



Racer Historiska Klubben

RACERHISTORISKA KLUBBEN, Box 2037, S-162 02 Vällingby, Sweden.

RHK-nytt nr 3 1986

Norrköpings GP- Oldtimer Festival

Förhoppningsvis kommer det här utskicket i den hand före Norrköpings GP. Därför måste jag ta tillfället i akt att propagera för ett besök- jag lovar att det kommer att bli en minnesvärd tillställning.

Låt oss hoppas att det kommer minst lika många bilar till vårt eget evenemang- Oldtimer Festival -och då inte bara i GTS- klassen, utan i ALLA klasser.

Se till att anmäla dig så snart som möjligt så blir det lättare för arrangörerna att göra tillställningen minnesvärd i positiv bemärkelse!

Tävlingssekreteraren

Kenneth Andrén, vår nye tävlingssekreterare, börjar redan bli varm i kläderna. Det betyder att du framöver kan vända dig till honom om du tex tänker starta utomlands. Andra "saker" som Kenneth har hand om är poängläget i Folksam Cup, tävlingsnummer, depåfrågor i samband med tävlingar mm.

Nummer 1-49

Som bilaga hittar du en sammanställning av de tävlingsnummer som hittills är upptagna. Som du ser finns det fortfarande en del nummer kvar innan vi behöver kliva över 50- strecket. Om du tänkt dig att tävla under säsongen är det hög tid att boka ett nummer.

Folksam Cup 1986

Du har väl tänkt åka i årets första deltävling - det handlar då naturligtvis om vår egen Folksam Cup. Med i det här utskicket finns också en anmälningshandling för Kinnekulle. Låt oss hoppas att det blir fint väder och tight racing!

Själv kan jag inte vara med pga rep.övning med allt elände det betyder så här i slutfasen av preparerin gen av klenoden. Allå, Allå, racingarmén.

*Bilagd finner du en artikel ur SVKG's klubblad
Författare är Gunnar Busman*

Tävlingsnummer för RHK

- 1 Ian Nillson
- 2 Bengt Dieden
- 3 Pia Tigerschiöld
- 4 Jonny Lundberger
- 5 Lasse Widenborg
- 6 Per Norberg
- 7 Ingemar Engström
- 8 Bruno Rössler
- 9 Gunnar Brisman
- 11 Anders Wiksröm
- 12 Bengt-Åke Bengtsson
- 13
- 14 Jan Molin
- 15 Kenneth Andrén
- 16 Stina Widenborg
- 17 Björn Sandberg
- 18 Leif O Jönsson
- 19 Jan Olof Bergquist
- 21 Peter Kumlin
- 22 Bruno Rössler
- 23 Jan Olof Bergquist
- 24 Mats Israelsson
- 25 Bernt Ljungquist
- 26 Rune Berg
- 27
- 28 Ulf Bohman
- 29
- 31
- 32
- 33 Hans Johnsson
- 34 Bengt Alsed
- 35 Lennart Haajanen
- 36
- 37
- 38 Kurt Bertilsson
- 39
- 41
- 42
- 43
- 44 Per Rosendahl
- 45
- 46
- 47 Arne Malthaus
- 48
- 49

Stötblågar

Du har väl inte glömt din stötblåge inför årets säsong om du kör E, F eller G bil med tak som inte är värande. Om du är osäker kan du kontakta ngn besiktningssman.

FRÅN ETT TILL ELVA.

