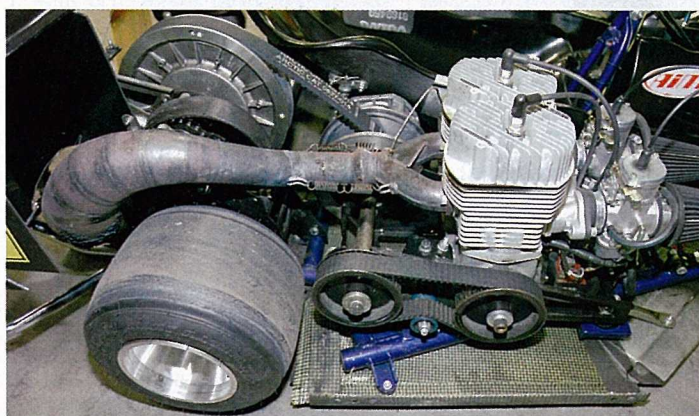




Börje Gustafsson fortsätter köra Superkart, medan sonen Emil testade SuperVkart under fjolåret.



T h syns den tvåcylindriga, luftkylda motorn, med remdrift (främst nedtill i bilden) till variatorns ingångsaxel. Bakom skymtar variatorns lilla ingångsremskiva och t v den större utgångsremskivan, medan kedjedriften från utgångsaxeln till bakaxeln är skymd bakom avgasröret.



SuperVkartens främre hjulupphängning är hämtad från Superkart.

Snabba fakta

LENNART LANDSTRÖM

Född: 1960-11-04.

Bor: Lycksele.

Familj: Sambo och 7-årig son.

Yrke: Försäljare GIS-företag

Cartesia AB (GPS-system för sågverk) i Lycksele.

Motorsportbakgrund: Rally från 19 års ålder, rallycross

(åtta i Volvo-cupen ett år), dragracing, skotercross, skoterdragracing, superkart sedan 2001.



Snabba fakta

BÖRJE GUSTAFSSON

Född: 1959-09-08.

Bor: Järfälla.

Familj: Sambo, två döttrar och sonen Emil, 18 år.

Motorsportbakgrund: Superkart sedan 1992 ("har man

provat är man fast"), tävlat i Sverige och kört enstaka race Tyskland, Frankrike och Holland, SSK i BMW M3 1997.



SuperVkart-åkarna platsade väl bland Superkart-ekipagen under fjolårssäsongen.



Bilfakta

SUPERVKART

Årsmodell: 2007

Tävlingsklass: "Supportklass" till superkart i STCC och SSK.

Motor: Hirt 2-cylindrig, 2-takts luftkyld radmotor, 625 cc.

Effekt: 70 hk vid 7.000 rpm.

Transmission: Arctic Cat variator.

Chassi: MS (Tjeckien).

Fälgar: 6 tum (5 tum på kartbana), bredd 120 mm fram/200 mm bak.

Däck: Dunlop enhetsdäck.

Bromsar: Skivor fram och en på bakaxeln.

Vikt: 220 kg inkl. förare (minimivikt).

Pris: 110.000 + moms (inkl 2 omgångar däck).

Bilen byggd av: Let go SuperVkart AB, Lycksele.

Skoterteknik driver budgetvärsting

Efter en schackningsperiod kring millennieskiftet är det bra fart på svensk Superkart igen. Men kostnaderna skenar iväg och i år har vi sett embryot till en enhetsklass – med billigare teknik och jämförbara prestanda – SuperVkart.

I STCC och SSK har Superkart och SuperVkart tävlat tillsammans. Så lär det bli även 2008.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO), BENGT-ÅCE GUSTAVSSON (FOTO)

Lycksele-veteranen Lennart Landström var tidigt ute med att i ett kartchassi testa billig snöskotermotor och variatortransmission som alternativ till hårdtrimmad superkartmotor med växellåda. Han gjorde det i den tvåsitsare som blivit succé inte bara i Sverige och som gett många en "nära-Formel 1-upplevelse".

En partner på orten, Stefan Nordström, hjälpte till med den tekniska detaljlösningen.

Tillsammans med stockholmaren och superkartkollegan Börje Gustafsson har han i år lanserat SuperVkart – med tjeckiskt MS-chassi, Hirts tvåcylindriga 625-kubiksmotor för ultralätta flygplan och variatortransmission hämtad från snöskotertillverkaren Arctic Cat.

Fem killar har kört SuperVkart den gångna säsongen och vi är tacksamma att vi fått köra ihop med Superkart-klassen, säger Börje Gustafsson.

SuperVkartarna hänger med bra och blir inte bromsklotsar i fältet.

Men om intresset blir stort framöver, så kanske SuperVkart bli en egen klass.

