

RUTFLAGGAN NR 1 1998



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov



*Mian blir här stadigt uppvaktad av norrmannen Christian Plesner och hans fina Maserati 3500 GT.
Foto Linus Pröjtz.*



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

GLÖM INTE

Årsmötet 7:e februari
Bruntorps vårdshus, Husqvarna
kl. 10.45

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande
Kassör
Sekreterare
Ledamöter

Horst Brüning
Gia Brüning
Bo Lindman
Åke Hansson
Bruno Rösler
Lars Wramell
B-Å Bengtsson
Allan Göransson
Björn Otterberg

tel. 0435-230 97
tel. 0435-230 97
tel. 08-798 95 90
tel. 08-715 84 96
tel. 019-22 56 18
tel. 040-16 16 90
tel. 0346-173 50
tel. 0410-115 60
tel. 0157-201 00

fax 0435-230 97
fax 0435-230 97

Suppleanter

fax 0346-131 77

KLASSREPRESENTANTER

A-D
GT-GTS

Midget
Formel J
Formel V
Formel Ford
Standardvagnar

G+H, Sportvagnar
GT-Nationell
Standard -Ny

Roland Haraldsson
Mian Jutterström
Henry Andersson
Per Hågeman
Olof Rosén
Nick Tammemägi
Björn Otterberg
Östen Johansson
Göran Kölbörn
L-G Widenborg
Pekka Nyström
Lennart Elofsson
Michael Rasmussen

tel. 0325-271 25
tel. 08-756 28 35
tel. 0515-411 20
tel. 040-91 18 13
tel. 031-65 44 74
tel. 0322-221 09
tel. 0157-201 00
tel. 031-795 42 93
tel. 08-742 72 70
tel. 042-20 76 81
tel. 042-13 36 89
tel. 013-29 71 78
tel. 040-48 22 50

fax 08-756 25 66
fax 040-91 18 13

fax 042-20 74 33

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg
L-G Widenborg
Magnus Nilsson
Åke Hansson

tel. 0470-223 98
tel. 042-20 74 33
tel. 0520-295 34
tel. 08-715 84 96

REGALIA

Roland Haraldsson

tel. 0325-271 25

REDAKTIONEN

Staffan Lindberg

tel. 0470-223 98

REVISORER

Åke Axelsson
Per Norberg

tel. 08-551 741 41
tel. 08-718 04 01

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

B-Å Bengtsson

tel. bost. 0346-173 50
tel. arb. 0346-123 45
fax. 0346-131 77

FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg
Peter Kumlin
Åke Lindh

tel. 0470-223 98
tel. 0243-284 77
tel. 044-24 15 10

PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB

tel. 08-768 26 28
fax 08-792 16 46

VALBEREDNING

Per Hågeman
L-G Widenborg
Anders Ek

tel. 040-91 18 13
tel. 042-20 74 33
tel. 042-13 55 51

Bidrag till Rutflaggan
sändes till:

Staffan Lindberg
Norrkatan 18, 352 31 Växjö.

Vi behöver både bilder och reportage!

Vi vill gärna ha ditt material på diskett för att spara tid och pengar till klubben.

Har du tillgång till dator gäller följande:

Rutflaggan produceras i PageMaker 6.5 i Windows 95.

Vi kan ta emot ditt material i olika Windows-format t.ex PageMaker 5.0, 6.0, 6.5 Microsoft Word, World Perfect, Windows Write/WordPad, ASCII-text, m.fl.

Arbetar Du i Macintosh lämnar Du texten i PageMaker 5.0, 6.0, 6.5-format, MS Word för Macintosh eller ASCII-text. Det går också bra med tydlig maskinskriven text.

Horsts sida

HORST BRÜNING

Januari och det blir bara ljusare och ljusare, så racingsäsongen är nog snart här. Jag liksom alla andra skruvar på våra bilar och det ser ut att bli bra. Ginetan har fått en väghållningsgenomgång av Lasse Widenborg som inte visste att man kunde få en bil som är så totalt felinställd att röra sig i rätt riktning. En ny motor är på gång till Lolan så att den kommer nog att luftas lite mer i år.

Vårt årsmöte går av stapeln den 7 februari och det kommer många intresserade racerhistoriker för att få sin röst hörd.

I detta blad kommer även vår preliminära tävlingskalender som förhoppningsvis håller, samt en uppställning av våra bilkategorier samt heatindelning.

Nu gäller det för alla som har tid och lust att hjälpa till med årets evenemang att anmäla sig till

banvärdarna och klassrepresentanterna och på så sätt avlasta och underlätta för alla funktionärer.

Tänk nu på att våra bilar skall vara historiska, det vill säga som de tävlades med under perioden. Så om Du tvekar — anpassa bilen — för historien kan Du inte ändra på.

Och Lennart, nästa gång speakern har problem med heatens sammanställning kan Du väl förklara vår policy för honom eller be mig förklara den för alla som inte har förstått ännu.

PS.

Jag har 2 mil till Knutstorp, så RHK's hemmabana är numera given.

Väl möt i Husqvarna
Horst

Bilkategorier och heat 1998

Heat 1: A-D samt Midget, Formel V 1300 och Formel Junior

Heat 2: GTS samt ev GTP period E+F

Heat 3: Standardvagnar period E+F

Heat 4: Formel Ford + övriga formel period G+H+I

Heat 5: Sportvagnar perioderna E+F+G+H+I

Heat 6: GT Nat period G+H samt G+GTP Internat.

Heat 7: Standard Nat 1966 t.o.m. 1972 samt period G Internat.

Ovanstående heat täcker in samtliga historiska bilar under överskådlig tid.

Sju heat ryms väl inom tidsramarna vid "egna" evenemang.

Hänsyn har som synes tagits till hastighet, reglementen, perioder mm.

På årets tävlingar kommer antagligen heat 5, 6 och 7 sammköras eftersom underlaget inte räcker till 3 heat.

Preliminär Tävlingskalender - 1998

23/5-24/5 Falkenberg-FMK

06/6-07/6 Karlskoga

18/7-19/7 Knutstorp-MGCC

15/8-16/8 Kinnekulle-SSK

29/8-30/8 Mantorp

4/09-6/09 Anderstorp

11/7-12/7 Falkenberg STD-65 inbjudningslopp ingår ej i RHK-Cupen

Eventuellt en tävling på Mitt-Sverige banan 8-9 Augusti.

Regler och Poängberäkning i 1998 års RHK Cup

- 1) Endast medlemmar kan tillgodoräkna sig poäng i RHK-cupen.
- 2) Endast tävlingar som ingår i RHK's tävlingskalender räknas i cupen.
- 3) Om 2 tävlingar körs under samma helg räknas lördagstävlingen som kvaltävling och söndagstävlingen som finaltävling.
- 4) Vid samma poäng totalt är det den tävlande med mest bilar i klassen som placeras först.
- 5) Alla klasser kör enligt detta. Eventuella interna cuper inom klasserna är fria.

Poängberäkning vid minst 4 bilar i klassen:	1:a	9 poäng
	2:a	8 poäng
	3:a	7 poäng
	4:a	6 poäng
	5:a	5 poäng
	7:a	3 poäng
	8:a	2 poäng
	9:a	1 poäng

Poängberäkning vid mindre än 4 bilar i klassen:	1:a	4 poäng
	2:a	3 poäng
	3:a	2 poäng
	4:a	1 poäng

Dessutom får alla startande i varje tävling: 5 poäng

Sammanställt efter inkomna synpunkter och önskemål på RHK's framtids- och planeringsmöte hösten 1997.

H.Brüning
1997.12.12

PS
Alla klassföräldrar skall så snart som möjligt lämna tillägg till startnummerlistorna till Bosse Lindman som kommer att uppdatera datalistan.



Knutstorp. Klasspappan Fritzson, sitter han männe och svär? "Jäkla skit, de skall visa respekt för Klasspappan, jag ligger ju bara på 4:e eller 5:e. Jag vill vinna!". Foto Linus Pröjtz.

Ska vi ha historisk racing i SM-sammanhang?

Ja, det är en fråga som bättre behöver belysas, om man följer debatten om vilka klasser som skall vara supportklasser till STCC;s ännu så länge lite för glesa startfält.

Det är naturligtvis mycket hedrande för svensk historisk racing, att en av dess klasser nämns som en kandidat till supportklasserna i SM-sammanhang. Det visar om inte annat på att historiska racing är lika accepterad som den moderna, så har det inte alltid varit!

Racerhistoriska Klubben, som har till uppgift att representera och tillvarata den historiska racingens intressen i Sverige, får ju samtidigt glädjande nog då också ett erkännande för att den inslagna vägen i stort sett varit riktig.

Det finns naturligtvis också många åsikter kring historisk racing eventuella lämplighet som supportklass i dessa sammanhang. Leif Lindström ger luft för en av dessa, när han i IB ifrågasätter en historisk standardvagnsklass lämplighet att vara karriärklass för unga förare. På den punkten kan vi bara hålla med Leif, det har aldrig varit den historiska racingens ambition att vara någon form av karriärsprångbräda för kommande generationers racerstjärnor. Dock vill vi bestämt bemöta påståendet att de historiska standardvagnarna mest körs av "äldre gentleman". Visst är många av gårdagens stjärnor, glädjande nog, åter aktiva inom historisk racing. Men ur ett nationellt perspektiv är dessa i minoritet. Dessa herrar brukar föredra det mer exklusiva EM-tävlandet inom den historiska racingen. Vid Racerhistoriska Klubbens tävlingstillfällen, vill vi påstå att medelåldern i det historiska standardvagnsheatet endast ligger marginellt över vad vi har i "modern" racing. Naturligtvis JTCC undantaget! Det är många förare i RHK-Cupen som är yngre än du Leif!

Skämt åsido, det är viktigt att betona att historisk racing inte alls enbart är synonymt med grånade gentleman och f.d. racerstjärnor, tvärt om! I jämförelse med STCC torde historisk racing dessutom erbjuda en överlägsen social gemenskap, även över generationsgränserna, det ser vi definitivt inte som någon nackdel!

Vad som är viktigt att komma ihåg är den historiska racingens lite speciella karaktär, som med fördel ger deltagaren möjlighet att i högre grad än modern racing själv avgöra ambitionsnivån i det egna tävlandet. Aningen kan man lägga ut 300.000:- på en vinnarbil, eller 30.000:- på en bil att vara med och ha mycket kul per krona med.

I historisk racing finns det fler dimensioner än att alltid vara först över mållinjen. Det säger sig då självt att denna form av racing inte i första hand är tänkt (eller ens lämplig) som en karriärplattform inom racing.

Söker man endast klasser som skall vara plattform för avancemang inom racingen är därför vare sig historiska standardbilar, eller övriga historiska klasser lämpliga i SM-sammanhang.

Det finns dock en annan mycket viktig aspekt till SM och STCC intressenternas nyvaknade intresse för den historiska standardvagnsklassens medverkan i racing SM.

Dessa, i rakt nedstigande led, föregångare till dagens supertouring-bilar drar mycket publik och är mediala attraktiva. I vissa fall på ett plan som STCC ännu ej lyckats nå upp till. Det vore ju ur detta perspektiv konstigt om man inte försökte para ihop de gamla standardbilarnas stora popularitet med de moderna kusinernas högre status.

Vid första anblicken ter ju sig succén självklar! Inom Racerhistoriska Klubben har detta diskuteras under ett par års tid.

Nu har emellertid fler aktörer börjat agera i denna fråga.

Flera av våra välmeriterade förare i "EM-serien" för historiska standardbilar har av olika skäl sett en mer professionell historisk klass som ett alternativ till EM-tävlande.

Sett ur ett kortare perspektiv, utan närmare eftertanke, kan detta verka mycket lockande, även för de förare som idag tävlar på ren amatörnivå i RHK-Cupen. Racerhistoriska Klubbens ansvar är dock att värna om den historiska racingens utveckling och fortlevnad även i ett längre perspektiv.

Därför tycker vi det är viktigt att här redovisa Racerhistoriska Klubbens ståndpunkt i denna fråga.

Den valda ståndpunkten har kommit till genom diskussioner, både inom standardvagnsklassen och i klubbens styrelse. Dessutom har några andra arrangörsklubbar gett oss sin syn på saken.

RHK är positiva till att vid 1-2 tillfällen per år medverka till att de historiska standardbilarna tävlar vid SM-arrangemang. Det tror vi skulle gagna både SM-serien och den historiska racingen. Vi skulle då kunna erbjuda ett av Sveriges största startfält, med idag över 50 registrerade ekipage. Vi brukar vara runt 30 ekipage per tävling.

Med 46 ekipage på banan samtidigt som "all time high"! Hur många racingklasser matchar det?

Bilimportörer/fabrikanter skulle då erbjudas fina möjligheter att koppla ihop dagens prestationer med en stolt märkeshistorik. Publiken skulle på ett påtagligt sätt, få uppleva 30 års utveckling av våra standardbilar. Media skulle få möjligheter till nya spännande vinklingar mellan nytt och gammalt.

SM-arrangörerna skulle då få ett fint tillskott till de ofta mer glest befolkade SM-klasserna. Detta tror vi skulle vara bra PR både för historisk racing och för SM-racingen.

Värför vill vi då begränsa det till bara 1-2 ggr/år?

Jo, vi har "tittat runt hörnet" också. Vi ser då ett antal faktorer som gör oss mycket tveksamma till att stödja förslaget om att den historiska standardvagnsklassen skulle ingå vid samtliga SM-tävlingar.

1. Den historiska racingen har under över 10 år utvecklats positivt i Sverige. Standarden på vår historiska racing följer mycket väl en internationell jämförelse. Detta tack vare att den historiska racingen utvecklats på sina egna villkor, som givit oss möjlighet att bygga upp bl.a. standardvagnsklassen till dagens nivå. Om vi avsäger oss den praktiska möjligheten att köra denna klass vid våra samarrangemang med sportvagnsserien, försvinner arrangörsklubbarnas ekonomiska incitament att genomföra dessa tävlingar. Då har vi i ett slag ryckt undan fötterna för 9 andra racingklasser och en hel tävlingsserie.

