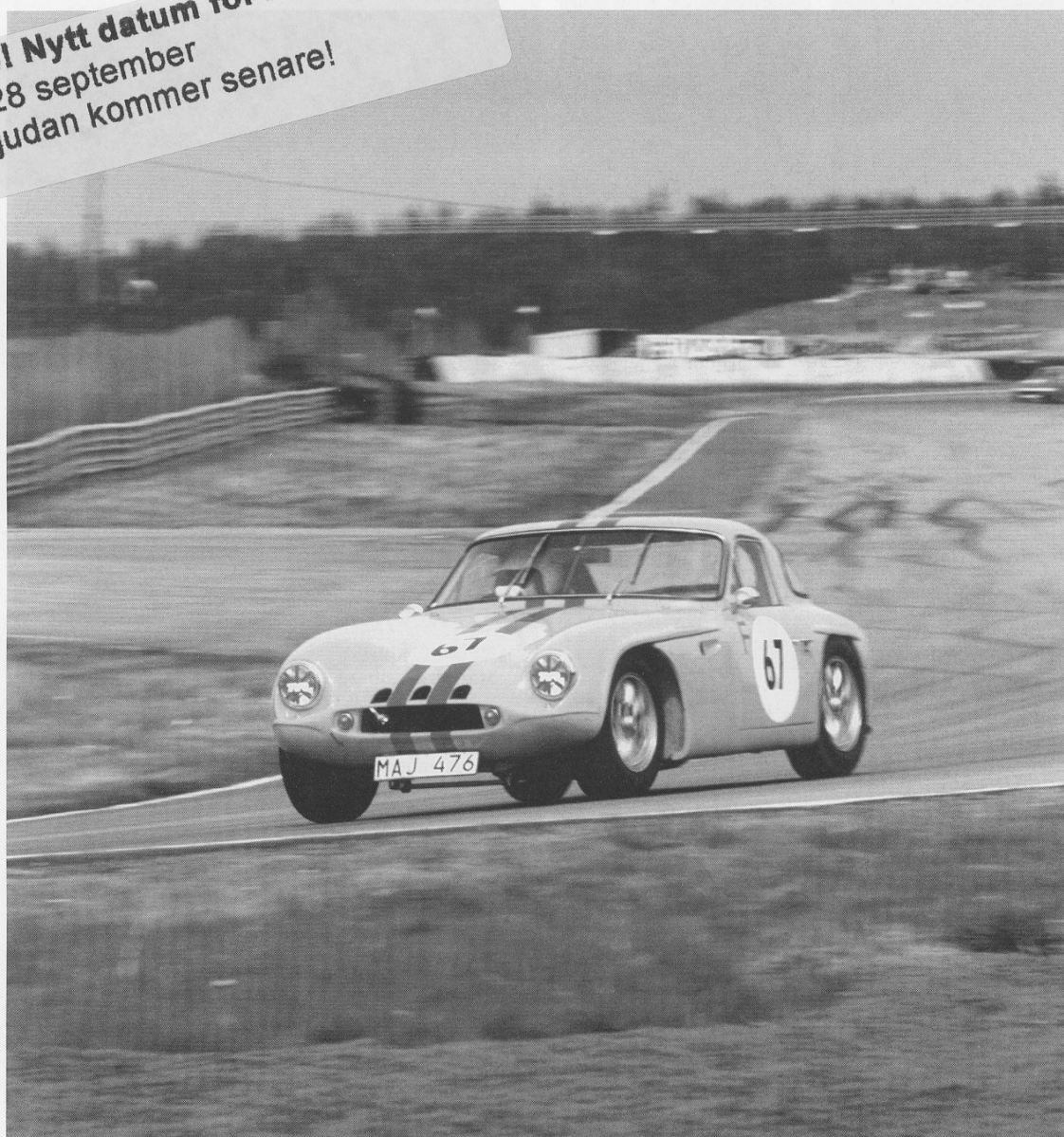


RUTFLAGGAN NR 2 1997



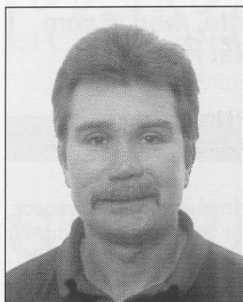
RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

OBS! Nytt datum för Anderstorp!
26-28 september
Inbjudan kommer senare!

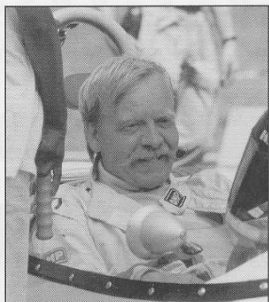


Kenneth Arvidsson "på hugget" i sin TVR på Anderstorp. Foto Linus Pröjtz

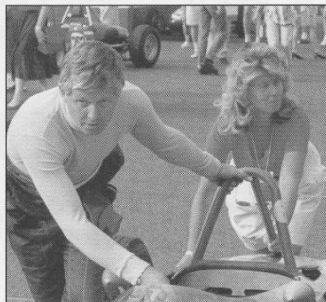
PERSONGALLERI: STYRELSE OCH KLASSREPRESENTANTER, ej komplett



Henry Andersson
Klassrepresentant:
GT-GTS

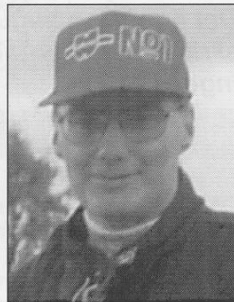


Åke Axelsson
Revisor



Horst Brüning
Ordförande

Gia Brüning
Kassör



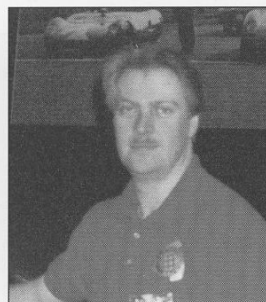
Lennart Elofsson
Klassrepresentant:
Standard -Ny



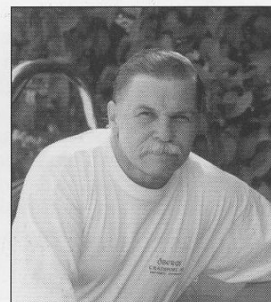
Bo Göran Fritzson
Klassrepresentant:
Standard -Ny



Allan Göransson
Styrelsesuppleant



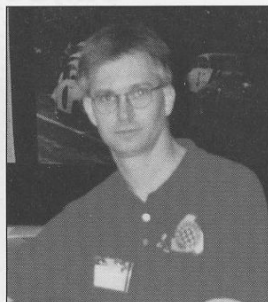
Åke Hansson
Styrelseledamot samt
revisor



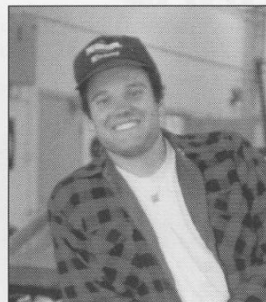
Per Hågeman
Valberedning samt klass-
representant: Midget



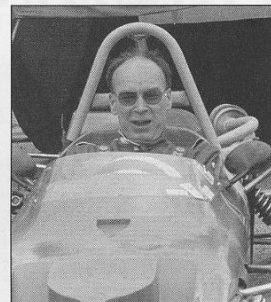
Mian Jutterström
Klassrepresentant: GT-GTS



Bo Lindman
Sekreterare samt
klassrepresentant:
Standardvagnar



Pekka Nyström
Klassrepresentant:
GT-Nationell



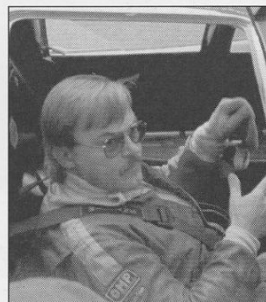
Björn Otterberg
Klassrepresentant:
Formel Ford



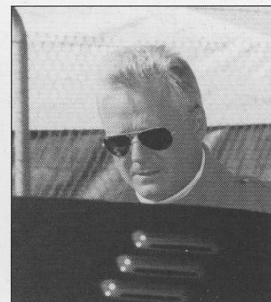
Bruno Rösler
Ledamot samt klass-
representant: Formel J



Nick Tammemägi
Klassrepresentant:
Formel V



L-G Widenborg
Besiktningsman, valbered-
ning samt klassrepresen-
tant: G+H, Sportvagnar



Lars Wramell
Styrelseladamot

Horst's sida

Det är nästan augusti och nr. 2 av Rutflaggan skall ut. Ja, bra är det inte, men vi som skriver, kan nog räknas på en hand. Men det vet väl alla, inget inskickat material, ingen tidning.

HORST BRÜNING

Då återgår jag till ordningen. Vi har avverkad halva säsongen, kört 3 tävlingar tillsammans med Sportvagnsserien.

På Anderstorp provade vi ett nytt sätt att spara tid genom att istället för 2 korta träningspass med minst 10 minuters "banrensningstid" (alla skall flaggas av, ta sig runt och in i depån, banan skall eventuellt saneras, bilar skall bärgas osv.) köra ett långt pass, 9 heat x 10 minuter blir 1 1/2 timmar, men det tänker nog inte många på.

Vi kan säkert förbättra detta, men idén är nog rätt. Anderstorpbanan är mer än dubbelt så lång som Knuts-
torp och Falkenberg. Det gäller bara att ha ordning på grejerna och planera lite.

Från Falkenberg har jag endast hört positiva kommentarer. Ja, kanske nämnde en och en annan någonting om sk..husen. OK för oss killar med förstörd lukt- och andra sinnen, men stackars tjejer.
Här bjöd RHK på räkkalas. Tack Bengt-Åke och hans team.

MGCC:s Sportvagnsmeeting blev en riktig succé, många bilar, trevligt folk och fint väder. K-G Schildt lär nog aldrig bli av med jobbet som spindeln i nätet.
Tack ARC, FMK och MGCC.

Nu är det Kinnekulle, Mantorp och finalen på Anderstorp kvar.

Anmäl Er och åk för snart är det vinter. På Anderstorp har RHK hyrt banan även för fri träning på fredagen. Vi kör tidsträning och tävling på lördag med fest och prisutdelning på lördagskvällen. Sedan fri åkning på söndagen, med möjlighet att lösa debutantlicens. Inbjudan med tider och priser kommer snart.

Snart är det dags att tänka på 1998. Alla ni som är arbetsskygga och slöa, stäng av telefonen för jag har hört att valberedningen är på gång. Ni som har lust och tid (tid har man aldrig, man får hitta den) hör av Er till valberedningen så att ni tillsammans kan bestämma var och hur era kunskaper kan nyttjas på bästa sättet.

Horst

PRYLMARKNAD Säljes;

Ford Anglia Super

TC 12, nyren. motor, FIA-papper

C-O Christiansson

0587-127 92, dag, 0587-129 58, kväll

Formel Ford motor 1600 cc

Komplett med förgasare - startmotor - avgasrör

Hewland Mk 9 växellåda

Div. Formel Ford delar Merlyn - Van Diemen - Royale

Eng. Autosport Kompl. årgångar 500:-/st. 80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96.

Bengt Ljungbergh

0370-706 60, arb., 036-12 57 13, bost

Van Diemen FF-1977, Renoverad, raceklar 80.000:-

GRD 742 / B Mkt fint skick 300.000:-

March 772 Ren. obj. 100.000:-

Lotus 61 FF Total renov. Bud

Ducati 900 SS -79 1300 mil special Bud

Ducati 500 SS -78 Fint bruksskick Bud

MGA 1500 Roadster 1956

Ren. obj. mkt nya delar 50.000:-

Paul hem 08-642 45 19, arb. 08-33 22 59

Per arb. 08-32 57 77

Formel Ford Royale RP 16A -74

Mycket bra skick, motor och växellåda helt genomgångna av Grey Paul Racing, vintern -96 -97. Framgångsrik i RHK Cupen, 2:a plats totalt -95, 1:a plats totalt -96. Ev byte som dellikvid. Pris 95.000:-

Porsche Targa 911/935 -75 Ombyggd av Josef Zirkelbach, Hässleholm. Rös med vit skinklädsel.

Bör ses! Ev. byte som dellikvid. Pris 118.000:-

Sven Erik Hedman

026-25 13 84, 010-253 34 63

Formel Ford Royale RP3 1971

En Historisk Formel Ford i absolut toppskick. Bilen har bra historia, bl.a ex. Slim Borgudd. Framgångsrik i RHK-Cupen med bl.a. 2:a plats totalt 1995 och 1:a plats totalt 1996. En hel del reservdelar finns. Redo för race i RHK Cupen -97. Bra pris vid snabb affär!

Anders Lofthammar

036-805 71

Formel Ve RPB -67 30.000:-

Ford BDA 1600 motor

Komplett med förgasare & grenrör, 28.000:-

Lotus Vegantune. F3-motor 1930 cc

Stål, komplett utan sprut.

F3-top 1000 cc

Inkl. ventiler & vippställ i stål 4.000:-

B.G. Fritzson 0431-500 63

Martin Rasmusen 0435-208 59

Bilar för historisk racing:

"Brabham BT 41" F3, ex Ulf Svensson. Totalt restaurert, raceklar, bil som ny! Ch.no 14S Holbay - motor R/3-No 1232 restaurert av Holbay i England. Twin cam 1600 cc.

Cooper Midget 500 cc F3 MK 12, ex Basse Hveum. Ny Norton Manx motor (Summerfield 5-trinns gearbox. Raceklar, farge blå. Reserve original restaurert o-stilt Norton motor + gearbox.

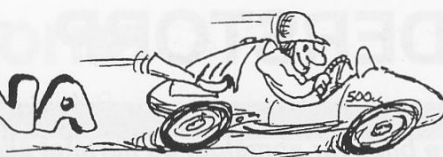
Cooper Midget 500 cc F3 MK 8 med Jap motor (Åge Hansen). Raceklar, farge solv. Reserve o-stilt Jap motor (Åge Hansen) + delar.

Per Gjerdrum

+47-66982905, kontor

+47-66847622, priv.

HALVPANNORNA



PER HÅGEMAN

STURUP 19 april

Den numera traditionella vårmönstringen för halvpannor på Sturup Raceway hade samlat 10 st midgets + en F-Vee bland hermelinerna, Lars-Inge Hultströms Veeva. Tyvärr fick Björn Leufvenius ge upp efter träningen då hans Effyh-Triumph nu fått så stark motor att växellådan rasar.

