

# RUTFLAGGAN NR 3 1997



RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

**Gentlemen start your engines!**



*Sällan har denna devis passat så bra som här! Foto Kenneth Druid, Atelje Fotogen*

# Horst's sida

## HORST BRÜNING

Hösten har kommit, regnig, kall och otrevligt att vistas på racerbanan. Men livet går vidare och nästa säsong måste planeras. Den 6 december kommer vi ordna det årliga planeringsmötet och försöka att komma med bra upplägg till nästa säsong.

Jo, på tal om säsong, 1997 års har varit bra med 6 stycken trevliga race med många deltagare och fin racing. Våra internationella medlemmar har varit flitiga och Bosse Warenius blev Europamästare med sin Lotus Elan (konstigt att den kallas för Elan eftersom det handlar om 26 R replikor) men bra kört var det i alla fall.

Alla har väl hört talas om standardvagnsklassens deltagande eller icke i samband med STCC. Nu blir det inte så 1998 men det blir säkert mer snack om detta för senare år. Ingen har pratat om pengar men det kommer väl det också. Men här handlar det om "våra" proffsförare och skulle det bli någon sponsring lär inte våra "gräsrotter" se röken av dem. Låt dem stora pojkarna leka med sitt

och låt oss fortsätta med RHK-Cupen som fungerar både socialt och på banan.

Valberedningen väntar med spänning på samtal från alla Er som kan tänkas hjälpa till med klubbens administration.

Någon som både kan datorer och har tillgång till en bra sådan och har lust att ta hand om vår medlemsmatrikel eller tänka sig jobbet med klubbtidningen, allt från hela produktionen till artikel-skrivning, annonsförsäljning eller databehandling.

Några som bor nära en av våra banor och kan tänka sig att hjälpa till som banvärdar, för ett sådant jobb finns inga gränser.

Någon som kan ta hand om vår skattkista med tillhörande bokföring.

Allmänt kunniga historiska racingfantaster som kan tänka sig en syssla för den egna klassen, i styrelsen, eller som är tillräckligt dum för att bli ordförande.

## Prylmarknad

## Säljes;

### Motor Minor 1000

Gold Seal, 1.500:-

### Motor Morris Marina

1300 cc, 2.500:-

### Mian Jutterström

08-756 28 35

### Lotus delar

1 st spräckt topplock, div. vevaxlar,

div. kamaxlar, div. kolvar.

### Karossdelar

Cortina Mk I Estate.

### Kjell Wallin

08-773 17 17, dagtid

08-773 18 11, fax

08-644 75 75, sena kvällar

### Den lilla blå, BMW 700 Coupé -60.

E-bil, grp II, extra motor samt massor med reservdelar ingår i köpet.

En av två i Sverige. Pris: ca 50000:-

### Dick Gärder

tel 054-562894 (bost).



Visa att Du tillhör  
"gammelbilsklubben" med fart!

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

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

**Jackmärke** snyggt helbroderat jackmärke.

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

**Klistermärke** ca 85 mm. Pris endast 10:- kr

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

Porto tillkommer

*RHK club shop*

Roland Haraldsson, Björkåkra, 514 92 Uddebo.

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

# Picko Troberg Racing



Debattinlägg gällande Historiska Standardvagnars ( 1959-1965 Apendix K ) deltagande som supporterklass till STCC 1998.

Jag, Picko Troberg, 60 år den 1.1.1998 och med 40 års aktivt tävlande bakom mig, har under ett antal år kört historisk racing i EM, först ihop med Wicke i hans fantastiska Ford Falcon sedan i tre år med min egen BMC Cooper S 1275.

Till 1998 ville jag inget hellre än att få köra min hundkoja som supporterklass till STCC, alla sex tävlingarna, varför jag frågade runt bland mina gelikar om ett eventuellt intresse.

Jag älskar att få köra inför publik, tänk tillbaka på Continental Old Timer GP på Anderstorp för några år sedan, vilken ryssare.

Dessutom vet jag att jag kunde få sponsorer som lätt skulle täcka mina kostnader för dessa sex tävlingar.

När jag dessutom hade en sponsor för hela klassen som var beredd att betala allas startavgifter ( c:a 250.000:- ) förstog jag att intresse skulle finnas, både av dom som är medlemmar i RHK och övriga.

56 förare med sina fantastiska maskiner meddelade mig att dom var intresserade av förslaget av att köra en eller alla sex tävlingarna i STCC 1998.

Av detta drog jag den slutsatsen att det nog finns 25 förare från Nisses DKW F12 till Wicke's Ford Falcon, som var berädda att köra hela serien, speciellt som startavgifterna var betalda.

Men vad händer ?

1) Bilsportförbundets Hastighetsutskott vill inte ta emot en delegation historiska förare för att lyssna av intresset.

2) Min egen klubb, där jag är hedersmedlem, RHK gör sig till tolk för mig och dom övriga 55 förarna, och meddelar Hastighetsutskottet att det "nog" inte finns intresse. Av Horsts och Bosses debattinlägg i förra IB, kan man ju i och för sig få en annan tolkning.

3) Gunnar Elmgren högsta bossen i FIA's Historiska kommité gör sig till tolk, på ett möte i Jönköping i höstas, för Camaro Cup, jag ryser.

Men Ni tappra som ville, skam den som ger sig, det kommer ett 1999. Bästa hälsningar, PICKO TROBERG, 60 år snart.

Tyskbagargatan 6, 4 tr  
S-114 43 Stockholm  
Sweden

Tel. +46 8 663 85 25  
Fax. +46 8 663 07 52



# Svar till Picko Trobergs debattinlägg om Historiska standardvagnar

**Bäste Picko!**

**När jag läser ditt debattinlägg, ser jag några argument som förvånar mig en aning. Visserligen har vi i denna fråga lite olika ståndpunkter, men några av de du anför har jag som representant för RHK svårt att se anledningen till!**

**BO LINDMAN**

För det första skriver du: Att du med lätthet skulle kunna få ditt tävlande i SM-sammanhang sponsrat. Naturligtvis trevligt för dig, men jag vet inte om jag tycker det är ett argument som RHK bör ta till sig. Det övervägande antalet förare i RHK-Cupens standardvagnsklass är rena raceramatörer, som kör för sitt höga nöjes skull. Visserligen har en och annan någon liten sponsor. Många är däremot ganska negativa till att binda upp sig med sponsoråtagande med allt vad det innebär i ansvar och tid för att ge sponsorn något tillbaka. Man har helt enkelt genom sitt val att tävla i RHK-Cupen valt att tävla på ren hobbynivå. Naturligtvis gäller inte detta alla våra förare, men tillräckligt många har framfört sina farhågor under den gångna debatten för att jag som klassrepresentant, oaktat min personliga inställning, skall våga bortse från det faktum att en serie i SM-sammanhang medför att vi får team som via sponsorer förfogar över resurser som gör att dom spelar i en helt annan division än RHK-Cupens förare. Självfallet oroar sig då många förare över en utveckling där kostnaderna för att vara med ökar lavinartat. Vi kör ju som sagt hobbyracing på amatöرنivå. Det är denna racing som RHK valt att värna om, rätt eller fel!

Det är också för denna del av förarna som RHK gjort sig till tolk. Detta på grundval av de möten som klassen haft under säsongen på Kinnekulle och Anders-  
torp.

På Anders-  
torp beslutades av närvarande förare att jag, tillsammans med Horst skulle föra talan som som skett. Alla har inte haft samma åsikt fullt ut, men som klubbrepresentanter måste vi naturligtvis agera på uppdrag av majoriteten av de aktiva förarna i RHK-Cupen (sålunda ej EM-serien)

Att du Picko representerar de förare som med lite större resurser tävlar i EM och därför ser en "uppgraderad" historisk standardvagnsklass som ett alternativ till EM-tävlande har jag full förståelse för, men som sagt RHK värnar om den klubbbracing vi kör och de förare som valt denna nivå, "med kaffetermos och matsäck i depån," som du träffande sa vid något tillfälle. Hurvida vi därmed gjort oss till tolk för dig Picko (eller övriga "EM-förare") kan jag inte se. RHK är klart medvetet om att vi i detta fall har olika åsikter om klassens bästa, därför kan vi naturligtvis inte göra oss till tolk för dig! Du har redovisat din ståndpunkt till SBF, vi har redovisat RHK:s i just detta fall var de inte desamma

Ditt påstående om sponsorstöd till klassen på 250.000:- låter ju i och för sig trevligt, men jag anser inte att det förändrar i sak förarnas och klubbens inriktning. Vi ska vara medvetna om att man från SM-håll aviserat 10.000-11.000 i "startavgift" för att finansiera den TV-täckning som kommer STCC-förarna till godo. Denna TV-täckning gäller 10 minuter var 14:e dag och omfattar Supertouring. Du har ett team även där, så jag förstår och respekterar ditt intresse för detta. Vi andra i klassen har inte det intresset!

Sedan vill jag påstå att vare sig jag eller några av de förare jag löpande har kontakt med kan påminna sig om

att detta sponsorstöd fanns när enkäten gjordes. Ambitionen fanns säkert redan då, men att anförda detta i efterhand, nja...

Att 56 förare meddelat intresse för att köra vid SM-race är jag helt övertygad om.

Då vi redan för 2-3 år sedan vid våra "klassträffar" diskuterade att vi vid något tillfälle skulle försöka få köra ett uppvisningslopp vid en SM-tävling. Denna inställning har jag och merparten av förarna i klassen kvar. Detta svarade också jag dig vid enkäten. Jag vet att flera uttryckt sig i liknande riktning. Nu vill inte SM-arrangörerna och SBF att vi endast kör vid några utvalda tillfällen. Detta beklagar, men respekterar vi. I konsekvens med klassen och klubbens inriktning avstår vi då SM-tävlingarna. Som Sebastian Wrethagen påpekar i IB missar publiken godbiten vid SM-tävlingarna. Ja "tyvärr". Vi värnar om den historiska racingens långsiktiga utveckling. En SM återblick över 20 år, ger vid handen att kontinuitet och positiv långsiktig utveckling inte är beteckande för SM-racingen. Vi kan redan läsa om att flera andra länders Supertouring serier sviktar pga, för få ekipage (dom är dyra!) När detta händer i Sverige vill fortfarande ha tävlingstillfällen, vi anser att vi har större möjlighet att ha detta i RHK-Cupen. Fegt resonerat? Ja kanske, men klubbbracingen brukar ha avsevärt längre livscyklar än elitracering (jmf. SSK-serien) Om vi inte kan kombinera dessa två världar, lever vi gärna vidare i vår "egen"!

När jag tar del av den lista på de 56 förarna i din enkät, ser jag närmare 20 namn som jag aldrig eller sällan ser i RHK-Cupens tävlingar. Att dessa hellre åker i SM-sammanhang betvivlar jag inte!

Ärligt talat, 20 förare innebär förmodligen inte 20 ekipage! Flera av de namnen delar bil i EM så vitt jag kan förstå.

Andra har hållt på och "byggt" i flera år, är dom raceklara i och med ditt initiativ Picko?

Jag frågar mig dock framför allt om RHK skall gå dem till mötes eller det 30-40 tal förare som nu aktivt kör i RHK-Cupen? För mig är svaret givet!

I den startnummerlista jag upprättat för klassen finns ett 60-tal ekipage, (några av de som finns i din enkät är inte med här). Trots denna stora bas är vi normalt ca hälften som brukar komma till varje tävling. Vilka det är varierar, vilket beror på att många anser sig bara ha möjlighet att köra några gånger per år. Vad skulle få oss att tro att alla helt plötsligt skulle köra oftare? (Även om man bjuds på startavgiften)

Vi har några gånger varit 40-45 bilar, som tur är på banor som tillåter det antalet startande! Om vi blev så många vid SM-race på en bana med 32 tillåtna ekipage, så ska vi skicka hem de andra? Jag vet tyvärr att man i SM-arrangemangen inte har möjlighet att skapa utrymme för ett separat heat för t.ex. E-bilar och TC 11. I RHK-Cupen har vi bättre möjlighet att låta alla få vara med, vilket är ett av RHK:s grundkrav.

Att din delegation av historiska förare ej beviljats tillträde hos SBF, kan inte vi i RHK ta ställning till. Jag gissar att det kan ha att göra med att man hos SBF valt



att inte föredra en utveckling till elitracings av vår RHK-klass för historiska standardvagnar. Sålunda det vägval som jag tolkar som grund för denna debatt.

Att Gunnar Elmgren "gör sig till tolk" för Camaro Cup på ett möte där vare sig du eller jag var med Picko, (vi var bägge i Vaxholm då) kan jag inte värdera, det får han göra själv. Jag kan tänka mig att Gunnar i så fall gjort detta i belysningen av att FIA:s historiska kommission ej rekommenderar att man blandar modern och historisk racing. Detta kan i och för sig diskuteras, men är fakta.

Om vi fortfarande har ett STCC 1999, vilket jag verkligen hoppas, så önskar jag dig lycka till med att hitta en lösning på hur en historisk klass där ska se ut. På det sätt som det nu varit, känner vi oss i RHK inte komfortabla till att medverka. Men naturligtvis är även

vi öppna att diskutera de eventuella lösningar som i framtiden presenteras. Även om vi ägnar oss historien är ju framtiden inte statisk!

Picko, detta som ett förtydligande till vår valda ståndpunkt i denna fråga. Hoppas nu att vi istället kan blicka framåt mot en fin racingsäsong där STCC äntligen motsvarar de höga förväntningarna, även utan våra historiska standardbilar. Och att den historiska racingen får fortsätta sin utveckling som trevlig och populär klubb-racingserie.

Naturligtvis hälsar vi våra "EM-fantomer" varmt välkomna att gästa våra enkla nationella tävlingar när tid och lust finnes. Vi tänker inte erbjuda SM-status, men vår RHK-gemenskap och den sociala samvaron är alla lika välkomna till!