2. En återblick på SM-racingen ger knappast en stabil bild av hur klasserna och arrangemang utvecklats. Under den tid den historiska racingen utvecklats i en positiv riktning, har SM-racingen varit av synnerligen varierande kvalitet. Nu är det återigen nya vindar och nya skeppare som vill ta över SM-skutan, var är kontinuiteten? Vad händer om 3 år när nuvarande SM-koncept överlevt sig själv? Har vi då någon historisk racing överhuvudtaget i Sverige? ... och vad händer då med vår fina och stora historiska standardbilsklass. De som idag vill se en mer professionell historisk klass, har säkert då någon annan spännande klass att beskyllda.
3. Kör vi vid alla SM-tillfällen kommer säkerligen den mer professionella attityden att bli mer dominerande i klassen. Med möjlighet till TV-tid och koppling till STCC-teamen är det många som har en god möjlighet att tävla på toppnivå i historisk standardbil till bråkdelen av vad det kostar att driva en STCC-bil. Var övertygade om att vi får flera "proffs-team" av denna anledning. Finns det då fortfarande plats för våra klubbbracingamatörer i cirkusen? Eller ska dom garagera sina bilar i väntan på att nuvarande SM-koncept dör ut? Kommer man i SM-cirkusen att ha plats för t.ex. alla de entusiaster som valt att tävla bak i fältet med småbilar som DKW, Saab, BMW 700, Opel Kadett e.t.c. eller förväntas dessa förare välja mellan att lägga av eller skaffa sig totalvinnarbilar? Vad vi kan skönja i en historisk SM-klass är att startfältet blir betydligt mindre varierat. Lotus Cortina, BMC Cooper och några V8:or verkar vara den dominerande basen. Dessa fina bilar i all ära, men vart tar den populära mångfalden i klassen vägen?
4. Vissa menar att det ena inte utesluter det andra. I praktiken tror vi att det effektivaste sättet att ta död på den historiska standardvagnsklassen är att splittra den med olika två tävlingsserier, även om de inte alltid skulle kollidera.

Sverige är tyvärr en för liten bas för att framgångsrikt driva två konkurrerande serier som vänder sig till samma ekipage! Antingen får SM-racingen ytterligare en klass med för få ekipage och det var väl aldrig meningen? Eller så får RHK-Cupen en klass mindre vid sina tävlingar. Och då har vi som sagt, med stor säkerhet, ryckt bort existensmöjligheten för ytterligare 9 andra racingklasser!

Om inte förträdarna för en total anslutning av historiska standardvagnar till SM-serien, kan presentera hållbara och långsiktiga lösningar på de problem som uppstår anser RHK att man bör begränsa det historiska SM-deltagandet till 1-2 tävlingstillfällen.

Om man från SM-håll framgent hävdar att deltagandet skall omfatta alla SM-tävlingarna, rekommenderar Racerhistoriska Klubben att Svenska Bilsport Förbundet helt avstår från att nominera en historisk klass som supportklass i SM.

Naturligtvis vill RHK medverka till ett ökat intresse för den historiska racingen i Sverige, men om detta sker på bekostnad av den positiva särarten, eller den långsiktiga utvecklingen och rent av överlevnaden, då är vi farligt ute.

Vår nationella historiska racing lär inte överleva allt för vidlyftiga experiment, även om dessa synes spännande, utan risken är att vi under 1998 tar 6-7 års kliv tillbaka!

På uppdrag av Racerhistoriska Klubben

Horst Brüning
Ordförande.

Bo Lindman
Sekreterare och
klassrepresentant för
standardvagnar



Hela Mantorphelgens racinggång samlad inför dagens övningar. Foto Linus Pröjtz.

SÄSONGSFINAL PÅ ANDERSTORP.

STINA WIDENBORG

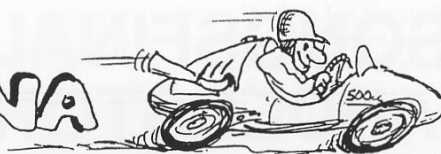
Ja, då var det dax för årets final
så även om nattluften var lite sval,
kunde vi snart se,
solen mot oss le
och vi lät oss väl smaka
av sommaren som kom tillbaka.
Elofssons Alfa var nästan hel,
trots att den hade fått utstå en del
och fastän inga tider stod att få
verkade alla nöjda ändå.
På ortens bästa hotell
var det fest lördagskväll,
där Peter slet och gnodde
för alla oss, som där bodde,
när vi önska äkta skånsk musik
for han genast iväg till närmaste butik,
så att Horst kunde bjuda Gia upp
till "Thorssons", Klippans egen grupp.

CD:n fick de sen i present
för att kunna träna sin nya accent.
Söndag var det fri träningsdag
då hade någon på rutflaggan lagt beslag
och tänk vad komiskt det blev
när Axelsson ur kalsingarna klev,
med dem fick Bruno istället vifta
Ricknäs, han trodde det var nån som lifta
och körde vidare ändå
medan Horst i bitar syntes gå.
Vid tretiden hade de flesta fått nog,
packade och hemåt drog
och om inte vintern blir allt för svår
ses vi igen nästa år.

Stina Widenborg



HALYPANNORNA



PER HÅGEMAN

ANDERSTORP 27 september

Säsongfinal! RHKs egen tävling på den gamla Grand Prix slingan med fri körning och fest på lördagskvällen. Detta är tydligen ett koncept som de flesta gillar, för det var gott om deltagare.

Det var fint höstväder, men det hade varit kallt med minusgrader på natten, så midgetbilarna fick ställas ut och tina i solen innan de blev villiga att starta.

Tyvärr hade åskan slagit ner i tidstagningsanläggningen några veckor innan, så träningen fick gå utan tidtagning, och vi beslöt att uppställningen skulle ske i den ordning som vi hade för tillfället i RHK-Cupen, alltså med Allan och Göran främst.

Så gick då starten, med Göran Anderberg främst före Peter Kumlin som fick en kanonstart. Per Hågeman missade litet med att hålla varvtalet nere i andra ändan av banan, och vips var Allan Göransson, Kent Persson och Olle Linde förbi. Så gick det i nästan ett varv innan det stod en Formel-V utan ett hjul i karusellsvängen, och sedan snurrade en annan Formel-V som blev påkörd av Per Hågeman i kalabaliken, och sedan beordrade man omstart. Lars Hågeman hade precis fått sin Swebe färdig till start sedan bakaxeln gått av på träningen, och all annan service hade uteblivit, så han bröt redan på första varvet med tappad förgasare.

Även vid omstarten gjorde Peter Kumlin en kanonstart och gick upp på andra plats efter Göran A. som aldrig släppte sin plats i täten. Per Hågeman hade det nu relativt lugnt och kunde passera på rakan och köra in på en andra plats. Bakom honom hade det varit betydligt mer turbulens. Peters Effyh tappade sugen mer och mer, medan Olle Linde kunde passera både Kent Persson, Allan Göransson och Peter. Björn Leufvenius bensindrivna Effyh-Triumph visade sig åter vara tillförlitligheten själv. Allan Göransson kör aldrig med över-

vikt, och räknar ut precis hur mycket bilen skall förbruka, men föll här, pga. omstarten, nästan på eget grepp och på avvecklingsvarvet stannade Swebe.

Efter racet hade vi glädjen att litet inofficiellt kunna dela ut ett pris från vår heatkompisklass F-V, ett konstverk som klasspappan Nick Tammemägi hade tillverkat av en massa motordelar och som innehöll en flaska vodka, som alltså inte gick att ta ut. Priset skulle inte gå till en "vanlig" vinnare, utan till en bra kompis med glatt humör, och det blev Peter Kumlin som välförtjänt fick priset. Förslagen om hur man skulle få ut innehållet utan att ha sönder något var legio.

Senare på kvällen bussades de som föredrog att övernatta på banan, till det legendariska Hotell Asen inne i Anderstorp för festmiddag, prisutdelning och dans. För våran del blev det alltså Allan Göransson, Swebe-Triumph som tog hem RHK-Cupen, och han tog också hem Swebe-Pokalen för flest fullföljda lopp. Man måste inte köra Swebe för att få en inteckning i denna pokal, men det underlättar tydligen.

Resultat

1. Göran Anderberg Alfa Dana-JAP
2. Per Hågeman Cooper Mk 12-Norton
3. Olle Linde Cooper Mk 10-JAP
4. Kent Persson Kiehn Spec.-JAP
5. Allan Göransson Swebe-Triumph
6. Björn Leufvenius Effyh-Triumph
7. Lars Hågeman Swebe-SRM

Resultat F-3/500 cc 1997

		Anderstorp 18.5	Falkenberg 1.6	Knutstorp 6.7	Kinneulle	Mantorp	Anderstorp	Summa	
1	Allan Göransson	Swebe-Triumph	9	13	13	9	14	10	68
2	Göran Andeberg	Alfa Dana-JAP	7		14		13	14	48
3	Per Hågeman	Cooper Mk12-Norton		14	0	8	11	13	46
4	Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	8	12	5			11	36
5	Håkan Sandberg	J.B.S-Triumph			11	7	12		30
6	Peter Kumlin	Effyh-JAP			10		10	9	29
7	Björn Leufvenius	Effyh-Triumph		10	9			8	27
8	Olle Linde	Cooper MK10-JAP			12			12	24
9	Ingemar Edwardsson	Effyh-JAP		11	8				18
10	Lars Hågeman	Swebe-SRM			7		7		14
11	Anders Eriksson	Cooper Mk8-JAP			6	0			6
12	Horst Brüning	Swebe-JAP			5				5
12	Carlo Eriksen	RJ 500-JAP			5				5
12	Roland Fröjd	Cooper Mk10-Norton			5				5
12	Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP			5				5

AD sidan

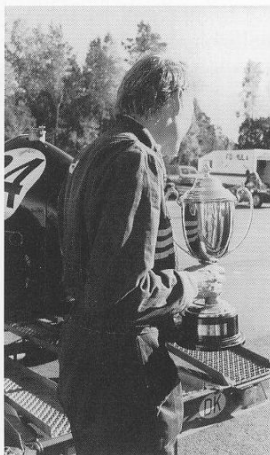
NORDISK CUP FÖR FÖRKRIGSBILAR

ROLAND HARALDSSON

Munkebjerg Hill Climb

Deltävling tre gick av stapeln i Vejle i Danmark och var en baktävling.

Racet startade emellertid redan på fredagen då Ulf Bergman och undertecknad skulle stråla samman i Helsingborg för att på andra sidan sundet möta Svend Algren för att tillsammans ta oss till nästa färja. Svend hade reserverat plats på färjan över till Sjaelland, nu var frågan skulle vi hinna. Starten på racet hade börjat. Svend tog ledningen med sin BMW med M.G:n på släp och åtminstone jag fick ge järnet för att hänga med på åtskilliga ställen. Detta medför att åtgången på drivmedel till Rovern är försvinnande, nästan i samma hastighet som vi höll på motorvägen. Att Rovern dessutom saknar (för tillfället hoppas jag) tankmätare gjorde att jag via telefon fick meddela ledarekipaget att jag var tvungen att gå i depå för att tanka. Jag tror inte vi hunnit med färjan ändå men ett depåstopp gjorde inte läget bättre. Snart förstod vi att vi inte skulle hinna men Svend slog inte av på takten och endast något försenade kom vi till färjeläget där vi fick vänta på nästa färja i över en timma.



Pokalen på väg till Danmark ytterligare ett år.

Träningen på lördagen var förlagd till någon slags övningsbana och alltså inte i backen där tävlingen skulle köras.

Helt vansinnigt enligt min mening. Dåligt organiserat och faktiskt säkerhetsmässigt rent av farligt, och dessutom inte riktigt sanktionerat som racing utan som rally och som regularitetsprov. Inte ens själva baktävlingen var speciellt bra organiserad, däremot var själva backen helt enorm. Inte kunde man tro att det fanns en sådan backe i Danmark. Skall man utveckla historisk racing i Danmark måste man nog försöka se det hela lite mer seriöst och inte håll på med halvt inofficiella tävlingar. I vår cup tog Jan Unnerberg en säker seger med Svend Algren på andra plats. Baktävling är något vi borde försöka att arrangera även i Sverige, det har verkligen historia och borde kunna locka många deltagare och även publik.

Roskilde en oljig historia

Ytterligare en tävling gick i Danmark och då på en trafikövningplats i Roskilde. Även här finns det en del att önska när det gäller själva arrangemanget. Mycket vägs upp av det välkända danska gemytet men ändå så tycker jag att man borde kunna prestera bättre.

Allt för få hade anmält sej till denna tävling och endast två försvarade de blågula färgerna, Lars-Göran Itskowitz och undertecknad. Inget deltagande från Norge och kanske hade vi väntat oss fler än tre från Danmark.

