att hålla en bra vätskebalans, öl brukar vara bra men det räckte inte, vatten fick komplettera.

Kent Lundström, Thomas 'Lillen' Schüller och jag hyrde en husvagn av Labbe, den stod parkerad alldeles intill banan, inte långt att gå när timmen blev sen.

Minns den högoctaniga tvekampen i ES-24 mellan Lasse Åberg och Peter Krcil från CZ Rep och som Peter K vann med två varv. Andy Wasserman var tävlingsledare även i detta VM. Uffe T körde också två klasser och blev några erfarenheter rikare.

I november 2004 slets min vänstra hälsena av vid en match i inomhusfotboll i Kärraskolan. Fjorton dagar senare när det var dags för GBG-1000 hade jag vänsterfoten i ett prydligt gipspaket. Tyckte att har man ont i foten ska man kunna köra slotracing. Jodå det gick så bra att jag körde till mig en tredjeplats i Production 24. I den andra klassen ES-24 fick jag bryta efter halva semin. Orken tog slut, kunde inte stå på ett ben som en stork mera den dagen. GO-69's 35-årsjubileum 2004, firades även denna gång i samband GBG-1000.

Fortsättning följer...