/de bästa racinghälsningar, Bo Lindman



Av Göran Kölbörn har vi fått låna lite historiskt material, bl.a. detta programblad från SM på Skarpnäck 5.5 1963. Bilden visar C-G Hammarlund i Porsche Carrera Abarth som vann allt han körde på den tiden

# SKARPNÄCK

# SM FÖR BILAR

## SÖNDAG 5 MAJ KL 13

6 KLASSER  
3 standardklasser  
2 GT-klasser  
Formula Junior  
(inkluderingstopp)



### HELA SVENSKA ELITEN



# MÄSTAR - märket

Program 2:-

# Presidenten presenterar och redaktören raljerar

STAFFAN LINDBERG



## FIA Bulletiner

De senaste bulletinerna innehåller regelkompletteringar som börjar gälla från 1. januari 1998. Studera också resultatlistorna från GT-cupen och Standardvagnsmästerskapet — många fina svenska prestationer!

BULL 331

APPENDIX K

### Article 4.2 - HVIF:

After the sentence: "The car's Identity Form must be at the disposal of the officials throughout the event.", add:  
"Only FIA Technical Delegates (or an FIA appointed official in their absence) may enter comments, in English or French, on HVIFs."  
(As from 01.01.98)

### Article 4.3 - Cancellation of an HVIF:

Change the end of the article: "Should the Stewards decide that the Identity Form ... publishing the decision in the FIA Official Bulletin." to:

"Historic Vehicle Identity Forms (HVIFs) may be cancelled as follows:

- 1 - Following a request to the FIA Historic Cars Commission from the ASN which issued the HVIF. This request must be accompanied by explanations.
- 2 - Following a report to the FIA Historic Cars Commission from the FIA Technical Delegate of an event. He must record the reasons on the HVIF and send it to the FIA, suspending the classification.
- 3 - Following a request to the FIA Historic Cars Commission from the Stewards of an event, if they decide that the HVIF does not correspond to Appendix K. They must record the reasons on the HVIF and send it to the FIA, suspending the classification.
- 4 - By the Historic Cars Commission of the FIA which may declare invalid any HVIF, informing the issuing ASN of its decision and publishing the decision in the FIA Bulletin.

In cases 1 and 2 the entrant will retain a copy of the HVIF, duly annotated by the Stewards or the Technical Delegate, which may be used to enter other events within a period of 30 days. The FIA will be responsible for making a decision on the validity of the HVIF within 30 days of its receipt.  
During this period, any results or points obtained with the car will be suspended.

In all cases, if the FIA decides that an HVIF is not valid, it will be withdrawn and any subsequent HVIF applied for must be verified by the FIA for the car in question, before being issued."  
(As from 01.01.98)

### Article 8.12 - Carbon fibre:

Change the final sentence of this article as follows:  
"The use of carbon fibre, in any application, is forbidden except for Thoroughbred Grand Prix cars which used the material in

period for monocoque, bodywork and aerodynamic aids only and for front seats on cars of periods E to I."  
(As from 01.01.98)

### Article 10.19 - Steering column:

Change the text of this article as follows:  
"One-piece steering columns may be replaced by columns having universal joints for safety reasons provided that all original functions remain; such columns must come from FIA homologated vehicles of equivalent or superior engine capacity to the car concerned."  
(As from 01.01.98)

### Article 11.14 - Steering wheel:

Change the text of point 12) as follows:  
"An alternative steering wheel may be fitted but the original method of attachment to the steering column must be retained."  
(As from 01.01.98)

### Article 12.12 - Brakes:

Change: "the braking system may be converted to dual circuit operation providing simultaneous operation on all four wheels via two distinct hydraulic circuits." to:  
"the braking system may be converted to dual circuit operation providing simultaneous operation on all four wheels via two distinct hydraulic circuits on condition that it does not affect the position and the attachments of the pedals nor the structure or the body of the car."  
(As from 01.01.98)

### Article 12.13 - Controls:

Change the final sentence of this article as follows:  
"Controls and their functions must remain those of the manufacturer's specification but it is permissible to modify them to make them easier to use within the limits of lowering the steering column, lengthening the hand brake, re-locating it within the cockpit, converting it to "fly off" action."  
(As from 01.01.98)

### Article 13.18 - Weight:

Change the text of this article as follows:  
"The minimum weight for a car is that specified in the original regulations for the car's category."  
(As from 01.01.98)

## FICHE D'IDENTITE POUR VOITURE ANCIENNE IDENTITY FORM FOR HISTORIC CAR

A la demande de l'ASN émettrice, la fiche d'identité suivante est annulée immédiatement :

At the request of the issuing ASN, the following identity form is cancelled immediately:

A.S.N.: A.C. Suisse / A.C. Switzerland  
N° : 1673  
Marque / Make : Tecno  
Modèle / Type : F3

# BULL 332

# APPENDIX K

## Art. 3: Period classification of cars

Add to the end of this article:

"J) Cars built not more than two years prior to January 1st of the current year and which are single-seater or two-seater racing cars of a group approved by the Historic Cars Commission."

(As from 01.01.98)

## Art. 13.13: Wheel dimensions for single-seater and two-seater racing cars:

Change the beginning of this article: "Wheels: Periods A to E inclusive: the minimum diameter ... if so requested by an ASN." to:

"Wheels: Periods A to F inclusive: the minimum diameter permitted is that which can be verified by Period Evidence. Maximum rim width must be according to the period specification and no wider than 5 1/2" (61/2" for Period F cars) unless Period Evidence may be produced to support a larger dimension.

If no period specification exists, or a rim width greater than 5 1/2" (61/2") is proposed, then the FIA Historic Technical Working Group will specify a dimension.  
(As from 01.01.99)

## Art. 15.2.1: Tyres for single-seater and two-seater racing cars:

Change the beginning of this article: ". Cars in Periods A to E (built prior to 31.12.1960) must use Dunlop Vintage or "L" Section racing tyres which have 204 Compound only and tread pattern CR65 or earlier." to:

" Cars in Periods A to E (built prior to 31.12.1960) must use tyres from the Dunlop Vintage range having 204 Compound only and R5 tread pattern. Formula Junior cars may, in addition use tyres from the Dunlop "L" Section range in 204 Compound and CR65 tread pattern."  
(As from 01.01.99)

# BULL 333

# VOITURES HISTORIQUES HISTORIC CARS

## 1. LOTUS type 11

- Engines which can be used for Lotus 11 - Series 1: Coventry Climax FWA (1098 cm<sup>3</sup>) - FWB (1460 cm<sup>3</sup>) - FWE (1216 cm<sup>3</sup>).
- Engines which can be used for Lotus 11 - Series 2: Coventry Climax FWA (1098 cm<sup>3</sup>) - FWB (1460 cm<sup>3</sup>) - FWE (1216 cm<sup>3</sup>) - FPF (1475 cm<sup>3</sup>).

### Classements/Classifications

#### 1997 European Challenge for Historic Touring Cars Drivers

Nom Prénom	NAT	1	2	3	4	5	6	Total Réel	Total Retenu
1 DAHLEMANN Dieter	D	9	9	9	4.5	9	9	49.5	49.5
2 WINDVIST Bengt	S	4	9	9	9	9	9	49	49
3 V. HÖRCHLER Hans-Joachim	D	9	4.5	9	-	9	9	40.5	40.5
Ex. BREMMEKAMP R.	D	9	4.5	9	-	9	9	40.5	40.5
5 TROZZELLI L.	S	4	-	9	9	9	9	40	40
6 FACETTI Carlo	I	3	4	9	9	9	6	40	40
Ex. FARACI Massimo	I	3	4	9	9	9	6	40	40
8 LONGMANN R.	D	9	9	9	-	9	-	36	36
9 PRIULLA A.	I	9	9	-	9	-	-	27	27
10 CAJANI Marco	I	9	4.5	4.5	4.5	-	4.5	27	27
11 WISELL Rene	D	9	-	-	4.5	-	9	22.5	22.5
12 BRORSSON Tommy	S	-	6	-	-	6	9	21	21
Ex. SNABB H.	FIN	9	-	-	-	6	6	21	21
14 LINDBERG Ulf	S	-	1	1	6	-	9	17	17
Ex. FRITZ Lars	S	-	1	1	6	-	9	17	17
16 RONDEAU	GB	-	4.5	-	4.5	4.5	3	16.5	16.5
Ex. SMITH Tony	GB	-	4.5	-	4.5	4.5	3	16.5	16.5
18 LARSSON U.	S	-	-	-	-	6	9	15	15
19 VOGEL Fritz	S	-	2	3	-	9	1	15	15
Ex. BLUM Roland	S	-	2	3	-	9	1	15	15

### Classements/Classifications

#### 1997 Cup for Historic Grand Touring Cars Drivers

Nom Prénom	NAT	1	2	3	4	5	6	7	Total Réel	Total Retenu
1 WARMENIUS So	S	6	9	3	9	6	9	-	42	42
2 BRORSSON Tommy	S	9	6	4.5	6	9	-	-	34.5	34.5
3 VAN HAVRE Serge	B	9	-	6	-	9	4	-	28	28
4 METHLEY David	GB	-	9	-	-	9	9	-	27	27
5 MINOPRIO Stephen	GB	9	6	-	-	4	6	-	25	25
6 WELCH Denis	GB	-	4.5	-	-	9	9	-	22.5	22.5
7 GOVAERTS Peter	B	-	6	4.5	-	9	-	-	19.5	19.5
8 STÖHRMANN Peter	D	6	-	-	9	-	3	-	18	18
9 LLOYD Peter	GB	-	-	3	9	3	-	-	15	15
10 WELCH Jeremy	GB	-	4.5	-	-	4.5	4.5	-	13.5	13.5
11 HENRYSSON Thomas	S	-	3	-	-	4	6	-	13	13
12 ELLESMORE-PETTY David	GB	-	4	-	-	6	-	-	10	10
Ex. CORPORAAL Fried	NL	-	-	-	-	6	4	-	10	10
14 LONGDON Robin	GB	-	9	-	-	-	-	-	9	9
Ex. STOOP Adrian	D	-	-	-	-	-	9	-	9	9
Ex. SCHACHINGER Wolfgang	A	-	-	9	-	-	-	-	9	9
Ex. VOSSHENRICH Udo	D	-	-	-	-	-	9	-	9	9
Ex. MÜLLER Heinz-Peter	D	-	-	-	-	-	9	-	9	9
Ex. PIPER David	GB	-	-	-	-	-	9	-	9	9
Ex. RAIMONDI Renzo	I	9	-	-	-	-	-	-	9	9



# Framtidsgruppen

**Som den bästa av läsekretsar redan vet så har vi en ambitiöst arbetande "Framtidsgrupp" i klubben. Bl.a. p.g.a. redaktörens underlåtenhetssynder har gruppens skrivelser inte kommit med i tidigare Rutflaggor. Här skall vi nu försöka bättra på detta. Läs och begrunda.'**

## Några allmänna synpunkter på Historisk racing från FRAMTIDSGRUPPEN

Den historiska racingen har under senare år expanderat samtidigt som svensk racing i övrigt avseende material och vagnpark stagnerat och körs med bilar som enbart med hänsyn till åldern nästan skulle kunna vara historiska, ex Volvo original Cup, inom SSK:s racingverksamhet, sportvagnsmeetings mm. Det innebär enligt vår uppfattning att den historiska racingen riskerar att bedömas efter felaktiga förutsättningar.

Äv RHK:s stadgar och tävlingsreglerna framgår att historisk racing är en fristående sportgren där en av de

väsentliga beståndsdelarna är hängivenheten till bilarna och deras historiska utveckling.

Bevarande och restaurering av historiskt intressanta fordon är en uppgift lika viktig som någonsin det tävlingsmässiga inslaget i vår verksamhet.

Värdet av vårt regelverk, App K, har nog på en del håll underskattats. Reglerna möjliggör ett internationellt utbyte och är grundbulten i verksamheten utan vilken den historiska racingen tappar sin särart och blir enbart ett tävlingsutövande med äldre bilar.

Ängelholm 2/2 1996

## KORT RAPPORT FRÅN FRAMTIDSGRUPPEN

1. Gruppen har under året haft 6 möten.
2. Under 1994-95 har gruppen studerat App J åren 1966-1971 vilket ledde till ett nationellt reglemente utformat så att det skulle kunna harmonieras med App K.
3. Gruppen har diskuterat historisk racing i Sverige kontra utlandet med hänsyn till de specifika omständigheter som råder här.
4. Gruppen har deltagit i utformningen av sammanslagning av klasser och heat avsett att leda till en kontinuerlig basverksamhet i tävlandet samt bereda väg för en utveckling.
5. Gruppen har diskuterat ideologiska frågor i förhållande till App K, bilars autenticitet mm, kontra den praktiska utformningen av dagens historiska racing.
6. Gruppen har under vintern-95 utökats med en medlem, Tommy Brorsson. Övriga medlemmar är Lars Widenborg, Per Hågeman och Ian Nilsson.
7. Gruppen ser som sin uppgift att vara till gagn för styrelsen i dess arbete, och att genom kontakter med klubbar, organisationer, de historiska överorganen mm försöka se in i den historiska racingens framtid.