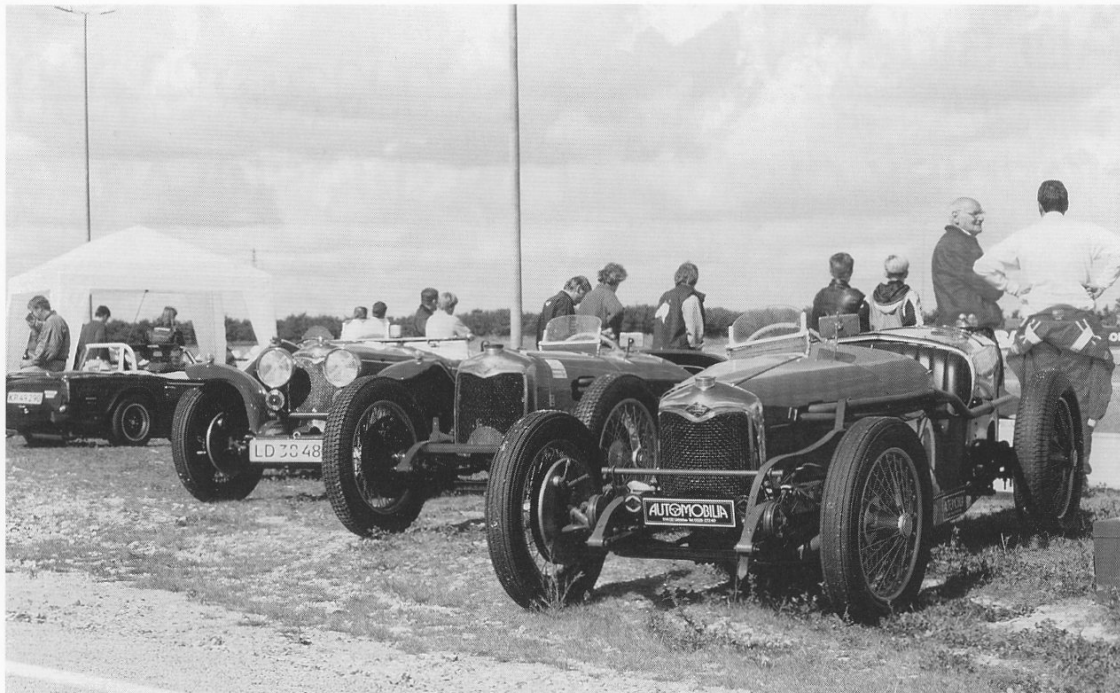
Lördagen kom att bli minst sagt oljig för oss svenskar i synnerhet undertecknad. Olja lär ju skydda mot korrison så varken förare eller bil lär väl råka ut för detta den närmaste framtiden. Håll på oljefilterbehållaren medförde i princip oljebehandling av allt såväl på in som utsidan av bil och i alla fall utsidan av förare. Resultatet av tävlingen blev att Svend återigen kunde kamma hem förstaplatsen med Jesper Herman med sin Fiat/Opel som nu gick fantastiskt fint på andra plats. Mycket trevligt var det att Henrik Schou-Nielsen fick hamna på prispallen med en välförtjänt tredje placering



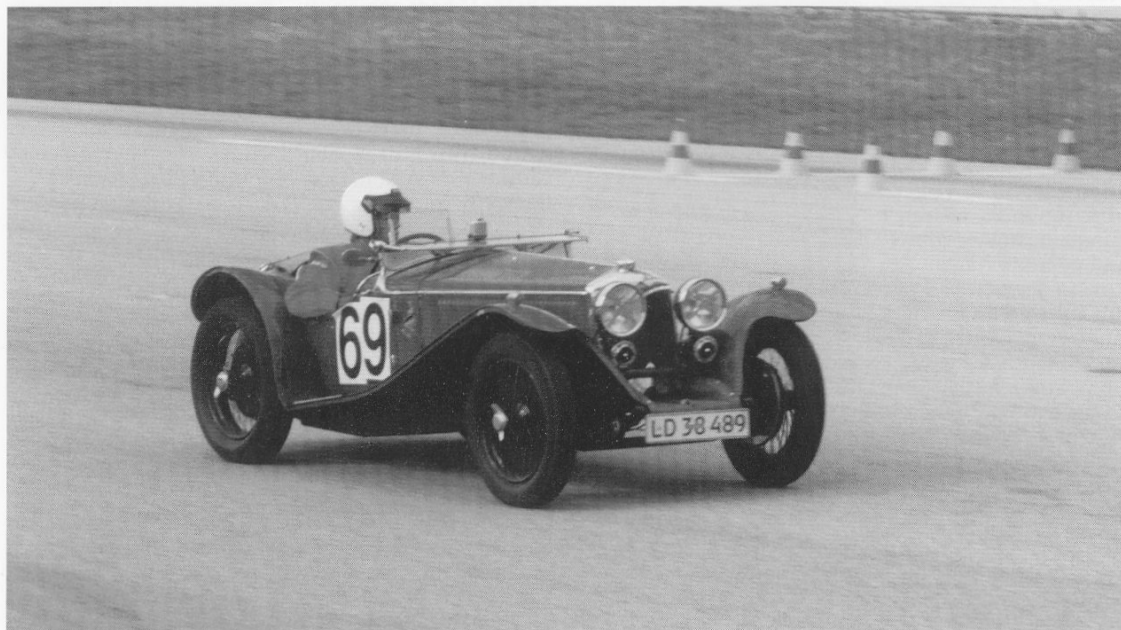
Lars-Göran och Svend två av årets profiler i Nordisk Cup.



Med böjda huvuden och djup koncentration intogs den superba lunchen på Knutstorp.



3 x Riley i Roskilde.



Henrik Schou Nielsen i Riley Imp.

Final i Anderstorp

Sista deltävlingen gick på Anderstorp i samband med vår (RHK:s) finaltävling. Här hade vi nöjet att få se Ulf Bergman igen med sin Amilcar. Som många känner till är Ulf en av de allra viktigaste deltagarna i Nordisk Cup, dels genom sitt alltid glada humör och sin positiva attityd men kanske mest med tanke på att Ulf i sitt dagliga värv arbetar med viktiga livsuppehållande produkter som han gärna delar med sig av. En annan alltid lika glad person fick glädjen att ta hem segern, Lars-Göran

med sin Riley, med Roland på andra plats och Ulf på tredje. Svend tvingades bryta vilket gjorde att den slutliga poängställningen blev mycket jämn. Svend Algren vann även i år endast en poäng före Roland och med Lars-Göran på tredje plats. En improviserad en mycket väl genomförd prisutdelning där Allan Göransson på ett mycket personligt och seriöst sätt agerade prisutdelare avslutade årets Nordiska Cup för förkrigsbilar.

Le Grand Finale - Anderstorp

Även 1997 års säsong såg ut att kunna ta slut. Men det blev en pampig avslutning med över 110 historiska ekipage vid vår egen avslutande klubbävling. ARC var imponerade av antalet, vilket vi ska vara stolta över!

BO LINDMAN

Redan på fredagen fick de som ville köra fri träning. En liten tapper funktionärsskara med bl.a. vår kassör Gia i spetsen såg till att detta avlöppte väl. Enda smolket var väl den oidentifierade formelbil som spred olja som den värsta oljetanker över hela banan.

Till slut fick alla standard och GT förare hjälp av några formel förare med att sanera banan från den förhatliga oljan. (Varför måste alla engelska bilar ha oljan på utsidan av motorn, är det rostskydd?) Tur att man blandar eländet i bensinen, då kan dom inget säga! Otur bland standardbilarna hade Hakon Mörner som tappade ett framhjul på sin fina Amazon. Skärm och tröskel var sig inte riktigt lika efter det. Men det hindrade inte Hakon att lika glatt fortsätta helgen efter nödvändiga reparationer!

Efter att själv försökt lista ut hur dåliga mina främre hjullager egentligen blivit, ägnade jag resten av fredagen att hjälpa till vid bankanten med bärgningar och dyligt. Oroande nog ganska skönt att slippa köra! För en gångs skull fick jag skriva i depån på fredagkvällen. Både hjullager, bromsar och däck behövde sig en omgång. Det var faktiskt roligt att för en gångs skull ligga under bilen, istället för att titta på när andra skruvar. (man håller sig varmare då). Kjell som bistod mig denna helg med mekanik gjorde att det hela gick så smidigt att man även fick i sig en god pilsner. Dessutom var det korvparty i Lennart Nilssons buss. Öl, korv och Saab, de är grejer det....

Ur led är tidsträningen!

Stackars Anderstorp har sannerligen inte haft flyt i år! Först så flyttar man EM till Knutstorp, sen så sänker åskan både tidtagningssystemet och telefonväxeln! Lär kosta runt 100.000 att fixa, det är inte bara racerbilar som äter pengar.

Tidsträningen blev som en konsekvens av detta en fri träning. Startpositionen fick istället utgöras av ställningen för respektive klass i RHK-Cupen. Detta gick dock bra, utan allt för stora protester från förarna. Tvärt om förståelsen var stor över situationen! Detta tackar undertecknad för som fick ansvaret att förse arrangörerna med startuppställning till samtliga heat. Tack alla klasspappar, mammor och ni andra som bistod mig med att göra detta! Vilken tur att jag hade mekaniker med mig denna helg, annars hade det nog inte blivit något race för min del. Skickade en tanke till Horst och Gia som år efter år har det så vid varje race!

Finalracet sett genom vindrutan på Saab 96 nr: 11

Fick en kanonstart och for igenom 2 led innan första böjen. Var uppe jämnsides med Myhrs snabba Gordini. Ut på rakan hade han dock fräckheten att bara gasa iväg.

Hade Lennart Nilsson och en två röda PV i hasorna de första varven. När mina bakbromsar började ta slut och bromsvätskan överhettade, blev mina bromspunkter och spårval allt vidare. Naturligtvis lyckades Lennart då smita förbi, liksom Ekmans PV. Hakade på Lennart så gott det gick och kom ifatt Nils Thelin, som mycket glädjande hade bra fart på sin DKW. Nu verkade den hålla också! Nils och jag hade en mycket härlig

figth, där vi bytte placeringar flera gånger och var jämnsides genom många kurvor. På sista varvet stack Christer Glenning förbi på flygrakan. Jag stängde då av hjärnan (sommiga undrar om jag nånsin slagit på den) och trots mina bristfälliga bromsar attackerade jag fullt på innern i böjen efter rakan. Det gick vägen! Nu var det bara att försöka rycka ifatt Thelins DKW igen. Över mållinjen hade jag bara en halv billängd kvar. Detta mina vänner är klubbbracing när den är som bäst!

...Och efter alla problem som Nils Thelin haft med sin DKW var det nästan ett nöje att få stryk av honom i vår lilla figth. Istället kunde jag glädjas åt att äntligen få vara före Glenning i mål, efter alla figther som jag fått ge mig för Christers PV.

Efteråt slog det mig att vi aldrig blev varvade, något som är ovanligt bland oss som kör de långsammare bilarna. Vi hade fått full valuta för startavgiften och kört alla varven! Därför vet jag inget om hur racet gestaltade sig i täten. Men resultatlistan säger att Bosse Bergström fick den svart/vit rutiga flaggan först av oss. Detta trots att hans Munstang rök så man trodde att det satt en två-takts V8 i den! Tvåa kom Hans Rosendahl, som gjorde sitt livs race. Stort grattis Hans! Trea och vinnare i TC 14 blev alltid snabbe K-G Almström i BMW 1800:an. Därefter kom TC 13 topptrion väl samlad. Den anfördes av Håkan Ricknäs, förra årets nykomling, Hans Svedberg, som återigen gjorde ett fint race. Victor var trea i TC 13, med sin (nu lite slitna?) Cortina.

Victor pensionerar f.ö. sin Lotus Cortina till säsongen 1998. Kanske en välbehövlig vila, med tanke på att den tidigare körts av Victors pappa Mats sedan klassen var ny.

Men var lugna, vår sympatiske Cortina förare återkommer i ett Mustangbygge som lovar att bli något extra!

Jana Andersson tog placeringen närmast efter Victor och vann därmed TC 12.

I TC 11 var ordningen Joakim Elander, Svereric Myhr och Lennart Nilsson.

Lennart som "tyvärr" tänker låta Saab Sporten vila nästa år och istället utmana Cortina-gänget i TC 13 med sin Lotus Cortina. Att du bara törs Lennart?!

I E-klassen fick vi ett nytt namn som segrade, Bengt Andersson. Bilen var dock välbekant, då det var den PV som Olof Ekman brukar ratta. Christer Glenning som hade fullt sjå med oss Saab-förare denna gång fick alltså nöja sig med en andraplats i klassen. Men Cup-segern i E-klassen säkrade han!

... Så var festdags!

Lördagens tävlingar var slut, men vi hade ju vår efterlängta avslutningsfest kvar att se fram emot! Som vanligt höll vi till på Hotell Åsen i Anderstorp. Efter en sedvanligt god middag, med goda maltdrycker. (Dom som kör Renault drack nog vin!) var det dags att föräta prisutdelning. I år skulle jag begå debut som cermominästare. Horst tänkte pröva på hur det var att få äta en bit mat vid avslutningsfesten, hoppas det smakade Horst! Om inte förr så märkte jag nu hur många klasser vi egentligen har i RHK! Det var 1234 cc klassen i Ny formel äldre, Standardbilar efter 1966 men innan

1947 eller hur det nu var.... Tack för att ni stod ut och inte kastade överblivna tomater! När prisutdelningen var slut, var rösten nästan det också.

Söndagsskolan

Söndagens traditionella testdag, när våra duktiga och tålmodiga mekaniker och familjemedlemmar får chansen att åka med eller gasa själva, blev riktigt välbesökt. Så många bilar ute på banan var det knappt under lördagens race! Självt lottade jag runt min kamrat och moraliske sponsor från Saab i trollhättan. Så nu får nog Mr. Hendry ett internt PM om att man ska sätta upp ett fabrikssteam i RHK-Cupen! Jag tror alla hade minst lika kul som vi hade. Framåt eftermiddagen hade alla gasglada RHK:are fått nog i höstsolen och man skingrades, för att var och en åka hem till sitt lilla trygga mörka garage och där smida vilda planer för 1998. Har ni tänkt på att det känns lite tomt att köra hem efter årets sista tävling? Många träffar man ju inte förän om ett år, men planerna och idéerna om hur man ska tillbringa hösten i garaget för att då köra skjortan av dessa kamrater gör att man tycker det trots allt är ganska trevligt med en lång mörk höst (och en kall djävla vinter!)

Er klasspappa drar sig tillbaka

Njae, riktigt sån tur har ni väl inte, men jag tänkte växla ned ett par hack under 1998.

Jobb och familj (jo, dom som jag delar bostad med påstår att dom är min familj!) kräver sin del av den snällt utmätta tiden. Erik (han som säger sig vara min son) tycker det räcker att jag är hans pappa. Dessutom idkar han lobbying om radiostryd racerbil.

Nu finns det dessutom Saab Sonett III i RC-utförande, så det är svårt att stå emot!

Därför har jag flaggat för avlösning i klassrepresentantskapet.

Två duktiga och trevliga kamrater har lovat att reda ut det jag ställt till med i klassen.

Östen Johansson, han med den fiiiina, svarta Amazonen, tar sig an uppdraget tillsammans med Göran Kölbörn. "Kölis" är ju gammal i gården som klasspappa, sen sin

tid som Corvetteförare i GT/GTS. Jag tror att detta blir en välbehövlig vitaminkick för vår klass, då jag själv känner att jag just nu inte räcker ända fram med alla ambitioner om hur vi ska förbättra vår redan fantastiskt fina klass.

Jag vill passa på att önska mina efterträdare lycka till och samtidigt ge dem mitt fulla stöd på alla sätt.!

Samtidigt vill jag tacka alla er medtävlare i klassen, för det förtroende ni visat mig och den fina sammanhållning som ni alla medverkar till. Nästa år ser jag fram emot att få lite mer tid att njuta av att delta i sveriges absolut bästa racingklass, kanske till och med få tid att få bättre ordning på min Saab, väl medveten om det tuffa och gedigna arbete som Göran och Östen lägger ned på att få det hela att fungera!

