

Racer Historiska Klubben

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

Bulletin november

Höstrusket är definitivt över oss. Dags alltså att peppa upp våra medlemmar med ett nytt utskick, innehållande både återblickar på året som gått liksom planer och nyheter för 1985. Det mesta är ännu preliminärt och vi får återkomma en bit in på det nya året med definitiva besked. Den mycket fina medlemsuppslutningen på 1984 års ÅRSMÖTE (circa 40% av klubbmedlemmarna var närvarande) har gjort att vi även 1985 kommer avhålla ÅRSMÖTET på ESSO MOTOR HOTELL i JÖNKÖPING. Tid lördagen 26/1 kl 11.30. Program senare. Eventuella motioner klubben tillhanda senast 10/1. MALMÖ-MÄSSAN

Under våren avhålls den stora motormässan i Malmö med stort deltagande från RHK. 15 st tävlingsvagnar skall köra genom staden och därefter ställas ut i mässlokalerna under den vecka evenemanget pågår. RHK:s medverkan kommer att bli huvudattraktion varför vi kommer att satsa ordentligt för att göra PR för klubben och vår hobby. Vi kommer i mässlokalerna att disponera en yta om 80x9 meter, alltså drygt 700kvm, vilket lämnar utrymme både för bilarna samt en eventuell sponsor. Arbetet kommer att skötas lokalt av våra medlemmar i Malmö med omnejd som kommer att skicka ut inbjudningar till lämpliga vagnar.

NORRKÖPING

Planer finns på att köra någon form av tävling i Norrköping under 1985 inför publik. Huruvida detta blir ett "stadsrace" eller en baktävling eller något annat är för tidigt att yttra sig om nu, men när planerna tar fastare form kommer information självfallet till våra medlemmar.

S OBS

MOTIONER TILL ÅRSMÖTET STYRELSEN TILLHANDA SENAST 10/1-85. OBS OBS OBS OBS

GAMMELBILARNA

Vår flitigaste Bugatti-åkare, Lennart Haajanen i Hovås, kommer ut med ett separatutskick i form av ett upprop till innehavare av äldre tävlingsfordon, aktiva in spe. Visst vore det väl skojigt med ett heat riktiga gamlingar på Väst kust-loppet, eller hur Janne Tromark?? Vi har ju faktiskt flera Bugatti i landet samt både Alfa Monza, kompressor-Maserati, MG K1, Aston International mm.

EFTERLYSNING!!!!

Sökes: Driftig person med böjelse åt saloon-racinghålllet. Med sikte på att kunna köra historisk saloon om något eller några år behöver vi någon som samlade namn. Ni som har saloon-vagnar och skulle vilja köra, hör av er till klubben, så att vi kan få en bild av hur stort intresset är.

Här är programmet för 1985 gällande Europamästerskapet för historiska bilar.

| | | | |
|----------------|----------------------|--------------------|-------------------------|
| 7/4 | Paul Ricard | Frankrike | GT-cupen |
| 5/5 | Brands Hatch | England | FIA-mästersk. |
| 19/5 | Zaandvoort | Holland | FIA-mästersk |
| | | | FISA-trofé |
| | | | GT-cupen |
| 8-9/6 | Monza | Italien | FIA-mästersk |
| | | | FISA-trofé |
| 2/6 | Knutstorp | Sverige | FIA-mästersk |
| | | | FISA-trofé |
| 16/6 | Goodyear | Luxemburg | FIA |
| | | | FISA |
| | | | GT-cup |
| 30/6 | Montlhery | Frankrike | FIA |
| | | | FISA |
| 11/8 | Zolder | Belgien | FIA |
| | | | FISA |
| | | | GT-cup |
| 18/8 | Nürburgring | Tyskland | FIA |
| | | | FISA |
| | | | GT-cup |
| 1/9 | Salzburgring | Österrike | GT-cup |
| 15/9 | Vallelunga | Italien | GT-cup |
| 15/10 | Croix En Ternois | Frankrike | FISA |

Efter utskrift av ovanstående meddelas utan kommentar att Knutstorp-tävlingen strukits ur programmet.