Ängelholm 28/1-97

## FRAMTIDSGRUPPENS RAPPORT

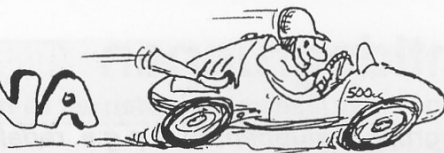
1. Gruppen har under 1996 haft ett antal formella samt informella möten.
2. Gruppen har under året bestått av Tommy Brorsson, Per Hågeman, Ian Nilsson och Lars Widenborg.
3. Gruppen har under året bevakat utvecklingen i de nya klasserna, såväl i Sverige som utomlands, bl a genom besök på Nürburgring under oktober. Ytterligare finslipning och revidering av reglementet sker i förtydligande syfte.
4. Gruppen konstaterar att de nya klasserna "satt sig" inom den historiska racingen men också att den behövt diskutera många gränsdragningsproblem mellan App J och K samt mellan perioderna G och H.
5. Gruppen understryker vikten av ett historiskt synsätt vad avser begreppet "period" vilket vi anser betyder aktiv tävtingsperiod liksom vikten av att vara speciellt noggrann i synsättet på de yngre bilarna. Försök har förekommit att "pressa" in en bil i fel = tidigare period.
6. Gruppen noterar att den av oss tidigare eftersträva- de förnyringen bland utövarna också tillgodosetts genom tillkomsten av de yngre klasserna samtidigt som vi till vår glädje konstaterar att detta kunnat ske utan att den etablerade historiska racingen dränerats på förare och övriga resurser. Vi anser det viktigt att de äldre klasserna kan fungera som en måttstock inom den historiska racingen för att åstadkomma en referens och en helhet som är nödvändig för att belysa de olika epokenas historiska utveckling.
7. Liksom nästan all annan form av racing har den historiska från början initierats av entusiastiska amatörer. Vi tror att det är viktigt att det går att bibehålla en bred inhemsk basverksamhet grundad på entusiasm och en god klubbanda. Mot bakgrund av de något dystra ekonomiska förhållandena i Sverige under året tycker vi att den gångna säsongen med nya rekord i antalet startande visar att detta är ett hållbart koncept.

## Teknisk synpunkt

OM man måste ha barlast i bilen för att komma upp till homologeringsvikten, skall den utgöras av plattor (ex.vis av stål) som är fastbultade på golvet på ett någorlunda synligt ställe där man kan plombera dom. Småbitar utspridda lite här och var i bilen uppskattas inte.'

SL

# HALVPANNORNA



PER HÅGEMAN



Röken ligger tät när halvpannorna brakar iväg

## KNUTSTORP SVENSKT SPORTVAGNSMEETING 5-6 juli

**Svenskt Sportvagnsmeeting brukar vara generalmönstringen för Halvpannorna, och var så även i år. Inledningsvis var 17 (!) ekipage anmälda, men två återbud gjorde att det stannade vid 15. En bil fick lämna in efter träningen, varför vårt gamla rekord från Falkenberg för ett antal år sedan, med 14 startande bilar "bara" blev tangerat. Tyvärr saknade vi våra vänner från England, men det var glatt humör ändå, och det bjöds på fint väder hela helgen.**

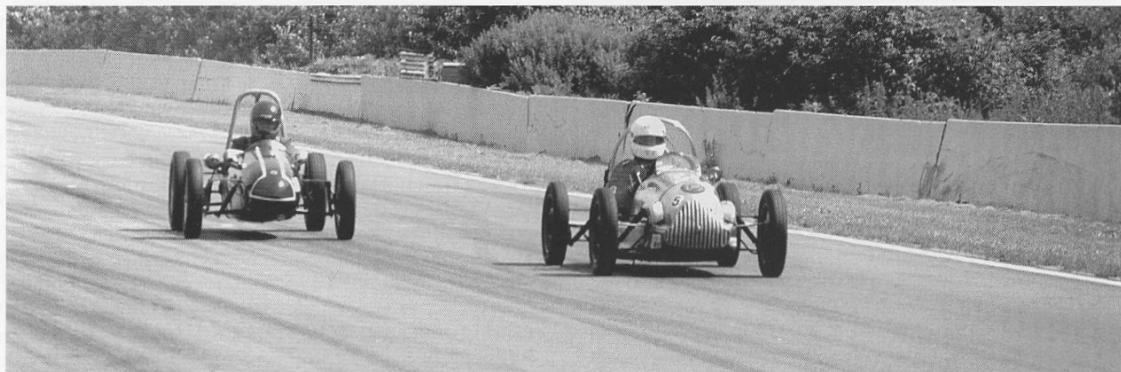
Det kördes två träningar med tidtagning, och snabbast var inte oväntat, Roland Fröjd med sin Cooper-Norton MK 11, följd av Göran Anderberg, Alfa Dana-JAP och Per Hågeman, Cooper-Norton MK 12, som dock mosade sin "Oldham-coupling" till kamdrivningen efter träningen, och fick agera åskådare. Kent Persson hade bra snurr på sin Kiehn Spec.-JAP, och klarade 4:e tid, tätt följd av "gamlingarna", Kumlin och Göransson.

Så var det söndag och dags för tävling. Roland Fröjd hade efter problem nu monterat sin tredje magnet, men inte heller den var bra, för han lyckades inte försvara sin Pole Position, utan det var Göran Anderberg som tog starten följd av Fröjd som sen passerades av Kent Persson m.fl. innan han tvingades kasta in han-

duken efter fyra varv. Kent gick ända upp i ledning, men den blev kortvarig, och han fick bryta redan på första varvet med igenoljat stift, och Carlo Eriksen fra Norge bröt på andra varvet. Under tiden hade Allan Göransson utmanat Anderberg och gått upp i ledningen.

Vår ordf. Horst Brüning gjorde 500 debut med en gammal Swebe, och han skulle bara köra runt lungt, men det löftet höll han bara över startlinjen, för enligt egen sprudlande utsago klämde han tre stycken i en enda böj innan han fick bryta med något mystiskt fel, och dessutom rök det betänkligt om kopplingen.

Efter några varv hade Anderberg återställt ordningen och tagit ledningen före Allan G. medan Olle Linde kommit från "ingenstans" och lagt beslag på



Olle Linde Cooper-JAP t.v. gör sig beredd att passera Björn Leufvenius, Effyh-Triumph



500 kubbning. Anders Eriksson Cooper-JAP, varvas av Roland Fröjd Cooper Norton i mitten och Lars Hågeman Swebe-SRM t.v. Bakom följer Olle Linde Cooper och Karl-Axel Klarberg Alfa Dana



Vinnare: Göran Anderberg Alfa Dana-JAP

bronsplatsen. Carl-Axel Klarberg, som äntligen fått rejäl snurr på sin Alfa Dana-JAP, fick tyvärr bryta med is (!?) i förgasaren, och Lars Hågeman, Swebe-SRM fick bryta alldeles på slutet då ventiljusteringarna skruvat upp sig. Håkan Sandberg hade en bekymmersfri resa med sin JBS-Triumph och gick in på fjärde plats. Peter Kumlin hade däremot bekymmer med sin Effyh och sackade mot slutet med misstänkt magnetfel, och lyckades med viss möda hålla undan för märkeskompisarna Björn Leufvenius och Ingemar Edwardsson. Anders Eriksson fullföljde i maklig takt och med rykande motor, och vi får väl skylla på magneten här också.

Som summering, en bra tävling med många midgets, men kanske litet för mycket maskinstrul.



Allan Göransson, Swebe-Triumph, jagar Göran Anderberg, Alfa Dana-JAP som kollar backspeglern



HorstBrüning - nu även i Midget

#### Resultat

1. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	13.47,970
2. Allan Göransson	Swebe- Triumph	13.54,280
3. Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	14.17,600
4. Håkan Sandberg	JBS-Triumph	9 varv
5. Peter Kumlin	Effyh-JAP	9 varv
6. Björn Leufvenius	Effyh-Triumph	9 varv
7. Ingemar Edwardsson	Effyh-JAP	9 varv
8. Lars Hågeman	Swebe-SRM	8 varv
9. Anders Eriksson	Cooper Mk 8-JAP	6 varv
10. Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP	6 varv
11. Horst Brüning	Swebe-JAP	4 varv
12. Roland Fröjd	Cooper Mk 11-Norton	4 varv
13. Carlo Eriksen	R.J. 500-JAP	1 varv
14. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	0 varv



# KNUTSTORP HISTORIC SUPERPRIX 19-20 juli

*Tyvärr kom denna tävling litet i bakvattnet efter den stora sammanslutningen kring sportvagnsmeetinget och endast fyra midgets kom till start tillsammans med F-Vee. Annars hade det kanske varit kul att visa FIA-gubbarna att vi har många midgets i Sverige.*

På träningen var Kent Persson snabbast med en verkligt bra tid, under 1.20, och sen följde Göran Anderberg, Olle Linde och Per Hågeman.

Under tävlingen var det emellertid Göran Anderberg som visade vart skåpet skulle stå och han satte även ett nytt förnämligt varvrekord för vår klass med 1.17,748, men även Kent var under det gamla, och man undrar såhär i efterskott om "EM"-åkarna kör med mjukt gummi som sätter av sig på banan så att även andra får bättre grepp? Totaltiden för Anderberg var också 35 sek. bättre än på sportvagnsmeetinget. I övrigt bjöds

inte på några större sensationer mer än att Olle Linde tvangs bryta, och Per Hågeman lotsade sin gamla Swebe i mål efter ett depåstopp.

## Resultat

1. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	13.12,056
2. Kent Persson	Kiehn-JAP	13.22,431
3. Per Hågeman	Swebe-JAP	7 varv
4. Olle Linde	Cooper-JAP	6 varv

# KINNEKULLE RING 17 augusti

*Tyvärr var det även här klennt med midgetdeltagare trots att det gällde RHK-Cupen.*

Allan Göransson var snabbast med sin Swebe på träningen före Håkan Sandberg och Per Hågeman.

På tävlingen såg det ut som om det skulle bli samma följd, men Sandbergs JBS stannade ute på banan med magnetfel (?), och Per Hågeman orkade komma in mål efter ett depåstopp. Helgen bjöd annars på ett fint sommarväder och en utmärkt Bar BQ på lördagskvällen.

## Resultat

1. Allan Göransson	Swebe-Triumph	11 varv
2. Per Hågeman	Swebe-JAP	8 varv
3. Håkan Sandberg	JBS-Triumph	4 varv

# MANTORP PARK 30-31 augusti

*Den sköna svenska sommaren höll fortfarande i sig när Automobil Sports Car Show arrangerades på östgötabanan.*

Som vanligt bjöds det på två heat, ett på lördag på långa banan och ett på söndagen på den korta banan. På träningen var Göran Anderberg snabbast. Han har verkligen snurr på sin JAP-motor. Tyvärr fick Anders Eriks-son kasta in handduken då det blev ett hål i kolven på hans Cooper.

På lördagstävlingen var det Göran Anderberg för hela slanten, med Allan Göransson som god tvåa. Peter Kumlins Effyh sackade mot slutet, men han lyckades hålla Håkan Sandberg efter sig.

Håkan tyckte också att det var dåligt krut i hans motor så han bytte motor innan surströmningen. (se nedan)

## Resultat, Lördag

1. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP
2. Allan Göransson	Swebe-Triumph

Efter lördagens race kunde somliga midgetåkare ses mecka omfattande med sina bilar, för att sedan intaga surströmning med tillbehör, till omkringvarandes stora glädje.(?) Några kunde tom. senare ses dansa iförda sina måttligt rena meckaroveraller. Underlaget bestod dock mestadels av utspild öl, varför vår skicklighet att behärska halt underlag naturligtvis kom oss tillgodo.

Söndag förmiddag, och klart för race, som vi också bestämde skulle räknas i RHK-Cupen. Göran Anderberg lade sig omedelbart i ledningen följd på behörigt avstånd av Allan Göransson och Peter Kumlin. Litet längre bak snurrade Håkan Sandberg och Per Hågeman som hade en magnet lånad av Peter Kumlin i sin Swebe. Stackars Peter som var på åkhumör tvingades bryta med avbruten växelspak, och lådan låg "naturligtvis" då i friläge. Göran Anderberg fick ett "Stop-and-go" straff för omkörning på gulflagg, något som var tveksamt, då det skedde precis innan och i jämnhöjd med flaggan. Som ytterligare lök på laxen, så var man inte alls på alerten när Göran kom in utan han fick spendera ytterligare tid innan någon tog bort konan som var framför bilen. Håkan Sandberg fick tyvärr bryta på sista varvet, men hade bättre tid över 10 varv än Per Hågeman och kom på så vis före. Genom Görans bestraffning blev det Allan Göransson som vann det hela.

## Resultat

1. Allan Göransson	Swebe-Triumph	12.43,63	11 v.
2. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	12.56,50	11 v.
3. Håkan Sandberg	JBS-Triumph	12.13,70	10 v.
4. Per Hågeman	Swebe-JAP	13.22,67	10 v.
5. Peter Kumlin	Effyh-JAP	04.39,87	4 v.

# AD sidan

## Nordisk Cup för förkrigsbilar

**Klasserna med de gamla bilarna, det vill säga bilar som är så där 60-70 år gamla, har även i år tävlat om en Nordisk Cup.**

**ROLAND HARALDSSON**

Första tävlingen kördes i Norge en backtävlingen till minne av trettiotalets fartkung från Askim i Norge, Eugen Björnstad kördes för andra gången i maj i år. Tyvärr var deltagarantalet något sämre i år än förra året. Trevligt var dock att få se en ny bil för året, Lars-Göran Itskowitz Riley Brooklands, en bil med genuin historia

från England. Deltog gjorde naturligtvis eldsjälens och arrangören av tävlingen Jan Unneberg som dessutom var ofin nog att ta hem årets första delseger före danske Svend Algren. En eloge till Svend som trots ett tappat hjul på släpet tog sig både till Norge och hem igen. That's the spirit.