Om fler hjälper till....

Dessutom vill jag dra en lans för att ni som känner att ni kan hjälpa till i stort och i smått hör av er till Göran och Östen, så att vi får en liten arbetsgrupp som kan ta tag i alla nya och goda idéer. Och du, även den minsta hjälpen är mycket värd!

Jag tror att detta är en förutsättning för att klassen ska kunna utvecklas till den fantastiska nivå, den har potential till! Det är mycket vi skulle kunna stötta våra nya klasspappor med, resultatbörs/poängställning, nya deltagare, PR och mediakontakter, speakers, mässor, uppvisningar, klassträffar m.m. Detta gäller naturligtvis inte bara vår egen klass, även klubben i stort är prioriterat behov av friska krafter med idéer och vilja att föra den historiska racingen framåt!

Nu så står vår tidningsredaktion och stampar otåligt på att få detta i sin hand så att det sent om sider blir en Rutflagga, så därför återstår bara att önska alla en givande garagehöst med mycket racerbilsmekande till vi hörs igen!

"En frisk motor tändes på varje varv" - Fundera på det, ni fyrtaktsnissar!

Bosse Lindman



Mücke vill ha mer och körde som en vettvilling. Vann standardvagnsklassen på Mantorp. Foto Linus Pröjtz.

Staffans stora drömmar och lilla verklighet - en amatörbyggare memorerar.

STAFFAN LINDBERG

Hitler kom till makten samtidigt som jag föddes, min skolgång och andra världskriget började ungefär samtidigt och jag var tolv år när kriget slutade. På trettio-talet var det vanligare med hästar än bilar på gator och vägar. En bil var något av en lyxartikel. När kriget var slut och halva Europa var en grushög utgjorde det någorlunda oskadade Sverige en mycket betydelsefull marknad för dom som hade bilar att sälja. Först kom amerikanska Ford, Chevrolet och Hudson sedan Austin och andra engelska märken så småningom franska Citroën och Renault och när tyskarna fick fart på speleverket, Volkswagen, Opel, Mercedes och så Fiat förstås.

En nybliven tonåring med intresse för maskiner och fartvidunder kunde inte undvika att påverkas av detta. Intresset för bilar konkurrerade nästan helt ut fascinationen för flyplan, racerbåtar och isjakter. Bilar är ju också "formgivningsprodukter" vilket gjorde dem extra intressanta för min del.

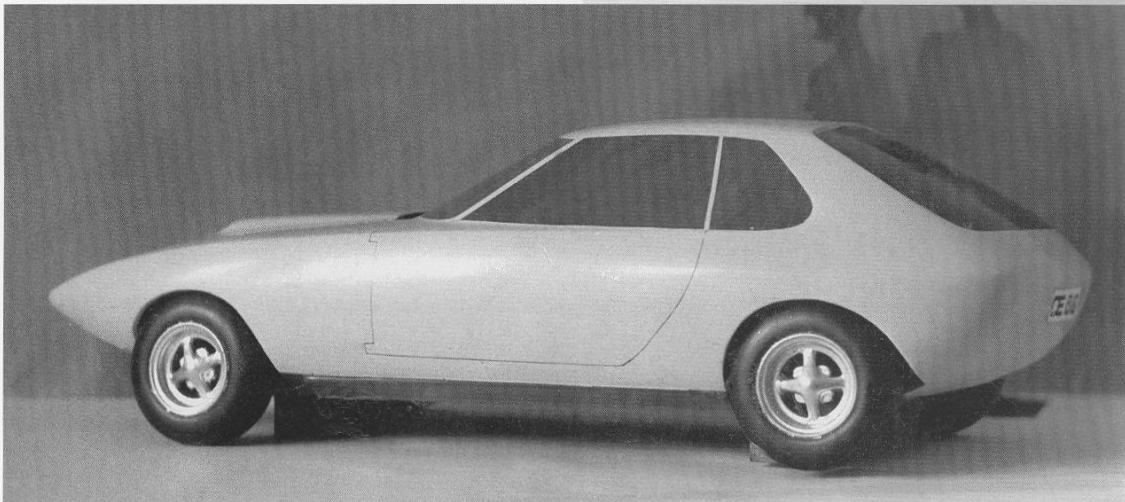
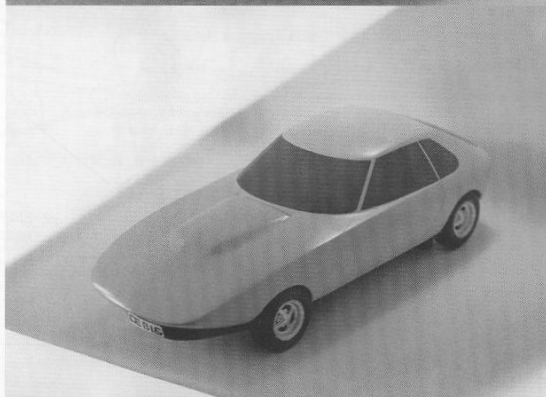
Mycket tidigt slog en fix idé rot i min själ — jag skulle bygga en bil.

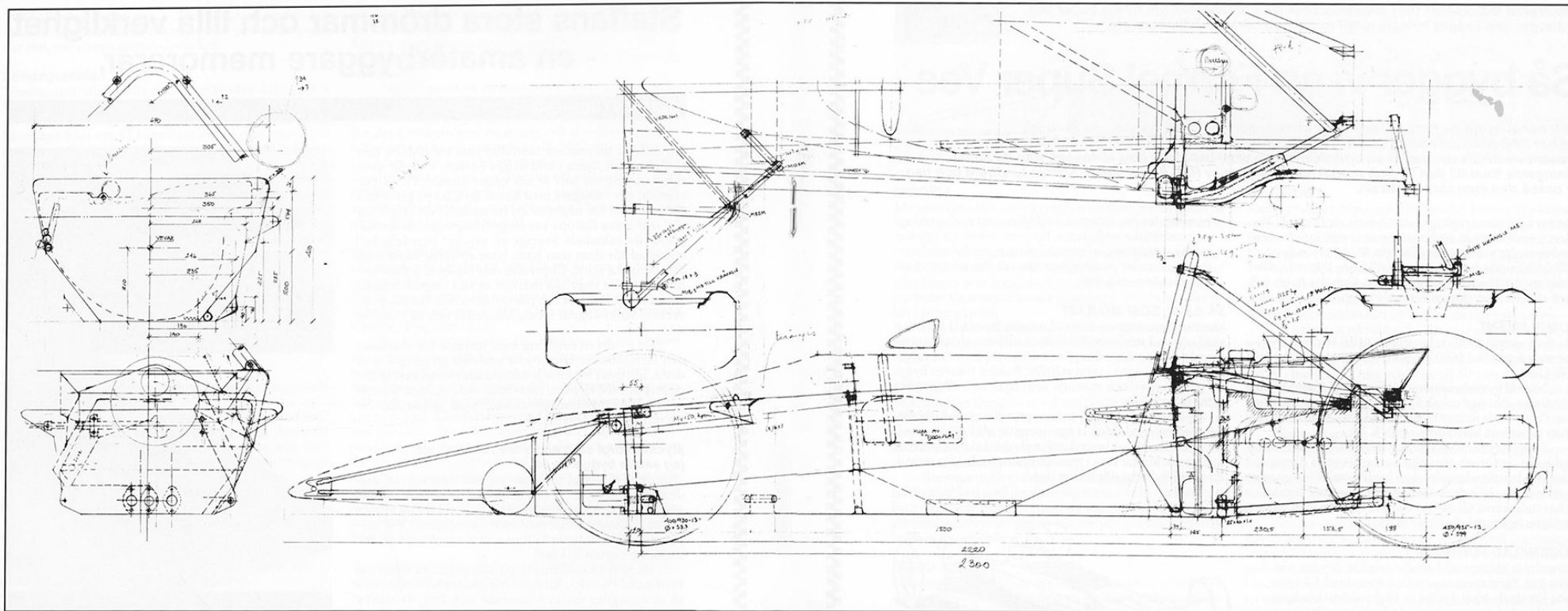
Hur detta skulle gå till visste jag inte men som en dagdrömmare började jag rita skisser och regelrätta ritningar till diverse sportbilsprojekt. Ett av de första alstren var en ensitsig racerbil med en frontmonterad VW-motor utan fläkt, kopplad till en Cotal växellåda och drivande en Peugeot bakaxel.

De stora föredömena på den tekniska sidan var Ferdinand Porsche, Rudolf Uhlenhaut (Mercedes) och så småningom Colin Chapman och Eric Broadley. Formgivningsidolerna var nästan bara italienska även om jag också tyckte och tycker att 300 SL, E-type och framförallt Lotus Elite platsar i finrummet.

Tyvärr fanns det alltid några oövervinnerliga hinder för att mina projekt skulle komma längre än till ritbrädan eller skissblocket. Först måste jag ta studenten, så göra lumpen och sedan gå igenom teknis. Tre dagar efter det jag börjat jobba efter examen blev jag far första gången och det gav en del annat att sörja för än att realisera "bilprojekt".

Coillia con Fiongho.





Sista ritningen innan jobbet sattes igång uppe i Burträsk.

RPB:s Super Vee

Skissandet, ritandet och modellerandet fortsatte trots allt och 1965 avsatte det bl a ett skal till en hundkoja. På utställningen "Sportvagnen och Vi" fick jag låna plats i en monter för att exponera en modell i skala 1:5 av sagda special-mini.

Samtidigt annonserade jag efter en hugad plåtslagare som ville åta sig att tillverka mitt opus. En intresserad hörde av sig från Burträsk i Västerbotten, han ville göra bilen i armerad plast. Åtagandet ledde till att jag blev bekant med företaget Racingplast Burträsk RPB, där bl a motorgeniet Bror Jaktlund byggde Fomel Veebilar. Hundkojekarossen blev aldrig utförd men bekantskapen ledde till att jag 1970 började konstruktionen av RPB:s första Super Vee.

Vi satsade på en monocoque i stålplåt. Granne med RPB låg en fabrik som tillverkade varmluftspannor. Där fick vi låna jättefina maskiner för plåtbearbetning och svetsning av plåt. Vi klippte, bockade och punktsvetsade som i den värsta pappslöjd. Bror byggde en stark motor av ett VW 411/Porsche 914-ämne, 142 bhp vill jag minnas att bänkprovet visade.

Första säsongen 1971 gick hyggligt, 72 segrar Bror på Knutstorp och i ett lopp på Nürburgring, i an-

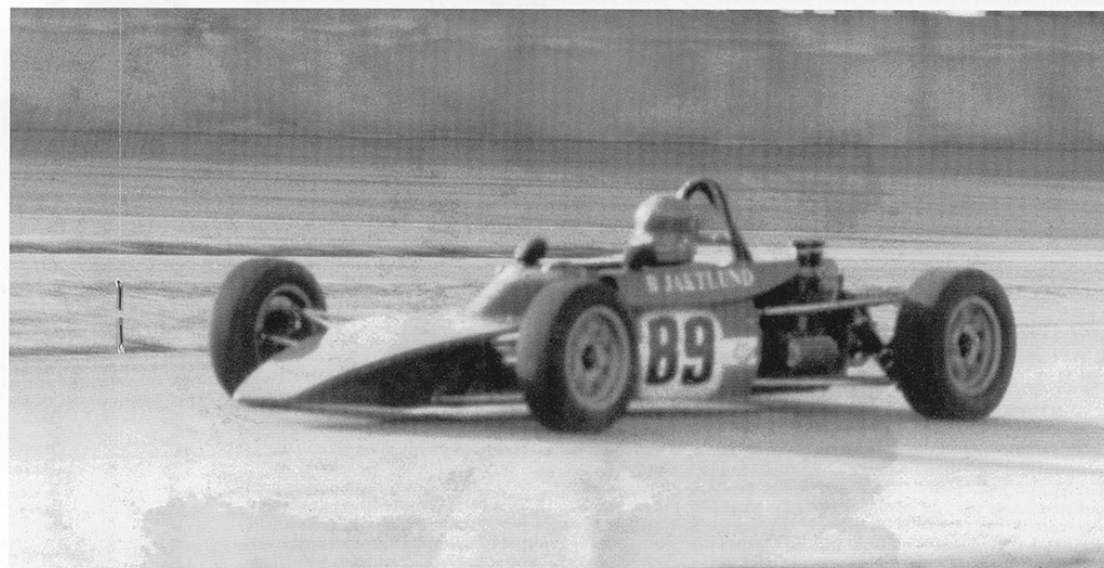
dra race blev han sällan sämre än 4-5:a. I juni 1972 var Bror bland de tre bästa i VW:s guldpokal resp "Castrol Cup" och jag var sysselsatt med att rita på bil nr två. Det var förstås meningen att den skulle bli bättre än nr ett men så blev det inte riktigt. För att vara säker på att motorn fick tillräklig kylning via dom luftintag som jag planerat provade jag en modell i en enklare "vindtunnel" på Chalmers i Göteborg / jag bodde där då).

Ambitionerna med aerodynamiken ledde tyvärr till att jag fick till en nos som gav lite för stor "downforce" över framhjul. Resultatet blev att bilen blev överstyrd och kändes osäker vid hög fart på rakorna. Inte förrän Bror fixade till en bakvinge, som blev tillåtet först 1974 (tror jag) började bilen uppföra sig ordentligt. Näja, så dålig var den inte, Lola, Royal, Kaimahn med flera var inte så mycket bättre.

Till 1976 års säsong sålde Bror bil nr två till England, nr ett var redan skrotad och hade dessutom fungerat som donator av en del detaljer till nr två.

Efter dessa båda försök blev det inga fler bilbyggen. 1973 började jag renovera en Porsche Carrera 2 och därmed kom jag så småningom in på fenomenet "historisk racing".

Bil nr 2.



I Illustrerad Motorsport 1971 presenterades hela berättelsen om RPB:s Super Vee. Vi återger den i något komprimerad form, med början i detta nummer.

DEL 1

Så bygger vi en Formel Super Vee

RPB har ju byggt de flesta — och mest framgångsrika — FVee-vagnarna i Sverige. Nu har RPB blivit intresserad av den nya klassen — Super Vee och här har vi nöjet att kunna presentera RPB's nya vagn i en artikelserie som skall behandla hela förloppet, från de första ritningarna fram till den färdiga produkten. Designer av RPB Super Vee är Staffan Lindberg och han är också den som skrivit artikeln.