Bilbytare Brisman Blickar Bakåt

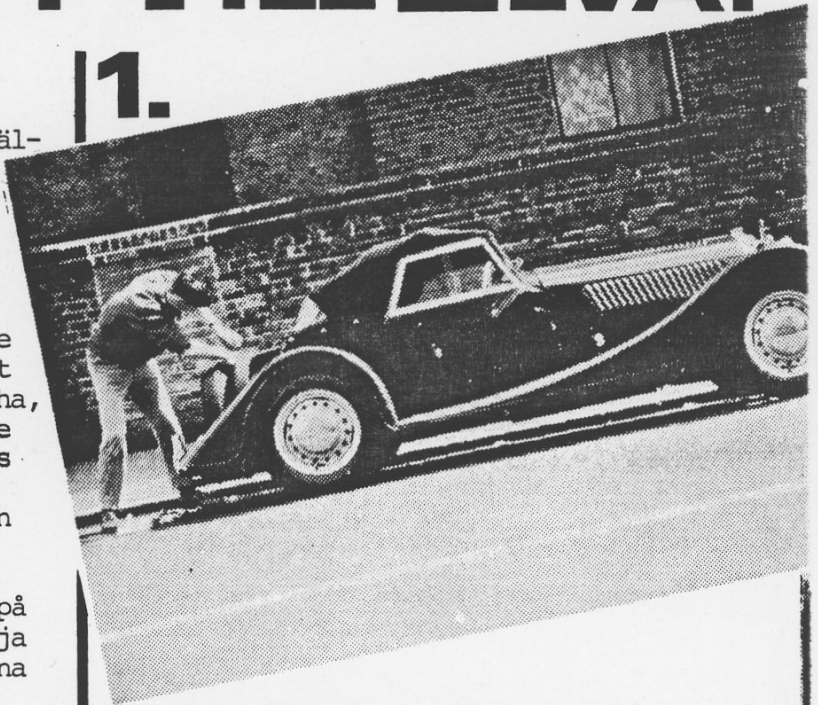
En del lär sig aldrig. När föregående ägares misstag äntligen är reparerade säljer dom bilen och börjar om från början med en ny skrothög! För min del får jag väl försvara mig med att det är så för-tvivilat roligt med nya leksaker. Få se nu, min första sportvagn var visst en

1. MORGAN + 4 1952 års modell. Jag köpte den -66 efter att ha hittat den i ett garage i Gårda. 1500:- ville ägaren ha, jag hade bara 1200:-. Därför skickade jag dit en kompis som sa till ägarens morsa att "den skulle jag inte vilja ha ens om jag fick den gratis". Dagen efter blev den min för 1200:-. Efter att ha jagat ut rättorna ur sittdynorna bogserade jag hem den i triumf på fälgarna i 80 knyck på Delsjövägen, ja Du vet hur det känns... (eller). Denna min första renovering tog ett eller två, blästring av ramen och allt det där. Sprutlacker med cellulosalack i oventilerat garage var inte bra för hjärncellerna, men bilen blev klar. Bestående intryck av denna bil var: vacker, skumpig, trist motor. En semesterresa till England via den s.k. kontinenten minns jag. Punktering i Holland och den speciella Morgandomkraften pajade. Jag lånade en domkraft på ett bygge och kunde fortsätta. Senare på nattkröken smäll det igen, nu på belgiska vischan och ösregn, fortfarande ingen domkraft. Sex berusade lastbilschaufförer, som jag hittade på en krog, erbjöd sig glatt stinmande på flamländska att hjälpa till. Med handkraft! De nästan bröt av skärmen innan jag fick hejdat dem. Sen väckte vi en gubbe som kom i pyamas och hemmagjord bärgare, så jag kom till England till sist. Du har naturligtvis nu förstått varför alla gamla Morgan har dubbla reservhjul. Och jodå, min fjälla tålde alltså inte sjön, det var därför vi också tog Morgan och oss själva över kanalen med Silver City Airlines, häftigt och faktiskt inte dyrt.

Morgans agrikulturella konstruktion gjorde att man längtade efter något mera avancerat, så jag sålde och köpte istället en

2. ASTON MARTIN DB2. Detta var 1968 och ingen ville ha en DB2, utom jag. Körklar, vilken otrolig lyx! En fin bil, rolig att köra och välbyggd, men inte precis lättmekad. Vad sägs t.ex om att ventiljustering saknas, ventilerna måste

1.



tas ur och slipas i fixtur till rätt spel? Med denna bil började jag åka klubbävlingar (MGCC och SSF), men den var gammal redan då och motorsvag. Den renoverades i etapper, men den ylande bakaxeln, typisk för DB2:or fick jag dras med. Bilen såldes några år senare till en AHK-medlem, men innan dess blev det en Englandsresa i Aston för att hälsa på i Astonklubben och för att inhandla en gammal pojkdrom, nämligen

3. MORGAN 3-wheeler Super Sports 1934, med JAP-motor. Detta var den första 3-wheeler som registrerats i Sverige och det var innan vissa lättnader för veteraner infördes. Men jag skulle överlista byråkraterna genom att registrera den som MC (under 400 kg = MC). När jag kom till tullen i Skandiahallen visade det sig dock att den vägde över 400 kg, och det fanns absolut ingenting att ta bort för att minska vikten. Där stod jag med en interimslicens för MC, fick alltså åka tillbaka till polishuset och försöka få dem att förstå att Morgan med detta Chassienr inte fick var en MC utan faktiskt en bil!