## Knutstorp årets höjdpunkt i Sverige

**Till tävlingen i Knutstorp var förväntningarna högt ställda på nytt deltagarrekord. På grund av vissa oklarheter i kalenderplaneringen blev dock resultatet inte vad vi hoppats på.**

Sju bilar deltog vilket inte är illa men med tanke på att vi var fler förra året så var det ändå en liten besvikelse. Någon besvikelse var dock inte tävlingen. Mycket angenämt var det att hälsa Carl-Olof Christiansson välkommen med sin Alvis Special. Äntligen har han fattat vilken klass som är den rätta. Trevligt var det också att Bosse Lindgren fått fart på sin MG igen och att han ville vara med och köra.

Deltog med som vanligt glatt humör gjorde Ulf Bergman med sin läckra Amilcar som gick bättre än tidigare vilket ledde till en kraftig förbättring av förra årets tid. Jag kan från nära studier ute på banan försäkra att om det ser ut att gå långsamt när Ulf kör, så kör Uffe för fullt, fortare går nog inte att köra för då kränger han däcken av fälgen.

Fort körde också Lars-Göran Itskowitz i sin Riley. Carl-Olof har lite

kvar att sortera på sin Alvis, men var som vanligt glad och nöjd. En som inte var glad och nöjd var dock Svend Algren som i år skulle putsa sina varvtider med hjälp av preselector låda, en sådan som satt i bilen när den byggdes. Tyvärr ville fyrans växel inte vara med och därför blev resultatet inte vad Svend hade hoppats på. En som sällan tycks ha problem är danske Riley Imp åkaren Henrik Schou-Nielsen vars bil alltid går lika fint. Snab-

bast (måste vara det att varvräkna- ren var på rep i England och att örat vågar mer än ögat) var undertecknad som tog hem segern före Lars-Göran och Svend. Inte att för- glömma är våra luncher sponsrade av All

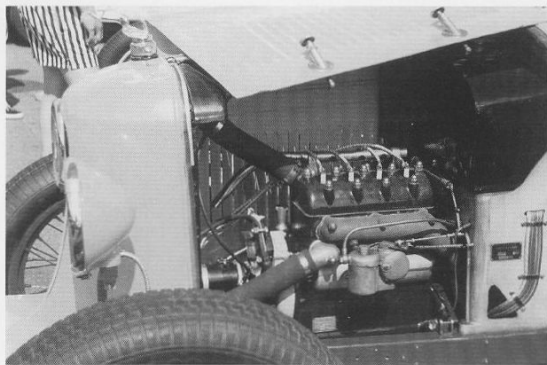
Mat. Jag tror inte någon klass kan slå klasserna A-D:s luncher det senaste två åren på Knutstorp. Bara det en anledning till att åka racing med förkrigsbil.



*Franskt bordsvatten, är vad Ulf använder i kylet på sin Amilcar*



*Henrik justerar förgasare på sin Riley Imp.*



*Under huven på Ulfs Amilcar, 1100 cc sidventil*



# Formel VEE sidan

**Så har säsongen startat upp. Vi hälsar L G Sjöberg med sin Vemax 1969 välkommen i gänget. F n är cirka 27 bilar registrerade. Som mest kommer cirka 10-15 bilar till start vid varje tillfälle. Det fattas alltså cirka 10 bilar som av någon anledningen inte ställer upp.**

**BO TINGHÄLL**



Vid premiärtävlingen på Anderstorp bestämdes att FORMEL VEE SVERIGE skall återupplivas efter cirka 20 år i malpåse. Tillstånd har införskaffats av VAG Sverige. Möjligen kan detta påverka deltagarantalet på ett positivt sätt. Vi bearbetar VAG för att på olika sätt nå ut med vår hobby. T ex reportage i tidningen Forum. Sponsring av reservdelar o dyl. Däcksfrågan är nu löst, dvs tillåtna däck är Dunlop Racing, M-profil och gummblandning 204. Vidare har kontroll startat inom klassen.

## **Nu till racen.**

Till Anderstorp kom 15 bilar till start. Segrade gjorde Axel Madsen före Stefan Nilsson och mr "Jaegermeister" Edvinsson som startade sist!! I den äldre klassen segrade Östen Ljungberg före Gert Benke och Lars-I Hulterström.



## **Så till Falkenberg ("rasens race").**

13 bilar hade mött upp. Träningen gick bra men på racet rasade Kent Becks och Bertill Perssons motorer. Conny Andersson med Christer Olssons BMWEE gjorde tyska hoppet i pik över Jan Olssons RPB och totalkvaddade hela bakpartiet på bilen. Vidare bröt Axel växelspaken och undertecknad blev av med ett kolvbultsclips med skuren cylinder som följd. Några kom i mål och segrade gjorde Hasse före Stefan och Lars-Göran. I äldre klassen körde Gert fort och segrade före Östen.

## **Till Knutstorp mötte 14 bilar upp.**

Segrade gjorde Hasse före Stefan och Axel. I äldre klassen segrade Gert (med skrammel i motorn, hur länge ska den hålla?) före Lars Hulterström och Alf.

# Så till årets höjdpunkt: Nürburgring Super Prix

**Tyska Formel VAU-klubben inbjöd oss till race på denna mytomspunna bana i slutet av augusti. (Dock inte på Nordschleife).**

Nya FIA-papper införskaffades då de flesta endast hade nationella dokument. Tack till Lasse Widenborg och Staffan Lindberg för detta. Medical Card och starttillstånd från SBF fixades. Nästa fråga var vad ska vi ha på oss?? De flesta hade rätt grejor att täcka kroppen med,





men med huvudet blev det värre. Bilsporthjälmen i integralutförande var inte godkänd. Endast hjälmar med E3 - E6, max 1800 g var godkända. Alltnog vi införskaffade nya grejor och gav oss iväg. 8 st Formel VEE och 1 st Formel Ford. Vägen skulle gå via Trelleborg -Saznitz där vi fick bäst rabatt. Hasse och Stefan körde över Danmark och Ljungbergarna (4 st) över Malmö-Travemunde. Således var vi 5 st på landgången i Sassnitz. Staffan och Gert med dubbelsläp, undertecknad och Lassbo med vars ett ekipage. Christer Olsson och Nick gav sig iväg en färja tidigare, vilket i slutändan skulle visa sig vara rätt. På knaggliga vägar genom forna DDR bar det av mot Lübeck där Autobahn tog vid.

Racet på Autobahn tog slut vid Münster, där en lastbil hade parkerat över vägen. Endast 1 fil i vardera riktningen var öppen. Där blev vi av med 1 timme att lägga till de 2 vi förlorade i öst. Således var vi 3 timmar back och vid kontakt med Christer och Nick upplyste vi om att före 22.15 är vi inte framme. Grindarna till depån stängde 22.00, vilket resulterade i övernattning i det fria till fredag morgon.

Alla var hungriga och trötta, Nick och Christer var redan klara med incheckning och besiktning. Vi gav oss ner i byn och införskaffade mat och dryck. Vid återfärden till banan uppstod ett problem, vägen var spärrad av en D-type Jaguar, massor av människor stod runt omkring. Alla ville köra men ingen kunde. Då får man ta till andra krafter, dvs 1 man styr och 4 puttars bilen till depån. Vi var i alla fall först till incheckningen på fredag morgon. Hur ska vi hinna med incheckning + besiktning till kl 11.00 då vår enda träningsstid ägde rum? Alltnog, när vi kom ner i depån flöt allt perfekt och alla var klara kl 10.00. Kl 11.30 var det Line Up för träning, detta var något speciellt för oss att för första gången få köra på "Ring". Märk väl det var 20 år sedan sist som detta officiella race ägde rum för vår klass. Vi var 20 Formel VEE och 18 Formel Ford samtidigt, vilket fungerade förvånansvärt bra. Tiderna blev att Hasse körde snabbast av "dubbelförgasarna", Stefan, undertecknad och Christer i nyare klassen. I äldre klassen körde Gert, Sta'An och Ursula, således låg vi bra placerade till söndagens race. Även Rolf Lassbo i sin Formel Ford låg bra till. Lite smolk i bågaren blev det dock ändå. Benke rasade sin motor. Han löste detta genom att skaffa en ny på näraliggande bilskrot. Eftersom lördagen var fri för oss lyckades det att få ihop en fungerande motor till söndagens race. Staffan klagade på

dåligt oljetryck och Ursula på dåligt drag. Rickard och Ursula plockade ner förgasaren och baffelmateriale från tankarna hade fastnat i munstycket, varvid ett filter monterades. Staffan ansåg att det var nog oljetrycksmätaren som hade gått sönder.

Söndag morgon väcktes vi av en speciell väckarklocka. Vid sidan av vårt "pang" fanns ett Formel II-team med 4 bilar, som började med Engine number one run, engine number two run o s v. När mekanikerna hade spelat färdigt på motorerna var alla vakna. Inför racet var alla laddade till tusen. Starten gick och alla rusade iväg utom jag. Vad hände? Jo, växelstaget hade gått av!!! Typiskt

när man låg så bra till. Jag lyckades rulla snällt in till kanten och fick titta på när de andra körde. Hasses bil misstänkte och blev stående i depån tillsammans med några tyskar som också kört färdigt. Staffan stod ute på banan med skuren motor (oljetrycksmätaren var nog hel ändå). Nu i efterhand upptäcktes att oljepumpen hade gått sönder. Östen sköt med tändstift och blev stående på banan. Stefan och Christer fajtades hela tiden, vilket resulterade i att Christer snurrade i chikanen. Skam den som ger sig, han gav full fart och satte snabbaste varvtid. Staffan vann med Christer på andra plats.

I äldre klassen var det en kamp mellan Gert och Ursula om segern. Gert vann! (med motor från skroten). Ursula tog tredje platsen. För Rolf Lassbo gick det också bra med en femte plats till slut. Således blev helgens bravader lyckade för vår del. Av 9 startande fick 5 pokaler att sätta i bokhyllan. De tyska Formel VEE-arrangörerna uppskattade vårt deltagande mycket positivt och till nästa år planeras eventuellt en Europa-Serie med tävling i Tyskland, Sverige, England eller Holland.

Efter en bejublade prisutdelning styrde vi kosan norröver igen, men det är en helt annan historia...

*Race-hälsningar  
Bosse T*



# Standardvagnsidorna

*Efter en kanonfin sommar med 1/2 dags regn på 3,5 veckors semester, (Det gäller att ha bra tumme med SMHI!) är åter dags att försöka återkalla närminnet i tjänst och rapportera lite om de tävlingar som körts sen sist. (e.g. senaste Rutflagga)*

**BO LINDMAN**

## Knutstorp och Svenskt Sportvagns Meeting

*När sommarmånaden Juli nätt och jämt börjat var det dags för vår numera traditionella medverkan vid MGCC "Svenskt Sportvagns Meeting".*

I år var det med extra spänning anmälan till SSM skickades in. Vi som åker "simply Doorslamers" har ju tidigare år haft en hel del åsikter om både arrangemanget och attityden hos vissa delar av arrangerande MGCC.

Redan vid incheckningen anades en ny anda, den gick i år hur smidigt som helst, inga köer, irriterade minner eller byrakrati. Inte ens den numera så vanliga depositionsavgiften för transponderhållare utkrävdes av oss! Även de tidigare så sparsamt utdelade depåpassen räckte denna gång till även för dom som hade med hustru, barn och mekaniker.

Väl på plats i standardvagnsdepån, kunde vi konstatera att MGCC:s ansträngningar att åtgärda våra tidigare synpunkter lyckats riktigt bra! Både högtalarinformation som skriftlig dito fungerade nu alldeles utmärkt. Man hade t.o.m. installerat en ny faxlinje för att kunna ge oss bra service av träningstider och resultat! Under helgens gång fick vi flera bevis för att en attitydförändring verkligen ägt rum, hos både funktionärer och tävlingsledning. Det märktes att man verkligen ville reparera sitt anséende.

Hela denna attitydförbättring kan egentligen stavas Kåge Schildt, ny tävlingsledare för arrangemanget. En eldsjäl som verkligen lyckats med att få MGCC att rycka upp sig rejält. Heder också åt alla andra funktionärer som verkligen lyckades att få oss positivt ändra uppfattning om MGCC arrangemang.

Det är med andra ord verkligen roligt att, efter tidigare mindre lyckade tävlingar, få skriva att vi gärna fortsätter åka standardbil även på MGCC:s tävling. Hoppas nu att dom också vill ha oss där även i fortsättningen!?

### **Själva racet då, hur gick det där?**

Jo, vi körde runt lite grann, någon kom först, en annan sist..... Jaså okej då!

Fredagen bjöd på fri träning, inramad av riktiga regnskurar. Dock inget regn när vi körde våra standardbilar. På plats fanns också ett gäng riktiga supercars, som körde allt vad tygen höll i regnet. Det var McLaren F1, Lamborghini Diablo, Ferrari av flera olika modeller, liksom Porsche. Har för mig att jag även skymtade en Jaguar XK 220.

Förmågan varierade, men körglädjen gick inte att ta miste på. Några gasade så pass att man gjorde spännande piruetter och till och med plöjde McLaren i sandfällan. Tuffa pojkar, som tydligen inte var överdrivet försiktiga. Härligt att se!

Nåväl så småningom blev det lördag och officiell träning. Här var Uffe Larsson snabbast i Tommy Brorsson bil, som dom delar på i EM-serien. Fjögsta-Fangio, d.v.s. L-Å Nilsson var näst snabbast, sedan kom för en gångs skull inte en Ford, utan KG Almströms BMW,

följd av Bosse Bergström (se där, en Ford igen!)

Snabbaste koja var Lennart Thurn, medan Joakim Elander gasade bäst av 1150cc bilarna, med sin lilla NSU.

### **Ingen pole position, men desto mera god mat i glada vänners lag!**

Efter att förvånad konstaterat att jag inte heller denna gång tog pole med Saaben, kopplade jag av hemma hos min kamrat, DKW-werksfahrer Byström, som hade dukat till en mycket charmant måltid i den Kågerödska villan. Naturligtvis löste vi tillsammans med Lennart Nilssons gäng alla de problem, som man förvånansvärt nog kan ha med en tvåtaktare, oavsett om det sitter ett flygplan eller fyra ringar i nosen.