Det var USA som en gång i tiden lanserade de Formula Vee. Men amerikanernas regler stämmer tyvärr inte överens med de regler vi använder i Europa. Bl. a. beroende på att VW 1300 aldrig har exporterats till USA. Där man alltså tävlar med VW-motorer på 1200 cc. Och det fanns folk även i USA som tyckte att Formula Vee gick för långsamt.

KOMPLEMENT

Så i fjol tog man fram ett komplement till Formula Vee — Formula Super Vee 1600 baserad i huvudsak på delar från VW 1600.

När väl formeln kommit till Europa så friserades den ytterligare. Nu har också 411 motorn kommit med och man får använda strängt taget allt vad VW-delar heter, förutsatt att de inte härstammar från K 70.

Super Vee blev en lämplig utmaning för RPB som beslutade sig för ett allvarligt menat försök i denna nya klass. Nedanstående rader skall handla om tillblivelsen av detta projekt. När detta skrivs — i mitten av januari — är havandeskapet till hälften framskridet och nedkomsten beräknas äga rum i medio av mars.

FÖRENKLAD FORMULA 3

Formeln är så uppställd att det resultat den ger närmast kan karakteriseras som en förenklad F3-vagn med för smala hjul! Tyvärr är fälgbredden av någon mystisk anledning maximerad till sex tum. Bromsar, spindelstötter, drivaxlar, växellåda och motor (max. 1600 cc) skall härstamma från VW. Vissa maximi- och minimidimensioner för chassiet gäller, torrvikten inklusive säkerhetsutrustning får inte understiga 400 kg och tankvolymen får inte uppgå till mer än 45 liter.

Den tillåtna motortrimningen, bl. a. får man använda två dubbelförgasare, antyder att effekten vid början av 1971 års säsong kommer att ligga omkring 140 hk.

KRAV

Bortsett från att tillverkningskostnaderna måste pressas så hårt som det bara går så har vi uppställt följande krav på en Formula Vee 1600 Super.

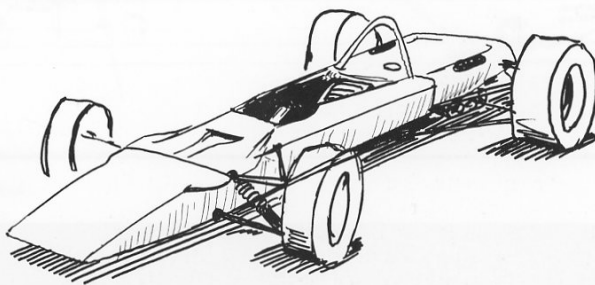
- 1 DRIFTSÄKERHET. Vagnen måste — utan att nämnvärt minska i prestanda — kunna genomföra ett lopp.
- 2 MOTORSTYRKA. Brist på hästkrafter är mycket svårt att kompensera. Allt som kan göras för att skrämja effekt ur motorn måste prövas.
- 3 VIKT. Målet, min. 400 kg, måste nås. Varje kilo är värt 0,35 hk. Erfarenheterna från gamla Formula Vee antyder att det går.
- 4 AERODYNAMISK UTFORMNING. Luftmotståndet beror på frontytan och bilens form. Nosen är viktigast. Det går två hk på varje kvadratdecimeter frontyta.
- 5 VÄGHÅLLNINGEN. I princip är nästan alla formelvagnar lika med avseende på hjulupphängningen. Hjuldimensionerna är i det här fallet gammalmodiga och geometrin måste utformas därefter.
- 6 ERGONOMETRI. Ett s.k. "fint ord" som betecknar människans förhållande till maskinen. I det här fallet

handlar det om förarens möjligheter att realisera vagnens teoretiska möjligheter. Förarens arbete får inte försvåras av en dåligt utformad sittbrunn, en styv växlingsmekanism eller pedaler som sitter så tätt att dom bara kan manövreras parvis.

SÅ SMAL SOM MÖJLIGT

Sammanfattningsvis har vi kommit fram till att bilen skall göras så smal som fläktkåpan tillåter och spetsas till framåt. För att förenkla pjäsen satsar vi på styvast möjliga halvmonocoque i tunn stålplåt. Bakom föraren byggs en rörram i vilken motorn utnyttjas som diagonal i rymdfackverket.

För att sänka tyngdpunkten provade vi med växellådan upp och ned. Men vi har övergivit idén då den medför praktiska olägenheter. I stället får drivaxlarna, som har kullagrade knutar löpa i granska kraftig vinkel för att motorn skall komma tillräckligt lågt.



Långt innan det egentliga konstruktionsjobbet kommer igång har konstruktören en vision om hur vagnen skall se ut. Han kan senare bli tvungen att ändra sig och måste ha lätt för att ompröva sina lösningar.

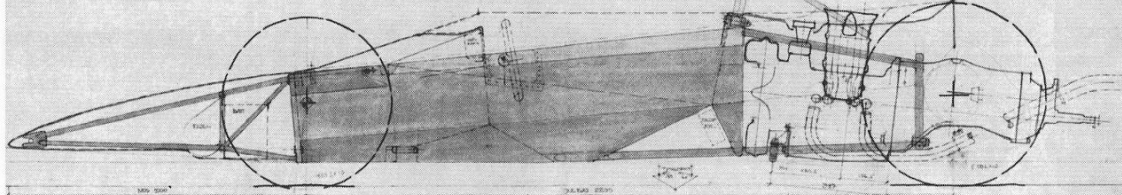
DYRT

Det första stora problemet blev att bestämma utformningen av den centrala "plåtådan". Stål är ju tungt, tre gånger så tungt som aluminium. Dessutom ville vi ha en lösning som medger att man kan punktsvetsa stora delar av konstruktionen. Skalkonstruktioner brukar alltid medföra bensintankar av gummi. Och det är dyra grejor, det! Över tusen kronor för en tank som rymmer 45 liter. Det rimmar tyvärr dåligt med formelns målsättning.

Helst skulle vi vilja gjuta tankar i plast men dom går inte att böka in i några rambalkar. Det kan tyckas inkonsekvent men detaljstudier har visat att det bör gå att få plats med sidobalkar och bränsletankar vid sidan av varandra och ändå rymma föraren inom den minimisektion som vi uppställt som mål.

Plåtskalet är en och en halv meter långt och om tankarna sträcker sig efter hela längden fordrar de ett sammanlagt tvärsnitt av tre kvadratdecimeter: Vilket är lika med ungefär en åttondel av vagnskroppens tväryta. Föraren kräver som mest ca 17 kvadratdecimeter.

Den första ritningen som har få likheter med den färdiga produkten.



MODELL

Men även ett så här enkelt rymdgeometriskt problem kan bli lite förvirrande om man bara har papper och penna att arbeta med.

Därför byggde vi i studiesyfte en plexiglasmodell i skala 1:5. Resultatet av modellstudien blev i första hand en rad förenklingar som fick gå ut över vridstyvheten. Men i gengäld gav bättre förarutrymme och möjligheter att göra bränsletankar i armerad plast.

När vi alla väl kommit överens om vilka ramar vi hade till vårt förfogande kunde vi alltså börja rita och bygga själva vagnen.

SKISSER

Modellstadiet föregicks av två omgångar ritningar. Den första huvudsakligen för att man på något sätt var tvungen att komma igång. Den andra ritningen blev till ett protokoll över de beslut som vi fattade på grundval av de diskussioner som den första studien givit upphov till.

Ritningarna blev under arbetets gång allt kladdigare, de fylldes med förslag till detaljlösningar här och där. Det är nämligen enklast om man kan få allting på samma ritning. Då framgår nämligen utrymmesbehov och detaljernas inbördes förhållande tydligare.

BERÄKNINGAR

När man väl, åtminstone preliminärt, bestämt sig för bilens allmänna lay-out så är det dags att försöka sig på att bestämma totalvikt och tyngdpunktsläge. En förutsättning är givetvis att man känner vikten och tyngdpunktsläge för alla de viktigare delarna. Tyvärr gjorde vi inte det, i en del fall fick vi nöja oss med gissningar, baserade på egna och andras erfarenheter. I princip har ju racervagnar—åtminstone i F1, F2 och F3 sett ungefär likadana ut de senaste tio åren. Den viktigaste utvecklingstrenden är att däcken blivit allt bredare. Och det har givetvis haft en viss inverkan på detaljerna i hjulupphängningsgeometrin.

Man kan inte vänta sig att göra några nya rön genom att genomföra en femtio A4-sidor (A4 är en storlek—jämförbar med denna sida) lång hållfasthetsberäkning på en konstruktion som redan får anses vara traditionell. Speciellt inte med en beräkningsmetod som innehåller ett flertal ganska grova antaganden. Är sedan en del av chassit en vridpåkänd plåtlåda av lite tillkrånglad form krävs det en datamaskin om beräkningen skall bli klar någon gång. Det är med andra ord billigare att bygga en prototyp och prova vad den håller för.

Jag har endast räknat på krafter i de stag som ingår i hjulupphängningen, motorns upphängning och störtbågen. Sedan finns det bara fyra—fem dimensioner på bultar och länkstångshuvuden att välja mellan. Och dimensioneringsjobbet blir mer ett praktiskt än ett teoretiskt problem.

En förenklad vridstyvhetsberäkning av lådkonstruktionen gjordes också som visade att det skulle gå att använda 0,4 mm tjock stålplåt. Men så tunn plåt skulle innebära olägenheter, bland annat skulle den bli omöjlig att svetsa med de redskap vi förfogar över. För att inte tala om hur svår en eventuel reparation skulle bli.

Nitning är förstås en lösning men då är det ju ingen vits med att använda stål. Resultatet blev att vi minskade på sidobalkarnas sektionssyta och valde 0,75 mm tjock plåt. På vissa punktbelastade ställen är plåten 1,5 mm tjock.

HJULSTÄLL

Som jag tidigare påpekat är fälgbredden i Super Vee-klassen maximerad till sex tum. Man tvingas gå ganska långt tillbaka i tiden för att hitta en vagn med så smala hjul. Lotus 22 och 23 uppgavs 1962 ha 4.50X13 däck på 5 tumsfälgar fram och 5.50X13 däck på 6-tumsfälgar bak. Naturligtvis kommer däckfabrikanterna med specialdäck för Super Vee. Därför blir det svårt att göra några direkta jämförelser. Men vi tyckte trots allt att det var mödan värt att studera lite racerbilshistoria.

Vi har satsat på mått och vinklar i hjulupphängningen som under "normala" förhållanden skulle ansetts som ute. Lotus 33 fick till viss del stå som förebild. Krängningscentra valdes i fram till 35 mm och i bak till 50 mm över marken. Längderna på tvärlänkar och navstöttornas höjder är valda så att förändringarna i krängningscentras lägen och spårvidderna skall bli försumbart små.

Vid kurvtagning skall det yttre hjulet dessutom i görilgaste mån hållas vinkelrätt mot vägbanan. Med dagens hyperbreda däck är detta senare villkor primärt och oeftergivligt. Geometrin utformas då så att man tolererar vissa spårviddsändringar för att alltid få däckerna att stå rakt på yttersidan i kurvorna.

Smalare däck har mera utpräglad styrförmåga och är inte fullt så "lutningskänsliga". I vårt fall blir det alltså angeläget att undvika att bygga in "styrningsfenomen" som är direkt beroende av fjädringsrörelserna. Genom att man konsekvent använder länkstångshuvuden i fädringssystemets alla ledpunkter vinner man både precision och justerbarhet. Praktiska prov får visa på vilken geometri som blir bäst.

VW typ 3:s spindelstötta, som enligt reglementet skall ingå i framhjulsupphängningen, har vi försett med en ny kulbult i nedänden och ett skarvstycke i toppen. Detta skarvstycke kan ganska enkelt göras om och bytas ut. Därigenom kan praktiskt taget varje önskemål om förändringar tillgodoseas.

En liknande frihet, fast något kostsammare, består i att bakre navstötten är helt fri och skräddarsydd. Där har man alltså ganska stora möjligheter till förändringar.

När det gäller fjäderstötdämparenheterna är det ganska väsentligt vad fabrikanterna kan komma att ställa upp med. En viss anpassning är här motiverad och den är ju också ganska enkel att åstadkomma.

Naturligtvis kan man ju låta gjuta och bearbeta hjul själv om man nödvändigtvis vill. Nu hade vi turen att hitta ett Minilite-hjul som duger gott. Och trots att de är relativt dyra så blir de i alla fall billigare än egen tillverkning. Sedan får vi hoppas att leverans och service inte klickar. Man har ju sina dubier när det rör sig om engelska produkter. Goodyear har lovat specialdäck för Formula Vee 1600 Super. Fram blir det 4.00/9.30X13 och bak 4.50/9.35X13—naturligtvis avsedda för 6-tumsfälgar.

SISTA OMGÅNGEN RITNINGAR

Innan det handgripliga bygget skulle starta i Burträsk den 11 januari ritade jag en sista omgång ritningar. Där försökte jag klämma åt alla mått så hårt det nu gick. Dessutom gjordes en del detaljritningar på plåtbitar i vagnskroppen, vissa rörkonstruktioner och en skiss på hur det var tänkt att karossen skulle ta sig ut.

Ni kan vara lugnt övertygade att alla fritidsproblem över jul och nyår därmed var mer än tillfredsställande lösta.

Formel Ny

BJÖRN OTTERBERG

ANDERSTORP BJÖD PÅ CUP-AVSLUTNING I STRÅLANDE HÖSTVÄDER.

Formel -ny gänget växer.

Flera nya förare kom till årets sista tävling.

Christer Jörneskog i Merlyn Mk 20, Kenneth Ryd i ny-renoverad Royale Rp 24, (Lars Åke Olssons gamla) och Björn Leuvenius i RPB Formel V.

Det är också flera som är mitt uppe i renoveringsarbetet så vi kan se fram mot fina startfält till nästa säsong.