Det preliminära nationella tävlingsprogrammet för 1985 har följande utseende:

| | | | |
|----------|------------|-----------------------|----------------|
| 18-19/5 | Mantorp | SSK-serien | |
| 25-26/5 | Kinneulle | Sportvagnsmeeting 1 | SSK arrangerar |
| 1-2/6 | Knutstorp | alt SSK-serien | |
| 8-9/6 | Kinneulle | | |
| 30/6-1/7 | Falkenberg | Sportvagnsm 2 | SVKG -" |
| 20-21/7 | Knutstorp | "- 3 | MGCC -" |
| 25-28/7 | Kinneulle | SM + SSK-serien | |
| 10-11/8 | Mantorp | SSK-serien + Sportm 4 | SSK -" |
| 31/8-1/9 | Anderstorp | Sportvagnsm 5 | SVKG -" |
| 7-8/9 | Kinneulle | SSK-serien | |
| 21/9 | Kinneulle | SSK-serien | |

XX
XX

HÖSTMÖTE ONSDAGEN 28/11 I AHK:S LOKALER ODENGATAN 14 KL 19.00

Utdelning av TORSTENS MEMORIAL. Eventuell visning av bilder från de historiska tävlingarna på Nürburgring. Staffan Lindberg svarar på frågor om reglementet. VÄLKOMNA!!!

XX
XX

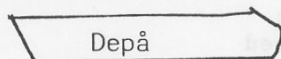
TAKE OFF PÅ TULLINGE

Den 15 september var det dags. En fin höstdag med begynnande färgskiftning i naturen. Vi skulle för första gången få sätta däcken på det som i fortsättningen skall kunna bli Stockholmarnas "hemmabana", F 18 i Tullinge. Det är ju inte första gången som bilsport och flyget delar utrymme. Många RHK:are har väl upplevt legendariska race på Skarpnäcks flygfält. Likaså körs tävlingar utomlands på mer eller mindre nedlagda flygfält. Ett 30-tal medlemmar mötte upp, vissa för första gången i bansammanhang. Det var fint att se så många äldre bilar ute. Låt det inte bli en engångsföreteelse det här utan kom tillbaka och prova på riktig tävling också!! För första gången var det inte Stockholmarna som var de långväga gästerna, men roligt var att entusiaster från hela landet kommit till detta "historiska" möte.

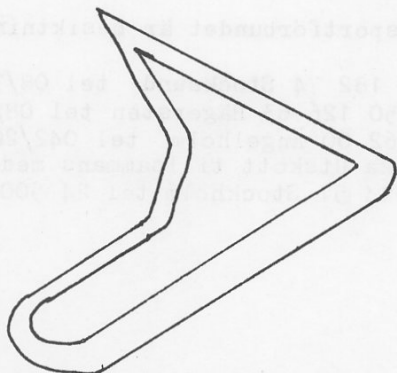
Personerna bakom projektet, BTC-gruppen med Markku Grönman, Claes Billstam och Reine Wisell, kunde nu tillsammans med Flottiljchefen och inbjudna journalister beskåda ett antal racerbilar och tävlingsmotercyklar uppställda på en rejäl platta. De vanliga racingförberedelserna var redan igång. Bilar lastades av, bränsle blandades, däck byttes och motorer varmkördes. I vissa fall inte bara motorer, somliga tog en vända på den enorma plattan medan Ingemar Engström i värdigt majestät varmkörde sin Wilson Preselector-låda med upphissade bakhjul. Snacket var i full gång och stämningen började bli den "rätta". Gunnar Elmgren hade för dagen tagit dit sin Mc Laren F1:a med $1\frac{1}{2}$ liters BRM-motor. Gunnar hade lite svårt att få den att gå ordentligt. Krångel med bränsletillförseln konstaterades, men detta var tydligen ett problem man hade även på den tiden det begav sig, så felet var kanske att betrakta som racerhistoriskt.

En snabb lunch serverades på mässen och sedan var det dags att åka på banan. Reine hade för dagen lagt upp en bana på ca 2 km bestående av ett antal landnings- och taxibanor. Vissa partier var breda och tillät omkörningar med god marginal medan andra var smalare. Två hårnålskurvor och ett par högfartskurvor varav den ena nöp av mot slutet. Två raksträckor fanns, bägge föregångna av hårnålarna. Intressant bana, men lite ojämn på vissa ställen. Detta är nu inte tänkt som någon slutgiltig bana utan mer som ett demonstrationsprov för dagen. Flera andra banor har skissats med upp till 5.400 m längd.

Under eftermiddagen kördes träning i olika grupper med bilar och mc. Vid 16-tiden avblåstes övningarna, fordonen lastades och Väderguden, Flottiljchefen och Botkyrka Trafiksäkerhet Center tackades av RHK för en trevlig dag. Vi hoppas kunna återkomma till Tullinge i vår för utprovning av vinterns vedermödor.



Bengt Dieden



NY KLASSINDELNING SPORTVAGNSSERIEN FÖR HISTORISKA BILAR 1985.