Göran Anderberg och Allan Göransson var som väntat snabbast iväg följda av Kent Persson och Roland Fröjd. Görans motor ger snart upp, och vid en direkt fråga om vad som hände blev svaret: "Vet ej, men det lät dyrt!". Per Hågeman fick också bryta då avgasventilen skar i styrningen. Allan Göransson kan vinna knappt före Roland Fröjd som närmast sig med stormsteg. Lars Hågeman lyckas bärga tredjeplatsen i premiärloppet med SRM-motor. Ytterligare positiva noteringar är att Carlo Eriksens RJ-500 ser målflaggan sedan mycket länge, och att även "Pipp" Klarbergs Alfa-Dana gör det sedan kanske ännu längre.

Resultat

1. Allan Göransson	Swebe-Triumph	8.54,3
2. Roland Fröjd	Cooper Mk 11-Norton	8.54,7
3. Lars Hågeman	Swebe-SRM	9.06,3
4. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	
5. Carlo Eriksen	RJ-500-JAP	
6. Lars-Inge Hultström	Veeva (F-Ve)	
7. Carl-Axel Klarberg	Alfa-Dana-JAP	
8. Ingemar Edwardsson	Effyh-JAP	
9. Per Hågeman	Swebe-JAP	
10. Göran Anderberg	Alfa-Dana-JAP	

Främst Göran Anderberg (t.v.) och Allan Göransson följda av Kent Persson, Roland Fröjd, Carlo Eriksen, Lars Hågeman och L.G. Hultström. Foto: Kjell Wihlborg, Oxie



ANDERSTORP 18 maj

Ur Halvpannesynpunkt så skall man kanske dra en tystnadens slöja över denna tävling. Endast tre bilar var anmälda, då flertalet åkare körde ett gatrace nere i Luxemburg under denna pingsthelg, och dessutom gick alla tre sönder under tävlingen.

Göran Anderberg hade en ny motor i sin bil, och skulle köra in den under träningen, och detta gjorde han så försiktigt att han blev snabbast - med marginal.

Det kanske blev litet för bra för han fick snart bryta i tävlingen, och sedan var det Allan Göransson tur att bryta, och han väntade på att Kent Persson skulle passera, men han hade redan brutit. Allan Göransson blev vinnare på "längst distans".

Resultat

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| 2. Kent Persson | Kiehn-JAP |
| 3. Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |

FALKENBERG 1 juni

Litet fler anmälda hit än till Anderstorp - fem stycken. Per Hågeman var snabbast på träningen före Allan Göransson, och så startade det i racet också, även om det var litet rörigt. Kent Persson lade sig på tredje plats före Ingemar Edwardsson och Björn Leufvenius med sackande Triumphmotor.

Hans Edvinssons våldsamma satsning - ja han körde som vanligt förstås - gjorde att alla midgetekipagen blev varvade minst en gång, vilket kanske var tur för ledaren då Allan Göransson kom farligt nära i samband med varvningar på slutet.

Resultat

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. Per Hågeman | Cooper Mk 12-Norton |
| 2. Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| 3. Kent Persson | Kiehn Spec.-JAP |
| 4. Ingemar Edwardsson | Effyh-JAP |
| 5. Björn Leufvenius | Effyh-Triumph |

RHK
klubbshop

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

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 *Nu åter i lager!*

Stort klistermärke ca 190 mm Pris 20:- kr *Nyhet!*

Porto tillkommer

RHK club shop

Roland Haraldsson, Björnkåkra, 514 92 Uddebo.

Tel o fax 0325-272 40 även 010-299 12 02, 033-13 25 41

Visa att Du tillhör "gammelbilsklubben" med fart

Standardvagnsidorna

BOSSE LINDMAN

Säsongspremiär Anderstorp 17-18 Maj

Så kom då årets första tävling, ungefär samtidigt som den tvekande våren bestämt sig för att verkligen göra entré.

I åtminstånde Skåne och "Bull Shit City" (d.v.s. Stockholm beskrivet på rockpoeten Uffe Lundells språk) sken solen och värmda alla och envar, när våra bussar, dragbilar och trailers vände kylaren mot vår kära gamla småländska torvmosse. På denna mosse tvekade dock fortfarande våren över sin entré och värmen var inte allstädes närvarande denna premiärhelg.

Efter att ägnat fredagseftermiddagen och kvällen till att bitvis köande (ett 08-syndrom) ta sig till Anderstorp, var det så dags att se vilka som åter igen hittat sina gamla racerklenoder i de dammiga garagegömmorna. Tydligt var garagen extra mörka och dammiga denna vinter, för det var många som inte hittat bilarna i garaget efter vinterdvalan. Till denna skara hörde även dessa raders krönikör, som istället tänkte stödja klasskamraterna med glada tillrop och dåliga råd.

Racing kostar??!

För en gångs skull var inte Standard -65 fler än 27 st anmälda bilar, inte ens 30 bilar, vilket vi ju varit bortskämda med en längre tid. Men det är klart jämför vi med SM premiären så var vi ju nästan dubbelt så många som t.ex. STCC, F3 och Porsche Cup!

Men onekligen bör vi följa utvecklingen under denna säsong, så att den positiva trenden vi hittills haft inte bryts. Nu var det många som inte kom tack vare väntan på delar som inte hunnit fram, eller bara inte hunnit få bilen klar. helt normalt till säsongspremiären. Lite mer oroande är att flera förare uteblir p.g.a. att de anser kostnaderna för höga i relation till körmöjligheterna. Den förr så infekterade och omtvistade däcksförslaget nämns som en faktor i detta. Detta märks bl.a. på att många förare avser köra så länge däcken räcker och sedan ställa bilen i garaget i väntan på bättre tider. Inte för att däcken ensamma stjälper en säsong, men vi måste nog ta en allvarlig funderare på hur vi ska ha det i framtiden om vi ska få bibehålla vår positiva tillväxt.

Vad som kanske är ännu mer aktuellt och avgörande är körtiden i relation till kostnaden för en tävlingshelg. Denna helg fick vi se prov på hur vi *inte* vill ha körschemat en tävlingshelg. Detta förvånansvärt nog på Anderstorp, som annars brukar höra till våra favoriter arrangemangsmässigt!

Ett litet exempel på hur det såg se ut för en vanlig deltagare:

- Fredag: Ledigt från jobbet, transport till banan.
- Lördag: Besiktning, försök till justering av bil inför det enda träningspasset, (som för Standard -65 inträffade sent på eftermiddagen). Ut på banan, nu skall både utsortering och tidsträning ske i samma moment! 30 minuter får man på sig för att se om det fungerar (vilket det i många fall inte gör!) Ingen tid alls för körning efter

injustering. Kvalificerad gissningstävlan inför race. Sällan har det skådats så många racerbilar på småvägarna runt Anderstorp som denna helg!

- Söndag: Väntan hela dagen på race. Vilket körs 8 varv och tar 16-17 minuter. Lasta, transport hem, ankomst mitt i natten. Va 'då actionsport?!!

Summering: Total körtid Drygt 45 minuter under helgen, fördelat på två körtillfällen. Om totalkostanden för en tävlingshelg håller sig runt 3000-4000:- förstår man om många väljer att spela golf eller påta i trädgården istället! Det är helt enkelt katastrofalt lite bilåka för pengarna!

Jag tycker vi i RHK ska hålla hårt på vårt krav på 1 timmes total bantid per heat.

Dessutom bör vi kräva att träningen är uppdelad på två separata träningspass. Gärna en fri träning och en tidsträning.

Somliga arrangörer klarar också av att ge oss en 5-10 minuters warm-up på söndagsförmiddagen. Det borde alla klara! Att racen är korta kanske vi kan ta, men ge oss vettigt med träningstid! Visst det är många heat som skall hinnas med under en helg, men det har faktiskt varit flera!

Även vi amatörracerförare har faktiskt hört talas om begreppet "Valuta för pengarna!"

Tänk om vi skulle börja kräva det även i vår hobby? Hur går det då med körtid och däckskostnader? Ibland hörs från flera olika håll argumentet att racing har aldrig varit billigt - och ska inte heller vara billigt. Om det argumentet vill jag bara säga: Det är för dumt för att bemötas! Vi behöver en seriös diskussion, om vi vill värna om våra tappra förare!

Nya bilar!

Efter denna något negativa och pessemistiska ton i inledningen, återgår vi till det som vi tycker är kul, att åka racerbil!

Extra kul var det med ett antal nya bilar och förare i startfältet.

Carl Von Heidenstam kom med en mycket fin Mini-Cooper. Likaså gjorde come-backande Jan-Åke "Jana" Andersson i en läckert blå lackad dito.

Håkan Ricknäs kom med en superfin Lotus Cortina. Göran Kölbörn gjorde come-back i Håkans "gamla" Cortina GT. Bobo Boholm hade också handlat Cortina GT, nämligen Mattias Perssons gamla röda racer. Ny i gänget var även Olof Ekman med en röd Volvo PV i klass E. Hakon Mörner, som visserligen kört en gång tidigare kom med sin turkosblå Amazon. Tord Elander hade överlåtit ratten i sin NSU till sonen Joakim. Så det var glädjande nog trots allt många nya bilar och förare!

Dock saknades som sagt flera av de gamla trogna kämparna, vilket är synd!

Kolvar, Kolvar!

När det var dags för race hade startfältet decimerats genom bl.a. två kolvhavererade bilar. Det var Olof Ekman's nya PV som behagade låta illa om en kolv. Lika illa gick det för kämpen Anders Weglin som efter knappt ett varv på träningen sammanfogande ett tändstift och en kolv i kemisk förening. Resultatet blev en hyperventilerad kolvtopp, vilket hade synnerligen negativ inverkan på denna cylinders kompression!!

Så för Anders tog racet slut efter 4 km träning, att han orkar?!

Kanske inte så konstigt att det i hans verkstad växer fram en BTCC inspirerad SAAB 900 av senaste modell för SSK seriens ETAB-Cup. Av det jag sett så här långt av Anders Hi-Tech bygge, är jag övertygad att alla BMW M3: or fr.o.m 1998 är decimerade till vackra rundningsmärken!

Tråkigt bara att Anders deltagande i RHK-Cupen lär bli mer sällsynta framöver!

Poole körde Bo Bergström till sig, med Victor Israelsson bervid sig på griden. I nästa led stod snabba Volvo-föraren Uno Svensson och Hans Rosendahl som nu verkligen börjar komma överens med sin Mustang. TC 12 var "komlingen" Jana Andersson träningsnabbast i sin nybyggda Cooper S och i TC 11 var Svenerc Myhr snabbast med sin R8 Gordini.

Race!

I racet skaffade Bosse Bergström sig tidigt en hyfsad ledning före Victor Israelsson som nu verkligen etablerat sig i klasstoppen! "Vicke" hade ett lika hyfsat förspång racet igenom till klungan som slogs hårt, men schyst om tredjeplatsen.

Här bjöd Hans Rosendahl, Håkan Ricknäs, Lennart Thurn och Uno Svensson den fåtaliga publiken på en riktigt härlig kamp. Denna klunga skuggades hela racet igenom av comebackande Göran Kölbörn som innan däckens överhettade var med och stressade klungan rejält.

När målflaggan föll var Berström först före Victor Israelsson som tog sin hittills främsta placering! Håkan Ricknäs lyckades till slut lura sig förbi Hans Rosendahl och körde sin nya Lotus Cortina in på en fin 3:e plats, före Hans Rosendahl och Uno Svensson.

Vinnare i TC 12 blev (som vanligt) Lennart Thurn, trots ny konkurrens i klassen!

Bobo Boholm som körde sitt första race med sin ex. Mattias Persson Cortina GT blev fin 9 totalt, efter Göran Kölbörn och Hans Axemyr på 7:e, resp 8:e plats. I TC 11 segrade debutanten Joakim Elander, som helt tydligt beror på sin far Tord, som också lånat ut bilen till Joakim.

E-bilarna, d.v.s. Pre -61 vanns av Christer Glenning, före Dick Gärdner. Återigen:

Var är de andra E-bilarna, inte på museum väl?! En som körde fort och inspirerat när han väl kom igång var Lars Byström som fick starta från depån efter att DKW surat ned sig vid utkörningen till formeringsvarvet.

Bland dem som inte kom iväg alls var Thomas Bergelin, vars Alfa blandade olja med bensin. För din information Thomas: Alfa Romeo är inte tyvärr inte begåvad med två-takts motor (naturligtvis en grav miss!). Kanske dags att köpa tillbaka DKW:n??

Så var det då dags att summera årets premiärtävling, vilket gav vid handen att som vanligt vid säsongens första race saknades många bilar och förare. Flera av dem som vågat sig ut fick brottas med diverse tekniska problem. Det är bara att hoppas att vi andra fått igång vårt "skrot" till kommande tävlingar, så att standardbilarna fortsätter traditionen att bjuda på täta och rafflande heat.

Resultat Anderstorp

TC 1-10:

1. Christer Glenning
2. Dick Gärdner

TC 11:

1. Joakim Elander
2. Svenerc Myhr
3. Lennart Nilsson

TC 12:

1. Lennart Thurn
2. Gunnar Dahlgren
3. Carl von Heidenstam

TC 13:

1. Victor Israelsson
2. Håkan Ricknäs
3. Göran Kölbörn

TC 14:

1. Uno Svensson
2. Hans Axemyr

TC 15:

1. Bo Bergström
2. Hans Rosendahl

Resultat Falkenberg

TC 1-10:

1. Christer Glenning
2. Dick Gärdner

TC 11:

1. Svenerc Myhr
2. Henrik Hansson
3. Lennart Nilsson

TC 12:

1. Lennart Thurn
2. Max Wiebke
3. Gunnar Dahlgren

TC 13:

1. Victor Israelsson
2. Thomas Hall
3. Lars-Åke Nilsson

TC 14:

1. Uno Svensson
2. Dan Johansson

TC 15:

1. Bo Bergström
2. Hans Rosendahl

Deltävling 2, Falkenberg 31/5 - 1/6

Efter en lång och behaglig färd till västkusten, (sveriges framsida?) kunde vi konstatera att den sommar vi saknade på Anderstorp huserade i Falkenberg. Här var det solsken och varmt, med behagligt svalkande brisar från havet.