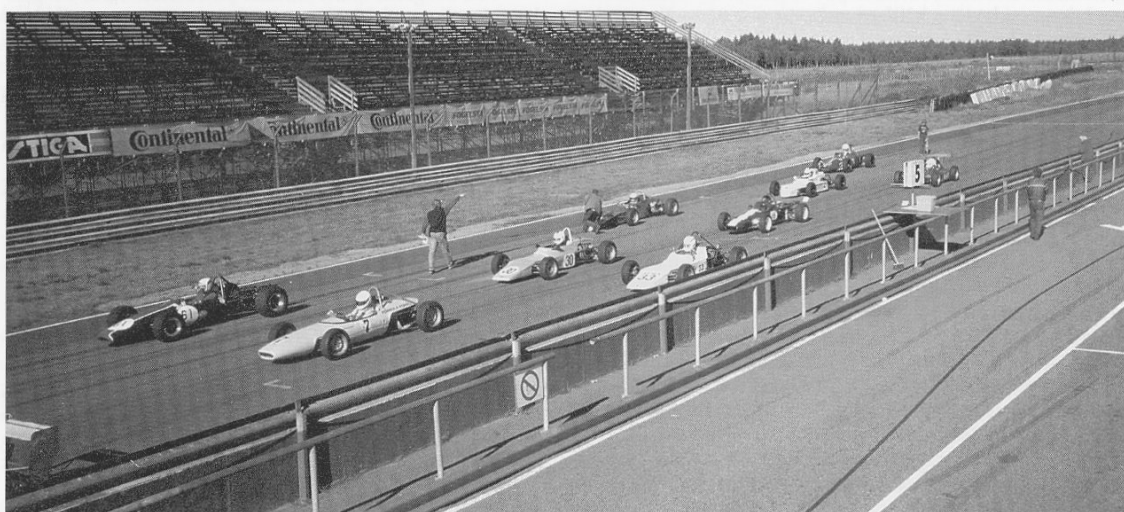
*Hälsningar Björn Otterberg
som hoppas hinna reparera till nästa säsong.*



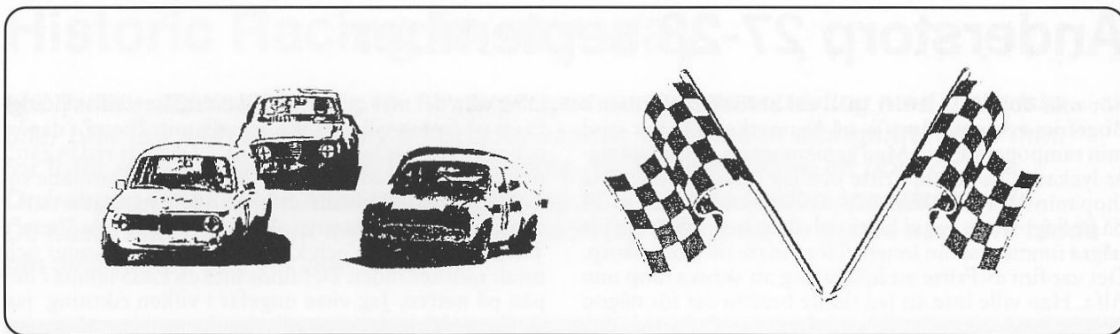
Nr 16 Christer Jörneskog, Merlyn Mk 20,
55 är Björn Leuvenius, RPB.



Första delen av startfältet.



Slutet av startfältet, tyvärr kom inte 5:an och 6:an inte med på bilden..



STANDARD NY grp 2

LENNART ELOFSSON

Nu är det Frittes tur.

SVEN

Sven, grannen alltså, gick förbi för några veckor sedan när jag hade lagt mig tillräta under bilen för den sedvanliga översynen inför Knutstorp.

Sven går alltid ut med Lufsan på kvällen, dvs de kvällar han inte kör lastbil. Med på hund-rastningen är alltid också Tobias, Svens 18-årige son. Tobbe, som Sven har som lockrop åt sin son cyklar vid sidan av Sven under rastningspromenaden. Sven går alltid med bar överkropp, det gör såna som Sven.

På tillbakavägen kommer Sven inom mitt garage för att snacka lite. Följande dialog utspelar sig då.

- Jaså du mekar med rallybilen, har den gått itu ?
Sven tror att alla bilar som man ligger under har gått itu.
- Nä, svarar jag. Jag bara kollar över den inför nästa tävling.
- De e rätt dyrt det här med rally? påstår Sven frågande samtidigt som han drar handen över sin håriga bringa.
- Njaj, svarar jag avvisande för att inte oroa grannsämlan.
- Hur fort går den? flikar Tobbe in efter att ha tittat på bilderna på garageväggarna.
- Det beror på hur jag växlar om den här bak, svarar jag underifrån.

Sven och Tobbe tittar oförstående på varandra, men när Sven ser att jag iakttagit dem så säger han till Tobias - Du vet nånting med dreven. Sven kan allting, (tror han) Tobias kan ingenting (vet han).

- Vinner du nångång ? frågar Sven vidare.
- Näe, svarar jag. Jag kör 1300 cc och i min klass är jag oftast ensam, men ibland kan jag väl komma någonstans i täten i alla fall.

Två frågetecken tittar på mig när jag reser mig för att byta verktyg. Lufsan har under tiden placerat sig i de torkpapper som blev över när jag "växlade om" där bak. Jag försöker förklara att Historik racing primärt går ut på att använda gamla bilar på racerbanorna, och att vinna oftast kommer längre ner i prioriteringen. Det ena av frågetecknen rör lite på sig, det andra drar handen över det neandertahlska bröstet.

- Har du bara 1300 cc, nedvärderar "Scania- Sven".
Det är ju för fan vad jag har i startmotorn på lastbilen.
- Mmm, svarar jag ganska uppgivet underifrån.
- Har du sett så breda däck han har på rallybilen Tobbe?

Då måste jag bara rätta honom. - BANBILEN, Sven jag kör banracing.

- Får ni ha däck utan mönster på rallybanan, fortsätter Sven som i alla fall uppfattat en del.
- Ja, de kallas för slicks svarar jag.

Under tiden har Lufsan hittat en vevstake som hon går och lägger sig med i oljepappershögen.

- Vill du vara snäll och ta den ifrån henne, vädjar jag till Tobias underifrån.
- Va ? svarar Tobias i samma stund som rally-Sven skriker "LOSS" så jag slinter på bladfjäder-bulten, och slår i tumnageln som jag givetvis har bitit lite för långt ner på. Vid "loss" släpper givetvis Neanders Lufsan vevstaken till marken varpå Sven fotar till densamma så att den kanar över garagegolvet ungefär i den riktningen som Lufsan nyss hämtat den ifrån. Jag säger just då ingenting, men tänker desto mera.
- Hur många hästar e där ? fortsätter Sven.
- 130, svarar jag med rimfrost i rösten.
- 130 ? hånar Sven. Då har jag ju mer i Ferrarin.

Ferrarin ? Javisst ja ... Sven har ju Ferrari, en röd, eller nästan röd. Rättare sagt en brun-röd Ferrari 300 D med förbundets ledstjärna på huven. Nu har Sven tappat allt förtroende för rallyföraren under bilen, 1300 cc, 130 hk och inte ens diesel.

- Kolla bilen, säger plötsligt Tobias och pekar upp på en bild signerad av Kelvin Burt.
- Där kan du snacka om bil, påpekar Sven för Tobbe, fy fan va de kör där på tv på BBC eller va fan det heter.
- BTCC, rättar jag och börjar känna mig som en lärare för en hjälpklass.
- Ja, Ja, säger Sven. Han Rydén och den andre svensken Bert, va fan heter han i efternamn ?
- Efternamn ? frågar jag förvånat och tittar upp på Sven. Kelvin Burt tillägger jag samtidigt som jag nickar upp mot planschen på väggen.
- Ja, Ja, han ja säger Sven nu ganska upphetsad. Fy fan vad de kör där i BTS. Där hade du inte hängt med ? förklarar Sven för mig.
- Nä du Sven, svarar jag besegrad. Deras rallybilar går som satan.

Då är Sven nöjd. Triumferande lockar han först på Lufsan därefter på Tobbe som bägge småspringer efter sin dieselferraribrösthårfagre husse för att återgå till Kafé Norrköping eller Bingo-Lokets tv-hörna. Ensam kvar under "rallybilen" ligger en uppgiven entusiast med blåslagen nagel och "en lättad" vevstake.

Startnummer 2 Std-ny

Anderstorp 27-28 september

För min del började det med ett besök hos Kenneth Bogefors i Ängelholm. Ty på Kenneths riktbank stod min ramponerade bil. Med gemensamma ansträngningar lyckades Kenneth, Fritte och jag (mest Kenneth) få ihop min Alfa så att den gick att köra med. Klockan 24 på fredagsnatten var vi klara och drog hem till Fritte för några timmars sömn innan vi for vidare till Anderstorp. Det var fint av Fritte att hjälpa mig att skruva ihop min Alfa. Han ville inte att jag skulle berätta det för någon utomstående så att hans Fordgloria kom på sned. Det lovade jag att inte göra. Tävlingsdagen bjöd på fint väder och alla trivdes. Tidtagningssystemet var ur funktion så vi fick göra en startuppställning baserad på ställningen i cupen. Det kändes som alla tog det hela med ro och att säsongen var slut så det var inte så allvarligt. Erik däremot var tänd och körde som i fornstora dagar. Min egen bil var inte helt ok. Ratten var lite sned efter smällen i Mantorp och hjulinställningen var inte ok. Dessutom vibrerade en bromsskiva vilket gjorde att jag fick bromsa tidigare i slutet av långa rakan. Förmodligen hade den fått sig en smäll även den i Mantorp. Loppet var trevligt ur publiksynpunkt. Inte så stora avstånd mellan bilarna och lite fighter inom hela fältet. Min egen bedömning är att vi har blivit jämnare beroende på att de oerfarna har blivit säkrare och törs köra närmare gränsen än tidigare. Kvällens fest med tillhörande prisutdelning tycker jag var mycket lyckad. Tack ska

ni ha vem det nu var som anordnade denna tillställning. Fram på natten ville jag åka hem till mitt "hem" i depån och undrade när bussen skulle gå. "Den har redan gått" fick jag till svar. Men någon vänlig själ förbarmade sig över mig och skjutsade ut mig. Bilen stannade mitt i depån och i strålkastarnas sken såg jag mitt lilla "hem". Tackar för skjutsen och kliver ur. Bilen försvinner och totalt mörker råder. Det finns inte en enda lampa i depån på natten. Jag viste ungefär i vilken riktning jag skulle gå. Men viste inte vilka hinder som jag måste passera. Jag stod still och blickade upp på stjärnhimmeln. Förbluffad kunde jag konstatera att det fanns betydligt mera stjärnor här än jag någonsin hade sett tidigare. Förklaringen är alla gatlyktor som finns i tätorterna. Man behöver komma ut ca en mil från tätorterna för att kunna se ordentligt. Efter ett tag så fick jag ett tillräckligt bra mörkerseende så att jag kunde krypa in i mitt lilla "hem". Söndagsmorgonen bjöd på frost. Under natten hade jag frusit om fötterna men för övrigt var det ok. Men en värmande sol uppenbarade sig snart och det blev en fin dag. Många anhöriga dök upp och fick sig en provtur i bilarna. Själv packade jag ihop vid middagstid för att köra tillbaka min Alfa till Kenneth i Ängelholm för fortsatt reparation. Därefter bar det i väg till Linköping.

Lennart E

Poäng RHK cup 1997 Stand Nv Grp 2

Klass	Startnr	Namn	Bil	Anderstorp Falkenberg Knutstorp KinnekulleMantorp Anderstorp Poäng						Slutställning	
				17/5-18/5	31/5-1/6	4/7-6/7	16/8-17/8	30/8-31/8	27/9-28/9		
1 0-1300											
	2	BG Fritzson	Ford Escort 1300	9	9	9		9	8	44	1
	4	Erik Andersson	NSU/spiess gr2						9	9	
	8	Eva-Lisa Andersson	BMC Clubman			8				8	
2 1301-1600											
	12	Martin Rasmussen	Lotus Cortina MK II	8	8	9	8	6	8	47	2
	16	Anders Persson	Ford Escort TC	7			7	8	7	29	
	20	Peter Holmberg	Ford Escort TC	6	7	8	6	7	6	40	3
	22	Erik Berger	Ford Escort TC	9	9	7	9	9	9	52	1
3 1601-2000											
	30	Mikael Kosunen	Ford Escort gt	7	8					15	3
	32	Michael Rasmussen	Ford Escort Mk1	8	7	8	9	8	8	48	1
	38	Robert Petersson	Alfa 2000 GTV					9		9	
	40	Lennart Elofsson	Alfa 2000 GTV	9	9	9	8		9	44	2
4 2001-											
	42	Fredrik Andersson	Ford Capri 3000	8	8				9	25	2
	44	Magnus Paulsson	Ford Capri 3000	9	9	9	9		8	44	1
	46	Kristoffer Lindqvist	Ford Capri 3000				8	9	7	24	

Historic Racing in my way

I början av nittiotalet när jag för första gången bevittnade en tävling med historiska bilar blev jag helfrälst. Lotus Cortinor, Amazoner, en Alfa och djungeltrummor mm. för fram med full gas och däcktjut i kurvorna. Vilken upplevelse att höra och se. Ordningen i mål var av mindre betydelse jag njöt av varje fordon som passerade. De flesta bilarna var i ett mycket bra skick och jag tänkte att de måste nog vara rädda om sina pärlor. Jag vill vara med.

LENNART ELOFSSON

Planer började smidas telefonsamtal till Stockholm och Ängelholm under 93. Men ingen klass för mig o min Alfa. I ren desperation för jag till Skåne och provade en rally Amazon. Men det blev ingen affär. Den kändes lite trög och gammalmodig i jämförelse med min Alfa. Nya telefonsamtal och minsann nu skulle det bli en klass för lite nyare historiska standardbilar.

Nu har jag kört tre säsonger och samlat på mig lite tankar kring detta med historisk racing. Fortfarande tycker jag att bilen och dess historia är det viktigaste och tävlingsresultatet av sekundär betydelse. Det står så t.o.m. i RHKs stadgar.

Vi sysslar med en kulturell gärning som kommer publiken och oss själva till gagn. Vem av dagens ungdomar vet vad en tvåtaktare är. Att se och höra en sådan rusa fram (näja) på rakan är en kulturupplevelse med alla våra sinnen. Det är inte fullracing vi håller på med. En buckla på min bil efter en tävling är ett personligt misslyckande. Jag har inte lyckats köra min bil med sådan precision så att jag kunnat undvika närkontakt med min konkurrent.

