



MANTORP PARK 11-12/8

Inför sportvagnsmötet på Mantorp har RHK:s styrelse beslutat att startersättning om 150 kronor kommer att utbetalas direkt på banan till klubbmedlemmar som erhållit träningstid och som finns med i startuppställningen. Startersättning för övriga tävlingar ingående i sportvagnsserien kommer att utbetalas efter säsongens slut. Beloppets storlek beror på totala antalet starter under året samt kassaläget.

MASTERS f.d. MIRA-rallyt går av stapeln 1/9 vid Rosersberg Slott strax norr om Stockholm. Hela svenska eliten deltar. Rallyt kommer att sändas direkt i TV under en och en halv timme. Arrangören vill gärna ha några historiska vagnar i depån. Den som är intresserad att delta ringer Claes Müller tel arb 08/7371000 eller bost 08/7682703. Fribiljetter till tävlingen samt "fri passage" gäller. Tag av E4 vid Upplands-Väsby, följ gamla vägen, kör in vid skylt "Press och tävlande" in i depån.

TULLINGE-projektet.

Strävandena att åstadkomma en motorsportanläggning vid Tullinge flygflottilj har tagit ett par rejäla kliv framåt. Ett är att Botkyrka kommun tagit ett beslut att ytterligare utreda frågan. Ett annat är att en banslinga om 4,5 km är inritad på befintliga asfalterade ytor, vilket betyder del av två st landningsbanor samt en s.k. taxningsbana.

Delar av RHK:s styrelse har sammanträtt med några av personerna bakom den s.k. BTC-gruppen, nämligen Markku Grönman, Claes Billstam samt Reine Wisell.

Beslutat är att parterna skall kalla till presskonferens på Tullinge. Med stor sannolikhet kommer denna att hållas lördagen 15/9. Avsikten med presskonferensen är att ge Tullinge-projektet en mjukstart och ett lyft som kommer att uppmärksammas av massmedia. Alltså inga tävlingar vid detta tillfälle, med möjlighet kommer att finnas för RHK:s medlemmar att besiktiga anläggningen samt att provköra den nya banan. Vi hoppas givetvis på maximal anslutning från medlemmarna, i Stockholmstrakten i synnerhet. Ytterligare kallelse med alla detaljer kommer senare. Äntligen ser drömmen om en ban-anläggning i Stockholms närhet ut att kunna gå i uppfyllelse! Ett antal tävlingar inför publik per år samt möjlighet till träningskörning ett par gånger i månaden ser inte längre ut som någon utopi.

EM-tävlingarna på KNUTSTORP 8-9/9.

Det ser i skrivande stund ut som om den efterlängtade deltävlingen på Knutstorp ingående i Europa-mästerskapet skulle bli av. Förhandlingarna tycks, har vi snappat upp, vara i lås och tilläggsregler kommer att skickas ut inom snar framtid.

KANONLOPPET

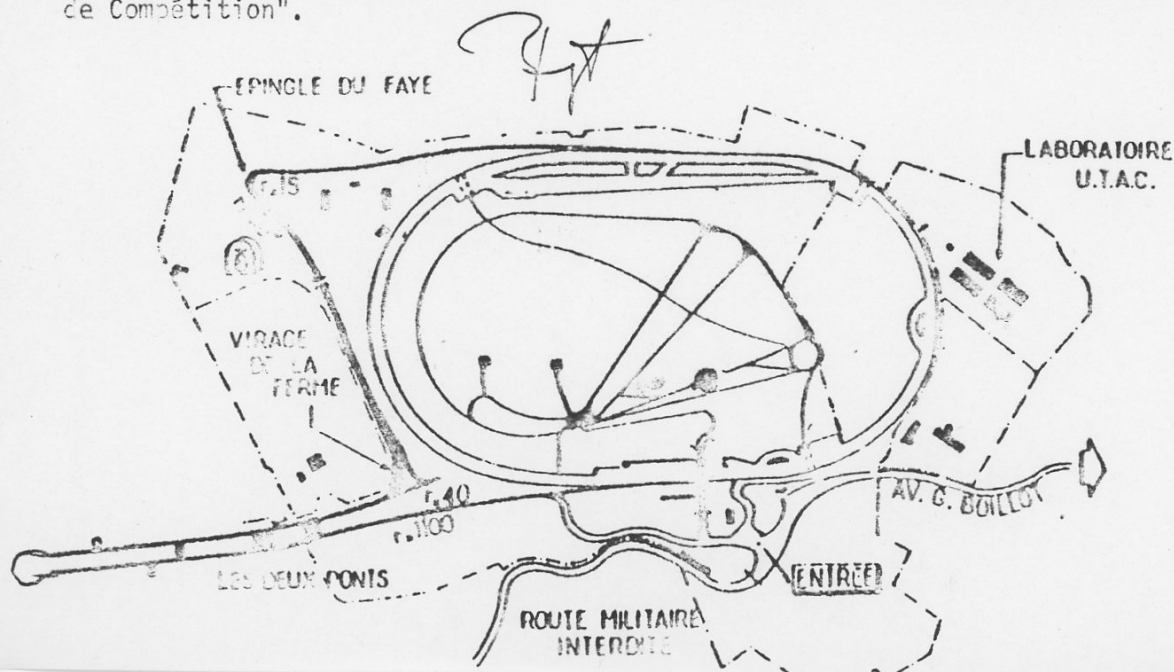
Nyheten når oss just att Kanonloppet på Gelleråsbanan den 18-19/8 inställt. Eventuellt kommer något annat arrangemang att ordnas senare under hösten. Mer om detta senare i så fall.

NÜRBURGRING 18-19/8.