Falkenbers MK hade dessutom den goda smaken att erbjuda en dags extra fri träning till det facila priset av 250 kr. Tänk om fler arrangörer kunde ta efter både idé och prisbild! Förstår inte varför vi på vissa banor ska behöva punga ut med 400-500 kr för samma sak!? Falkenbergs asfalt är knappast billigare att nöta på!

Naturligtvis tog man chansen till att försöka nöta bort den värsta rattrosten innan det var dags för tidsträning och tävling! Saaben gick som en klocka, det gjorde föraren också, bara med den skillnaden att den sistnämnda gick förbaskat långsamt jämfört med medtävlarerna! Det är hårt att erkänna men eder klasspappa har blivit en riktig fegis i böjarna! För att inte tala om inbromsningarna, som påbörjades ca en vecka för tidigt! Nåväl... När det började dra ihop sig för träning kunde vi räkna in 23 bilar.

Ännu färre än på premiären, inte utan att man funderar!

Alfas nya två-taktare med Bergelin som förare var tydligen inte klar. Kanske demonteringen av kamaxlar och ventiler vållat några tillstötande problem?

En annan förare som hade problem med kamaxeln var Sture Danielsson som tappat bort sin någonstans över atlanten. Den var i varje fall på väg från hamburgerbavianernas förlovade land när det var dags för tävling. Sture är antagligen inte heller informerad om kamaxelns relativa onödighet för att få en racerbil att gå framåt.

Weglin, som är van att köra utan kamaxel, stod över och lånade ut sina Dunlopäck till undertecknad, Tack för det Anders!

Tio små negerpojkar alltså...

Träning....

Thomas Hall som hade favör av hemmabana knep poole, före Victor Israellsson, som återigen visade att han till i år vuxit stort som förare. Bosse Bergström fick för ovanlighetens skull starta från 2:a led tillsammans med Håkan Ricknäs, som återigen var med i toppkvartetten. I TC 12 var det inte som vanligt! "Jana" lyckades sno till sig snabbaste tid med en koja som gick otroligt bra! Snabbaste Volvo var dock som vanligt Uno Svensson, före Dan Johansson. Vi väntar nu med spänning på Peter Boströms efterlängtnade comeback. Vi vet att den Amazonen inte blir att leka med! I vassen lurar också Michael Hoffstedt. Han har ju faktiskt totalvunnit race med Amazon tidigare!

Sveneric Myhr var återigen snabbast i TC 11. Säl-lan har man sett en Gordini gå så fint på bana!

IE-gänget var man hela tre bilar detta race! förutom våra kämpar Dick och Christer anslöt sig nu Olof Ekman till denna skara med en PV Sport -61, lika röd som Christers.

Naturligtvis var det en kamp om tiondelar och ära mellan dessa båda PV-körande gentlemen. Nykomligen Olof lyckades knipa bästa tid i pre -61.

.....Tävling

När pacecaren rullade åt sidan och grönljuset tändes,

var det taktikkörning i de främre leden. Den som höll sig kallast i tåtkvartetten var Victor Israellsson som direkt tog täten före sina mer rutinerade kollegor. Victor visade sedan var skåpet skulle stå denna helg! Han lyckades få en lucka till sina konkurrenter och höll sedan dem på behörigt avstånd racet igenom. Efter sig hade han Thomas Hall som nog förlorade starten på den egna taktiken. Bosse Bergström var trea, medan Lars-Åke Nilsson tog 4:e platsen från Håkan Ricknäs. Strax efter tätgänget gjorde Hans Rosendahl återigen ett fint race som gav en 6:e plats. Jag undrar om Ford Motor Co inte borde lägga ned sin mediokra satsning i STCC och i stället stötta våra historiska standardvagnsförare. 6 Fordar på de 6 främsta platserna, visar med all tydlighet att Ford hör hemma i 60-talet snarare än 90-talet! För den femtielfte gången i ordningen var Uno Svensson snabbast Hisinge-Packard.

I racet höll det tyvärr inte ända hem för "Jana". Lennart Thurn kunde åter ta hem klassvinsten i TC 12.

I småbilsfigthen lyckades Sveneric Myhr hålla undan för Henrik Hanssons Cooper 998cc. Lennart Nilsson som verkar tagit över Weglins roll både avseende snabbaste SAAB och antal motorbyten per race, hade en mycket tät figth med vår DKW-friskus Lars Byström. Denna figth var bitvis av gammal god standardvagnsklass, där Lars satsade allt och lite till i sina försök att ta sig förbi Lennart. Tur att bägge bilarna är vita, så att märkena efter närmakerna inte lyser allt för mycket! Lars fick dock ge sig till slut i denna två-takts envig.

Pre -61 fick se en riktig prestigekamp mellan våra bägge PV-förare Christer Glenning och Olof Ekman. Man bevakade varandra stenhårt in i första kurvan, faktiskt så hårt att undertecknad, som för en gångs skull fick till en bra rullande start, kunde enkelt smita förbi på innern. Sedan hade jag svårt att se skillnad på vilken PV jag kämpade med för tillfället. Men de var snabbare bägge två tyvärr... Dock var det bara Glenning som fick PV:n att hålla ända i mål och tog en välförtjänt seger i klassen.

Ett tips till kamrat Christer: Måla en Aftonbladet-gul fartrand över PV:n så vi ser skillnad på er! Dick Gärder, som jag tror filar på ett nytt bygge, körde som vanligt säkert i kölvattnet på sina större konkurrenter i klassen.

En kamrat med problem var (åter igen) Sören Johansson som fragmenterade större delen av transmissionen. Stackars Sören är vår främste ambasadör för den nya RHK-devisen: "Att träffas på en gräsmatta någonstans i Sverige och meka med medsläpade gamla bilar." Vi borde skramla till ett garage åt Sören så att han slipper bygga racerbil i depån! Denna helg hade Sören ett grundmurat stöd från våra bägge sydliga BMW-fahrer. Både Mats Anstrin och K-G Almström skrotade sina nybyggda BMW motorer.

Man kan bara beundra deras stoiska lugn över det faktum att många sköna slantar förvandlades till förvridet metallskrot denna helg.

En avslutande reflektion från vår Falkenbergstävling var, att vi fick en ovanligt populär segrare i heatet genom Victor Israellsson som tog sin livs första totalseger. Ett jättegrattis Victor!!

FORMEL NY

BJÖRN OTTERBERG

Anderstorp 17-18 maj.

Första tävlingen för säsongen. Allt borde varit hopsatt inställt och kontrollerat, men som vanligt så hände det inte med. Sista dagen före tävlingen innebar arbete till klockan ett på natten, och efter några timmars sömn startade färden ner mot Anderstorp.

Som nybliven klass pappa för Formel Ford har jag bland annat fått hand om fasta start-nummer för Formel Ny heatet. Jag har på det viset haft kontakt med några nya förare och visste att vårt heat skulle ökas utmed några nya biltyper. Dels kom två Formel Ford 2000 och så en FV 1300 tvåförgasarmodellen. Det innebär att vi har fler bilar med slicks och vingar, alltså, fler bilar i heatet, och som går olika fort.

De flesta bekanta från förra året dök upp men några saknar vi än, om det beror på att bilarna inte är färdiga eller att man har andra planer det vet jag inte. Vi är ledsna att Janne Molin inte kan köra sin bil på grund av sjukdom men det är samtidigt roligt att se honom på plats med råd och synpunkter till Ronny som nu är chaufför.

Det har alltså kommit flera nya entusiaster i "Formel Ny"-gänget, både nya förare, nya bilar och nya klasser.

Efter träningen på lördagen kom snacket som vanligt igång, varför gick det inte fortare? kan jag ställa om något? Hur gör jag då? och så vidare. Alla går runt och pratar lite grand och den gamla trivsamma stämningen kommer fram och naturligtvis hjälper det till att vi fått köra i torrt och fint väder.

På tävlingen kommer dom friska takterna fram och för en del blev det kanske lite för friskt och man hamnar vid sidan om, men det är ju det som är racing, man måste ju kunna testa var gränsen går för att det ska kunna gå lite bättre nästa gång.

Början på resultatlistan ser ut som vanligt:

Först PO Söderberg sedan Rickard Appelgren. Formel fordgänget kommer en bit ner eftersom det ju kommit fler bilar med slicks emellan.

Resultat:

1: PO Söderberg	March	F2	8: Sven-Erik Hedman	Royale	FF
2: Rickard Appelgren	March	F3	9: Mikael Ljungdahl	Van Diemen	FF
3: Stefan Ohlsson	Sparton	FF 2000	10: Per Knuhtsson	Van Diemen	FF
4: Rolf Lassbo	Lotus	FF	11: Ronny Larsson	Royale	FF
5: Anders Paulsson	Sparton	FF 2000	12: Ulf Hedetoft	Tiga	FF
6: Mats Andersson	Hawke	FF	13: Christer Olsson	Wee Max	FV
7: Björn Otterberg	Merlyn	FF	14: Leif O Jönsson	Titan	F3

Falkenberg 31 maj-1 juni

Sommaren kom till den här tävlingen. Vi blev lite oroliga vid minnet av förra årets "sandstorm". Men ingen fara, nu blev det i stort sett dammfritt.

Ytterligare en ny bil, Hans Edvinsson kom med sin Hansen Formel V 1300 2-förg.

Som vi märkte i Anderstorp, fler olika typer av bilar, och olika erfarna förare gör att risken att köra ihop

ökar. Avåknings- och reparationer blir följden om vi inte kollar både i backspegeln och framåt. Men allt löser sig och tävlingen går fint. Det är roligt att få köra inför så stor publik.

Resultat:

1: PO Söderberg	March	F2	8: Christer Olsson	Wee Max	FV
2: Rickard Appelgren	March	F3	9: Sven Erik Hedman	Royale	FF
3: Stefan Ohlsson	Sparton	FF 2000	10: Göran Anderberg	Lotus	FF
4: Anders Paulsson	Sparton	FF 2000	11: Per Knuhtsson	Van Diemen	FF
5: Rolf Lassbo	Lotus	FF	12: Mikael Ljungdahl	Van Diemen	FF
6: Hans Edvinsson	Hansen	FV	13: Ulf Hedetoft	Tiga	FF
7: Björn Otterberg	Merlyn	FF	14: Ronny Larsson	Royale	FF

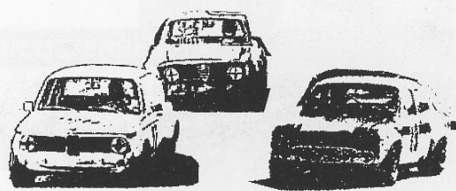


Ronny får hjälp
av Stefan att
justera bilen.

(bilen i
förgrunden) Ulf,
framvagnjustering?



Stefan och
Anders med sina
Spartan Formel
Ford 2000



STANDARD NY grp 2

LENNART ELOFSSON

Presentationen av våra klassdeltagare fortsätter här med Michael Rasmussens bidrag.

Hej jag heter Michael Rasmussen bosatt i Genarp i Skåne så klart, Martin är min yngre bror som ni kanske vet. Nyligen nådde jag den aktningsvärda åldern 40, men man är inte äldre än man känner sig. SAABfantast som jag är så borde jag rimligen kört en Sigge Johansson 96:a. Men när jag skulle ge mig in i detta med motorsport i början av nittiotalet och köra klubb tävlingar så var det vissa elaka tungor som sa "det fattar du väl att man inte kan köra klubb tävlingar med en framhjulsdriven bil, det går ju bara inte och om det dessutom skulle vara en SAAB så var ju katastrofen fullbordad". Vem som sade detta får ni själva gissa er till.

Raskt inhandlades en st Ford Capri S i ett ganska hyfsat skick detta skulle enligt bilen blev snygg och vacker verkligen raceinspirerad med en lackering med fyra olika färger. Mycket praktiskt när man behöver lackbättra efter diverse plåtkontakter, detta tar ju nästan ingen tid alls. Men alla kan ju inte ha vita eller röda bilar. Man vill ju synas om inte i resultatlistan så i alla fall i depån. Denna bil hängde med fram till 1995 då jag tröttnade på klubb tävlingar. Man fick ju "knacka plåt" som om man körde folkrace. Vissa personer i min närstående bekantskapskrets tyckte att "Du måste börja med historisk racing" där kör man ju visserligen med lite äldre bilar så Caprin kan du ju sälja, det borde vara ganska lätt sa man till mig. Nåja nu är den såld i alla fall och går i långlopp. Jag fick också besked om att man i denna klass är mycket försiktiga och rädsla om sina gamla klenoder, plåtkontakter förekommer faktiskt nästan aldrig (detta var det ingen som berättade för Magnus).

Nästa optimala racerbil inhandlades av Ola Åkeson han med det kluriga leendet ni vet. Valet föll på en Ford Escort MK1 av 1970 års modell. Det var det totala utbudet, bilen hade bara gått några klubb tävlingar tidigare men var nu tömd på allt utom buren. Nu skulle jag "bara" få tag på motor, drivlina, bakaxel, framvagn, kyl plus allt det andra som kan vara bra att ha när man bygger en bil. Bilen skrapades på gammal underredsmassa och



blev sedan fullständigt rostlagad. Sedan följde skärmbreddning, framvagn, bakvagn, lackering (denna gång valdes av praktiska skäl endast två kulörer men dom kom i alla fall från SAAB), nytt elsystem drogs i hela bilen, plastrutor monterades, tank, stol mm.

Tiden började bli knapp (som vanligt). Bilen fraktades till min bror. Sista veckan jobbades från kl 1700 till 0300 av mig Martin och Fritte för att bli klar till Kinnekulle. Dagen innan tävlingen var jag hos Lasse Widenborg kl 1700 för att besikta. Allt gick bra Lasse undrade bara vad det röda staget vid bakaxeln var bra för. Viss panik uppstod (hos mig). Vilket stag? Jaså det , ja det är till garagedomkraften. Den stod gömd under bilen på släpet.