Vältklass

Det är lika bra att erkänna det med en gång. Jag var väldigt intresserad av den lilla Mercan och fyllde i en intresseanmälan på Stockholms bilsalong i våras. Jag tänkte att den kunde bli en väldigt bra dragbil till Alfian när jag är ute och tävlar. Plant golv och till och med dubbelt. Då kunde man sova gott i denna om natten och kasta tältet på tippen. Men intresset upphörde när jag fick reda på den låga tjänstevikten, vilket innebar att jag inte kunde använda den som dragbil. Men det gjorde nu inte så mycket eftersom de bedrövliga köregenskaperna uppenbarades av framförallt de svenska journalistererna. Detta blev ju som bekant för mycket för Mercedes och anklagade de svenska journalisterna för allt möjligt. Mercedes gjorde ett klassiskt fel. Förtiga, förtala och göra allt för att förlöjliga motståndaren. Men med en undermålig produkt fungerar inte detta. Den mest otroliga förklaringen var att de svenska journalisterna hade vridit för snabbt på ratten! Nu backade Mercedes och tvingades krypa till korset och skylldes på däck och informerades att de tänkte montera ett elektroniskt system, inte för att det behövdes men för att förbättra köregenskaperna. Jag som jobbar på Saab i Linköping kan inte låta bli att jämföra med styrsystemet i JAS. Detta system är ett elektroniskt system där datorerna tolkar pilotens (styrspakens) intentioner och kalkylerar bästa möjliga inställningar på bl.a. främre delningen som är rörlig. JAS en är ju byggd som ett instabilt plan för att snabba upp kursavvikelse. Svårigheten med ett sådant system är att programmera så att de rätta tolkningarna görs. Piloterna är ju olika individer med olika handlag

Missförstå mig inte. Jag vill tävla det är därför jag är med och kör. Fiskörning runt banan är inte jag heller intresserad av. Men jag kan bjuda på en tiondel eller två på varvtiden för att undvika skador. Publiken märker ingenting och jag slipper banka plåt. Det är bättre att köra alla tävlingar än att bilen står hos en plåtslagare då och då.

Det jag är rädd för i framtiden är att penningstina racerförare dyker upp med mycket dyrbara och snabba bilar och har råd att reparera och kör därefter. Men det han då inte tänker på är att jag som glad amatör varken har råd, tid eller lust att lägga pengar på ständiga plåtreparationer av min bil.

Tävlingsinstinkten får aldrig överstiga respekten för din och din medtävlars bil. Är tävlingsmomentet viktigt finns det andra klasser i SSK serien som man kan köra istället. Där har man ändå byggt bort kulturen i bilarna.

Lennart E

så egentligen behöver de ett personligt avpassat program till var och en. Nu är detta inte möjligt och en lösning är bl.a. träning. Mycket träning görs i simulatorer. Om man överför detta resonemang till lill-Mercan innebär detta att de snabba svenskarna får en programmering som gör att man klarar 1000 grader/s eller om det möjligen var 1000 rattar/s (om det sistnämnda gäller så är herr Glenning utesluten för han klarar bara fem rattar). De slöa tyskarna får en betydligt långsammare version som kanske även herr Glenning skulle klara av. Jag ser framför mig en ny marknad för chipstrimming av Mercans köregenskaper. Jag måste erkänna att som ett luttrat Alfafreak är det skitkul att raljera över en mindre lyckad Merca.

Lennart E

Ett varmt tack till våra sponsorer som skänkt fina priser till alla våra tävlingar (Stnd Ny) 1997.

**Svenska Wurth
Hackman
Rörstrand
Perstorp Flooring
Mobil Oil**

Tack o hej från oss alla till er alla

Standardvagnar

HANS P. ZOLNIR

Sportvagnsmeeting på MANTORP i slutet av augusti, närmare bestämt den 30/3 i.

Århundrades finaste sommar höll sig kvar än. Jag fick äran, likt förgående året, att vara speaker i tornet under pågående standardvagnsheater. I år ihop med Svereric Ericsson. Svereric, en av våra mest kända motorskribenter här i landet, och som jag ganska snabbt kom underfund med, en Alfa freak, en trevlig bekant-skap. Dessutom visste han en hel del om de övriga bilarna i standardvagnsklassen.

Höjdpunkten för funktionärerna i tornet är faktiskt vårt standardvagnsrace. Det märktes tydligt på deras reaktion redan när NI åkte ut på warm up varvet. Även om man frågar dem, så är standardvagnsracen höjdpunkterna för de denna helg.

Nog av inbördes beundran, till saken:

När man står uppe i tornet så blir man varse om vissa detaljer som vi som tävlar inte märker av. Det är, trots att bilarna är försedda med sitt startnummer, svårt att se vilken klass bilen tillhör, och vem som är närmaste konkurrent till denne. Senare under den trevliga helgen på Mantorp träffade jag några tjejer som påtalade samma vilsenhet. Detta trots Bosses finurliga klassindelning med startnummerserien för de olika klasserna.

Mitt förslag till klasspappan:

Vi färgmarkerar våra bilar på den övre delen på vindrutan över hela bredden med en färgat tejp. Denna tejp skulle då samtidigt fungera som solskydd. Låt oss testa, om ni nu samtycker, detta under nästa tävlingsår.



Prylmarknad

Säljes;

**"Halvpanna" Midget 500,
Alfa Dana 1956:2 med JAP-motor**
Hela bilen är nyrenoverad med de allra bästa bitarna. Dokumenterad historia finns. Topplack och I.D-handlingar återstår.
Anders Lindskoug
tel 042-29 86 39

RHK
klubbshop

**Visa att Du tillhör
"gammelbilsklubben" med fart!**

T-shirt av absolut bästa kvalitet, vit med klubbens märke.

Den perfekta julklappen! Finns i storlekarna M, L, XL. Pris 110:- kr

Jackmärke snyggt helbroderat jackmärke.

Pris 30:- kr, vid köp av fler än ett 25:- kr

Klistermärke ca 85 mm. Pris endast 10:- kr

Stort klistermärke ca 190 mm Pris 20:- kr

Porto tillkommer

RHK club shop

Roland Haraldsson, Björkåkra, 514 92 Uddebo.

Tel o fax 0325-272 40 även 010-299 12 02

GT/GTS

Final på Anderstorp 27 Sept. 1997

Trots att sluttävlingen flyttats med kort varsel från den 22 sept. till 27 sept. var det hyfsat många bilar där. Och som vanligt var det "strul" med tidtagningen, så till den milda grad att vi fick inga tider alls utan fick själva bestämma hur startfältet skulle se ut!

MIAN JUTTERSTRÖM

I GT/GTS klassen bestämde vi att ställa upp ungefär som vi brukar vilket fungerade bra med Henry Andersson, Corvette och Beng-Åke Bengtsson, Elan i första ledet. Denna gång var det Bengt-Åke som avgick med segern. Grattis B-Å. Tyvärr så skördade även denna helg liksom Mantorp helgen ett antal GTS bilar. På Mantorp brann Björn Janssons Jaguar E-Type, min M.G. hade motorras likaså Frank Ohlssons Porsche. Denna helg var det MG's tur igen i sällskap med Björn Cronholms Porsche och Anders Ek's Elan. Positivt var det att Frank fått ihop sin motor och att den höll samt att Arja äntligen kommit ut igen efter sitt motorras på Alfian vid premiärtävlingen i våras.

Solen sken och mycket åka blev det, så de flesta var nog ganska nöjda när kvällen kom och det var dags för fest och glamman med årlig prisutdelning. Där även Mats Israelssons vandringspris delades ut för andra året i rad. Nu gick priset från Thomas Hall, Lotus Cortina vidare till Lennart Nilsson, Saab. Grattis Lennart!

Det är fantastiskt att så många RHK medlemmar kommer till avslutningsfesten, som fortsatte långt in på småtimmarna, fast vi borde försöka köra finalen tidigare för på natten var det midvinter och vi som sov i depån har nog aldrig frusit så ohämmat som denna natt i våra av isbark inklädda dragbilar.

Resultat Anderstorp deltävling sex

1	Beng åke Bengtsson	Lotus Elan	6 varv
2	Henry Andersson	Chev. Corvette	6 varv
3	Lars Bondesson	Lotus Elan	6 varv
4	Tord Ekegren	Lotus Elan	6 varv
5	Hans-Erik Johansson	Jaguar E-Type	6 varv
6	Jörgen Carlsson	Lotus 7	6 varv
7	Kåge Schildt	Austin Healey	6 varv
8	Mats Ek	Sunbeam Tiger	6 varv
9	Per-Erik Svensson	Triumph TR 4A	6 varv
10	Hans Nilsson Porsche	356 A	6 varv
11	Lar Brunndahl Porsche	911	6 varv
12	Jörgen Öhman Porsche	356	6 varv
13	Ajra Koivisto	Alfa Romeo	5 varv
14	Frank Olsson	Porsche 356	5 varv
15	Mian Jutterström	M.G. Midget	2 varv
16	Björn Cronholm	Porsche 356	1 varv
17	Anders Ek	Lotus Elan	ej start

Årets Cup-segrare i GT/GTS

G4	1151-1300	E	Lennart Henjer/Alfa Romeo	34 poäng
G5	1301-1600	E	Hans Nilsson/Porsche 356A	43 poäng
G6	1601-2500	E	Pehr Pröjtz/Triumph TR3	36 poäng
G7	över 2500	E	Kåge Schildt/Austin Healey	36 poäng
G8	Upp till 1150	F	Mian Jutterström/M.G. Midget	54 poäng
G10	1301-1600	F	Anders Ek/Lotus Elan	46 poäng
G11	1601-2500	F	Per-Erik Svensson/Triumph TR4	27 poäng
G12	över 2500	F	Henry Andersson/Chevol. Corv.	54 Poäng

Waxholms Bil-Lopp. En värdig avslutning på årets säsong!

Så stod vi där, mitt i Vaxholm, några "dårar" från RHK och föreningen Waxholms Billopp. Regnet strilade, den kyliga snålblåsten svepte in från skärgårdens dimhöljda öar. Det var den 4:e oktober och vi skulle om några timmar arrangera något som alla sa var omöjligt att genomföra! Historiska racerbilar, mitt i centrala Vaxholm. Hur kunde vi vara så dumma? Detta är ju inte Monaco!

BO LINDMAN

Hur det hela började

Nåväl allt började egentligen redan på Stockholms Bil-salong i våras. Då kom en glad herre på besök i montern och tyckte vi skulle vara med och köra uppvisning med våra bilar mitt i Vaxholm. Optimist tänkte vi, men idéerna lät onekligen både kloka och spännande, så vi sa o.k. vi tittar väl på det hela! Efter ett värligt besök i den ännu slumrande skärgårdspärlan, då vi "rekade" lämplig bana, hände inte så mycket mera, förrän 6 veckor innan den planerade dagen med stort D. Då hade vår glade optimist Bosse Blomqvist lyckats med en hel massa otroliga bedrifter. Han hade övertygat kommunfullmäktige att ställa upp. Detta med total politisk majoritet (även miljöpartiet!), han hade fått både tillstånd och handgripligt stöd från alla kommunala instanser, vägverket, länsstyrelsen och polisen. Inte nog med detta alla var eld och lågor över ett detta skulle genomföras!

Naturligtvis blev det 6 stressiga veckor, när banan skulle göras i ordning, allt nödvändigt material för arrangemanget skulle skaffas fram, nödvändiga sponsorer skulle uppvakts, förare och bilar skulle inbjudas, media skulle uppvakts, funktionärer skulle raggas o.s.v. in i det oändliga. Det var nog inte bara min fästmö om ifrågasatte om alla nattliga projektmöten verkligen var av det mer oskyldiga slaget, eller om det var en "Rosen-grenare" (Ni vet han med porrklubben som blev lands-hövding någonstans bland renarna!)

Så kom då sanningens minut!

När vi stod där på kajen mitt i stan och kikade genom regndiset, trodde vi nog att detta blir ingen hit! Men till och med SMHI stödde arrangemanget, med till stor del, hyfsat väder, när vi väl körde igång!

Redan på morgonkulan började de första ekipagen rulla in i Vaxholm. Trailer på trailer anlände med fina racerekipage på släp. En del tappra entusiaster, däribland vår ordförande Horst kom körande på landsvägen, med cabben nere i regnet. Snacka figthing spirit! När klockan drog sig mot lunch var det höstsömninga Vaxholm förvandlat till ett sprudlande Monaco! Racer-motorer varvades i varje gathörn, kända och okända förare syntes både här och var i folkvimlet. TV-kanlerna och motorpressen var mangrant på plats. Spänning- en låg i luften, snarare än regnet som nu lättat.

Klockan 15.00 skulle första heatet flaggas iväg. Nu blev det en stunds väntan på detta, då en del publik inte stod så intelligent till. Alla flyttade dock på sig utan knot Så snart kunde vi för första gången, i modern tid, uppleva racerbilar på gatorna, helt nära huvudstaden!

Första heatet!

Först ut var ett blandat heat med formelbilar och de äldsta sportbilarna.

Ja, formelbilar blev det inte så många. Av de som kom försvann 50% innan start!

Det var stackars Anders Eriksson med sin Cooper-

Jap 500cc "midgetracer", som fick kamtransmissions-haveri, lagom till han skulle köra ut i sitt heat. Den olycksalige Anders såg riktigt bedrövad ut när han stod bland publiken och drömde sig ut på banan. Vi lovar att göra om arrangemanget för din skull Anders!

Formelbilarnas ära fick försvaras av Ronny "Generalen" Eriksson som hade placerat Saab-muséets Rolf Lindberg i sittbrunnen. på sin Saab-Quantum 1000cc F3. Rolf bjöd på en fin uppvisning där den pigga 2-taktaren lätt överglänste alla andra bilar i fråga om härligt sound! Rolf njöt nog också av det hela, av dömna av det breda leende som satt som klistrat under hela heatet!