Lars vet onekligen hur man får oss "nordmän" att trivas i Skåne. Men det är klart Lars är ju även han börjig från den svenska kulturens vagga, d.v.s. Östergötlands mörka skogar och vidsträcka slätter. Mätta och belåtna somnade vi hos vår världshusvärd, helt förvisade om att i morgon ska alla j-dra fyrtaktare få agera rundningsmärken!

### **Racedags!**

Hur racet gick vet jag inte så mycket om! Själv låg jag en bit bakom Crister Glennings för dagen ovanligt breda Volvo PV. Fösockte några små attacker i början av heatet, men när motortempen steg, sjönk mina ambitioner att ta mig förbi. Fick istället inrikta mig på att hålla Peter Boström bakom mig. Peter som hade lite utsorteringsproblem på sin nybyggda Amazon, lyckades ta sig förbi på målakan, men i inbromsningen återställdes ordningen. Så för en gångs skull fick jag se en Amazon i backspegeln ända in i mål! Vann heatet och TC 13 gjorde annars Uffe Larsson med Tommys, för året blå/vita Cortina. K-G Almström lyckades med sin BMW 1800 komma på en fin andraplats i heatet och vann därmed också TC 14. Bosse Bergström med sin "Musse" körde in på tredje plats och tog därmed hem TC 15. Efter sig hade han Håkan Ricknäs, och Lars-Åke "Fjögsta-Fangio" Nilsson, bägge i TC 13 och i Lotus Cortinor. Picko, som gjorde ett gästspel på hemmaplan, vann TC 12 före "Jana" Andersson. TC 11 vanns av Svereric Myhr i sin snabba och snygga Renault R8 Gordini, före Joakim Elanders NSU och hemmaföraren Lars Byström "mit einem vorskräcklich schnelle" DKW! Jag tror dessutom att vevhüsspolningen sker enligt Schnürle-principen! Richtich????

(Mein gott, tür att man inte skriver för Historische Tourenwagen Meisterchaft!)

Han med den breda, röda PV;n Hr Christer Glennings alltså, vann i god stil E-klassen, före Dick Gärders BMW 700.



## Kinnekulle Ring, SSK-Festival

**När semestrarna var slut för de flesta av oss, var det dags att bege sig till skifferberget på västgötslättan. Visste ni förresten att där Kinnekulle Ring ligger började man under 2:a världskriget att bryta skiffer. Jag har för mig att det var ett projekt för att utvinna någon form av skifferolja, vad man nu kan ha det till? Kanske rent av till två-taktare, fast det verkar ju stendumt!**

Som vanligt denna sommar var det varmt. I grytan som utgör depå var det dessutom trångt, då vi körde tillsammans med SSK-serien. Vi var visst närmare 250 ekipage totalt ryktades det om! Rekord?? Mycket kul bilar att titta på för oss som annars blir för hemmablinda på historiska bilar. Hörde också många beundrande kommentarer från SSK-are som nästan tyckte våra bilar var för fina att rejsa med. Trots många bilar och klasser, slogs man av hur välorganiserat det hela var, det var bra flyt i arrangemangen. Men jag tror nog man saknade lite av det gemyt som vi har vid våra egna klubbtrace?

### På griden...

Ulf Larsson var återigen snabbast och tog pole, (själv föredrog jag poolen!)

Lars-Åke Nilsson stod bredvid Uffe i främsta ledet. En fin debut i klassen gjorde Hans Svedberg som med f.d. Roger Grimborgs Lotus Cortina tog 3:e tid, mycket imponerande! Fjärde tid tog Uno Svensson, att hantera en Amazon på detta sättet på Kinnekulle är inte heller dåligt, tror att Uno snart får avslöja några av sina körknep för Amazonkollegorna. "Jana" tränade sig till snabbaste tid i TC 12, före Lennart Thurn. Blåa kojor går tydligen fortast, har blå färg lägre luftmotstånd??

Hans Rosendahl Mustang var snabbaste bil i TC 15 och Svereric Myhr snabbast i TC 11, före Joakim Elander, åter igen mer eller mindre blåa bilar. Det måste nog alltså bero på det blåa cw värdet!

Som vanligt var en röd PV snabbast i E-klassen. Denna gång var det Olof Ekman som var snabbast, före Glenning och Dick Gärder BMW 700. Olof körde om möjligt ännu bredare än Christer. Man skulle nästan kunna tro att Olof kört en och annan rallytävling tidigare! Men så kan det väl aldrig vara Olof?

### Så blev det race!

Rullande start in under bron på Kinnekulle, fick själv en hyfsad start och tog Lennart Nilsson, bara för att själv få ge mig för Aftonbladets flygande motoreporter, Glenning.

Vi tre hade sedan en otroligt rolig figth loppet igenom. Till slut bromsade jag lite för sent uppe i kvarnen och gled ut i ett vidare spår ...och vips så var Lennart förbi!

Han tog dessutom Christers PV också. Själv var jag uppe jämtes vid några tillfällen, men då svällde PV några meter på bredden igen. Rätt som det var sa det pang i bakskärmen på PV:n! Det var Bergelins Alfa som kom och försökte åka förbi. Men PV:n var fortfarande breed! Allt gick väl, efter några piruetter för Christer vidare, fortfarande med Saaben som en igel efter sig. I mål skilde det bara en meter! Det smärta mig att erkänna att det var till Christers fördel! Men ett av årets roligaste race var det, Tack för fin figth Christer och Lennart! Envisa rykten säger att till och med att den entusiastiska publiken uppskattade vår framfart.

Racet vanns (återigen) av Ulf Larsson före Lars-Åke Nilsson och Håkan Ricknäs. Det ska tydligen vara en Lotus Cortina på Kinnekulle! Ricknäs fick på vägen en liten tryckare av Victor Israelsson, som sedan slutade 6:a totalt. Vi som känner de bägge pojkar skulle nog gärna vilja höra höstens löneförhandling, då Håkan till vardags är chef över Victor! När chefen stänger dörren, ska man inte köra på den, Victor!

Fin fyra och vinnare i TC 12, blev Lennart Thurn, som körde mycket inspirerat med sin Cooper. tränings-sensationen Hans Svedberg körde in på en mycket fin 5:e plats i sin RHK debut. Ett stort Grattis Hans! En annan Hans med efternamnet Rosendahl vann TC 15. Svereric Myhr vann återigen TC 11 med sin snabba Gordini. Tvåa i TC 11 blev Lars Byström. Joakim Elander fick tyvärr problem och var bara med i 7 varv. Olof Ekman var denna gång rejält före Christer Glenning i E-klassen. Jag gissar personligen att någon röd Saab rent av störde Christer i hans ambition att utmana Olof! Kan de va så jävligt Christer?

Den här gången hade Peter Boström också fått bättre fart på sitt nybygge. Han körde in den blåa Amazonen på en total 14:e plats, vilket gav honom blodad tand och en fin 2:a plats i TC 14. Göran Kölbörn hade för ovanlighetens skull en hel del problem med sin Cortina GT. Blåsta toppackningar och kolv-topp kontakt gjorde livet surt för Göran. Efter ihärdigt mekande, blev belöningen en 10:e plats i heatet. Göran har under säsongen visat att en Cortina GT, rätt preparerad och körd är mycket konkurrenskraftig. Det har bl.a. flera Lotus Cortinor fått erfara!

Vad jag själv bäst kommer att minnas av denna helg, jämte den roliga figthen med Christer och Lennart, är när jag 30 minuter innan tidsträning två, kommer på att nycklarna till verktygsvagnen ligger kvar på vandrarmhemmet 20 minuters körning från banan! Väl inlåsta är bl.a. racestiften och två-taktsoljan! Om våra polis-kamrater lovar att inte läsa detta, kan jag tala om att det *inte* tog 20 minuter till vandrarmhemmet. (Inte tillbakaresan heller!)

När jag rejält försenad kör ut på tidsträningen, har man vänligheten att rödflicka träningen. Orsaken är att Hans Axemyr demonterat (och demolerat) sin växellåda grundligt. När heatet så småningom åter flaggas iväg får



Göran Kölbörn i sin Cortina GT matchar ofta Lotus Cortinorna

jag mitt livs första svartflagga! Jag kör förvånat in till racekontroll och får reda på att jag på väg ut ur depån kört över den gula linjen. Dessutom ska jag hålla bättre koll på blåflaggen! Jaha?? När jag fått min tillrättavising kör jag ut på banan igen och ser då anledningen. Mitt i utfarten ligger Axemyrs församlade oljeutsläpp och en massa sågspån. Hade alltså rundat oljeutsläppet, undvikit att köra mitt i oljan och då kört över den heliga gula linjen. Så det kan bli! Eller är det rent av jag som saknar all form av självkritik?



# Mantorp Park Sports Car Show

**Årets stortävling i RHK-Cupen (när nu EM blev som befarat!) Men nog märktes SBF fina planering av racingkalendern. STCC och SM-final på Karlskoga, 20 mil bort samtidigt som det numera mycket väletablerade Sports Car Show kördes.**

Inte riktigt lika mycket publik som vanligt. Jag hörde många som var på Mantorp på Lördagen och Karlskoga på söndagen. Sådan planering och påföljande internkonkurrens kan svensk racing gärna klara sig utan. Vore kul om de styrande, höga potentaterna hade förmågan till lärdom och insikt, men det vete sjuutton! (det var ju inte första gången)

Naturligtvis sedvanligt stort starfält i Standard -65, hela 34 ekipage tidstränade på lördagen. Några nya ekipage fanns på plats. Michael Hoffstedt har bytt ut reportagepennan mot en nybyggd Amazon. Samma mo-



*Mats Anstrin trehjulär genom pariskurvan i sina försök att hålla Victor Israelsson bakom sig*

dell körde även Jan-Ove Johansson. Dessa herrar har ju varit med förr, så vi hälsar dem mycket välkomna tillbaka på banorna! Helt ny i gänget var däremot Tommy Lündin. Ingen kunde väl undgå hans mycket läckra och snyggt byggda Renault 4CV. Den gula bilen lyste upp både i depån och på banan. Tyvärr höll det inte så många varv, innan kamtransmissionen(?) sade upp sig. Men det såg riktigt lovande ut de få varv Tommy fick köra. Hopas att Tommy hittar nya delar under vintern, för såna ekipage vill vi se mer av! På Mantorp kom Anders Weglin ut ur garaget, med sin avdammade Saab Sport. Som vanligt satte han oss andra Saab-förare rejält på plats. Nu höll motorn dessutom perfekt, inte ett motorbyte på hela helgen! Men nu snackades det faktiskt lika mycket 4-takt i Saab-depån. Naturligtvis var det Anders nya 900-Touring som ventilerades oss "Saabioter" emellan. Är det bara någon som kan visa Anders var de där jädra kamaxlarna och ventilerarna ska sitta, så ska Janne "Flash" få se på....

## Practice

När tidsträningen var avslutad stod Vicke Wingqvist i pole. Brevid sig hade han en annan röd Ford med V8. Visst var det Bosse Bergström, som nu börjar annammas Wickes körstil med eleganta powerslides runt banan. Fjugesta-Fangio återigen snabbaste Lotus-Cortina. Lars-Åke har verkligen kommit igen efter lite småstruliga race. Håkan Ricknäs kom näst, med K-G Almströms BMW därefter. Jana var snabbast i 1300cc med sin blåa Cooper. Joakim Elander var 4 sekunder före sin antagonist Sveneric Myhr i

1150-gänget. Olov Ekman var "in splendid isolation" med sin E-klassade PV (ej att förväxla med Mercedes E-Klasse!) Själv körde jag helt oinspirerat och lyckades bara hålla Danielssons Kadett och Lündins krånglande Renault bakom mig.

## Race 1 (nej inte TV-programmet!)

Vad som hände i racet vet jag faktiskt inte! Men Wicke varvade mig först, sen kom nästa V8 med "Hansa" Bosse Bergström. Det gååår aldriiig, här kommer jag aldriiig förbi!!! sa Lars-Åke, så var han förbi. Håkan Ricknäs kom också larmade förbi, liksom KG Almström. För 2-3 år sedan hade jag ett jättekul race på Mantorps långa slinga med bl.a. Hans Rosendahls Mustang. När han som nästa bil varvade mig kunde jag inte låta bli att undra hur han lyckats fuska så med körningen! Det fanns ju inte en sportslig att få Saaben i suget på hans Musse. Det var också med glädje jag såg Mats Anstrin äntligen få sin fina BMW att hålla i mål! Jan Åke Andersson var åter snabbast av Kojorna, trots konkurrens från Tommy Jagervalls nyriktade EM-koja. EM börjar förresten nu mer påminna om Motalas folkracefestival, snarare än racing, med påkörningar, slagsmål och hela baletten. ....Och jag som hatar ishockey och folkrace p.g.a. slagsmål och tacklingar!

Med Elander och Myhr i depån, var det en smal sak för Anders Weglin att vinna TC 11.

Det var nästan som "förr" med tre Saabar i rad. Förutom Anders fick jag även ge mig för Lennart Nilssons vita långnos Sport. Inte mitt race detta! Det var inte heller Lars Byströms race. Han fick bara åka två varv innan DKW:n ville börja bråka med husse.

Christer Glenning fick denna gång ge sig för allt snabbare körande Olof Ekman.

Kul med två PV som slåss i E-klassen!