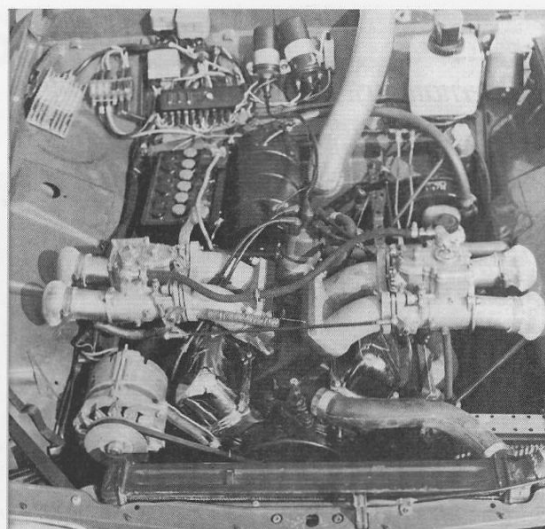
Vi nådde Västgötsläppen sent på fredagen i ett dj. regn. Tävlingen gick väl inget vidare, men bilen var klar enligt målsättningen på en tid av 12 veckors kvällstid alla helger och nätterna den sista veckan. Allt har jag gjort själv with a little help from my friends. Diverse ändringar och fixande till Anderstorp tävlingen gjordes. Där skar ett hjullager och det var det enda som vi inte hade med i reserv. Ordonans skickades till Ängelholm för att hämta nya.

Knutstorp blev ett litet vattenhål, inget gick sönder. Sedan var det dags för Falkenberg där det gick desto mer i sönder. Men någon hade kört operation övertalning om att snabbt göra bilen startklar igen (Fritte tror jag). På måndagen kördes bilen upp till Martin och vi gick "lös" på den, rikt, kap, hammare och tång alla ställde upp helhjärtat en helg och nio kvällar senare var bilen körklar igen. Nytt tak och diverse annan plåt och plast lika gul och blank som tidigare och vi fick ändå två kvällar att vila upp oss på. Ingen trodde väl egentligen innerst inne på att bilen skulle vara klar till Mantorp. Men vi skulle visa "dom" att vi skåningar är ett segt och envist släkte inte bara dryga. Jag vill här ännu en gång tacka mina skånska kombattanter för all hjälp jag fick under dessa dagar.

Resten av säsongen flöt felfritt. Sista helgen på Anderstorp hittades ett fel som följt mig hela säsongen och som vi inte hade upptäckt tidigare. Nämligen att fördelaren "konstrade". Till 1997 har bilen fått en ny fördelare, ny stol, 6-punktsbälte, diffbroms, hårdare fjädrar fram, nya stötdämpare bak, ett nytt och större grenrör plus andra små justeringar.

Väl mött 1997 hälsar Michael.

PS Nog tror jag att det skulle gå bra att köra SAAB V4 i Stand Ny. Dessutom skulle det vara roligt med lite andra märken än Ford från Skåne. Micke jag tror du får konsultera Bo Lindman. Han åker ju t.o.m. utan kamaxlar. Här till vänster kan du studera Stig Blomkvists rally motor som han använde i Finska rallyt 1972. Den gav 165 hästar och hade det typiska korsinsuget till V4. Motorn är ju kommen från Ford så det borde vara godkänt av dina kompisar. DS



En kort summering av 97 års vårsäsong.

Två tävlingar är avverkade och snart är det dags för Knutstorp. För mig kommer denna tävling att bli extra spännande eftersom det är första gången som jag kommer att köra där.

I Anderstorp fokuserades intresset på Erik Bergers comeback. Vi välkomnar Erik och tycker bara det är bra att vi får lite extra publicitet till Stand Ny. Erik kör fortfarande mycket bra och vann lätt sin klass med sin Twin Cam Escort preppad av Kjelle (han kan sin sak Kjelle).

Peter Holmberg har under vintern gjort större hål i topplocket och har fått ordentligt med krut i sin läckert röda Twin Cam Escort.

Martin Rasmussen kom med sin nya fina Lotus Cortina MK2 med vilken han visade att det visst går att åka fort med en sån. Magnus låg ett tag trea med sin Capri i heatet men tvingades till att slå av lite grann på slutet. "Det var något som small till" sa han. Eftersom han redan haft två vevaxelhaverier i säsongsuppstarten så var det ett förstälgt beslut.

Min Alfa behagar spinna på innerhjulet i nästan varje kurva så jag fick ingen fart ur kurvorna. Diffbromsen är förmodligen sliten. Fritte klagade över samma problem men han hade ett triumfkort att ta till, nämligen en omgång nya gosiga slicks som han plockade på till tävlingen. Jag var något snabbare på träningen men under loppet försvann han ur sikte (nästan) med sin ylande 1300 Escort. Jag fattar inte hur en liten 1300 Escort kan gå så himla fort. Det är nåt som inte stämmer här. Jag tror att han genar nån stans utefter banan. Olof hann inte varva mig i år med sin Lola så jag fick köra alla varven den här gången, kul kul.

Tillskotten till klassen (förutom Berger) låter vän- ta på sig. Jag tror att Robban kommer till Kinnekulle. Christer och Sture håller på, men när de dyker upp är lite svävande. Egentligen hade jag tänkt att vara lite grinig när jag skriver detta. Anledningen är att vi bara fick två körpass under hela helgen på Anderstorp. Men tids- träningen blev extra lång. Jag tror vi avverkade minst 20 varv, vilket är minst lika med två separata tränings- tillfällen så det fanns ingen anledning att klaga. Speciellt som arrangören presenterade individuella varvtider på alla varven från tävlingen. Detta var en glad och väl- kommen överraskning. Detta var önskat av många och därför får arrangören ett plus i kanten istället för gnäll av mig. Det kan bli problem om man av tekniska skäl inte kan köra det enda tidsträningspasset och får star- ta sist. Speciellt om det är en av startfältets snabbaste bil och stående start tillämpas. En speciell varning för gula faran utfärdas härmed.

Nästa tävling var på Falkenbergsbanan och inget nytillskott till klassen här heller. Visserligen dök Erik Andersson upp med sin NSU spiess gr2. Men det höll inte den här gången heller. Min egen Alfa fick kortslut- ning på kablarna som går till backljuskontakten och en vital säkring small av. Ingen bensinpump, ingen funge- rande oljetryckslampa mm. Tur att det var två tidsträ- ningar här så man slapp att starta sist i racet. Min Es- cortåkande kompis Peter Holmberg hjälpte mig att hitta felet. Han var mycket angelägen om att jag skulle kol- la den gulsvarta kabeln i ett läge där jag nästan hade gett upp (jag hade redan förstört ett tiotal säkringar utan att hitta felet). Men se denna kabel var lösningen på pro- blemet. Skyddsplasten hade skavts av mot någon vass kant på torpedväggen och orsakade kortslutningen. Tack Peter både för den tekniska men också den socia- la hjälpen. Jag hann inte med att gå till räkfesten men Peter plockade ihop en tallrik till mig och tog med sig den tillbaka, vilken jag hungrigt glufsade i mig senare på kvällen.

På tävlingen användes rullande start denna gång vilket jag tycker är säkrare. Dessutom så spar man la- mellerna och indirekt plånboken. Den här gången låg gula faran i topp från start och krigade med en Lotus 23 vilken han även passerade och fick därmed en heatvinst. Bra jobbat Axel!!! Erik Berger knep 3:e platsen efter Lotusen. Strax efter Erik ylade Fritte in med sin Escort. Den här gången vet jag att han inte genade för det går bara inte på Falkenbergsbanan. Efter Fritte kom mittfält- et med några sekunders mellanrum.

En tendens i år är att tidsmarginalerna mellan eki- pagen har minskat. Förra året hade jag en ryggsäck un- der loppet i form av en grön Escort med Micke Kosu- nen som chaufför. Detta upprepades även denna gång med skillnaden att nu var det frågan om ett plåster. Tä- tare kan det bara inte bli. Micke "Lauda" kör både snabbt och disciplinerat, så därför blev det ingen plåt- kontakt. Micke Rasmussen genomförde denna tävling utan några större incidenter vilket vi alla är glada över. Magnus och "Fredde bus" tyckte inte det var mödan värt att köra alla varven så de körde in i depån lite ti- digare. Men när det fungerar är de snabba de där Cap- rina. Kjelle hjälpte mig att mäta däckstemperaturen på mina slicks vilket gav mig värdefull information för framtiden. Hyggligt Kjelle.

Speakern tydliggjorde inte att vårt heat bestod av 3 olika klasser. Nämligen Stand Ny, Gt Ny och Racer- sportvagnar med en ynka deltagare. Dessutom finns det olika cylindervolymklasser som jag tycker att han bor- de ha förklarat för den inte alltid insatta publiken. Om

detta berodde på okunnighet så finns det gott om klasspapper som gärna ställer upp och förklarar. Även här överraskade arrangören med individuella varvtider från tävlingen. Skillnaden mot Anderstorp var att den var

uppdelat på lika många papper som antalet deltagare i klassen så man fick ingen sammanställning över alla deltagares varvtider. Men det är ändå ett stort framsteg så även här får arrangören 5 rattar för god tidhållning.

Poängställning efter 3 tävlingar.

Poängställning RHK cup 1997 Stand Ny Grp2				Anderstorp 17/5-18/5	Falkenberg 31/5-1/6	Knutstorp 4/7-6/7	Poäng
Klass	Startnr	Namn	Bil				
1 0-1300	2	BG Fritzton	Ford Escort 1300 gt	9	9	9	27
	4	Erik Andersson	NSU/spiess grp2				0
	8	Eva-Lisa Andersson	BMC Clubman			8	8
2 1301-1600	12	Martin Rasmussen	Lotus Cortina MK II	8	8	9	25
	16	Anders Persson	Ford Escort TC	7			7
	20	Peter Holmberg	Ford Escort TC	6	7	8	21
	22	Erik Berger	Ford Escort TC	9	9	7	25
3 1601-2000	30	Mikael Kosunen	Ford Escort gt	7	8		15
	32	Michael Rasmussen	Ford Escort Mk1	8	7	8	23
	38	Robert Petersson	Alfa 2000 GTV				0
	40	Lennart Elofsson	Alfa 2000 GTV	9	9	9	27
4 2001-	42	Fredrik Andersson	Ford Capri 3000	8	8		16
	44	Magnus Paulsson	Ford Capri 3000	9	9	9	27

Anderstorp juni 1996

Det är bara medlemmar i RHK som får delta i denna cup. Alltså ni som vet med er att ni inte betalat medlemsavgiften måste snarast göra detta innan ni strykes ur tabellen.

Glöm inte

min uppmaning att skicka in foto m.m. på dig (typ passfoto) och din bil. Ni får gärna skicka in en story typ Michaels. Men skicka via mail eller diskett är ni snälla. Disketten får ni tillbaka vid nästa tävling.

Jag är precis hemkommen från Knutstorp och kan göra några tillägg till ovan text p.g.a. jag glömde skicka dokumentet till Rutflaggan innan jag gick på semester. Jag tycker banan är mycket trevlig och tekniskt krävande vilket bättre kan sammanfattas med orden "skitkul köra". Natursköna omgivningar ökade på trivselen ytterligare. Arrangemanget var bra och flöt fint trots en del oljespill på banan vilket tog lite tid att sanera. Vi har fått tillökning i klassen nämligen Eva-Lisa Andersson med



en "hundkoja". Eva-Lisa har tidigare kört Lady Cup under några år så hon kan gasa och vrida på ratten. Extra kul att det blev en tös också. Välkommen Eva-Lisa. Vi får berätta mer om Knutstorp nästa gång.

PS Ett STORT tack till arrangören för att de inte spelade musik i högtalarna. Jag hörde en fågel kvittra ibland.

Saluto

Lennart Elofsson

E-mail lennart.elofsson@saab.se

BED AND BREAKFAST I SKÅNE

BO PÅ EN 1800-TALS 4-LÄNGAD SKÅNEGÅRD
TRE STYCKEN NYRENOVERADE DUBBELRUM
DUSCH, TOALETT OCH KYLSKÅP I NÄRHETEN AV RUMMEN
GARAGE FÖR GAMMELBILLEN PÅ LOGEN (NYGJUTET GOLV)
ENGELSK FRUKOST SERVERAS PÅ INNERGÅRDEN
ELLER VID SÄMRE VÄDER I HÖNSHUSET.
GÅRDEN ÄR BELÄGEN I VÄSTRA VEMMENHÖG, NORR OM "LANDSVÄGEN"
(väg 101, 25 km till Trelleborg och 25 km till Ystad, 5 km till kusten)
PRIS 120 kr/person, sängkläder ingår. 100 kr/person utan frukost
SÄSONG 8 JULI TILL 10 AUGUSTI
BOKNING RING: OLOF ERIKSSON 026-27 37 14, 070-5403983 ELLER 0410-256 43

GT/GTS ANDERSTORP 17/18 MAJ 1997

Så var cirkusen igång och som vanligt kom 1:a racet som en total överraskning för många. -Va! Nu?, Denna helg! "hinner inte bli klar". Men vi var ialla fall 12 klara bilar på Anderstorp och med tanke på att EM gick på Monza samma helg där ett helt knippe av svenskar, bla. fem elaner körde så var det väl inte så tokigt ändå.

MIAN JUTTERSTRÖM

Under vintern har klassen förökats sig och tre av nykomlingarna var färdiga. I den "tunga klassen" var det Kent Sävåsen med sin Big Block Chevrol. Corvette och Hans-Erik Johansson med Jaguar E-Type, båda bilarna i s.k. Mint condition och i den "lätta" klassen Arja Koi-visto med sin Alfa Romeo. Arjas bil är den samma som Barbro Nivstrand körde så flitigt med under flera år och det är roligt när gamla bilar som försvunnit åter dyker upp på banan. Våra nykomlingar hälsas härmed välkomna till GT/GTS.

För Arja blev glädjen kortvarig då motorn rasade "in a big way" redan på träningen och vi hoppas hon får ihop en ny så snabbt som möjligt. Av det maffiga Porsche 356 fältet dök inte en enda upp. Ett tips killar - motorn sitter där bak -.

Så till racet där Kenneth Arvidsson i sin TVR och Ulf Hanish i sin MGB stod för den största underhållningen. Kenneth startade 4:a och tog Ulf ganska omgående och efter ett par varv ävenså Mats Ek's Sunbeam men sedan gick det lite för fort in i böjen ut på start- och mål-rakan där han gick rakt fram i ett moln av sand och förlorade två placeringar, så när han kom upp på banan igen hade Ulf hunnit ikapp och jagade nu Kenneth för allt vad tygeln höll och lite till då han far rakt ut bland lecaulorna efter långa rakan och där tar man sig inte någonstans för egen maskin som många av oss känner till.