Tävlingarna på Nürburgring med Europas kanske största ansamling av historiska racer-vagnar avhålls i mitten på augusti, tillika på den just invigda nybyggda banan. Den som är intresserad att fara ner kan ringa Bengt Dieden 08/646667 eller Ian Nilsson 08/802775 för info.

Grand Prix de l'Age d'Or

På hemväg från bad- och solsemester i Sydfrankrike besökte jag den legendariska banan Montlhery, strax söder om Paris. Banan byggdes redan 1924, består av en oval med två hårt doserade kurvor, och en ganska rak banbit som används tillsammans med en av de bankade kurvorna. Denna bana har förstas sett det mesta av sport- och racervagnar passera revy under 60 år, både för tävlings- och testningsändamål. Idag är betongbeläggningen och de doserade kurvorna inte i något vidare skick, vilket betyder att de stora Grand Prix-tävlingarna för formelbilar och racersportvagnar inte längre körs här. Banan används till de många nationella franska racing-tävlingarna, till förarkurser och i viss mån biltester av pressen, men det är svårt att dra det runt ekonomiskt. De enda tävlingar som ger ekonomisk vinst, är de (sedan 20 år) återkommande "Grand Prix de l'Age d'Or, dvs. GP för fordon från de gyllene åren, dvs. historiska bilar och motorcyklar. C:a 300 bilar och motorcyklar tävlar i dagarna två, startfält på 30 bilar är normalt. Alla tänkbara och icke tänkbara märkesklubbar samlas på innerplan, c:a 2-3.000 bilar från "de gyllene åren". Vilken upplevelse och vilken chock, bilar som man bara sett på bild tidigare, står här livs levande bland pic-nic:ande fransoser (och fransyskor!) med enorma "matpaket" där ingenting saknas, från ost, sniglar och grodlår till creme caramelle, mycket vinflaskor och långa baquette, och ett härligt humör därtill. Av hävd så skall någon känd motorprofil delta som förare, i år var det på bilsidan den kände rallyföraren Bernard Darniche, som körde en Alfa Romeo TZ 1 och på motorcykelsidan den mångfaldige världsmästaren John Surtees. Att berätta om allt man såg, om de deltagande tävlingsbilarna, om förarna och deras stall, om de mörka långhåriga depåpyrnoderna (läs: Scuderia del Portello det italienska tävlingsstallet för historisk racing, stöttat av Alfa-fabriken), om lukten av Castrol RS blandat med matdoften, ja, det är helt omöjligt. Ak dit och njut själv! Bilderna kanske kan förmedla vissa intryck om "Vehicules d'Epoque de Compétition".



Klassindelningen blev man aningen konfunderad över, den var på klassiskt franskt manér. I klassen "FÖRE KRIGET" kunde man t.ex. se MG TC och TD tillsammans med Bugatti 37 och Austin Seven Ulster. GT-klassen hade som övre klassgräns 31/12 -63, dvs. E + F tillsammans. GT-bilarna var enligt reglementet, dvs standard i allt. Mycket Porsche 356, Austin Healey, Alfa Romeo Giulietta, några Triumph TR3 och även TR4. Totalt 26 startande bilar. GTS-klasserna var 4 st, hade samma tidsgräns (E+F), men var sen uppdelade efter obegripligt mönster, inte ens cylinder-volymp-uppdelning, utan snarare någon form av "så här tycker vi att det ska vara". GTS-bilarna består av de bilar som vi tolkar som dylika enl. appendix K, men även de bilar som vi idag kallar modifierade. Jag pratade med några olika deltagare om detta, de satte upp mycket förvånade ansikten angående våra modifierade bilar, och ansåg tveklöst att vilken GT-bil som helst blir en GTS-bil om den modifieras enl. GTS-reglerna. Intressant faktum! Som exempel: En Porsche Speedster från 1955 får köras med en Super 90-motor, tillverkad 1960, dvs under aktuell tidsperiod (E).

Blandningen av bilar var mycket skön, Alfa Romeo Giulietta, Panhard, Alpine, Porsche, MG Midget och Lotus Elite i en klass, Lotus Elaner, Alfa TZ1 och SS (Scuderia del Portello) i en annan, en tredje innehöll Aston Martin DB4 Zagato, Ferrari 250 GTE och SWB Tour de France, många Jaguar E-type, en underbar Lancia Flaminia och några Austin Healey 3000. Den sista GTS-klassen bestod av stora koppel Alfor, t.ex. 1900 C, SZ, SS, flera Lancia Aurelia, lite Panhard, D-B, Fiat Ghia o dyl.

Formelklassen enl. FISA-trophéen var en brokig tillställning, mycket Lotus (XXX XXII, XXVII), Lola FJ, D-B Panhard, Simca, Cisitalia, Bora (Formel Vee!), Volpini och Cooper. FIA-cupen såg ännu fler olika bilar, vad säjs om Ford Rejo, Terrier, blandat med Lotus Eleven, Lister Jaguar, Diva GT, Elva Lotus, Connaught, Aston DB3S och ett koppel Lotus 23-or, inte att förglömma en fantastisk Ferrari F2 och Bruce Halfords Lotus 16. Det tar aldrig slut, upplevelsen går att leva på länge. En kombination av Sport och G-klassen förefaller mej mycket underlig, där körde t.ex. en Mercedes 190 SL, en Rene Bonnet Djet, en Jem Mini GT tillsammans med en Lotus 31 och Panhard MEP, monoplace-bilar båda två.

Motorcykel-sidan vågar jag inte ge mej in på, det var säkert 80 startande i en klass!

Härliga upplevelser således, utrikesresor för att titta på historisk racing rekommenderas varmt. Det kan kanske tända de medlemmar i RHK som inte är med och kör historiskt? Vi har väl ett lika stort urval olika bilar inom klubben, så det är bara att Du lyfter Dej i kragen och kommer loss!

Keep racing