## Race 2, Söndag

I stort set en hard copy på lördagens resultat i toppen. Wicke, Bergström, L-Å Nilsson, Ricknäs och Almström var ordningen i mål. Jana vann återigen TC 12 med sin koja, efter att oturligt trasslat in sig i Hoffstets Amazon. Bägge herrarna hade lite plåtrikning att göra innan finalen på Anderstorp! Överhuvud taget var det ovanligt mycket plåtskrynklande i klassen denna helg! Eftersom



*Läcker nykomling, Tommy Lündins Renault 4CV i klass E*

vi inte brukar ha så mycket plåtkontakt i heatet, är jag benägen att ge de yttre omständigheterna en del av skulden. Korta slingan, över 30 bilar och dessutom rejält med olja på banan (efter stackars Victors Cortina), utan dito varningsflagg ger tyvärr ökad risk för förarmisstag i stridens hetta. Men visst kändes det onödigt, när vi brukar köra så snyggt och disciplinerat?! Att Uno Svensson var snabbaste Amazon behöver jag väl knappast nämna?! Med Joakim Elander tillbaka på banan efter mycket skruvande och hämtande av delar "halvvägs till norrland", var det inte mycket Weglin kunde göra, men en fin andra plats i TC 11 blev resultatet i comeback-

en. Stackars Myhr fick inte till det denna helg, var det inte bilen, så var det missade flaggor.

Lars Byström kom till start med krånglande växellåda. Den var visst bara 3-växlad.

Det var tur för mig som då kunde få fightas med med Lars. Synd bara att han surade ned motorn när han försökte ta mig i en inbromsning. Det är allt gött med 4 växlar du Lars! Trots att Glenning laddade friskt med sin PV, som hade en inte fullt så frisk bakaxel, så fick han ge sig även i detta heat för Olof Ekman. Den tredje E-bilen, Tommy Lündins kycklinggula 4 CV stod ju tyvärr i depån.



*Swede Team Motor. D.v.s. Anders Weglin och Bo Lindman i Mantorps depå under Sports Car Show*



*Hans Axmyr i vacker stilstudie*



*Östen Johansson i klassens tuffaste Amazon!*



*Årets segerekipage i RHK-Cupen TC 11, Svaneric Myhrs Gordini*



*E-klassen samlad. Ekmans och Glennings PV:s i väntan på start på Mantorp*



# Formel Ny

BJÖRN OTTERBERG

## MANTORP I SLUTET AV AUGUSTI



Ett stilla lugn tycks råda före start. Nr 33 Kjell Wallin, 65 P O söderberg, 4. Anders Lofthammar.



Anders P. visar växelspaksfästet som lossnade på träningen och gjorde att han fick kуска runt på högsta växeln

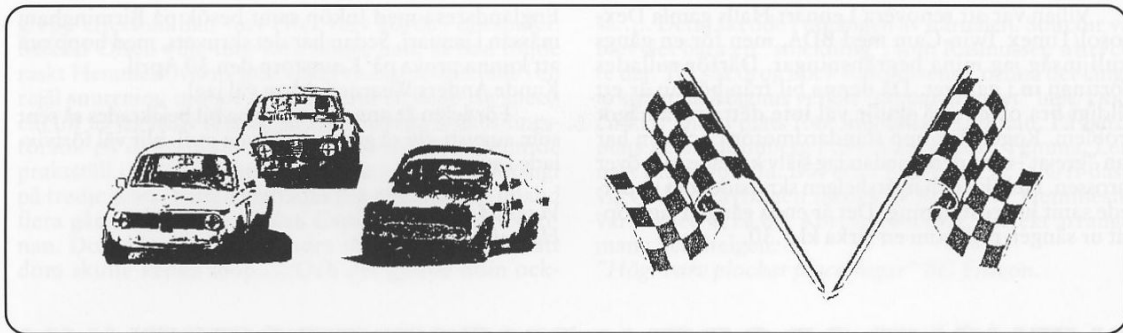


Anders Paulsson före Anders Lofthammar.



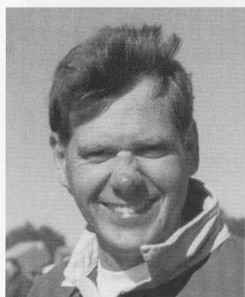
Det är inte ofta vi har flera F 3:or. 62 är Christer Lofthammars Brabham Bt 15, 63 är Morten Larsens Brabham Bt 21





## STANDARD NY grp 2

Några nya bidrag från vår klass har "strömmat" in. Martin Rasmussen får börja.



Hej Jag heter Martin Rasmussen och lystrar ej heller till något annat. Jag har hunnit bli 34 år tillsammans med Camilla och våra två pågar på 5 och 1,5 år. Har fått den här Esc.intr. sjukan av Fritte någon gång 1980-81. Efter ett antal Mexico och RS 2000 Escorter på gatan, började även jag köra klubbtrace 1988. Fritte hade redan fuskat en del. Första

s.k. tävlingsbil var en RS 2000 som blev aningen vässad, läs dubbla Webrar, stor topp, vass kam, diff. Samt givetvis annat avgas. Jag var lycklig. Denna lycka delades ej av Camilla, då hon pendlade Kvidinge-Kristianstad 18mil dagligen i 1,5 år med denna bil!! Efter säsongen 88 skulle det byggas racerbil. Kvickt inhandlades en Escort GT -70 av "Lars i skogen". Fritte hade ju redan en sådan. Byggerna började i februari -90 och vi skulle köra Timex kopier åtminstone vad gällde färgkombinationen. Tyvärr blev dom ej klara till den säsongen. Vissa hade ändå inget körkort just då. Men till -91 stod dom äntligen klara. Efter en hel del problem -91, bl.a. avåkning, fick min bil redan till säsongen -92 sin första rejäla plåtöversyn. Även en del i och urlyft av motor/låda om jag ej minns fel. Säsongerna -93 och -94 flöt utan större problem. Körde även en del DM syd cup tävlingar -94 med blandade resultat.

Så ringer plötsligt Lasse Widenborg! Skulle Ni vilja köra ett s.k. provrace på Anderstorp? OM VI VILLE!! Vi fick höra senare att en del tyckte vi hade s.k. "Folkkrace" fasoner för oss?!. Detta tyckte nog ingen av oss.

### Så äntligen blir vår klass godkänd för Historic Racing.

1995 satsades på ny motor, 1700 cc. Crossflow. Men kunde ej köra första racet på Anderstorp, men till Falkenberg två veckor senare var vi klara. Bilen gick som fan tyckte jag. Hyfsad träningsstid, men kom tyvärr bara 4 varv i finalen innan det hördes en jävla massa väsen fram och det rök från alla ändar!!! Hem och isär med maskin. KATASTROF!!! Generalras. Då ångrar jag att jag ej lyssnat ordentligt på Roger (Svensson). Ett samtal till Fritte, du lyft ur min motor! Han hade ju lånat den gamla motorn och den funkade bra. Tror han vann klassen både i Anderstorp och på Falkenberg! Fritte inhandlade då en "liten" 1300 cc. och till Knutstorp vi åkte. Sol och vårt humör på topp.

Efter en rejäl fight mot Fritte (han vann) kom jag äntligen på "pallen". Men barnen kunde inte vänta på prisutdelningen, då denna drog ut på tiden en sådär 1,5 till 2 timmar. Inga problem, sa man hos MGCC. Vi skickar givetvis ditt pris hem till dig. Detta var i i Juli -95, men jag har ännu inte sett det. Den brevbäraren ska man nog inte lita på. Eftersom vi inte fick vara med på Mantorp, så hade vi bara Anderstorpstävlingen kvar. Allt funkade tills det var dags för final. Då efter 3-4 varv har generatorn skakat sönder och jag fick bryta igen. Ingen kul avslutning!

Så började vinterns arbete, nu skulle ha en rejäl uppfräschning, ny lack m.m. Men motorn då?? Körde för ofta inom Roger och begäret efter en BDA började ta form. Motor inhandlades i Borås och Roger började jobba. Bilen fick ny lack, blå/silver, ny bur, stol samt en massa andra grejor.

Säsongen 1996 började i Kinnekulle. Vad är det för en bana? Tyckte inte körningen fungerade alls. En viss Wallin tyckte tydligen inte alls att banan var speciellt klurig, men i mål kom jag och fick t.o.m. pris.

Nästa gång styrde vi mot Anderstorp. Då hade även Fritte fått fart på sin "nya" bil. Tvåa även här, Mr Wallin vann igen. Juli VARMT och Knutstorp. Gick bra på träning, men när flaggan går börjar helt plötsligt kopplingen slira! Vad nu? Nåväl kommer iväg och vill vara med där framme, men tyvärr krånglade kopplingen hela racet. Wallin vann igen. Men jag fick min bästa tid på Knutstorp 1.11.7, vilket jag var nöjd med (96 1.14.8).

Falkenberg i augusti varmt igen. Med ny lamell, krängare och fjädrar skulle det bli åka av. Allt gick perfekt och jag vann! Kul. Okej, Kjell bröt, men ändå.

Nästa race gick på Mantorp och där fick Wallin och jag äntligen köra race tillsammans och blev tvåa igen, men nöjd.

Sen var det bara Anderstorp kvar. Då var Wallin ej med så här gick det bra för mig. Säsongen slut och bara ett motorlyft! Tack Roger!

### Men vi fick arbete ändå, eller hur Michael och Fritte?

Ställde in bilen som bara skulle ses över i vinter. Då kommer Fritte på att vi ska sälja lite skit som vi har ståendes. Ska vi prova sälja bilarna också? Ja va fan, vi har ju flera som väntar på renovering. Sagt och gjort. Anons i IB och bilen blev såld!! Va' gör jag nu? Inte en aning. I oktober är det ju jättelångt till maj. Efter diverse diskuterande med "alla" och massor med sömnlösa nätter samt inköp av Mustang Mach 1 -70, så började jag rota med min Lotus Cortina Mk II!

Viljan var att renovera Lennart Halls gamla Dextrosol/ Timex Twin Cam med BDA, men för en gångs skull insåg jag mina begränsningar. Därför rullades Cortinan in i garaget. Då denna bil från början är ett väldigt bra objekt, så skulle väl inte detta vara något problem. Roger fick upp standardmotorn och sen har han "grejat" med den, medan jag själv kastade mig över karossen. Hela jul och nyårshelgen skrapades det underrede samt lite rostlagning. Det är enda gången jag hoppat ur sängen pigg som en lärka kl 5.30.

Englandsresa med inköp samt besök på Birmingham mässan i januari. Sedan har det skruvats, med hopp om att kunna prova på Knutstorp den 30 April. Kunde Anders Wearnar så kan väl jag!

Fördelen är annars att denna bil besiktades så sent som augusti -96 så grannarna Sven m.fl. blir väl förtvivalade i sommar.

*Vi ses på banorna!  
Hälsningar Martin*

## SVENSKT SPORTVAGNSMEETING 4-6 JULI KNUTSTORP

**Så var det då tid för vårt årliga race på Knutstorp ihop med MGCC. Hemmabanen är ju alltid välkommen, speciellt då viss del av Std ny teamet aldrig kört där förut. Väderobserevatorerna hade spått sol och det stämde.**

### BO G FRITZON

Vi fick som önskat slå läger på "gräddhyllan" ovanför depån. Vi tycker det är en perfekt plats då man har väldigt fin utsikt över banan.

Vi som har normala jobb att sköta kunde inte komma förrän fredag kväll. Vad får man då se, jo den del av gänget man hade tänkt backa förbi har redan anlänt och fusktränat. Klart ojust handling med så mycket mera kubik. Ombesiktningen sedan Falkenberg gick bra för de som hade fått 2:or i protokollet. Lasse Widenborg fick under sitt mätverktyg på alla bilar.

På lördagen anlände som väntat även Erik Berger med ny mekaniker. Bilen hade till denna tävling fått ny växellåda, då den förra hade tendens att hoppa ur växellådan. På Falkenberg fick han visst hålla den i fyran för att kunna fullfölja och ändå vinner han!!!!!!! Snacka om rutin.

Lördagens första tidsträning dänger Hemmeslövern till med 1.11.9 och blir med detta snabbast. Berger som inte kört på Knutstorp sedan 1972, drog till med 1,13,0, och tredje tid togs av Peter Holmberg med 1,13,8. Detta är 6 sek. Snabbare än i fjol Peter!!!!

Som nykomling i STD-NY gänget var Eva-Lisa Andersson i en BLMC clubman. Kul med en ny bil, speciellt i lilla klassen. Lördagskvällen avslutades hos Rasmussen i Kvidinge med grillning mm. Sedan minns jag inget mera.

### Söndagens träning.

Återigen Hemmeslövern snabbast med 1,11,3 fastän natten blivit sen med paintball mm. Andra tid även igen Berger med nästan identisk tid med lördagens träning. Tredje tid togs nu hand om av Rasmussen i Cortina Lotus med 1,13,2. Jag själv klarade slingan på 1,14,1 med stundtals högre varv än vad socialstyrelsen rekommenderar. Elofsson som aldrig kört Knutstorp tidigare lyckades med 1,16,8. BRA LENNART!!!

Bergers koppling orkade inte med den nya lådan utan explofantomederade minsälodaoskit. (skånskt uttryck för haveri) Nu blev det bråttom i Bergerska teamet. Yxa spett o spade och vips så var växellådan på marken. Kort överläggning följde: - Ny lamell. Ja det tro sej fan. Den gamla hittades ju inte. Efter kort sökande i depån utan resultat skickades Berger och Rasmussen till lagret hos den sistnämnda i Kvidinge. Där tog det tydligen längre tid än behövt när Berger fick syn på alla bilder från tiden då det begav sig längs väggarna.

Tillslut kom dom i alla fall tillbaka o svisch så var både koppling och växellåda på plats igen. Det bör tilläggas att den nye meken är ganska så flink i fingrarna.