Många fina sportbilar körde naturligtvis i heatet, bl.a. kan nämnas Horsts HRG 1500 från 1952, Claes Ottosons MG TC -49, Dessa två ekipage såg riktigt "speedy" ut när de inspirerat burkade rejält genom kurvorna. Tankarna gick obönhörligt till Skarpnäck och Stockholms Svk:s klubbävlingar där under tidigt 60-tal. Peter Nordengren i sin Jaguar XK 150 fick mig att tänka på Stirling Moss, när han i tidstypisk hjälm elegant rattade runt banan. (inte vet jag om Stirling kört XK 150, men i så fall såg det nog ut så här!) Ett annat vackert ekipage var Bosse Jonsson i sin EMW 327, den öst-tyska varianten av BMW.

Sedan kom de vackra GT-bilarna...

Efter 5 vackra varv, var det dags för nästa heat. Nu körde idel GT-bilar ut från depån på hamngatan. En och en rullade de ut på pacecarvarvet. Små ettriga, högarviga fyror från Alfa, MG och Lancia. Råa, raka 6:or från Jaguar. Mullarande, maffiga V8:or från Corvette och Mustang. Detta älskade den månghövdade publiken. Dom var faktiskt runt 10.000 enligt polisen! Nu bjöds det på riktig bilshow. Alla visade upp sina bilar på otroligt härligt sätt, även om det gasades lite här och där, var diciplinen förvånande god. Den allra bästa diciplinen visade (föga förvånande) våra RHK-förare upp.

Bilarna var riktiga smycken i den Vaxholmska stadsbilden! Hans-Erik Johanssons fina Jaguar E-type Coupé 3,8 L var en av de givna favoriterna, likaså Frank Olssons, nu mera TV-kända Porsche 356. Arja Koivistos Alfa Romeo Giulietta SS gick inte heller av för hack-or. Bland de mest ovanliga modellerna hittade vi Saab första Sonett, från 1956 med aluminium-monoqocue, de du Chapman! (som trodde han var först med Lotus 25 1962, då hade Saab redan byggt sin andra modell med aluminium-monocoque i den framhjuldrivna FJ-racern "Badkaret"!)

Naturligtvis rattades Sonetten av Saabs muséchef Peter Bäckström. Detta var bara några av de GT-klenoder vi fick förmånen att beskåda på gatorna!

Största heatet - Standardbilarna!

Dagens 3:e heat, var det största! Det var naturligtvis standardbilarna som mött upp nästan mangrant för att

delta i uppvisningen. Eftersom jag själv lovat att avslösa vår proffsiga speaker Christer Glenning fick jag inte köra själv denna gång, men det gjorde ingenting! Jag lovar att det var betydligt mer givande att se Carl-Magnus Skogh ratta min Saab, än om jag själv kört den! Nils-Olov Jonsson och Andreas Zolnir stod för heatets övriga Saab-inslag. Andra fina bilar var Sture Danielsens kultbil, den "vita Opel" Undrar om Roy & Roger vet om att det är du som tagit den Sture? Ett gäng Kojor fanns naturligtvis också på plats. Picko körde sin Cooper av årets modell, men för publiken var det säkert svårt att se skillnaden jämfört med "Janas", drygt 30 år äldre exemplar. Ett helt gäng Volvo bilar fanns också på plats, Mats Andersson och Hans Axemyr körde sina vita Amazoner, medan Vaxholmsbon Jan Klerehag åkte en mycket läcker, röd PV 544 Sport i rallyutförande. Cortinorna representerades bl.a. av Göran Kølborn i sin Röda GT och Håkan Ricknäs i sin Gröna Lotus, mycket fina exemplar bägge två! En som också körde Cortina var "Bobbo" Boholm som kom direkt från Monza med "nybucklad" bil. Så fick publiken se att vi inte alltid behandlar våra bilar med silkesvantar, i varje fall inte med italienska konkurrenter för nära!

Kändisheatet - ett unikt tillfälle!

När det var dags för dagens 4:e heat, stod förväntningarna på topp, trots att vädret åter började visa tecken på att vilja störa verksamheten med lite regn.

Anledningen till att spänningen nu låg i luften, var att vi nu äntligen för första gången på många år skulle få se flera av våra stora förarlegender återigen samtidigt på banan.

Jag tror inte detta startfält har haft någon motsvarighet i "modern" tid!

Vad sägs om Carl-Magnus Skogh, naturligtvis i en vit Amazon -65, Gösta Karlsson i en röd Saab 96 -64, Harald Kronegård i en Alfa-Romeo Giulietta, Rally Harry Bengtsson, givetvis i en silverfärgad Porsche 356, Ewy Rosqvist-Von Korff i Mercedes 220 SE. Naturligtvis saknades inte heller Picko Troberg i sin Koja, samma modell körde också Johnny Lundberger. Torsten Åhman premiärkörde på svensk mark den exakta replikan på Torsten och Erik Carlsson bil från Coupés des Alpes 1966, en mycket vass Saab Sonett II. Denna bil kom direkt från årets historiska upplaga av detta rally, där Erik Carlsson i par med Peter Bäckström kört in på en "top ten" placering med bilen. 1966 gick det inte riktigt lika bra för Saab-stallet. Då körde man visserligen fullkomligt skjortan av alla kontintala fabriksstall, med Porsche 904 GTS i spetsen. Det var dock inte så populärt hos konkurrenterna så man passade på vid ett nattuppehåll att ge de bägge Sonetterna lite extra ohälsosamma tillsatser i bränslet.

Så eliminerar man Saabar, när man inte kan köra ifrån dem! Himla sportsligt va?

Dyliska dumheter slapp vi naturligtvis se i Vaxholm, där vi också fick njuta av vår speaker, Christer Glenning framfart med sin Volvo PV 544.

Detta ärofyllda starfält, med ännu fler kändisar, än de här omnämnda, var naturligtvis en mycket unik och värdig final på Waxholms Bil-lopp!

Lagom till heatets sista varv började regnet att tillta i styrka. Snacka om timing!

Det såg ut som det var en mycket nöjd publik och lyckliga deltagare som nu började packa ihop efter en härlig och annorlunda dag i Vaxholm.

Prisutdelning av "Coupé des Charmes"

Nu återstod bara prisutdelningen till dagens charmigaste ekipage. Juryn hade ett mycket styvt jobb att utse en vinnare, alla ekipage var ju underbara representanter för de "glory days of motor racing!" Efter viss huvudbry om vilken av de bägge görna jaguaren man egentligen

menade, utsågs Peter Nordengren, med sin mycket fina Jaguar XK 150 från 1959 till 1997 års vinnare av "Coupé des charmes" Detta pris gick inte av för hackor, då det utgjordes av vår sponsor Ericsson Mobile senaste mobiltelefonmodell. Ett uppskattat pris som säkerligen kommer till nytta när Peter luftar Jaguaren nere på kontinensens landsvägar.

Gemytligt "after-race"

På kvällen när höstregnet strilade ned och stormvindarna letade sig in från havet satt vi ett 30-tal förare och arrangörsfunktionärer på anrika Waxholms Hotell och avnjöt en god middag, med dito dryck och många goda historier. Det blir ju gärna så när våra motorlegender hedrar oss med sin närvaro. Jag tänker speciellt på Carl-Magnus Skogh och Rally Harry Bengtsson gemensamma kåseri vid middagen.

Jag tror att alla närvarande uppskattade detta nästan lika mycket som själva loppet!

För er som inte var där, kan jag berätta att både TV 1 programmet Lilla Magasinet och Canal+ motormagasin Oktan gjorde fina inslag från Vaxholm. Likaså vet jag att Teknikens Värld uppskattade tillställningen så mycket att man stående fot bestämde sig för ett större reportage! Andra som gjorde förhandsreportage var TV4-Stockholm, Vaxholms nya tidning, Metro m.fl. Slutfacit blev glädjande nog alltså mycket positivt med 10.000 åskådare, fantastiskt bra mediauppmärksamhet och inte minst nöjda företrädare för Vaxholms kommun och näringsliv. Vem sa att historisk racing inte var populärt?!

Jag vill avsluta denna berättelse från premiäråret för Waxholms Bil-lopp, med att tacka alla deltagare för deras fina och entusiastiska medverkan. Ett speciellt tack också till alla de förare som gladeligen lånade ut sina ekipage till förarna i kändisheatet. Utan er hade detta aldrig gått att genomföra!

Ett mycket stort tack också till Vaxholms kommun, Vaxö förvaltning, Polisen, brandförvaret, länsstyrelsen och vägverket m.fl. som med ett otroligt positivt engagemang gjorde detta möjligt att genomföra, trots alla belackares profetior om motsatsen!

Er man i Monaco..... förlåt Vaxholm!

Bo Lindman

Övriga arrangemang

Visst vore det kul om vi lite oftare kunde tipsa om lämpliga evenemang med historiska racerbilar i Rutflaggan? Vet du om några lämpliga (helst i vår världsdel), skicka en kopia på informationen till klubbens postadress, så publicerar vi i påföljande nummer av Rutflaggan, (kräver en viss framförhållning!)

Bosse L

Victory Motorsport Sweden

Här en presentation av Victory Motorsport Sweden.

Förare

Bengt "Wicke" Winqvist.

Började tävla 1962 med rally och har kört biltävlingar under alla dessa år. Har tävlat i allt: rally, go-kart, formelbil, isbana, rallykross, racing. Startat i ca 450 tävlingar och segrat i ca 90.

5:a Go-kart VM -72

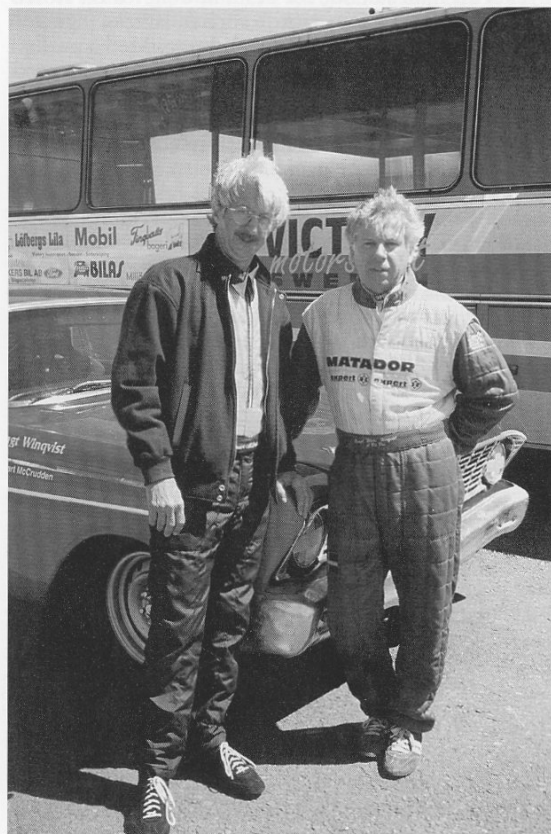
7:a EM-formelbil -75

1:a Renault cup -76-77-78

1:a VW Golf cup -79

1:a EM Historisk Racing -95

2:a EM Historisk Racing -97



Donnington i juni tillsammans med Stuart Mc Crudden till vänster.

Lars-Magnus Trozelli

Började tävla på NV 250 cc i ett antal O och T tävlingar. Vann första biltävlingen som junior 1958 i en VW. Första seniortävlingen i en "fabriksbil" Saab 93 B och därefter Volvo Sport. Gjorde tävlingsuppehåll 1963-91 då en Lotus Elan införskaffades och kördes i Roadsport B. 1993 kördes en ren Racing Elan S2 i historisk racing med gott resultat. Första internationella tävlingen i EM serien 1994, 2:a på Nürburgring. Deltog i EM 1995-96. Ny bil byggdes till säsongen 97. Började tävla med "Wicke" i aug. -96

Mekaniker

Teamchef, Jörgen Jonsson.

Yrkeslärare bilskadeavd. Norrköping. Startade som besiktningssman 1986 i Stockholms sportvagnsklubb, kom då i kontakt med "Wicke" och har varit med i teamet sedan 1992.

Olle Landborg. Bilmekaniker.

En av landets bästa motortrimmare, bygger teamets motorer. Har varit tävlingsmekaniker sedan 1953, då på motorcykel.

Ulf Pettersson. Kylmontör.

Har varit mekaniker åt Tomas Lindström 1983-89. Tävlats i Volvo original cup under åren 1991-96.

Håkan Pettersson. Bilplåtslagare.

Har även meckat åt Tomas Lindström under många år. Håkan är teamets pusare och plåtslagare.

Tävlingsbilen

Ford Falcon Futura Sprint -64. 4.7 liters V8 på ca 350 hk vid 6500 varv. 4 vxl låda. Diffspärr i bakaxel, skivbromsar fram, trummor bak. Tank 102 liter. Vikt ca 1200 kg. Toppfart ca 250 km/tim.





Transportbussen

Volvo van Hool -77. 12 meter lång. Plats för 7 pers + tävlingsbil, reservdelar t ex motorer, växellådor. Totalvikt ca 15 ton. Täkt 60 m², monteras på bussen. Körsträcka per säsong ca 3000 mil.

Tävlingar

Under de senaste 5 åren har teamet tävlat i EM för Historiska standardvagnar. Bilarna är av årsmodell 1958-65 och man tävlar efter 1965 års reglemente. Ute i europa är klassen mycket stor med upp till 50 bilar per tävling. Banorna man tävlar på är bl a Silverstone, Monza Nürburgring, Paul Rickard m fl. En deltävling körs i Sverige och brukar då köras på Anderstorp eller Ring Knutstorp. På de största tävlingarna kommer det ca 40-50.000 åskådare.

Tävlingsformen är att två förare delar bil under en timma. Förarbyte måste ske mellan 20:e och 40:e minuten. Förarbytet tar ca 15 sek. Kontrollen av att bilarna uppfyller de tekniska reglementet är mycket hård. En av internationella bilsportförbundets tekniker besiktigar bilarna så att dom uppfyller det tekniska reglementet. De bilar som deltar är bl a Alfa Romeo, BMW, Ford Mustang, Falcon, Cortina, "hundkojor".

1998

Teamet har för avsikt att under vintern bygga upp en bil till säsongen 98. Vilka tävlingar teamet kommer att köra är ännu inte klart. EM-säsongen 98 är det ännu ej klart med hur många tävlingar som skall köras och vart. Man diskuterar att i samband med STCC (Swedish touring car championship) ev köra i historisk standardvagnsklassen som förrace till STCC.



PONYEXPRESSEN I FULL FART PÅ KNUTSTORP. FOTO LINUS PRÖJTZ.