Med några säsongers tävlande och därmed sammanhängande erfarenheter i ryggen är tiden mogen att gå ifrån det system vi hittills tillämpat och anpassa oss till hur man tävlar ^{inter}/nationellt. Tidigare har ju klasserna tävlat inbördes oberoende av bilkategori. Det nya systemet, som vi hoppas skall bli roligare både för dem som kör och för dem som tittar på, innebär att bilar av samma typ tävlar mot varandra. Tilläggas bör att sportvagnsklubbarna och RHK är överens om detta. Till att börja med får vi nöja oss med något slags logiskt minimum av klasser, men i takt med att flera bilar kommer ut på banorna kommer även klasserna att bli fler. Notera nedan att de GT-bilar som, helt i överensstämmelse med app K, är modifierade utöver vad som sägs i punkterna 3.5 och 3.6 får tävla som sportvagnar. Är Du osäker på någonting beträffande Din bil: Kontakta någon av besiktningsmännen, eller ännu hellre, skriv till klubben under adress Box 2037 162 02 Vällingby så vidarebefordrar vi Ditt bevismaterial för bedömning.

Vad beträffar heatet för G-bilar erbjuder ju app K inga tävlingsmöjligheter för GT-bilar och antalet "reglementsriktiga" tävlingsbilar är ju försvinnande få i Sverige. För att anpassa oss till den verklighet som råder bildar vi en nationell klass G där bilarna skall överensstämma med sin tids Grupp III och IV och som tävlar efter inbjudan från RHK:s Tekniska Utskott, vilket består av SBF:s besiktningsmän samt Staffan Lindberg från RHK.

X under rubriken POÄNG innebär att klassen poängräknas för sig inom heatet.

| HEAT | POÄNG | PERIOD | KATEGORI | SPECIELLA PUNKTER I APP K |
|------|-------|--------|---|---------------------------|
| H1 | X | A - D | samtliga | 3.2 och 3.3 |
| | X | E | GT/GTS | 3.5 och 3.6 |
| | X | F | GT/GTS | 3.5 och 3.6 |
| H2 | X | E | Formel+sportv. | 3.2 och 3.3 |
| | | E | Mod GT | 3.7 |
| | X | F | Formel+sportv. | 3.2 och 3.3 |
| | | F | Mod GT | 3.7 |
| H3 | (X) | G | Historisk G | 1 G |
| | X | G | exkl formel Nationell G enligt ovan. | |
| H4 | X | G | F1, F2 och F3 2 möjligen 3 tävlingar under året efter konsultation med formelbilssektionen. | 1 G |

Enligt uppgift från Svenska Bilsportförbundet är besiktningsmännen för historiska bilar 1985:

Björn Atterberg Sommarvägen 12 182 74 Stocksund tel 08/7550304
 Ingmar Engström Mickelsbergsv 50 126 63 Hägersten tel 08/998400
 Lars Widenborg Strövelstorp 262 00 Ängelholm tel 042/207433
 Ovanstående bildar RHK:s Tekniska Utskott tillsammans med
 Staffan Lindberg Odengatan 45 113 51 Stockholm tel 248500

Tävlingarna på Nürburgring 17-18-19/8, samt några reflexioner därom.

Historien upprepar sig, heter det ju, och det är väl någonting som speciellt borde gälla den historiska racingen. Den dåtida framgången på tävlingsbanorna borde ju något så när återspeglas i dagens resultatlistor. Nu skiljer sig ju förutsättningarna åt mellan dagens amatörer och gårdagens fabriks-team: Alla kör vi inte som Jim Clark, reglementet tillåter ju vissa avvikelser och bilar som på den tiden p.g.a. bristande resurser inte kunde utvecklas kan ju kanske idag vara väl så snabba. Våra svenska banor gynnar ju mestadels små lätta bilar på stora bilars bekostnad. Det här var några anledningar, acceptabla sådana, till att dagens resultatlistor tack och lov inte är rena upprepningar av gårdagens. Det är ju alltid roligt när det oväntade händer och alla gillar vi ju Davids kamp mot Goliath.

När historien så att säga inte upprepar sig av felaktiga anledningar är det inte längre lika roligt. Sådana exempel kunde beskådas på de historiska tävlingarna på Nürburgring i augusti. Mer om detta nedan. Låt mig först säga att skall ni som åskådare bara besöka ett enda historiskt race så åk till Nürburgring. De engelska tävlingarna i all ära, men den blandning av nationaliteter och bilar som förekommer här tror jag är ganska unik. I år deltog circa 350 bilar, vilket medförde att såväl den gamla anrika som den nybyggda maskindepån var helt fyllda av tävlingsvagnar och mer eller mindre fantastiska dragfordon.

