

► lika bra att kasta. Hittar man 100 meter gammal Märklin Sprint får man ledigt ut 90 meter körduglig bana, anser Lars Dobo, en av dem som på 90-talet grundade svenska Märklin Sprint Racing Club som faktiskt är den enda av sitt slag i världen.

Is i magen

De bygger till långt in på natten. Egentligen kom Sprint med maximalt sex spår, men detta är andra året som klubben kör åttaspårigt genom att de bygger ihop två fyrspåriga banor.

Yttersta noggrannhet är av vikt vid sammanfogningen av delarna. I morgon är den stora racingdagen och då vill man inte ha några spänningsfall.

Första start är lördag eftermiddag. Det är nu det ska avgöras. För att lyckas fullt ut måste allt klaffa. Den som aspirerar på segern måste förutom hundra procentiga bilar i stallet också ha en rejäl skopa is i magen. Det gäller givetvis att köra fort, men inte för fort. En avakning, vilket är synnerligen lätt hänt, innebär diskvalificering i heatet.

Tävlingen körs i sexton olika klasser, varav varje förare deltar i tio. Klasserna körs i åtta heat om tre varv, detta för att ingen förare ska ha fördelen av ett visst spår. Varje förare kör alltså 80 heat under tävlingen.

Bara original

Endast originalbilar från Märklin Sprint är tillåtna. Man får inte trimma bilen så att den avviker från originalet, däremot är det tillåtet att byta ut delar mot andra originaldelar.

Vilket naturligtvis är ett måste, de yngsta Sprint-bilarna har ju redan fyllt 30 år.

När fyra klasser är körda står Jan Ringström från Bromölla vid poängtavlan och funderar. I vanliga fall struntar han i poängen och satsar i stället på att sätta snabbaste varvet.

– Ja, för då är man ju snabbast, konstaterar han.

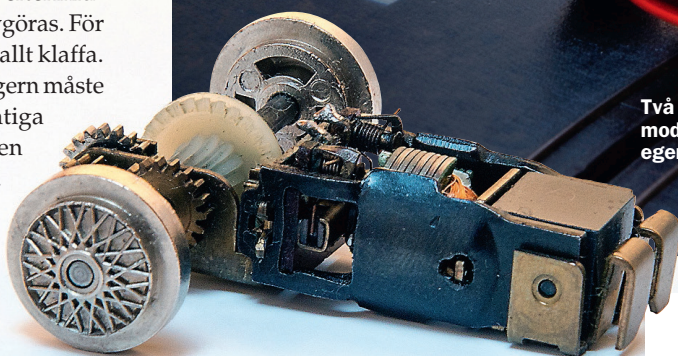
Men nu ligger han i topp tillsammans med hemmasonen Lars-Åke Svensson och Lars Dobo från Stockholm.

– Man kanske skulle satsa på ►

”För att lyckas fullt ut måste allt klaffa. Den som aspirerar på segern måste förutom hundra procentiga bilar i stallet också ha en rejäl skopa is i magen.”



Två versioner av BMW Lola F2, en av de tidigaste Sprint-modellerna. Det finns all anledning att vara rädd om dem, liksom egentligen alla Sprint-bilar, eftersom det inte dräller av dem. Eller reservdelar. Turligt nog nyttillverkas däck av tyska Sprint-fantaster. Utan nya sulor skulle det vara omöjligt att köra tävling. Däcken åldras snabbt och blir hårda och odugliga.



Chassi med V2-motorn som ersatte den klenare V1:an. V2-motorn hängde med ända till slutet 1982 jämsides med den sidewinder-motor som har direktdrivning på bakhjulen. Sidewindern är snabbare än V2 men har inte lika stark motorbroms vilket innebär att man måste slå av tidigare inför en kurva.

Endast golvytan begränsar banlängden. Hade rummet varit större hade Sprint-klubben kunnat bygga längre. När ett samlat fält är på väg in i första hårmålen gäller det att ha koll på sin egen bil och slå av i tid. Om samtliga åtta bilar har samma färg är det extra svårt.

De två första Sprint-bilarna från 1967 var Mercedes Monoposto (vänster) och Ferrari Supersqualo. De tidigaste versionerna hade så kallade V1-motorer som hade en benägenhet att bli överhettade och brinna upp. Märklin ersatte dem snart med den slitstarkare V2:an.





Här fattas det en del! Karl-Peter Meier och Mikael Olofsson bygger kurvor. Medlemmarna reste till tävlingen med bandelar i bagaget. Den här gången har de flesta tagit med sig de sällsyntare och dyrare ytterkurvorna men inte lika många av de vanligare och billigare innerkurvorna som det inte brukar vara brist på. Men det löser sig till slut.

Anton Meier är med sina 21 år bara hälften så gammal som de flesta andra Sprint-förarna. Medlem i klubben sedan tio år. Det började med att Anton hittade pappa Karl-Peters (som också kör) Sprint-bana på vinden. Här kontrollerar Anton kopplingarna på bandelarna för att eliminera spänningsfall under tävlingen.

Norges stolthet i Sprint-sammanhang Geir Erik Heigård har en närmast komplett samling Sprint-bilar. Idealet är tre exemplar av varje bil. En för vitrinskåpet, en tävlingsbil och ett bytesobjekt.



Mikael Olofsson från Ängelholm servar sina bilar före start. Han tar ur hjullagren, rengör dem från hårstrån och damm och smörjer dem med en liten droppe olja. Ytterligare en droppe på axeln vid ankaret. Nu kommer de att rulla lättare. Förhoppningsvis vinner jag, säger han.



SÄKERHET KAN ALDRIG ÖVERDRIVAS

Låt din auktoriserade Volvo Pentaåterförsäljare hjälpa dig att gå igenom din motor inför säsongen. De har kunskapen och de rätta verktygen för att säkerställa en kostnadseffektiv och långvarig prestanda samt säkerhet till sjöss. Genom regelbunden service och förebyggande underhåll kan du alltid vara säker på att du får ut det bästa av säsongen.

STAY AHEAD – kontakta din närmaste Volvo Penta-återförsäljare redan idag!



Ladda ner Volvo Penta-applikationen till din iPhone eller Android-telefon för att få snabb information om närmaste Volvo Penta-återförsäljare runt om i världen.

VOLVO PENTA

www.volvopenta.se