*Big is beautiful? Kent Sävåsens och Henry Anderssons Corvetter.
Foto Linus Pröjtz*

1	Henry Andersson	Chev. Corvette	G 12
2	Kent Sävåsen	Chev. Corvette	G 12
3	Mats Ek	Sunbeam Tiger	G 12
4	Kenneth Arvidsson	TVR	G 11
5	Anders Ek	Lotus Elan	G 10
6	Hans Erik Johansson	Jaguar E-Type	G 12
7	Pehr Pröjtz	Triumph TR3	G 6
8	Ulf Hanish	MGB	G 11
9	Mian Jutterström	M.G. Midget	G 8
10	Lennart Henjer	Alfa Romeo	G 4
11	Gia Brüning	Ginetta	G 8



*Definitely beautiful!
Hans Erik Johanssons
Jaguar E-type.
Foto Linus Pröjtz*

GT/GTS FALKENBERG

31 MAJ/1JUNI 1997

Även denna tävling lyckas kollidera med EM som gick på Donnington, så på Falkenberg gick 14 bilar.

MIAN JUTTERSTRÖM

Den största sensationen skapade Johan Solman när han rullade in i depån och vi alla kunde se vad han pysslat med under vintern. Johan har själv knackat till en huv i aluminium till sin Jaguar E-Type och lyckats! Bra jobbat Johan!

Vi fick också bekanta oss med ytterligare en nykomling till GT/GTS nämligen Tomas Ekman med sin Volvo P-1800 som var där nere och tränade på fredagen, hans bil är inte helt klar men tävlar säkert nästa gång och du hälsas välkommen av oss alla. Inte dåligt, bara två veckor in på säsongen och redan 4 nya bilar, nu gäller det bara att få liv i de gamla så har vi ett maffigt startfält på G.

Så till racet, ja vad vet jag? Lennart Henjer i sin Alfa och jag i min M.G. hängde ihop som med ett gumiband där Lennart avgick med segern denna gång. Vad ni andra gjorde kan jag bara tänka mig genom att titta på resultatlistan. Därför måste någon som inte kör skriva om tävlingarna eller informera mig om vad som händer då jag själv alltid kör och aldrig har någon med mig.

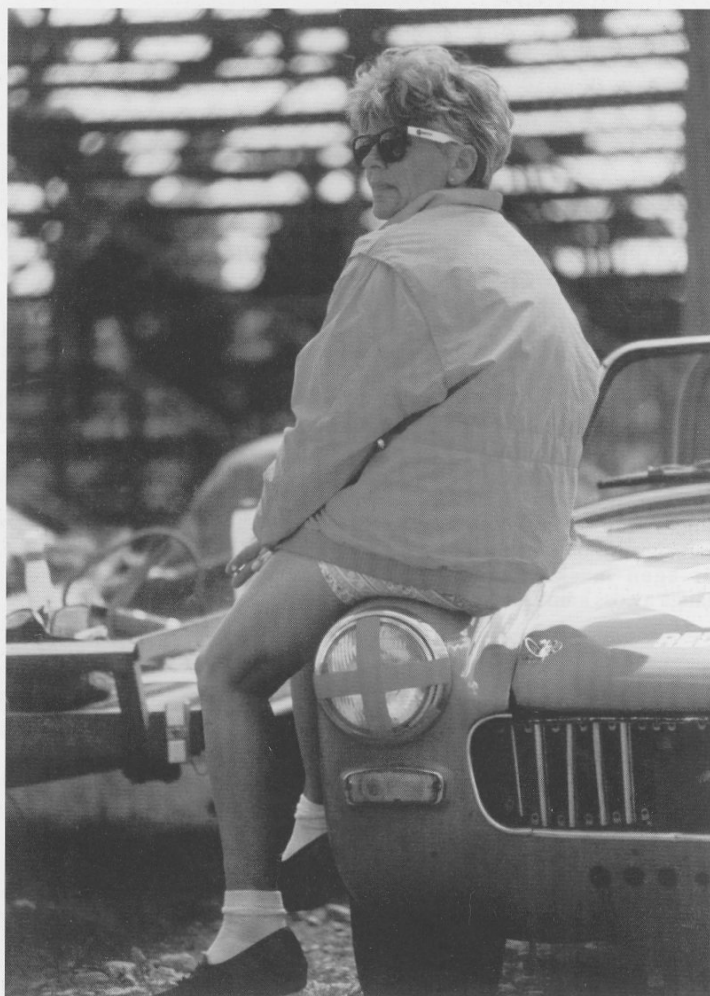
Så kom igen nu alla bisittare och hjälp mig med resterande tävlingar.

P.S. Även i detta race lär Kenneth i sin TVR stått för underhållningen, denna gång tillsammans med Tord Ekengren. Så det är bra synd om det som ryktas genom förgasartrattarna stämmer att Kenneth skall flytta till Thailand och därmed parkera TVR'en i två långa år!

"Klassmamman blickar ut över fältet. I hennes huvud målar den ständigt återkomande tanken: Hm, jag undrar om Henjer har trimmat?"
Text Mian Jutterström, foto Linus Pröjtz

RESULTAT

1	Henry Andersson	Chevrolet Corvette	G12	10.15.38
2	Johan "huvn" Solman	Jaguar E-Type	G12	10.24.06
3	Tord Ekegren	Lotus Elan	G10	10.35.32
4	Kenneth Arvidsson	TVR	G11	10.35.76
5	Kåge Schildt	Austin Healey	G7	10.46.69
6	Ulf Hanisch	MGB	G11	10.48.50
7	Mats Ek	Sunbeam Tiger	G12	10.56.91
8	Anders Ek	Lotus Elan	G10	11 varv
9	Hans Nilsson	Porsche 356 A	G5	11 varv
10	Pehr Pröjtz	Triumph TR3	G6	11 varv
11	Hans Erik Johansson	Jaguar E-Type	G12	11 varv
12	Leif Olsen	Lotus Elite	G4	11 varv
13	Lennart Henjer	Alfa Romeo	G4	11 varv
14	Mian Jutterström	M.G. Midget	G8	11 varv





Än en gång visade Meister Andersson var skåpet skulle stå och tog årets andra seger i GT/GTS.
Text Henry Andersson, foto Linus Pröjtz



GT/GTS-racert präglades av täta, individuella fighter genom hela fältet. Övan är det Niklas, Anders och Per som slåss om platserna mitt i fältet.
Text Nicke, Ek, Pelle, foto Linus Pröjtz

Stockolms Bilsalong 1997

När vi nu kan sätta oss ned och summera en intensiv och givande medverkan på Stockholm internationella bilsalong 1997, kan det kanske vara på sin plats med några rader om denna, klubben största PR-aktivitet någonsin.

BOSSE LINDMAN

Bilsalongen som lockade över 180.000 besökare under 10 dagar, är Sveriges största mässa alla kategorier. Denna gång hade bilsporten en framskjuten position, genom främst alla fabrikanter och importörers exponering av BTCC och STCC ekipagen.

Det märks tydligt vad Volvos engagemang och framgångar i BTCC betytt för racing-sportens status och betydelse i Sverige. Snart sagt alla fabrikanter av betydelse hade en Supertouring bil i sin monter! Även i övrigt var racing den klart dominerande motorsportgrenen på mässan, till skillnad från förr då rally haft den rollen i kraft av framgångsrik svensk nationalmotor-sport. Men tiderna förändras.....

"Racerbana i Stockholm"

I denna raceprofilerade miljö, var kanske RHK:s monter den som märktes mest.

Att historisk racing är något att räkna med torde nu mera stå klart för många. RHK som genom Richard Schultz fick möjlighet att delta med en jättemonter, hade ett styvt arbete att få ihop bilar, rekvi-sita, monterbyggare och mässpörsönel på bara 3 veckor. Men tack vare våra duktiga medlemmars idoga arbete för sin klubb gick allt bra, minst sagt.

Montern utformades som en racerbana med armco-barriärer, tidtagningstorn och däckstravar och visade upp närmare 30 olika representativa historiska tävlingsbilar. Till miljön bidrog också storbilds TV med racevideos från tiden och stora fotografier längs väggarna visande historisk racing av idag, blandat med autentiska foton från tiden det begav sig. Mycket uppskattat!

I princip alla våra olika heat och klasser var naturligtvis representerade.

Många intresserade!

Vår monterpersonal gjorde ett styvt jobb med att informera och berätta om historisk racing för både invigda och noviser. Många hade faktiskt svårt att tro att vi verkligen tävlar med våra klenoder. Många nya presumtiva medlemmar kom fram och var intresserade, några med i princip tävlingsklara bilar. Detta har redan synts i antalet nya medlemmar!

Väldigt många ville veta när och var vi tävlar, mycket ny publik att värna om alltså! Detta är något vi måste bli bättre på, att informera om när vi tävlar. Vi får lätt stämpeln på oss att vi bara samlar på racerbilar, inte använder dom. Vilket ju är i högsta grad missvisande, eller hur? Vi kanske inte ska förvänta oss att alla intresserade läser evenemangskalendern från MHRF eller i Classic Motor. Många kanske i grunden kommer från andra delar av motorhobbyn än gammelmilskretsarna, dessa vill vi ju också intressera för vår sport.

Bland många bilproffs som beundrade vår monter fanns chefen för Volvo Motorsport, Karin Larsson, som naturligtvis fastnade för Axemyrs Amazon och Glenning PV!

Mr Saab himself. D.v.s. Erik Carlsson "På taket" tillbringade mycket tid i vår monter, bl.a. tillsammans med sin gamle kartläsare Torsten Åhman. Erik, (som till skillnad från många av oss andra Saab-förare), är en riktig allätare och konnesör av fina tävlingsbilar, trivdes naturligtvis i RHK:s miljö! Likaså hans kollega på Saab, Peter Bäckström som tycktes vara belåten med vad han såg. Peter hade haft den stora vänligheten att låna ut både Saab-muséets unika Formula junior och ett antal unika tävlingsfilmer. Så det var inte "bara Svensson" som beundrade våra racerbilar!

Stor mediabevakning!

I mer professionella sammanhang brukar ibland mäsdeltagande mätas i bl.a. mediauppmärksamhet. Om vi väljer den infallsvinkeln kan vi inte vara annat än stolta över genomslagskraften i vårt budskap.

Weglins SAAB och Danielssons Kadett som illustration i Bilsalongens helsides annons i DN. Minst två-tre direktsända radiointervjuer, varav en för Sveriges Radios internationella sändningar! Vår monter som avslutningsvinjett i TV1 Aktuellt's sändning salongens öppningsdag. Ett stort inslag i TV 2 Trafikmagasinet's specialprogram från Bilsalongen. Vår klubbmedlem och standardvagnsförare, Christer Glenning gjorde ett fint reportage om historisk racing, som fick stor genomslagskraft hos TV-tittarna av kommentarna på salongen att

döma. Det var många som "skulle se dom gamla racerbilarna från TV"! Den PR insatsen skall du ha en stor eloge för Christer!

Chisters kollega Sofia på Trafikmagasinet avslöjade också att bland tittarbreven var det frågor och önskingar om äldre bilar som var populärast!

Naturligtvis skrev motorpressen om RHK:s monter. De mest positiva omdömena stod Idrottsbladets krönikör Janne Tromark för. Janne tyckte att RHK:s monter var en av salongens två större anledningar att lyfta på hatten för. Den andra var den massiva racingprofilen som bilfabrikanterna stod för!

Robert Pettersson på Classic Motor var också mycket positiv. Jag kan inte låta bli att citera: "Den mest fantastiska uppställningen av alla gjorde nog Racerhistoriska Klubben, med sin monter på över 600 kvadratmeter"

Alla ni som slet för hårt för att vår monter skulle bli så fin och uppskattad som den blev, ta åt er av vad våra vänner i media tyckte om det hela!

Men vi ska inte heller glömma alla de positiva reaktioner som mässbesökarna i allmänhet fällde om vår monter. Många tyckte att våra bilar, tillsammans med de äldre Ferrari-bilarna var salongens stora begivenhet. Eller som en besökare ironiskt kommenterade Bilindustriföringens slogan "Gamla bilar är smutsiga, nya bilar är rena"

Skitsnack sa han, skrattade och pekade på Nickes välpolerade Porsche!

Även om allt blev till belåtenhet, kanske rent av succé, så ska vi inte slå oss till ro med detta. Vi konstaterade mycket som vi kunde gjort ännu bättre, eller varit mer förberedda på. Dessa erfarenheter kommer väl till pass nästa gång klubben ska visa upp sig offentligt på en mässa, eller vid racerbanorna. Men framför allt, nu gäller det att ta vara på alla fina kontakter som Bilsalongen gav oss. Detta är, som all PR verksamhet, ett långsiktigt arbete!

Vill här också avslutningsvis passa på att nämna vår entusiastiske medlem Frank Olssons fina arbete, att med kort varsel att hjälpa klubben med att ta fram en aktuell informationsbroschyr om RHK:s verksamhet. Något som vi saknat några år nu, men som blev verklighet tack vare det konkreta behovet som Bilsalongen medförde.

Ett stort tack Frank! (Hoppas du ändå hinner få din Porsche raceklar!)

Nertecknat av edert "Salongslejon"??, hrrm....Bosse L



Övriga arrangemang

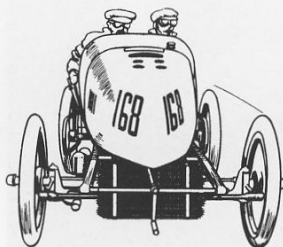
Visst vore det kul om vi lite oftare kunde tipsa om lämpliga evenemang med historiska racerbilar i Rutflaggan? Vet du om några lämpliga (helst i vår världsdel), skicka en kopia på informationen till klubbens postadress, så publicerar vi i påföljande nummer av Rutflaggan. (kräver en viss framförhållning!)

Bosse L

Back- tävling i Danmark

Det arrangeras också en backtävling i Danmark, öppen för historiska racerbilar.

Det lär ev. komma inbjudan från arrangörerna via posten. Du som är intresserad, kontakta Horst Brüning som har mer information.