Men detta var inget mot bilprovningen. Det går ju inte ens att komma förbi smörjgropen med ett bakhjul i mitten, vilket fick gubbarna ursinniga. Sen gav dom sig fan på att den skulle upp på lyften, men det gick ju inte heller. När jag sen fick starta den med vev åt gubben och försökte förklara det där med att gasa med höger tumme på en spak på höger ratteker och inte glömma att

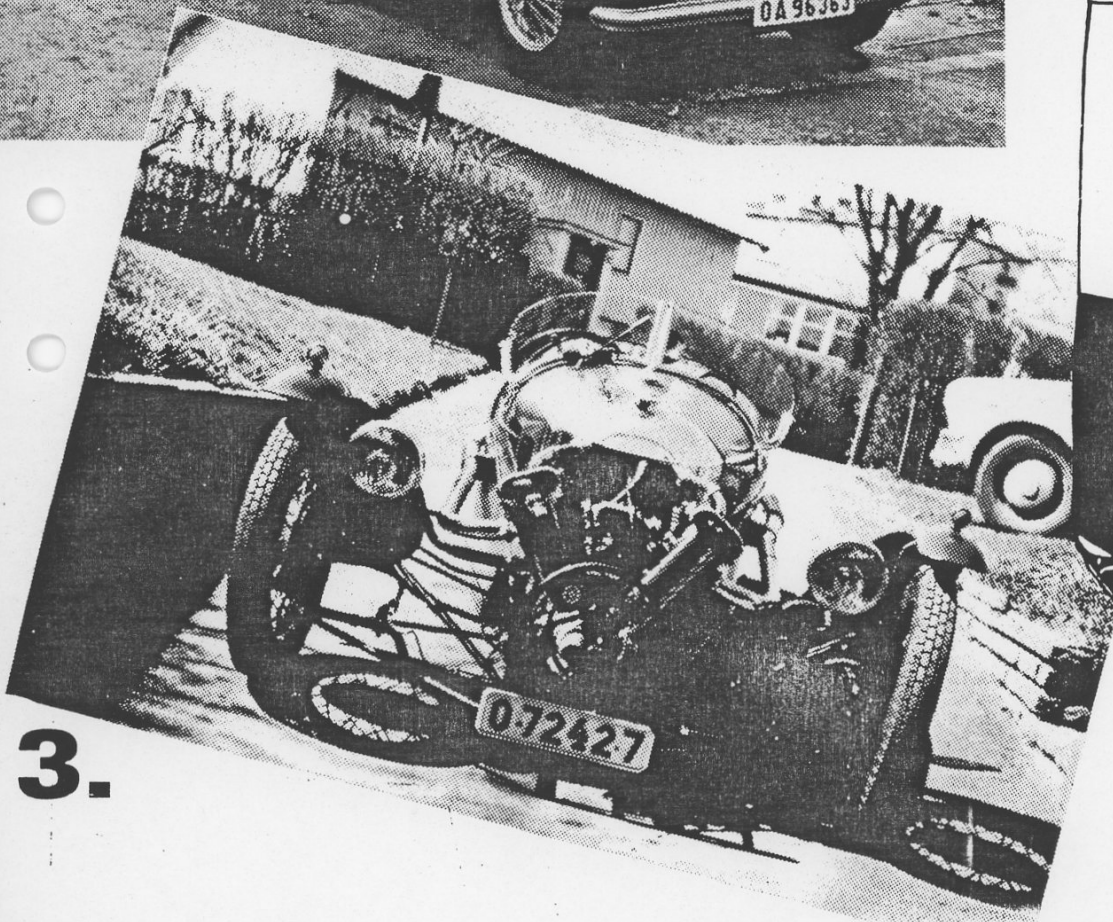


ställa om tändningen fick han nervsammanbrott och började mumla osammanhängande och hämtade stationchefen. Denna den högste chefen dömde ut ekipaget med "för smal sittbrunn, motorn måste kläs in för att skydda fotgängare, trepunktbälte saknas" och liknade gallimatias. Jag fick därför byta station tre gånger innan det till sist gick vägen. Bilen (?) renoverades sedan med ny kaross och allt det där och användes i gammalbilsrallyn. Ett bestående minne