### Så var det då tid för tävling.

Pole position intogs av Axel Ekman VW Carrera, (GT-N) då han vid träningen hade klockats för tiden 1,10,87. Bredvid honom inte helt oväntat Bergqvist i Lotus 23B (RS) med 1,11,3. I andra led (där vi börjar räkna) står Magnus med Caprin först med Berger intill. I ledet bakom står Martin i Cortinan och Peter i röd Escort. I fjärde led har 1300 Escorten hamnat intill en dansk Elan, med Michael Rasmussens gula Escort strax bakom. Elofsson i Alfa i led 6 och Eva-Lisas clubman i 7:e led intill Niels Abilds Lotus Cortina.

Det är i detta läge alla tankar och onödiga funderingar börja att röra sig i skallen. -Håller verkligen skiten. Spände jag hjulen... Kollade jag oljan... Är där bensin... När man till sist lyckats övertyga sig själv med allt detta, då kommer nästa pers. Är ettan i. Hur många gånger känner man inte på växelspaken. Är ettan verkligen i nu... Just nu känns det som man har världens maginfluensa och borde suttit på ett helt annat ställe än i en förarstol. Nu kommer 30 sek. skylten upp. Ettan i, igen... Startern håller flaggan längs benet. Tiden känns oändligt lång. Varvar mycket just nu. Väldigt mycket... NUU!!!. Flaggan i topp. Fullt varv, flyttar vänsterdojan. Funderade förut på att slira igång för att spara på grejerna. Vem fan tänker på sånt nu!! Känner att det greppar. Varvar för mycket, hugger i tvåan. Börjar leta fickor. Fullt på tvåan, i med nästa. Har fortfarande inte flyttat högern från golvet. Håller kvar så länge man bara vågar, plus lite till. Nu är vi redan inne i kurvan. Nu gäller det att hålla sin position. En miss här så har man halat bakåt rejält. Baksidan brukar räta ut kön en del. Lyckades att hålla Holmberg bakom mig. Framför mig har jag en grön Elan, Martins Cortina Lotus, Bergers twin cam och först Magnus Capri. Redan första varvet får Berger tyvärr problem vilket gör att vi andra passerar honom en efter en. Berger får dessvärre ge upp på sjätte varvet och gå i depå. Vi andra fortsätter givetvis vår framfart och räknar bara upp oss en placering. Ett par varv orkar jag och den "lille" hålla samma avstånd till täten. Sen tar kubiken ut sin rätt. Efter några varv får även Michael Rasmussen gå i depå på grund av oljeläckage. Magnus tyckte nog att han hade för bra



grepp eftersom han varv efter varv körde i oljespillet. Mikael Olsen ville inte vara sämre han, så han följde raskt Hemmeslövarns spår vilket endast resulterade i en rejäl snurrning ut mot rakan. Detta tackade jag speciellt för då jag hade försökt ALLA tänkbara omkörningsförsök på densamme med endast två resulterande praktställ i kvällspostenkurvan. Nu var jag ju plötsligt på tredje plats. I täten skiftades det placeringar, ibland flera gånger per varv mellan Caprin och Lotus Cortinan. Dom låg så nära varandra så man kunde tro att dom skulle kroka ihop.... Och det gjorde dom ock-

så.... Detta skedde i utgången av hårnålen. Som tur var blev det bara en "smekning", som Rasmussen uttryckte det. Till sist drog dock Rasmussens Cortina det längsta strået då Magnus verkat "tappat greppet" helt. Dock en klar andra plats före mig själv i 1300:an. På fjärde plats Peter Holmberg i twin cam Escort. Femma, Lenart Elofsson Alfa. Där efter Eva-Lisas 1275 GT. Bästa varvtid på tävlingen intogs av Magnus "Hemmeslövarn" med 1,12,00. Kort summering. Perfekt arrangemang hela helgen.

*"Högt varv plockar placeringar" BG Fritzon.*

## KNUTSTORP EM 19/7

**På Falkenbergstävlingen kommer äntligen beskedet att även vi i Std ny får köra på EM tävlingen på Knutstorp. Men GT ny då??**

### MARTIN RASMUSSEN/BG FRITZON

Nå iallafall Här skall köras EM tävling med pompa och ståt och allt som hör därtill ett EM arrangemang. Som tur är hittar vi som bor i närheten själv dit. Men övriga Europeer? Inte konstigt deltagandet var så lågt. Förmodligen har många legat och kört runt och letat!! Inte en skylt, inte en flagga hissad på lördagmorgonen. Ren katastrof när arrangemangent skall jämföras med övriga EM deltävlingar såsom Nürburgring, Silverstone mm. Hur många av de icke svenska förarna förstod vad som sades på förarsammanträdet, när inte ens vi lokala svenskar förstod det???

Heat 6 bestod av Std.ny och Std-65. Endast 11 (ELVA) bilar anmälda därav 7 st. Std.ny. I detta enorma startfält fanns två tyska ekipage. En Lotus Cortina i Std-65 samt en Ford Escort med BDG!!???...! motor. Hur som helst, på träningen fanns till och med vår vän Ola Åkesson med krånglande nyinköpt Escort. Inte helt överraskande för oss var Peter Mucke med sin Escort klart snabbast med 1,09,00. Andra tid Hemmeslövarn med 1,11,10. Tredje tid Martin Rasmussen med 1,12,70.

Tidsträning 2 omfattades endast av sju bilar. Hemmeslövarn igen snabbast på 1,10,6. P.g.a. Peter Muckes bortfall med motorhaveri. Fritzon's 1300 Escort träna-de inte heller på grund av oljud från växellådan.

På kvällen skaffades annan låda och denna monterades. Felet visade sig emellertid inte att vara orsakat av lådan. Istället konstaterades diffoljud och bränslet-ryck????!!!!

Till söndagens race anlände endast 8 ekipage. Återigen härlig fight mellan gul/blå Capri och grön/orange Cortina Lotus. Denna gång lyckades Magnus i Caprin knipa segern med bästa varvtid på 1,10,8. Tvåa: Martin i Cortinan (bästa tid 1,11,0) och trea denna gång Holmberg i den röda Escorten. Bra kört Peter!!! (bästa tid 1,13,00) Fritte fick köra på halvfart halva loppet då inte bränsletrycket räckte till. (bästa tid 1,14,4)

En stor plump till arrangörerna då programmet utlovade "KÄNDISRACE" med historiska förare.

Tre kvart före start av detta heat sprangs det omkring i depån från arrangörshåll och jagade bilar overaller och hjälmar för att få det hela att klaffa. Detta borde man kanske planerat på ett tidigare stadium!!!! MYCKET DÅLIGT!! Som tur var ställde några välvilliga förare sina kläder till förfogande. Dock helt utan ersättning. Som tur var inträffade inga incidenter under detta race.

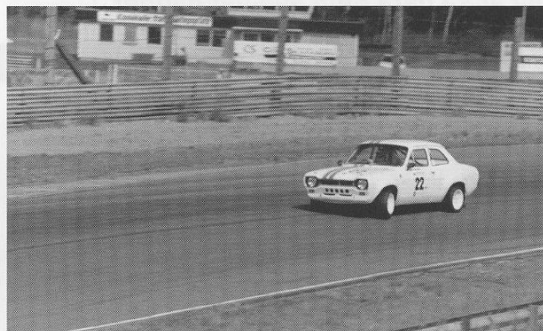
En av få ljuspunkter var dock uppställningen av racerbilarna på raksträckan för publikens beskådande, som blev mycket uppmärksammat

## KINNEKULLE 16-17 AUGUSTI

**Det fina sommarvädret höll i sig. Vilket är bra när man ligger i tält. Mindre bra när man sitter med full mundering i sin bil och väntar på start.**

### LENNART ELOFSSON

Vårt heat nr 6 placeras allt oftare i slutet av varje körpass vilket gör att vi får köra på en bana med mycket "skit" dvs. gummirester och en del oljespill. Värst är väl att vi kommer hem så sent på söndagskvällen(natten). Vi måste få ett rullande schema på startordningen till 98 års säsong. Värmen gjorde att slicksen lätt överhettades och tappade fästet. Micke Rasmussen bytte till A008R och körde fortare än nånsin dvs. fortare än mig. Även denna gång stod Fritte över denna tävling. Han påstod att han ville titta på topplocket eller om han ville ligga på sofflocket.



Erik

Jag vet inte så noga. Även "Fredde bus" svek denna tävling. Vad han hade för själ vet jag inte förmodligen inte han heller. Ny medlem i gänget blev Kristoffer Lindkvist i sin snygga Ford Capri 3.0. Välkommen Kristoffer. Jag har kört på nästan alla banor i Sverige och tvekar inte att utnämna Kinnekulle som den hitintills svåraste och tekniskt mest krävande banan. Att våga inte bromsa innan bron är en mycket nervkittlande upplevelse. Men att hålla fullt är en traumatisk upplevelse som sitter i länge.



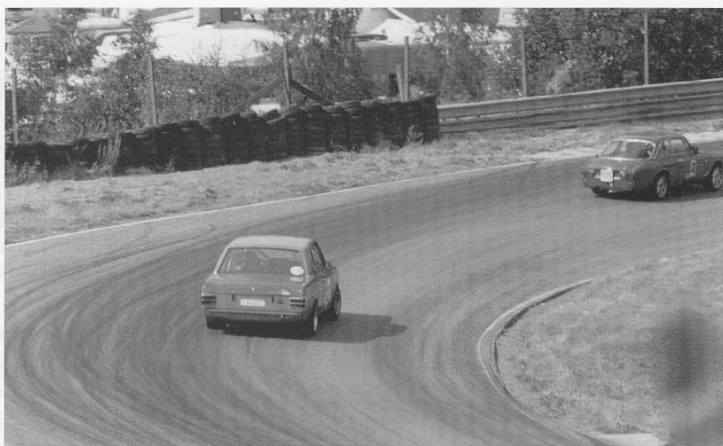
Arrangören hade ordnat med ett partytält med mat och dans till en levande orkester på lördagskvällen.

Sent på kvällen stegar en övervintrad långhårig hippie från 60 talet in i tältet och upp på scenen, föser bort den kvinnliga keyboardspelerskan och övertalar den något tveksamma orkestern att köra igång med en gammal rocklåt. Ängsligt stirrar jag ut i mörkret för att se om han hade sällskap av några Bandidos med bråk på gång. Ser inget alls och hör till min förvåning att denna Hippie hanterar keyboarden som ett proffs. En del vågar sig efter en stund upp och dansa också. Resten av kvällen fick den stackars keyboardspelerskan sitta och doa i bakgrunden.

Undrar vem han var. Ryktet pekar åt ett visst håll. Det är nog bäst att inget veta.



BGKey



Forza Italia, bust off Old Britannia



Kristoffer Lindkvist i sin snygga Ford Capri 3.0

## MANTORP 30-31 AUGUSTI

**Detta är min hemmabana och hit kör jag med min tävlingsbil utan dragbil.  
Det är så nära hem ifall nåt händer.**

### LENNART ELOFSSON

Arrangören ville ha en beskrivning hur vi önskade gruppera oss i depån. Jag skickade in två förslag på Stand Ny tillsammans med min anmälan. Till min förvåning brydde sig arrangören om vad jag hade skissat. "Det blev förslag nr 2 och ni ska vara där sa han" och pekade på ett med snöre markerat område. Även denna gång fick jag chansen att välkomna en ny medlem. Nämligen redaktör Robert Peterson allmänt kallad för "Robban". Det var för mig extra kul för "Robban" kom med en fin Alfa 2000 GTV likadan som min. Skillnaden var att han hade breddat bilen precis som Alfas tävlingsversion kallad GTAm. Det såg urläcker ut. Dessutom hade han två proffsmekaniker till hjälp. De båda Bossarna Jonsson och Johansson. Stall RoBo<sup>2</sup> vore väl ett lämpligt namn. Träningen flöt fint och alla verkade vara nöjda. Rullande start tillämpades vid tävlingen. Men vad sysslade herrarna i täten med. Uppvärmningsvarvet gick i ett rasande tempo. Även under formationen vid starten var tempot för högt och vi fick aldrig grönt ljus utan fick köra ett varv till med samma resultat. Då gick paccaren ut och lugnade ner täten och äntligen fick vi grönt ljus så

att starten kunde gå. I innersta Pariskurvan blev det trångt och jag fick tvärbromsa för en Marcos som plötsligt bytte spår framför mig. Då passade både Robban och Micke på att passera mig i innerspår. Micke kunde jag passera på långa rakan ett varv senare och tog upp jakten på min Alfakompis. Vi var ungefär jämnsnabba så närmare kom jag inte. På 6:e varvet såg jag i backspeglens ledartrion komma över krönet i bredd precis som jag påbörjade min inbromsning. Här är det bäst att hålla åt sidan tänkte jag och bromsade lite extra för att kunna hålla ett spår så långt ut i kurvan som möjligt så att de kunde passera på insidan. Men jag hann inte mer än börja vrida på ratten så mörknade det i cupén och sen small det och jag for ut i sandfällan som en projektil. Resten har jag förträngt, eller kanske inte. Snabbast i Stand Ny klassen var vår tyske vän Mucke som körde en mycket vass BDA Escort som egentligen inte passade in i vår klass. Näst snabbast var Erik i sin Twin Cam Escort tätt följd av Martin Rasmussen i en Lotus Cortina Mk2. Tredje man blev "Fredde bus" i sin fina Capri. Kors i taket han körde alla varven denna gång.

På Söndagen fick jag med visst vemod följa tävlingen från åskådarplats. Jag hörde speakern förtvivlat ställa frågan hur en Lola T380 kunde vara en GT Ny bil. Jag har sagt det förr. "Det finns gott om klasspappor som kan förklara, sök upp dom"!