Mors Racer 1903

Historic Grand Race på Hämeenlinna i Finland

Från våra Finländska racerhistoriska bröder har vi fått en inbjudan till Historic Grand Race -97 På Ahvenisto (Hämeenlinna) 6-7 September.

Man kör följande kategorier Standardvagnar -65 och GT-bilar -65 Samt Formelbilar i kategorierna E, F, G och H. Man kör enligt FIA appendix K reglementet i sin helhet.

Intresserade tar lämpligen kontakt direkt med Juha Liukkonen (talar svenska) telefon 0400-443 962, eller på adress: HRF rf. Box 362, SF-00151 Helsingfors, Finland.

Enligt de som var där förra året var det ett riktigt fint arrangemang, med härlig stämning, så har du möjlighet, tag chansen att gästa våra kamrater på andra sidan östersjön. Kanske en trevlig trip även för resten av familjen?

Rättvik Hill Climb

Den 1 augusti arrangeras Rättvik Hill Climb. Detta är kanske inte direkt en tävling i vår mening för historiska racerbilar. Men ett mycket trevligt och välbesökt evenemang där man i en regularitetstävling skall presetera två så jämna åk som möjligt uppför en grusbacke i det fagra dalarne. Tidigare år har bl.a. Peter Kumlin och Anders Weglin deltagit här med framgång. Weglin presterade med sin Saab Sport snabbaste åk uppför denna backe ett år! Motståndet är kanske framför allt 50-60 tals bilar med viss övervikt åt det amerikanska hållet. Även busiga roddar från 30-40 tal brukar synas i backen.

Glöm för en gångs skull den traditionellt "seriösa" racerhistoriska attityden hemma och åk i väg på ett annorlunda, kul arrangemang och visa omvärlden vilka som är snabbast uppför en backe! Mer info får du på tel: 0248-109 04, fax: 0248-104 25

Utmärkt tillfälle att göra fin PR för dig och din sport!

Historisk uppvisning i Waxholm!

Just nu pågår som bäst förberedelserna inför ett nytt arrangemang i Waxholm, "skärgårdspärlan" strax norr om Stockholm! Det är Waxholms kommun och dess företagarförening i spetsen, som med RHK:s medverkan avser att fira Waxholms 350 års jubileum med en stor uppvisning av historiska racerbilar i centrala Waxholm.

En bana är redan utstakad, (och provkörd av edra orädds testförare Gia och Horst Brüning, samt undertecknad) Ser mycket lovande ut med nästan 2 km kul sträckning i kulturhistoriskt vackra omgivningar. Monaco, so what?! Visserligen kommer vi inte kunna köra för fullt i Waxholms gränder, men trots hastighetsbegränsning tror jag detta blir en upplevelse. Inte minst med tanke på det stora publikintresset som kan förväntas, när det faktiskt för en gångs skull erbjuds riktiga racebilar i huvudstadens närhet. Dessutom med bra promotion av arrangemanget!

Vi kommer att köra ett antal heat med ca 15 bilar i varje.

För de olika heaten gäller:

- Körning en och en, med säkerhetsavstånd.
- Omkörningsförbud (detta är uppvisning, inte race!)
- Hastighetsbegränsning 50 km/h (visst utrymme för flexibilitet på väl avgränsade banavsnitt)

Tycker du detta verkar kul, skicka en intresseanmälan till Bo Lindman, klubbens postadress, eller slå en signal! Vi har preliminärt utrymme för SO-60 bilar, alla kategorier är välkomna! RHK förbehåller sig rätten att tillsammans med arrangören gallra bland anmälda ekipage för att skapa en så varierande och rättvisande bild som möjligt av historisk racing. Även du som kan tänka dig att bara ställa ut bilen i anslutning till evenemanget är välkommen! (Vi förhandlar som bäst om möjlighet till viss bensinansättning för långväga deltagare)

See you at race down town!

Bosse L

Testdagar på Tullinge flygfält

Stockholm har äntligen fått sin egen testbana. Den här gången handlar det om en riktig rundbana som kommer att utvecklas till att bli den perfekta testanläggningen med både korta och långa böjar samt en rejäl raka.

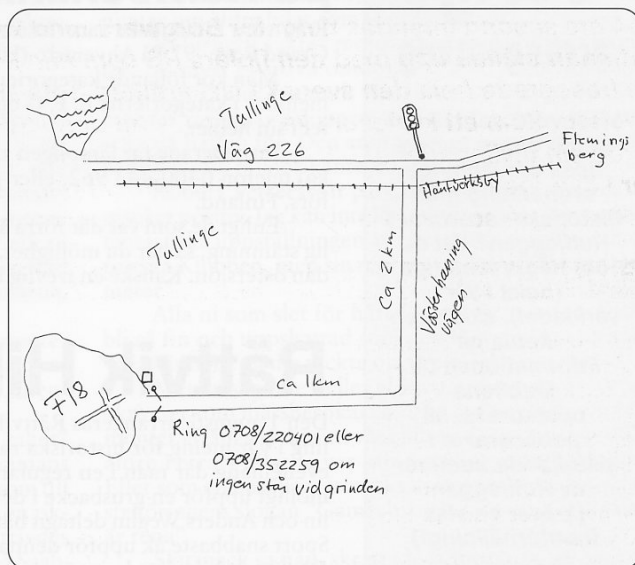
Två teststillfällen kommer att erbjudas under sensommaren, nämligen 12:e augusti och 2:a september.
(Ljuddämpare och säkerhetsutrustad bil o förare är obligatoriskt)

Tycker du det här låter bra så ringer du till Per Norberg eller Paul Ainsar 08-33 22 59 eller 08-32 57 77.

Tid för test körning är 17.00 - 21.00, och enklaste vägen dit är enligt kartan till höger.

Kör så det ryker...

För RHK Per Norberg



Svårt att köra och fotografera samtidigt?

Då har jag kanske bilderna du söker. Kontakta Linus Pröjtz 0454-100 41.
Träffas på RHK:s tävlingar i depån vid den röda Triumph TR 3:an i GT/GTS klassen.
Har alltid flertalet bilder med mig.



Borgwards tävlingshistoria

forts.

1954 års säsong inleddes tidigt för Borgward med Varpenloppet i Bollnäs. H.H. Hartmann ställde upp med den fjolårs RS som han körde Carrera Panamericana med, och besegrade hela den svenska isåkareliten trots sin relativa ovana vid detta underlag. Som ett kuriosum kan nämnas att den i Sverige senare kände Ulf Norinder gjorde sin tävlingsdebut här och blev sist med sin M.G. TD. Hartmanns RS blev sedan kvar i Sverige ett tag och ställdes ut på Stockholms Bilsalong, bl.a. tillsammans med en RS Coupé som var tänkt som en produktionsreplika av Le Manscoupéerna.

PER HÅGEMAN

Inför sommaren modifierades vagnarna. Karossen blev litet slankare och nosen ändrades för att ge litet bättre strömlinjeform. Luftutsläppen gjordes snyggare med tre runda hål på varje sida, och man bantade ner vikten till 750 kg. Solexförgasarna ersattes av insprutning, och det gamla Hansablocket byttes mot ett nytt med 75 mm cyl.diameter och 84,5 mm slaglängd; ett Isabellablock skulle det senare visa sig. Effekten steg till 110 hk vid 6000 v/min.

Den 23 maj 1954 gick "Internationale Eifelrennen" på Nürburgring och tre Borgwardvagnar var anmälda. Günther Bechem som brutit 11 minutersvallen på träningen vann lätt klassen före H.H. Hartmann. Dubbelseger således! Adolf Brudes gick in på en åttonde plats.

Detta kom tyvärr att bli den sista framgången för Hartmann, eftersom han skadades svårt i ett sportvagnslopp i samband med Tysklands GP för Formel 1. Han gick av banan rätt in i en kilometersten, och flög sedan ett 30-tal meter för att slutligen landa i en gran, och detta räddade förmodligen hans liv.

På nytt skulle man nu försöka att vinna Carrera Panamericana. Bechem och Hammernick var anmälda i "RS"vagnar, medan Adolf Brudes skulle styra Borgwards nya standardbil, Isabella. Man ville förbereda sig väl, och hyrde en bil för att provåka sträckan i förväg. Servicepersonal anlände senare, och en försenad tysk ångare kom slutligen med bilarna.



En 1954 års "RS" klar för Carrera-Panamericana

Efter varje etapp skulle bilarna få upplåtas 1 tim. för service innan de ställdes in i en "parc ferme". Servicemannskapet och teknikerna fick åka i förväg på natten för att hinna pyssla om vagnarna i tid. Särskilt vik-

tigt var det nu att få korrekt inställning på insprutningen med tanke på nivåskillnader, luftfuktighet mm.

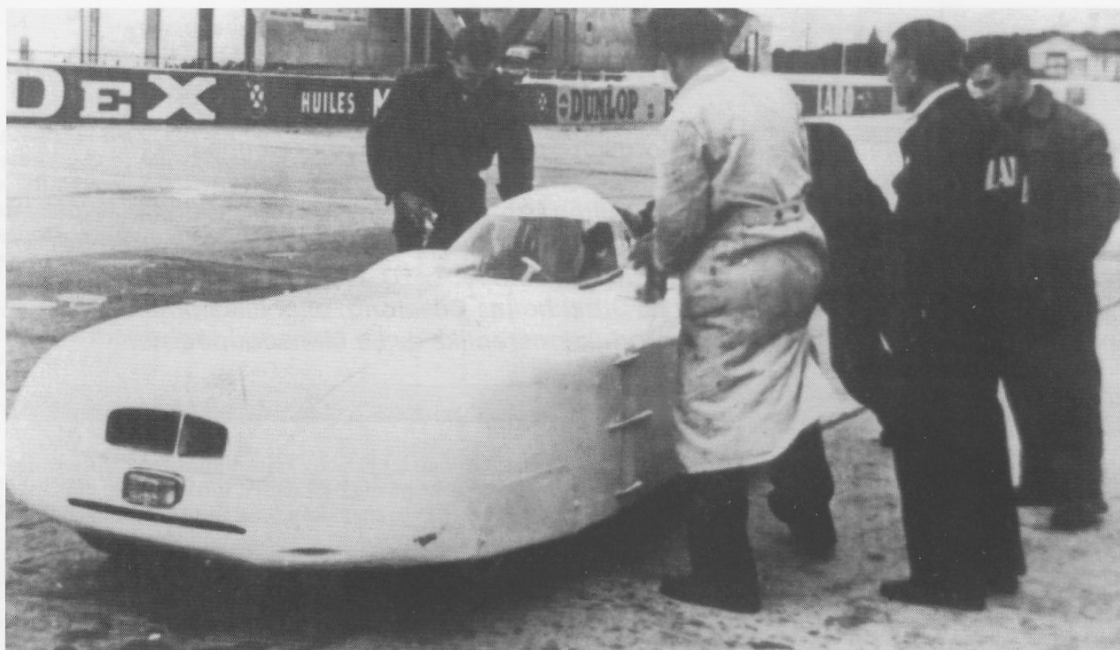
Günther Bechem kunde genast ta ledningen efter första etappen med ett rekordgenomsnitt 143 km/tim, med Hammernick på tredje plats. Även etapp två vanns av Bechem på rekordtid, medan Hammernick tyvärr fick bryta efter att ha kört på en hund. På tredje etappen körde också Bechem på en hund, men kunde fortsätta med intryckt front och utan motorhuv, men nådde ändå Mexiko City som femma på etappen. Nästa dag kanade han så av vägen i en snabb kurva med rullgrus, där det stog många åskådare, och flera tyvärr blev svårt skadade. Bechem själv kom undan med ett brutet lårben, så det var ett tråkigt slut på ett lopp där han haft ledningen från start. Adolf Brudes fick kämpa i 2 litersklassen med sin 1,5 liters 60 hk Isabella mot 12 st Alfa Romeo 1900 med 110 hkr., och kunde efter en lugn fin körning komma i mål som 6:a i 2 litersklassen, men bästa 1,5 litersbil.

Så slutade sportåret för Borgward, men redan på våren hade Lloyd, som ingick i Borgwardkoncernen, varit ute på rekordjakt. K.H. Schäufele, som tidigare varit med om rekordslagningar med Borgward, hade byggt en strömlinjeformad bil med en Lloyd 400 motor som fodrats ner till 350 cc för att komma i lämplig klass. Effekten var bara på runt 16 hkr. Fyra rekord slogs av Brudes och Schäufele på Hockenheimbanan. Denna var dock inte riktigt lämpad, varför man avstod från ytterligare försök.

I stället drog man i maj vidare till Montlhéry-banan som man ju kände väl, och hade då också Hubertus Rieker med sig. Sammanlagt 14 st nya internationella rekord blev det; som snabbast 500 km med över 121 km/h i snitt. Liksom vid "Inka"-rekorden övertog Borgward i efterhand alla kostnader.

1955 skulle en Lloyd åter infinna sig på Montlhéry för nya rekordförsök. Denna gång körde man med en 400 cc motor på ca 20 hkr. och man slog 13 nya rekord med 141

km/h över 1000 eng. miles dvs 160 mil (!) som bäst. Den enda störningen var att man fick fylla på olja i växellådan. Förare var Schäufele, Rieker och (naturligtvis) Brudes, och körningen var också nu på privat initiativ



Lloyds rekordvagn på Montlhéry 1954

från Schäufele. Som tack för utmärkt reklam betalade Borgward även denna gång.

Här hemma hade Isabellan blivit en stor försäljningsframgång, och man blev även framgångsrik på tävlingsbanorna, och då främst på is. Det var främst Pelle Nyström och Bertil Öhström som gjorde livet surt för alla Volvo, M.G. och Peugeotåkare. Den RS Coupé som ställts ut på Stockholmssalongen 1954 hade på något vis "blivit kvar" och Pelle Nyström körde en handfull tävlingar på is även med denna bil, men de riktiga framgångarna uteblev.

Till Skarpnäcksloppet i början av september 1955 var en Borgward anmäld i den lilla specialsportvagnsklassen. Det var en "Augustus Schluckebier" som dök upp med en "RS" som han försett med en egen plastkaross. Bakom denna pseudonym visade det sig att det var Günther Bechem som utvecklat en plastkaross som var slankare och rakare i linjerna än de något bulliga RS-aluminiumkarosserna. I tävlingen som vanns av Ivor Bueb i en Cooper Climax kom Bechem/Schluckebier på 4:e plats. Tyvärr brann denna plast-RS upp vid ett senare tillfälle på Nürburgring.