var en söndag då jag i en korsning på Viktoriagatan tappade Morgans patenterade p-ände komplett med vidhängande parallellstag mitt i spårvagnsspåren. Med vilt flaxande framhjul parkerade jag och promenerade tillbaka för att hämta min egendom. När jag kom tillbaka syntes inte bilen i folksamlingen och dumma frågor haglade. "Dö, har du byggt den själv? Du har ju inge tak, vad gör du när det regnar?" Det var väl detta som fick mig att sälja den till en



2.

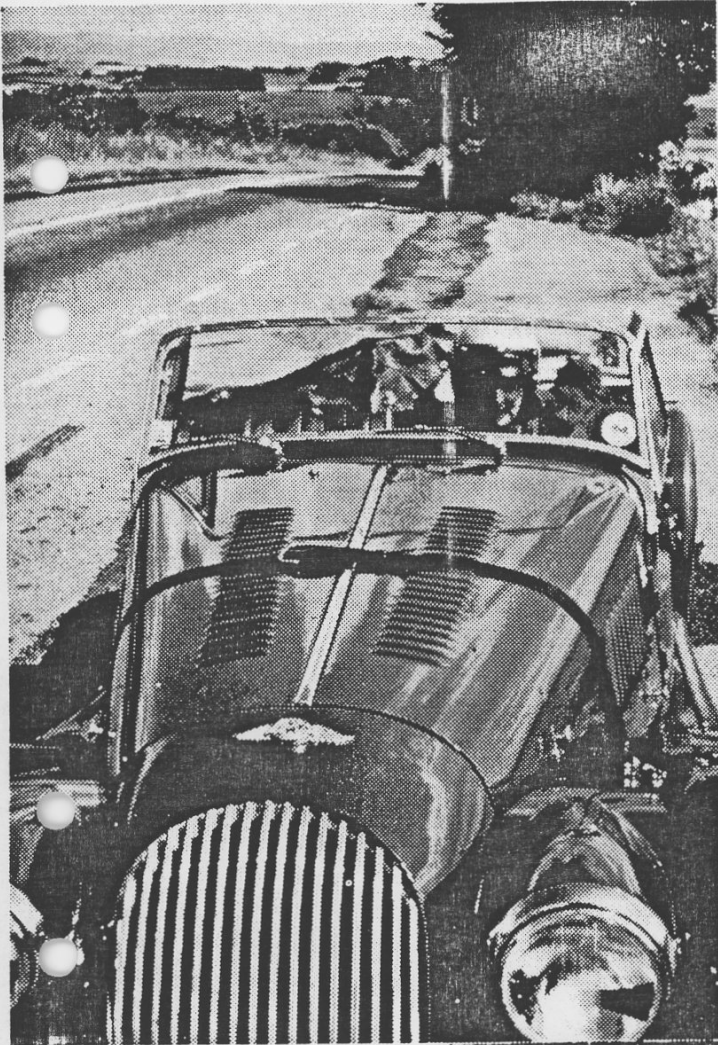


3.

forts. >

stockholmare, trött på förvånade leenden, barns hejdlösa skratt och hundars skällande. Istället köpte jag 1973 i London en

4. MORGAN 4/4 1600 modell 1968. Om denna är inte mycket att säga, annat än att jag lackade den brun. Det såg för djävligt ut först (diarréfärg), men när kromet kom på och man vant sig blev det riktigt snyggt som omväxling till alla gröna. Raskt över till nr



4.