Vi hinner inte uppsöka speakern för vi ska kolla oljan, byta däck, byta växellådan, lufta däcken, laga mat,

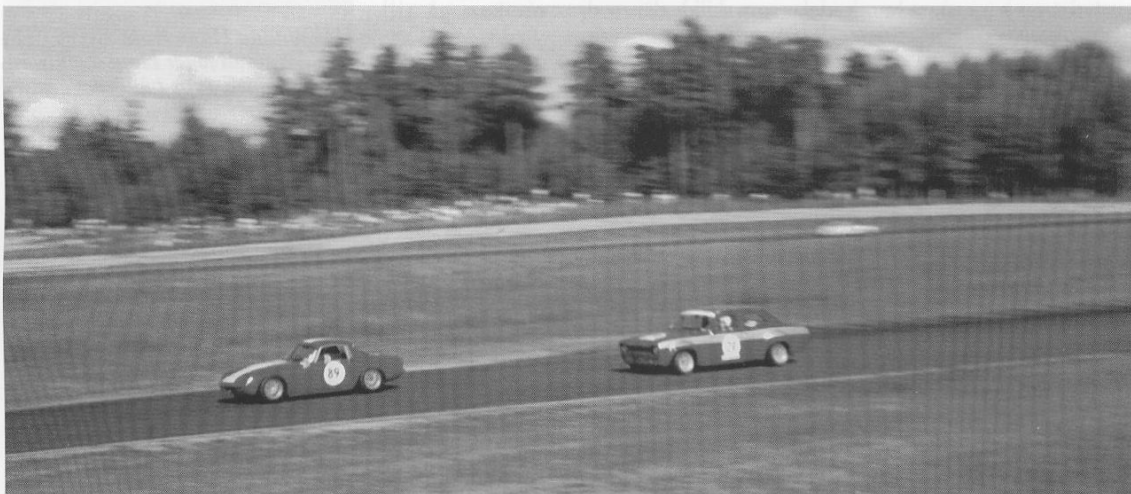


kolla oljan och prata med intresserade entusiaster från publiken. Dessutom är det långt till domartornet och blir jag insläppt om jag tar mig tid att gå dit?

#### **Söndagens tävling följde jag från Pariskurvan.**

Jag fotograferade så mycket jag hann med min gamla Kodak Retinette från 1960. Killarna körde mycket bra och det såg mycket racigt ut. Martin höll Erik bakom sig ända tills brytarspetsarna klubbade ihop och motorn tvärdog. Har du hört talas om brytarlösa system Mar-

tin? På slutet närmade sig Anders Erik och på slutvarvet var det inte mer än en billängd som skilde dom åt. Micke jagade Robban och såg ut att kunna hota Robban om segern i 2 litersklassen. Men Robban höll undan ända in i mål. Peter körde väldigt fort i sin läckert röda Escort och jagade Fritte som dock höll undan utan att gena tror jag. Kristoffer körde in som ohotad segrare i stora klassen alldeles bakom Peter. "Fredde bus" bytte växellåda till ingen nytta för han kunde inte ställa upp. En trevlig helg för många, en trist för mig.





# GT/GTS

## Mantorp 97-08-30/31

**Hej! Jag vart ombedd av min förra klassrepresentanthälfvt att skriva lite om Mantorp då jag såg racen lite bättre från depån än Mian gjorde från sin Midget och jag har ju skrivit förr om klassen då jag var representant för den, men nu så har jag ju gjort comeback i STD.**

**GÖRAN KÖLBORN, FOTO BO LINDMAN**

Det var tjugotre bilar på plats men tyvärr så föll två bort på tidsträningen. Den ene var Frank Olssons nybyggda fina 356 coupé som han fick klar på torsdagen och körde för egen maskin ner till Mantorp så att den skulle bli lite inkörd före racen. Tyvärr så skar motorn på tidsträningen så det var inte någon kul debut för honom med den bilen, men jag känner Frank och han kommer säkert igen till nästa säsong om han inte redan är klar till sista racet på Anderstorp.

Den andre otursgubben var Björn Jansson som efter lång renovering hade fått sin blåa E-type i mint condition klar till helgen. Han fick den inte att gå bra, varvade utan började skjuta och konstra sig då den troligtvis inte fick tillräckligt med bensin och det hela slutade med att den slog eld på line-upen på lördagen, hoppas verkligen att det inte vart mycket skador på den fina bilen, han får väl ta ut sin gamla trotjänare MGB:n igen som har gått som ett urverk i åtta år.

### **Race 1 lördag 30/8**

Starten togs av Henry Andersson i sin Corvette 327" med Bengt-Åke Bengtsson i hasorna med Elanen följd av Kent Sävåsen med Corvette 396". Längst bak startade Lars-Magnus Trozelli med sin Elan och satte igång en riktig jakt på tätklungan och lyckades till slut köra upp sig till tredje plats. Efter ett par varv så gick Bengt-Åke om Henry och lyckades hålla första platsen in i mål, det skiljde bara 74 hundra delar mellan dom i mål, tät fight. Lars Bondesson kom på fjärde plats och hade väl tyvärr ingen att slåss med utan fick köra sitt eget race medans Kents Corvette började bli överhettad och han fick slå av på takten och blev femma med Tord Ekegren straxt bakom sig. Kåge Schildt med sin Healey 3000 och Hans-Erik Johansson med E-typen i "utställnings-skick" hade en tight fight hela racet och det var bara några hundra delar som skiljde där med. Janne Skoogs Porsche i den trevliga nyansen gick som vanligt fort och bra samt otroligt tyst och kom 9:a med Mats Ek i Sunbeam Tiger V8 tretton sekunder efter. Axel Wramell med Healey 3000 hade heller ingen fight utan kunde köra in ostört på en elfte plats med Per-Eric Svensson tjugofem sekunder bakom i sin TR4 som gick mycket bra och ser klart rätt ut i stuket.

Pehr Pröjtz körde in sig på fjordonde plats med flaggan fladdrande på bågen i sin väl inkörda TR3 följd av Christian Plesner från Norge i en riktig raritet, nämligen en Maserati som är i ett mycket fint skick. Tätt därefter kom Anders Ek i Elanen och Hans "Nicke" Nilsson i 356 cabben som i alla fall fick spöa Franks Porsche även om det inte vart på ett sätt som han hade hoppats på.

På sjuttonde plats kom Mian Juttersröm i Sveriges mest körda historik racer, den lilla röda Midgeten. Hon gjorde nog sitt livs race med fyra bilar efter sig, varav tre Porschar och en P1800, det var en fröjd att se på när hon bromsade sig om Porscharna. Jörgen Öhman vart arton-

de man med sin 356 och Björn Cronholm nittonde med sin 356 och Tomas Ekman tjugonde i P1800 som säkerligen har mycket kvar att ge när den och Tomas har blivit inkörda och intrimmade, titta bara på Uno Svenssons Amazon i STD, det är egentligen bara karossen som skiljer. Lars Brunndahl fick ingen ordentlig snurr på 911:an den här gången heller utan vart sist på tjugoförsta plats.

### **Race 2 söndag 31/8**

Starten togs ännu en gång av Flobys egen Fittipaldi, Henry Andersson med gula Corvetten följd av Bengt-Åke Bengtsson, Lars Bondesson och Trozelli med Kent straxt bakom.

I täten vart det en jädrans fight om platserna och efer ett par varv så var Bondesson snurrad och efter några varv till så var Bengt-Åke borta, kvar i täten var Henry och Lars-Magnus som hade ett cloose door race vilket slutade med att Lars-Magnus gick om Henry och hade första platsen tills sista böjen där Henry bromsade sej om Elanen hur det nu kan gå till med 1,2 ton Corvette, men det gjorde det i alla fall. Trozelli satsade allt för att komma om igen men det gick inte, utan Henry gick ca fem meter före över mållinjen. Efteråt så bad Lars-Magnus Henry om ursäkt för att han hade knuffat på honom i iveren att ta sig förbi men det hade Henry inte märkt, 1220 kilo Corvette flyttar sig inte så lätt men det var lite gul färg på ena bakdäcket!

Resten av heatet var sig ganska likt från lördagen med ungefär samma placeringar förutom att Lars Brunndahl hade packat ihop sin 911 och åkt hem då den inte gick som den skulle och Mians glädje från lördagen förbyttes till motsatsen då mittre ramlagret rasade på åttonde varvet, men nästa race på Anderstorp är den lilla röde frisk igen så håll i hatten gubbar!



*Håll undan Hans-Erik. Axel Wramell jagar Hans-Erik Johanssons E-type på lördagens tidsträning*



# ONE WOMAN RACE TEAM

## DEL 7

MIAN JUTTERSTRÖM

## KONSTEN ATT VÄGA NER ETT BILSLÄP.

*Efter som så många tycks vilja läsa om mina äventyr, så fortsätter serien, ty brist på stoft har jag dessvärre inte.*

Sierran hämtas från Rullande landsväg och går riktigt bra i en hel vecka innan det blir dax för oplanerat återbesök, samtidigt är det hög tid att väga ner släpet från 1300 till 1200. Enkelt bara att sätta på sämre däck eller va!

Tisdagen den 1:a April har jag tid för reg. besiktning. Ett dyrt Aprilskämt ska det visa sig. Jag får en tvåa på ojämn bromsverkan och ett påpekande om att däcken är så torra att jag måste köpa nya innan jag börjar dra med släpet. Ok. jag ringer runt till traktens alla däckfirmor och förklarar noggrant att lastkapaciteten ej får överstiga 600 kg./däck. Hittar två billiga och byter. På Onsdagen åker jag ut till en verkstad för att få bromsarna justerade och på torsdagen är jag tillbaka på besiktningen. Nu får jag återigen en tvåa på bromsarna samt nedslag på de nya däcken! För hög lastkapacitet, har fått fel dvs. för bra däck! Någonstans har något gått snett, jag har just spenderat 2200 kronor och är tillbaka på ruta ett!! Teamet skakas i grunden, dvs. jag deppar ihop. Kör ut från besiktningen och funderar allvarligt på att fortsätta rakt ut i sjön med hela ekipaget, dragbil som släp. Stannar vid vägkanten och tar en funderare. Teamchefen gråter, oprofsigt eller vad säger du Tom Walkinshaw?

Torka tårarna och gör något konstruktivt — Så gjorde jag det — dvs. jag ringde Elwa Motors, (ja va fasigen). Ok. kom ut skall vi titta på det. Får låna sämre däck och bromsarna fixas till men reservdelar saknas så det får bli ett provisorium, går det så går det. Chansar och åker ut till besiktningen för tredje gången denna vecka. Naturligtvis går det inte, samma jäkla tvåa på bromsarna men nu var i alla fall däcken godkända, alltid något. Blir tipsad om en släpvnägsfirma på andra sidan stan, åker dit men de har naturligtvis inte delarna som jag behöver i lager.

Beställer sagda delar och bokar tid för reparation den 15 April. Den 18 April har jag ny besiktningstid. Som sagt firman ligger på andra sidan stan så jag lämnar släpet på kvällen, ringer från jobbet för att kolla hur det gått, och det har det ju naturligtvis inte! De har inte gjort någon notering om att jag bokat tid och har fullbokat, reservdelarna har dock kommit. Kul va! Gremlinarna från Granadan har gått via Sierran till släpet tycks det. Elwa Motors som redan blivit involverade i släpet blir vår räddning igen! Fixar bromsarna och änligen går släpet igenom. Hurra!

**Nu är det hög tid att ägna mig åt det som skall stå på släpet dvs. M.G:n.**

Den var ju i princip färdig, väntade bara på nya bälten som beställts i julas, leveranstid två veckor, nu i April var de här. För att kunna fästa dem behövde jag få ett rör som

Corvette Henry fixat till (ni som sett hans bil förstår nog att det röret är den proffsigaste biten på hela M.G:n) fastsvetsat.

M.G:n lastades och togs till 356 garaget. Janne svetsade fast röret. Nicke borrade hål över allt (otillåten lättning?) för fästena och Frank kom med uppmuntrande tillrop blandade med svordomar, han höll på att dra elsystemet i sin nya Porsche, inte helt utan ansträngning så att säga. Undrar vad min lilla engelsman tänkte när den stod där bland alla tyskar.

Det blev en heldag i 356 garaget och jag var ganska nöjd när jag lastade av på kvällen, den 1:a maj. Valborg hade namnsdag så det var väl helt i sin ordning att M.G:n slog eld när jag skulle köra in den i garaget, mitt nya pipercross filter stod i ljusan låga. Jag slet av det samma och skickade in det på granntomten, tur för mig att jag fortfarande hade handskar på mig. Man hinner liksom inte tänka, utan moderinstinkten slår till direkt. Save my baby.

*Tills vi hörs igen*

**GOD HJUL  
OCH  
ETT GOTT NYTT RACING ÅR  
ÖNSKAR  
VI TVÅ ER ALLA**



**FOTO BO LINDMAN & KENTH DRUID**



Standardvagnsgänget på väg genom "paris" under Sports Car Show. Gunnar Dahlgren anför klungan.  
Foto Kenth Druid



Tjusigt team, Östen Johanssons läckert renoverade Dewalt-Amazon



Den orange/gröna. Foto Kenth Druid



Close racing! Foto Kenth Druid



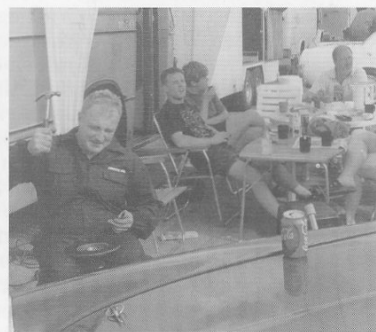
Full fart på Halvpannorna. Foto Kenth Druid



Olov Ekman eldar på. Foto Kenth Druid



EM, d.v.s Eskilstunamästerskpaet leds här av Glenning knappt före Danielsson. Foto Kenth Druid



Chefen jobbar, personalen fikar!  
Tål du det Håkan?