*Ovan:
Pelle Nyström
granskar RS-motorn*

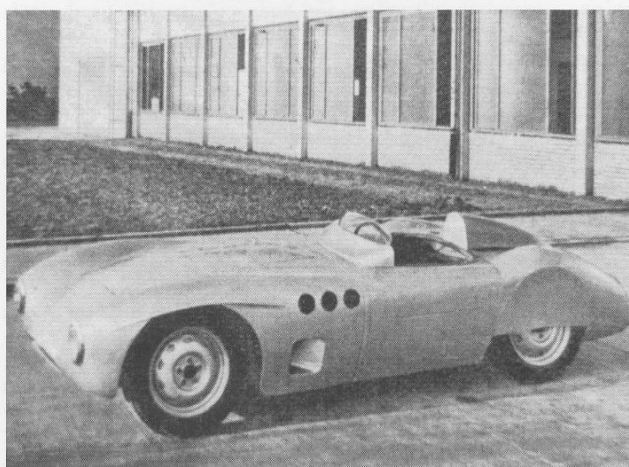


*Pelle Nyström med
Borgward RS Coupé
på Ballboloppet 1955*

All övrig tävlingsverksamhet med "RS"-vagnar från fabriken sida låg nu nere, men i stället var stora saker på gång under Karl Ludwig Brandts ledning, men resultatet av detta skulle inte visa sig förrän 1956.

1956, ja - för drygt 40 år sedan, då föddes Björn Borg, Stenmark och Lill-Lövis. Då föddes också Borgwards nya tävlingsbil. Under en längre tid hade Brandt och hans medarbetare jobbat med vagnen, och säkert hade han också sina funderingar under de dagliga cykelturerna (!) till och från jobbet. Som vanligt testades vagnen på motorvägen Hamburg-Bremen. Även om provkörningarna inte var "officiella", så var de inte direkt hemliga heller, och således var det rätt många som sett en silverfärgad farkost i hög hastighet trafikera denna autobahn.

Den nya vagnen skilde sig en hel del från de tidigare, bl.a. hade den i sitt första utförande helt övertäckta fram- och bakhjul, men under året "filade" och modifierade man en hel del på karossen. Framvagnen var nästan



Borgwards nya "RS" vagn med 16 ventiler i sitt utförande

direkt tagen från Isabellan med dubbla bärramar och spiralfjädrar medan bakvagnen var av deDiontyp med spiralfjädrar även här. Bromsarna var tvåkrets med mycket stora trummor, och däckdimensionen var 5.00x16" fram och 5.90x15" bak. Hjulbasen var 220 cm och tomvikten var 630 kg. Den största nyheten satt dock under motorhuven. Den nya 1,5 litersmotorn hade ett topplock i aluminium med 16 ventiler, och även motorblocket var i aluminium, till skillnad från tidigare RS-utgåvor som ju hade ett motorblock i gjutjärn från en standardmodell. Motorer med 4 ventiler per cylinder var i och för sig inte något helt nytt; Bugatti t.ex. hade detta redan på 20-talet, men det var ovanligt då, och även 1956, och således var det ingen av de tilltänkta konkurrenterna som hade detta arrangemang. Ventilerna styrdes av dubbla överliggande kamaxlar och avgasventilerna var natriumkylda. Motorn hade direktinsprutning, och insprutningspumpen satt i den ena kamaxelns förlängning. Dubbeltändning skulle se till att förbränningen blev effektiv. Vevaxeln var 5-lagrad, och med en cylinderdiameter på 80 mm och en slaglängd på 74 mm, hade man för första gången en kortslagit RS-motor.

De första testerna visade på en effekt av 120 hk., alltså obetydligt mer än den sista stötstångsmotorn med insprutning. Ytterligare försök med ändrad insprutning gav 130 hk. Men testerna var ingen dans på rosor efter mer hästkrafter. Man hade allvarliga störningsproblem att brottas med, bl.a. med smörjningen. Till en början hade man vanlig våtsumpsmörjning. Tester på Nürburgring visade emellertid att vid hård kurvtagning så satt

oljan som klistrad på sumpens sida, och oljetrycket försvann. Man fick gå över till torrsumpsmörjning, och samtidigt så nitrerbehandlade man vevaxlarna, och sedan dess hade man sällan problem på den punkten. I stället hade man vissa problem med förslitning av kamaxlarna, men detta löstes genom en speciell behandling med molybden-disulfid.

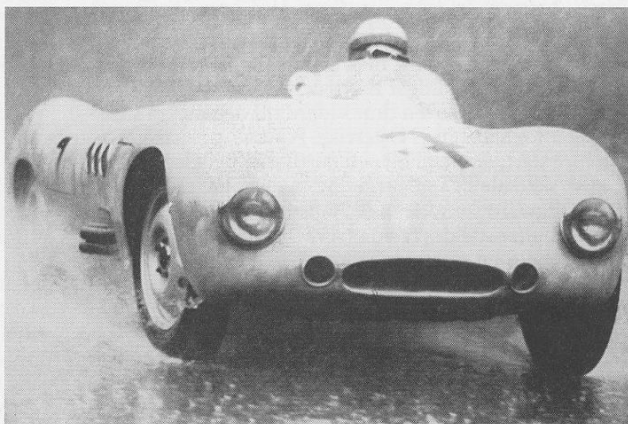
Det allvarligaste kvarvarande problemet nu var brända kolvar. För att få ut effekt vill man ju ha hög kompression, men det visade sig snart att man inte kunde gå över ett kompressionsförhållande på 10,2:1. Man gjorde mycket modifieringar bl.a. återigen med insprutningen, men inget ville hjälpa, så man kan konstatera att detta var ett problem som man latent fick dras med. Endast vid backtävlingar som ju är ganska korta, vågade man köra med högre kompression, och det skulle också komma att visa sig att det var i denna tävlingsform som de största framgångarna skulle komma.

Problemen gjorde att tävlingsdebuten lät vänta på sig, men för att inte ren "torka" skulle råda, anmälades Adolf Brudes under försommaren med en Isabella till en stor tävling för standardvagnar på Spabanan i Belgien. Det rådde ganska fria regler vad gällde trimningen, men motorblocket skulle vara original, så man tog en RS-motor av 1954 års modell med insprutning. Brudes ledde lätt tävlingen, men fick tyvärr felaktiga signaler om sista varvet, varför han blev omåkt på sitt "ärevär" av en Peugeot, och sen inte hann ifatt innan man gick i mål, utan fick se sig besegrad med några futtiga tiondelar. Att man hade den snabbaste varvtiden med 137 km/tim. i snitt, var nog en klen tröst.

Så var det då äntligen, äntligen klart för tävlingsdebut med den nya tävlingsbilen. Borgward ställde upp med två vagnar till en stor tävling den 22 juli 1956 på Solitude-banan utanför Stuttgart som man kan likna vid ett slags mini-Nürburgring. Borgward var efterlängtat av den entusiastiska tyska publiken. Förrare var Erwin Bauer från Stuttgart och den unge Helmuth Schultze från Bremen. Vid detta tillfälle angavs effekten till 130 hk vid 7000 varv/min., vilket var något lägre än vad konkurrenterna hade.

Träningen kördes i ett fruktansvärt skyfall, och man märkte med en gång att man behövt ha en differentialbroms, då innerhjulet spann loss i de tvärare böjarna. Detta var naturligtvis ingenting som man kunde åtgärda till denna tävling.

Tävlingsdagen bjöd dock på lagom bra tävlingsväder och nära 300.000 (!) åskådare var på plats. Porsche var stora favoriter, och Hans Herrmann tog en ganska komfor-



Helmuth Schultze under regnvädersträningen till Solituderennen 1956 med den nya 16-ventilaren

tabel seger. Vad man då inte visste, var att Borgward skulle få mycket nytta av denne utmärkte förare i framtiden. Av Borgward-förarna kanade Bauer av banan på en oljefläck, och bucklade till bakskärmen och skadade en oljledning. Han var i depå två gånger, men fann därefter för gott att bryta. Schultze gick in på en 6:e plats, vilket var godkänt, med tanke på att motorn inte ville gå riktigt på höga varvtal på slutet.

Borgward anmälde sedan tre vagnar till ett sportvagnslopp i samband med Tysklands GP för Formel 1, men drog sig tillbaka i sista stund på grund av att man ansåg att ramarna inte skulle hålla för den krävande Nürburgring. Men på Berlins GP på Avus skulle man i alla fall vara med. Borgward åkte dock aldrig till Berlin...

Kanske nöjde man sig med Isabellans framgångar några veckor tidigare i 1500 cc klassen för seriostandardvagnar på Nürburgring. Fritz Jüttner, som arbetade på tävlingsavdelningen, vann med två andra Isabellor efter sig, och att man dessutom vann dubbelt i den trimmade specialstandardklassen, gjorde väl inte det hela sämre. Detta var bara ett exempel på Isabellans segertåg i ett regn av guld-, silver- och bronsmedaljer, pokaler och kristallvaser, men tyvärr inskränkte sig alltså de "riktiga" tävlingsvagnarnas framträdande under 1956 till ett enda.

Inför 1957 års tävlingssäsong meddelar Borgward att man ännu inte beslutat om fortsatt tävlingsverksamhet, men också att man nått en effekt på över 140 hk. på motorerna. Först i mars beslöt man sig för att man skulle delta i 1500 cc klassen i vissa tävlingar. Man hade nu även förbättrat framvagnen och också provat ut en fungerande differentialspärr. Helmuth Schultze hade provat vagnen på Nürburgring med utmärkte resultat.

Det skulle dock dröja ända till 28 juli innan Borgward kastade sig in i hetluften igen. Då gick den tyska deltävlingen i det nyinstiftade EM i backe för sportvagnar. Schauinsland hette skådeplatsen utanför Freiburg. Bansträckningen var 12 km lång med 800 m nivåskillnad och 175 kurvor. Tyvärr hade man missat den första deltävlingen i Frankrike, men hade i alla fall förbättrat chassiet och därigenom vägegenskaperna, och dessutom värvat Hans Herrmann från Porsche som förare jämte Schultze, så man var ganska optimistiska.

Men det började inte bra för Borgward. Helmuth Schultze körde på fredagsträningen av banan, utför en slänt på 6 m och slog runt. Schultze hamnade under, med huvudet ner i en bäck, och motorn gick fortfarande när folk kom fram. Bilen vändes rätt och Schultze kröp fram oskadd men blöt och barfota - skorna hade han tappat. Han fick försöka få hjälp av Borgwards "Rennleiter" Buchner att hitta dem. Någon start var tyvärr inte att tänka på för honom. Tävlingsdagen regnade det, och favoriten, schweizaren Peter Daetwyler med en 2 liters Maserati, sladdade mot en kantsten, fick punktering, och tvangs bryta. Hans Herrmann frestade tyvärr kopplingen i första köret så att den började slira, och tappade för mycket tid för att göra sig gällande, men slutade i alla fall som trea efter Porsche-duon Edgar Barth och Umberto Maglioli.

Backtävlingsserien drar vidare till det vackra Gaisberg utanför Salzburg i Österrike. Porsche var skakade redan före start, då Maglioli och Barth som delade EM-ledningen, skadade sig under träning då de mötte en bil på fel sida. Borgward startade med Hans Herrmann, men Helmuth Schultze ställdes åt sidan då Schauinslandvurpan var den andra RS-en som han "skrotat", och han ersattes med den italienske backmästaren Giulio Cabianca, som tidigare kört OSCA. Herrmann hade under träningen besvär med kopplingen igen, som dock reparerades till tävlingen. Cabianca fann sig snart tillrätta i sin Borgward, även om han inte var så snabb som Herrmann.

Tävlingen kördes i två omgångar med sammanlagd tid, och Hans Herrmann kom under "drömgränsen" 5 min. i bägge med tiderna 4.59,8 och 4.59,7, vilket gav honom andra platsen om EM-poängen, medan Cabianca

gick in som 4:a. Österrikarna hade emellertid även utlyst en 1500 cc klass, och här blev det dubbelseger, eftersom EM-klassen gick upp till 2 liter. Daetwyler på Maserati 200 S vann totalt, och Borgward Isabella vann dubbelt i standardklassen upp till 1600 cc.

Den fjärde EM-deltävlingen, "Grosser Bergpreis der Schweiz" avhölls den 25 augusti vid Tiefencastel-Lenzerheide. Porsche hade tagit in Wolfgang von Trips, som just befriats från ett gipspaket, i sitt sargade lag, och han vann också över Daetwyler och Richard von Frankenberg. Herrmann och Cabianca som fått förnyat förtroende från Borgward kom in som 4:a och 5:a, knappt besegrade, om EM-poängen, men 1:a och 2:a i 1500 cc klassen. Förarna rapporterade att vagnarna var mycket instabila vid körning rakt fram. Intressant här var att schweizaren Durig med en Lloyd vann minsta standardklassen före annars så segervana Fiat 600.

Efter mycket bråk in i det sista, blev det bestämt att den italienska deltävlingen i Aosta, den 1 sept., skulle räknas in i back-EM. Det var den längsta backtävlingen i Europa, och man startar alldeles vid stadens utkant, och åker upp till S:t Bernhard vid schweiziska gränsen. Längden på 33,9 km, varav de sista 7 km på grus, och 452 kurvor, gjorde att den var svår att lära sig.

Banan kördes bara en gång, och Daetwyler som kört medelmåttigt på träningen nådde bästa tiden med 22.10 före von Trips, Porsche 1680 cc, på 22.19. Hans Herrmann körde fint med sin Borgward och låg vid mellantiden vid 27 km 6 sek. före von Trips, men tappade på grusbiten och fick 22.24. Cabianca i den andra Borgwarden snurrade och fick tiden 22.45, vilket gav en 5:e plats.