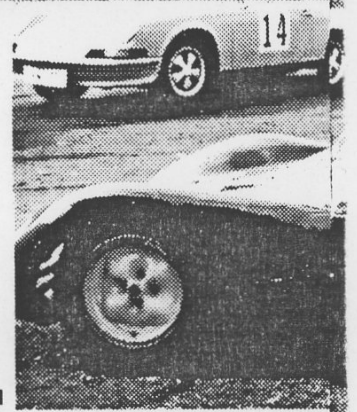
5. GINETTA G4 1965. En liten gul bil. Fantastiskt trevlig och kul! Med den gav jag mig in i SSK-serien, som då tyvärr mest bestod av trimmade Volvo. Efter två säsonger tröttnade jag på att ständigt bli påkörd och avknuffad av dessa pansarbilar och sålde den till Magnus Nergaard i MGCC, som fortfarande har den. Men nu var racertanden blodad, och utrustad med den fantastiska summan 8000:- köpte jag en

6. LOTUS 23, årgång -63. Bilen hade körts i SSK-serien och var ganska förstörd. Ny motor, ny kaross etc och två år senare var den original igen. Det var bara det att jag fortfarande var den ende i landet som ville tävla med en oj-så-ommodern bil. Enda körtillfället var SSK-seriens prototypklass, där jag körde några säsonger mot moderna bilar med slicks. Det gick ju som det gick, förstås, dvs oftast sist i mål. Inga fler likasinnade visade sig, och ingen i landet ville betala något för bilen, varför den till sist såldes till John Brindley i London.

7. MORGAN +8, 70-tals. Eftersom 23:an inte dög till landsväg blev suget efter en Morgan stark igen. Om denna bil är inte mycket att säga annat än att det är den trevligaste av alla Morgan. En stark motor förhöjer alltid njutningen. En längre semesterresa i England blev en fröjd i denna bil. Såldes raskt vidare.



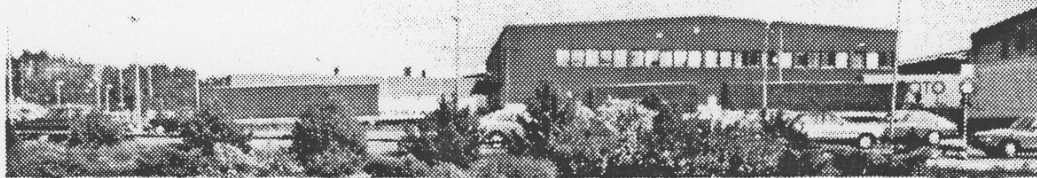
5.



6.

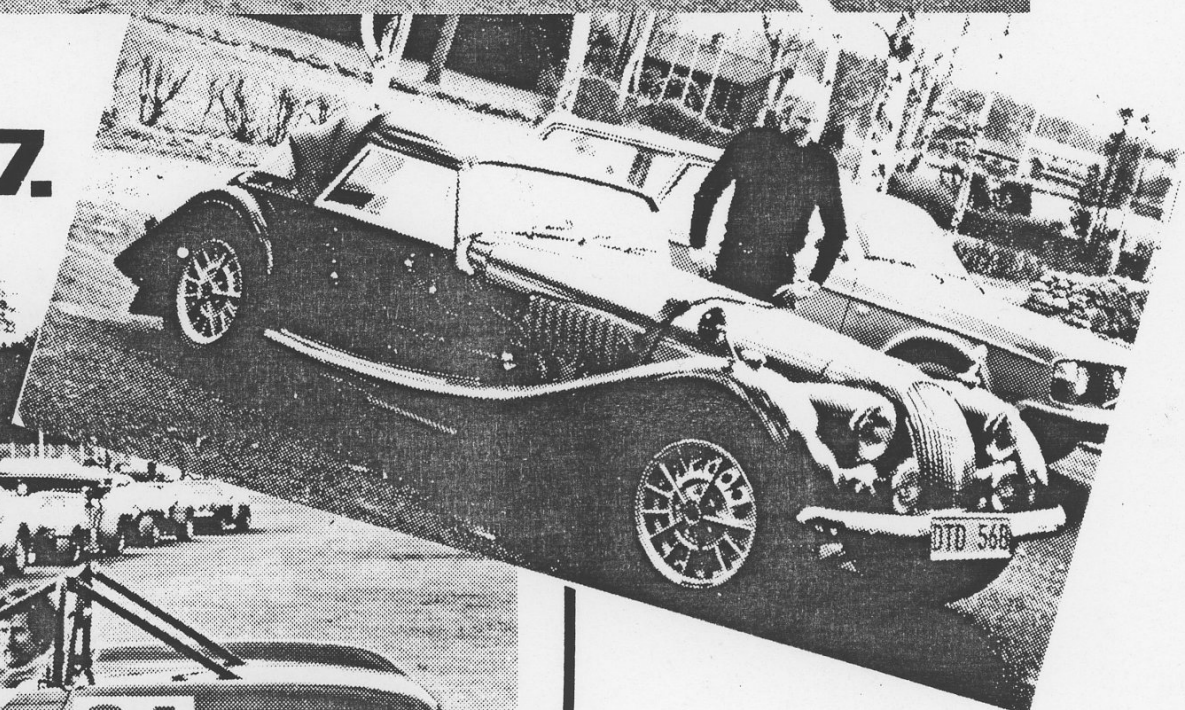
8. DE TOMASO VALLELUNGA 1965. Denna bil har jag redan berättat om i en tidigare Bulletin, varför jag nöjer mig med att berätta att ungarna hemma döpte den till "Lilla bilen". Den lät för djäklig inuti, men det var en vacker bil. Även denna bil fick tjänstgöra på banorna, men motorn ville aldrig riktigt. Inte heller denna bil ville någon i Sverige