Kostnaderna ligger runt hälften, både i inköp och drift, fortsätter Börje.

Vi är angelägna om att hålla den som enhetsklass – det är hela idén – och är beredda att till exempel plombera motorerna.

BOSSE KÖR SJÄLV Superkart sedan många år och var ordförande i förföröreningen under de tuffa åren kring 2000.

Vi hade en riktig dipp då och var bara fem åkare. Vi är evigt tacksamma att SSK:s Bosse och Inger Pettersson ändå lät oss åka.

Nu sedan Thomas Johansson hjälpt oss att få in foten i STCC syns klassen förstås ännu bättre och det ser lovande ut igen.

Men kostnaderna drar iväg. En ny raceklar Superkart kostar idag 250.000 kronor och driften för en säsong här hemma kanske runt 100.000 kronor.

MED ETT inköpspris på 110.000 kronor + moms inklusive två omgångar däck och en driftkostnad på runt 50.000 kronor blir SuperVkart ett alternativ för de som vill åka lite billigare. Konceptet bygger på att använda enklare teknik, inte trimma så hårt, men ändå ligga på samma prestandanivå, säger Börje.

Chassina från superkartleverantörer som Andersen och PVP var för dyra. Tjeckiska MS kunde erbjuda en bättre prisnivå och modifiera motorfästena för att passa den större 2-cylindriga 625-kubikaren.

Suzuki och Rotax ville inte sälja sina snöskotermotorer till vårt projekt, så vi vände oss till

tyska Hirt som bygger motorer för ultralätta flygplan.

Deras förgasarmatade 625-kubikare ger i standardskick 60 hk, men har vässats till 70 hk vid 7.000 rpm.

I standardskick har motorn 500 timmars gångtid mellan renoveringar.

Även om trimningen motiverar lite tätare renovering är det ändå långt glesare intervall än för en superkartmotor som behöver renoveras efter 10-12 gångtimmar.

SUPERKARTMOTORN ger mer effekt, 100-110 hk, men vid högre varvtal 12.500 rpm. Att 625-kubikarna blir konkurrenskraftiga beror på att de ger högre vridmoment och tack vare variatortransmissionen ständigt arbetar på effektivaste motorvarv.

Variatorn från Arctic Cat innebär förutom effektivare utnytt-

jande av motorns resurser också lägre driftkostnader.

Det som händer är möjligen brott på drivremmen. En nya kostar 1.000 kronor. En renovering av den vanliga 6-stegade speedshiftlådan i en Superkart drar däremot lätt iväg mot 15.000 kronor.

MED VARIATOR riskerar man dessutom inte att övervarva motorn.

Variatorn fungerar med sin drivrem klämd mellan två par koniska hjul såsom en steglös växellåda.

Ingen elektronik behövs för den steglösa växlingen. Den sköts mekaniskt med centrifugalteknik som "växlar upp" när motorvarvet stiger över bästa arbetsvarv och "växlar ner" när motorvarvet sjunker under bästa arbetsvarv.

Till skillnad från kartar med slirkoppling, startar SuperV-

karten snabbt och blir inte på efterkälken mot Superkartarna.

Enda haveriet man haft under året är inte med själva variatorn, utan kedjan som driver mellan variatorns utgående axel och bakaxeln. Där hoppas man kunna gå över till remdrift, liksom man redan har från motor till ingående axel på variatorn.

SuperVkart är trots större motorvolym lättare än en Superkart, tack vare luftkylning och lättare transmission. Men minivikten för förare och kart har man ändå satt till 220 kg – mot 215 kg som gäller i Superkart.

Vi vill även ge dom som väger lite över 90 kg en chans att vara med och fightas i topp, säger Börje Gustafsson.

FIGHTADES I TOPP även mot Superkart-åkarna under racesäsongen 2007 gjorde Thed Björks bror Daniel som låg i Topp

5 i flera tävlingar. Bland de fem förare som tävlade i SuperVkart under 2007, märks Börjes 18-årige son Emil, som åkte Micro och Mini i yngre år, men sedan gjorde uppehåll av ekonomiska skäl.

SuperVkart är superhäftigt, säger Emil.

Treårskontrakt på Superkart-SM

Lennart Landström och Börje Gustafsson har tecknat avtal med SBF om att driva Superkart-SM den kommande treårsperioden, med Thomas Johansson som kontrakt mot STCC.

Det var närmare 30 ekipage ifjor och tillsammans med SuperVkart kommer startfältet att växa till 35 ekipage 2008. För 2009 tror vi på 45 ekipage och det kan bli lika maffigt som i EM-cirkusen nere på kontinenten, säger Lennart Landström.