Sista EM-tävlingen gick i Grekland med en massa problem. Hans Herrmann satt i Athen och väntade på bilarna - förgäves. Man hade lastat bilarna på två lastbilar, Borgward naturligtvis, och körningen genom Jugoslavien med dess dåliga vägar var inget problem, men väl den grekiska tullen som tyckte att det var två carnets för mycket - det var ju bara två fordon som gick på egna hjul, och Borgward-folket hade för säkerhets skull carnet på alla fyra bilarna, och paradoxalt nog var det till tävlingsbilarna som det inte skulle behövas. Det borde vara ett litet problem, men man var väl inte insatt i sådana frågor, och dessutom gjorde språksvårigheter att man råkade ut för palaver med de uniformerade, och det tog två dagar innan man fick loss bilarna, och ankomsten blev i senaste laget. * Fritz Jüttner fick också hoppa in i sista stund då Cabianca insjuknat i "asiaten".

Det blev i alla fall till två träningsåk på Mont-Parnès och Hans Herrmann hade varit så snabb att Porsche-folket trodde att det måste vara minst 1800 cc i Borgward-motorerna, vilket dock förnekades. För att få ett svar utan att lämna in protest, utlyste man "Porsche-priset" till bästa bil under 1500 cc för att få Borgward att krypa till korset, och stilla sin egen nyfikenhet. Borgward-folket svarade då att arrangörerna bara utlyst EM-klassen, dvs. 2000 cc, så så fick det vara, och Porsche fick inget veta då - men Borgwardarna var faktiskt bara på 1500 cc.

På söndagen kunde man 1 tim. före start knappt tro att här skulle gå en EM-tävling; ja, en exakt tid fanns ju förstås inte angiven. Men här fanns inget folk, inga funktionärer, biljettförsäljare osv. Till slut dök man dock upp, försenade naturligtvis, tillsammans med ca 1000 åskådare. Slutresultatet efter två åk blev att von Trips segrade med tiden 8.22,3 med Hans Herrmann som 2:a med 8.25,2, och Jüttner blev 5:a med 8.58,3.

Samlat slutresultat i back-EM blev att Peter Daetwyler på Maserati blev europamästare med Hans Herrmann, Borgward på andra plats, vilket ju var en strålande framgång för Bremenlaget, även om det stod helt klart att man behövt litet högre effekt och kanske en lättare bil.

* Fritz Jüttner är fader till Rolf Jüttner som med framgång fört Jäst-Porsche till seger i bl.a Le Mans de två senaste åren såsom "Rennleiter".

ONE WOMAN RACE TEAM

DEL 6

MIAN JUTTERSTRÖM

ALDRIG MER EN FORD PÅ MIN GÅRD!

Vattenpump till Granadan införskaffas, gasreglaget på M.G.'n lämnas till Elwa Motors och bromsbackarna på släpet byts. För en gång skull har jag lite flyt då Johan Hundkoja Åhländer var i starkt behov av ett släp så han fick det stora nöjet att göra jobbet åt mig.

Tiden rullar på, jag får en ny konstruktion på gaspedalen vilket kräver diverse åtgärder som jag helst inte vill gå in på men jag kan ju nämna att jag fastnade uppochned och på rygg mellan pedalen, ratten och stolen, det är trångt i M.G.'n. Och för den som, liksom jag lider av klaustrofobi kan ju tänka sig hur kul det var.

Nu fixas styrleden delvis. Återstår bara att byta broms-backar på Granadan och till det krävs en yrkesman för att få loss de gamla så det fick bli Elwa Motors igen. Det börjar bli bråttom. Lastar Granadan och M.G.'n. Ekipaget är sent på kvällen klart för Knutstorp, då ringer min son som står mitt i stan med en lånad bil som ej vill starta. Han har kört från Värmland och stannat till för att handla något och får nu inte igång eländet. Efter div. överläggningar via biltelefoner med sonen, ägaren och mig själv tvingas jag naturligtvis åka in till stan med mitt färdiglastade ekipage. Gissa tre gånger vilket bilmärke det var på den lånade bilen, börjar på F, fyra bostäver!

Knutstorp, lika långt bort var gång.

M.G.'n gick bra men gaspedalen var så liten nu att jag halkade av den ett par gånger vilket bekymrade mig något inför racet men det skulle visa sig vara ett obetydligt balk-problem i jämförelse med den halka jag snart skulle få uppleva. Precis efter krönet vid NGK tornet på baksidan landade jag i en oljepöl och snurrade så häftigt att jag inte hade en aning om var jag var på väg och bara väntade på murkontakt som dock uteblev då M.G.'n skenade utåt och först när gräs och grus började spruta förstod jag att någon ängel ändrat kursen åt mig. Nu hade M.G.'n fått nog men inte jag som envist försökte få igång den och till slut gav den upp och startade så att vi kunde ta målflaggen.

Efter den här resan krävdes en ganska omfattande sanering av M.G.'n. Det var gräs, grus och sand överallt. När det var gjort började jag inspektera bilen efter skador och det enda som hänt var att en damask fram spruckit samt ävenså vindrutan, ganska lindrigt med tanke på vad som brukar hända när man åker av där.

Vilken tur man har, tänkte jag, kanske har mina Gremmins lämnat nu. Samma ögonblick som denna tanke far genom huvudet sprang ett rör på husets oljepanna läck vilket medför läckage även i plånboken. Tur att man har trädgårdsland, det får väl bli tomater och potatis en tid framöver.

M.G.'n får ett oljebyte och en ny damask. Släpets bromsar justeras och Granadan får ett något konstigt glapp i tändningslåset. Jag börjar få nog av den bilen. Det där med damasken blev lite tokigt. För att få loss den gamla och på den nya var man tvungen att slå bort

p-änden, men den satt ju som berget, så jag kom på en fiffig lösning genom att skruva lass vid själva kuggstången. Gick galant, vad jag inte visste var att det påverkar Toe-inställningen! Bilen såg lite konstig ut i fram när jag släppte ned den. Som tur var för mig så var Kjelle nere i Falkenberg och hade med sig en Toe inställningsgrej, så midgeten kunde återfå sin forna form så att säga.

Någon, jag säger inte vem, tipsade mig om en Ford Sierra, denna någon tyckte att jag haft otur med Granadan. OTUR, HA. Samtidigt behövde nu sonen en bil. Vi gör en deal, jag köper den, han tar den och kostnaderna tills jag sålt Granadan sedan köper antingen jag eller han Sierran, hängde ni med?

Vi hämtar bilen, jag kör den hem. Pigg liten rackare det här! Verkar gå jättebra tills jag skall bromsa in och pedalen sakta sjunker i botten!! Ganska obehagligt men man har ju blivit duktig på Ford vid det här laget och kan därför omedelbart diagnostisera felet, huvudbromscylintern, har liksom upplevt fenomenet tidigare. Gamla ägaren åtar sig att fixa felet utan extra kostnad.

Sonen tar Sierran, jag tar Granadan till Falkenberg. Det regnade inte i Falkenberg så jag kan inte skylla på det när jag missade målflaggan och tog ett extra varv. Det var väl kompensation för det varv jag missade på Knutstorp kan man väl säga.

Nu satte jag ut annons på Granadan, igen och igen. Marknaden var iskall men jag hade ingen brådska då både Mantorp och Anderstorp återstod. Måste nämligen väga ner släpet för att få dra med Sierran.

Mantorp var inget kul.

Midgeten skakar fortfarande, vet i fasigen vad som är knas med den. Dessutom lämnar nu sonen tillbaka Sierran - "Den är för gubbig" - säger han. Så nu står hon, som tusen och åter tusen gånger sagt "Aldrig mer en Ford på min gård" med TVÅ stycken Fordar på sin gård. Varför har ingen spärrat in mig i tid.

Så blir det till att putsa Fordar och nya annonser sätts in. Tiden som blir över ägnas åt att söka oljeläckage på Midgeten och klura ut varför den skakar. Jag drar till Anderstorp. Oljeläckaget fortsätter och likaså skakningarna men bortsett från detta blir det en fin avslutning på säsongen åtminstone nästan, för på väg hem åkte jag fast för fortkörning och blev ytterligare några spänn fattigare.

Säsongen är över men det kommer kanske en till, så felsökning på M.G.'n fortsätter och jag gör en vis investering.

Skall plocka bort generatoren, den tredje bulten sitter urdumt till och måste tas underifrån. Nu lyckas jag med konststycket att fastna med armen i motorn och kommer inte loss. Kul när man bor ihop med en katt, hon kommer visserligen ner då och då för att kolla läget men det hjälper inte mig att komma loss precis. Så min

visa investering blev en trådlös telefon. Jag går inte ens i närheten av M.G.'n utan telefon i fickan.

Äntligen har delen för att fixa glappet i framvagnen kommit, det var väl bra nu när säsongen är över. Oljeläcket är också fixat, så nu står min lilla älsklig uppallad i väntan på nya bromsskivor. En och annan spekulant har tittat på Granadan men tyckt den var för dyr. Den 12 oktober ringer någon från Dalarna och prutar per telefon. Han kommer ner för att titta och blir eld och lågor. Han har tittat på massor av Granador men ingen så fin som den här. - bla, bla, bla. Och jag som redan prutat deppar.

Det blir affär och Granadan rullar ut ur mitt liv varpå jag drabbas av separationsångest och inte en enda jäkel förstår mig. Här slutar historien, men för den som undrar hur det går med sierran kan jag ge en kort resumé:

1. Elwa Motors fick gå igenom toppen
2. Bakljusen fylldes med vatten vilket orsakade kortslutning en mörk natt.
3. "Slangen" till förvärmaren gick sönder vilket orsakade ispropp i förgasaren och därmed driftstopp.
4. Vacumslangen som styr spjället smälte, driftstopp.
5. Tanken började läcka.
6. Besiktningen gav 4 st tvåor på bromseriet
7. Senaste grejen är att bilen går bara ibland, plötsligt under färd behöver den vila sig, ibland enda upp till sex timmar, då stod jag på en ödslig skogsväg.
8. Ingen hittar felet!!!! Nu är den på Rullande Landsväg, sanslöst att ha en dragbil där.

**ALDRIG MER EN FORD
PÅ MIN GÅRD!!!!!!!!!!**

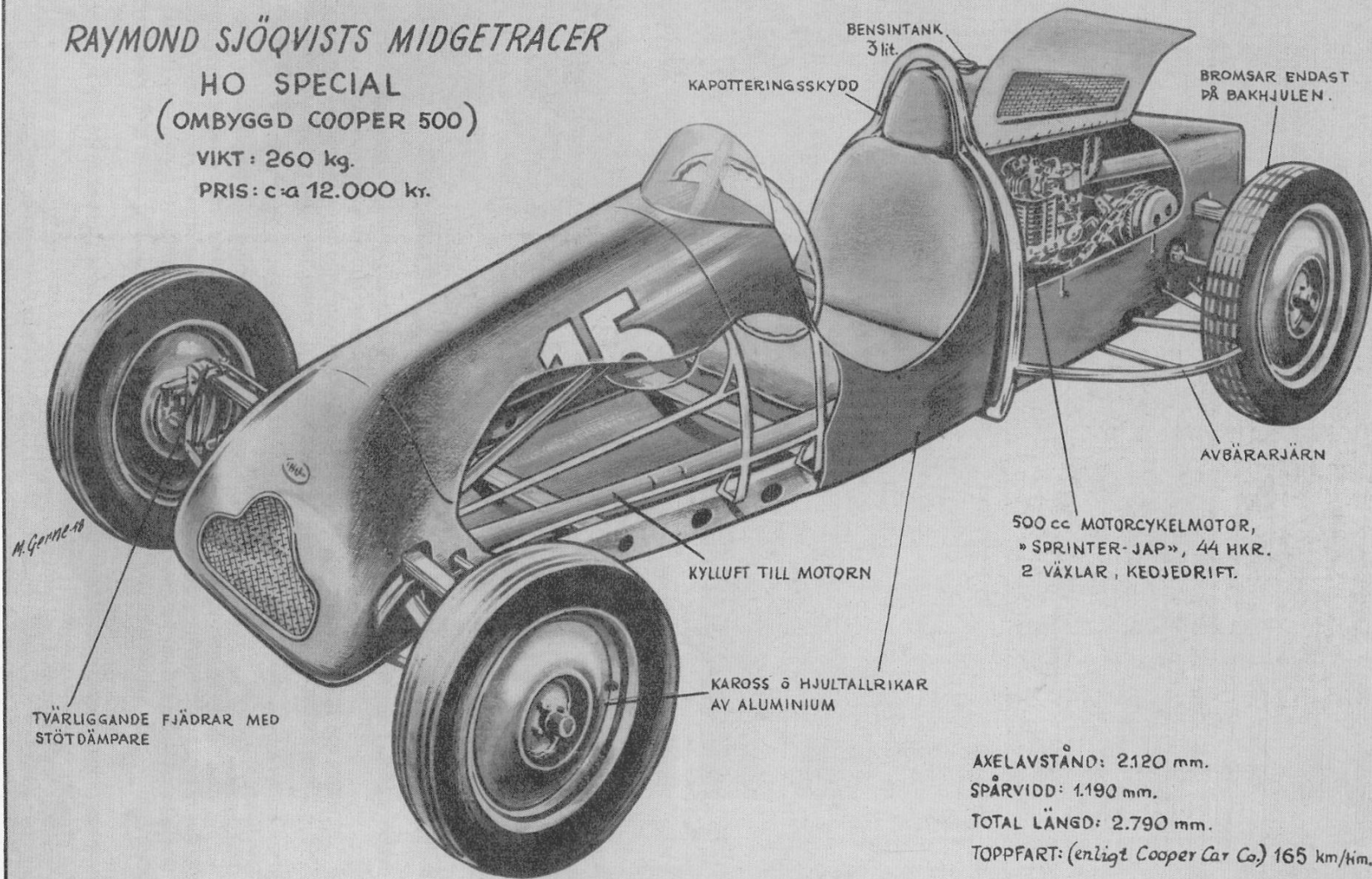


RAYMOND SJÖQVISTS MIDGETRACER

HO SPECIAL
(OMBYGGD COOPER 500)

VIKT: 260 kg.

PRIS: c:a 12.000 kr.



AXELAVSTÅND: 2120 mm.

SPÅRVIDD: 1190 mm.

TOTAL LÄNGD: 2.790 mm.

TOPPFART: (enligt Cooper Car Co.) 165 km/tim.

Av Hans Torneback har klubben fått detta tidningsklipp från 40-talet