

Mästarmöte i Limmared

Märklin Sprint

Grand Prix

Den som vill lyckas måste vara utrustad med körskicklighet, hårda nerver och ett stall snabba bilar. Lägg till ork som räcker natten igenom. Mästerskapen i Märklin Sprint är nästan hårdare än Le Mans. Det räcker inte med att köra. Förarna måste bygga banan också.

Av Per Stern (text), Christer Ljungaeus (foto)

De har väntat på den här dagen i månader. Stämningen är därefter i Limmareds Folkets hus, där medlemmarna i Märklin Sprint-klubben träffas en gång om året för att göra upp.

De ramlar in från olika landsändar på fredagseftermiddagen, en efter en, fullastade med bilar och bandelar. Nu mekar de vid borden i den stora lokalen eller sitter på golvet och bygger bana. Medan de jobbar knäpper de några bärs, snackar och lyssnar på hårdrock, Creedence, Sabbath och Zeppelin.

Och det krävs jobb. Banan, där detta inofficiella SM (eller öppna svenska mästerskap, tävlingen är öppen även för utländska medlemmar) ska avgöras, sträcker sig över hela Folkets hus i åtta spår med tolv kurvor och en riktigt lång raka. Byggtid: åtta till tolv timmar.

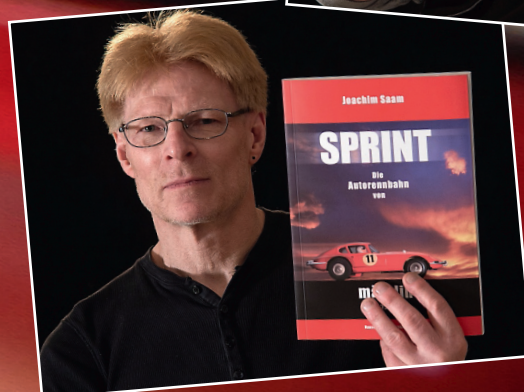
Tyska Märklin Sprint är bilbanan som, trots att den sålde bra i Sverige under sin existens åren 1967-82, förde en tillvaro i skuggan av storsäljaren Scalextric från England. Förmodligen för att Sprint var det betydligt dyrare alternativet.

Enda i världen

Det högre priset var dock motiverat, enligt samstämmiga Sprint-medlemmar.

– Märklin Sprint håller mycket hög kvalitet. Hittar man tio meter gammal Scalextric-bana på någon vind kan man räkna med att en meter går att använda. Resten är ►





Förarna som gjorde upp (medsols nerifrån): Geir Erik Heigård, Norge, Manfred Rusner, Borås, Joacim Jansson, Hjo, Joacim Widin, Eskilstuna, Jan Ringström, Bromölla, Anders Dahl, Borlänge, Mikael Olofsson, Ängelholm, Peter Wetterling, Göteborg, Karl-Peter Meier, Järfälla, Anton Meier, Stockholm, Tony Heikkilä, Stockholm, Lars Dobo, Stockholm och Lars-Åke Svensson, Limmared.