köpa, utan en entusiast i London som varit efter mig i flera år övertog bilen. När han senare lät Classic & Sportscar testa bilen skrev de: "As soon as you press the starter button all hell seems to be let loose..... a howling and roaring and gurgling cacophony..... exhilarating, deafening, nimble, frying fun machine of the first order".



8.

7.



forts. >>

9. FERRARI DINO 308 GT4, årsmodell 1975, inhandlades i uselt skick 1982. En Ferrari bara måste man ju ha, innan man sitter där och nickar med ATP-brevet i näven. Att reservdelarna till detta märke var dyra, det visste jag innan, men att dom nådde fullständigt löjligt astronomiska höjder fick jag lära mig. Komiskt, men egentligen en förolämpling mot ägarens intelligens. 308 GT4 med Bertone-karossen tycker väl inte alla om, men formen vinner i längden, och denna modell kommer säkert att bli mera uppskattad framöver. Bäst på bilen var ju förstås motorn, vilken maskin! Vilket ljud! Bara ljudet var värt priset. Några sportvagnstävlingar var kul, men bilens vikt gjorde den mera lämpad för landsväg, vilket ju också var Ferraris mening. Nä, nåt mera racigt skulle sitta fint, och bilen såldes till förmån för

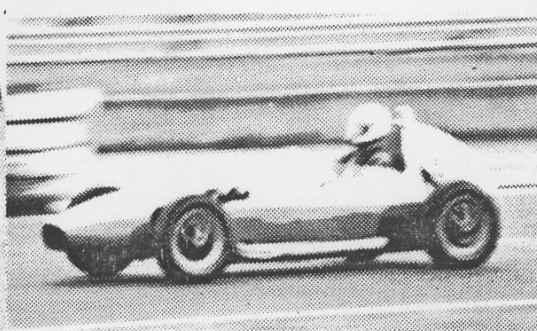
10. CHEVRON B 1968, som hamnade i mitt garage 1983. Äntligen en riktig racer igen, lika lättkörd och välbalanserad som Lotus 23:an. Riktigt engelsk chassie, men tysk motor (BMW) för säkerhets skull. (Något att fundera på, Olle B.). Nästan för bra, och egentligen för dyr leksak. I maj -85, efter sedvanlig renovering och omlackering av bilen, fick Mini-Marcosåkaren Gösta Petterson provköra den. När han klev ur igen frågade han sin mek "vad f-n är det vi håller på med egentligen", och köpte den på stubinen. Rik som ett troll och belåtet skrockande drog jag mig tillbaka till mitt tomma garage. Nu får det väl vara nog med renoverandet, om man skulle samla frimärken eller nåt sånt istället? Men vadnu? Jag har ju inte provat på single-seater racing! En Maserati 250 F skulle sitta fint. Hoppsan, 2 miljoner. Hm. Frontmotor skall det vara. Återstår då bara Formel Junior, för oss som inte har eget sedeltryckeri. Eftersom jag nu avverkat 10 sport och racerbilar blev jag naturligtvis tvungen att inhandla en



9.



10.



11.

11. ELVA FORMEL JUNIOR, 1959 års vintage. Ja, nu är man där igen, renovering pågår. Vi ses på banorna 1986!