Heat 1 innehöll GT(GTS)-bilar upp till 1300ccm 1955-60 samt 61-63, samt handlar till minst 80% om Alfa-Romeo och Lotus Elite. I takt med att uppsynen hos en Alfa-åkande styrelsemedlem blev mörkare och mörkare passerade Eliterna elegant mållinjen, därmed beläggande de första platserna i bägge klasserna. F.ö. deltog många trevliga vagnar som t.ex. Cisitalia, Abarth Bialbero.

Heat 2: Prototyper och tvåsitsiga racervagnar -1100ccm 56-60, 1100-1450 56-60, 1100-1450 61-63, Formel Junior 61-63, Formel Junior med mittmotor 58-60. I första klassen svenskt deltagande genom Tommy Brorsson och Lotus Eleven. Tommy segrade elegant, därigenom säkrande EM-titeln. Nästa klass är en Lola Mk 1-klass, med van der Loof i den vinnande vagnen. Här såg vi också en Widi Mk 3, en Lola-kopia byggd av belgaren Willy Widar, som inte hade råd att köpa en Lola, utan resolut byggde en "egen" bil. (Den möjligheten skulle vi beaktat för 25 år sedan. Då kanske vi sett Porsche-kopian Walti Mk 2 på våra banor idag.) Klass 3 innehöll bara en enda bil, en Ginetta G4.

Bland FJ-bilarna märktes Lotus 18 och 27, Brabham och Cooper T56 och T 67 samt udda märken som Envoy, Britannia och Melkus-Wartburg.

I heat 3 såg vi de mellanstora GT-bilarna upp till 2000ccm uppdelade i kategori E och F. E-klassen är, liksom här hemma, en stor Porsche-klass och en Carrera Speedster-59 segrade också före Elva Courier, Porsche och Triumph TR3. F domineras av Alfa med 14 av 16 vagnar. 3 st Tubolare Zagato 1 först över mållinjen.

Heat 4 bjöd på en nyhet som det skall bli intressant att följa i framtiden, nämligen Touring-bilarna. Vi har ju här hemma redan pratat om dessa vagnar. Det fattas bara att någon intresserad tar tag i det hela. Här deltog Alfa GTA, Steyr-Puch, Honda S800, Abarth 1000TCR, Cooper S, NSU TT, Lotus Cortina, Volvo PV544, Ford Capri och Porsche 914/6R. Segrade gjorde den sistnämnde och det kan tilläggas att klassen var öppen för "Europameisterschaftsfahrzeuge 1965-75."

Heat 5: Formel 3(500ccm) 47-60, FJ 58-60, racervagnar upp till 1100 ccm 47-60 samt prototyper och två-sitsiga racervagnar 1100-1450 47-55. Här segrade Alan Baillie. Han fanns dock inte med i programmet så jag kommer tyvärr inte ihåg vad han körde. Här deltog både Stanguellini, OSCA, Cooper-Norton, Elva, Terrier, Cisitalia samt flera trevliga bilar.

Det sjätte heatet var ett heat för rena tävlingsvagnar, prototyper över 1450 ccm, med ett flertal olika klasser. Jag redovisar de olika klasserna för att läsaren skall kunna få en bild av hur klassindelningarna kan fungera i praktiken. Prototyper och två-sitsiga racervagnar över 1450ccm 47-53, 1450-2500 54-57, över 2500 54-57, 1450-2500 58-60, över 2500 58-60, 1450-2500 61-63 samt över 2500 61-63. Här fanns flera ovanliga och intressanta deltagare: Tojeiro MG med en amerikan bakom ratten, Willie Green i en Talbot Maserati med fyrehjulsuppställ som fick publiken att stå upp, Maserati 300S, Jaguar D, Cooper Monaco, Lister Jaguar, Maserati tipo 61 med Nick Mason, som sannerligen fått höra åtskilliga gånger att han spelar trumma i Pink Floyd. Den tyske speakern kallar honom alltid för "der Drummer". Vidare Lotus 23 (sju st vill jag minnas), Merlyn, Elva Mk 7, Maserati tipo 151 och Lasse Widenborg på Genie. Lasse lyckades tränga sig in bland 23-orna och vann sin klass.

Heat 7 innehöll de gamla klassiska 20- och 30-talsbilarna. Amilcar, Bugatti 35 och 37, MG PA och PB samt Montlhery mm, BMW 328, Alfa Romeo Monza samt en hel hopper MG, från TC till TF. David Black vann på Alfa Monza före Nick Mason Bugatti 35B. Svensk deltagare Staffan Lundberg, som i elegant värdig stil som vanligt rattade en 328, denna gång dock lånegods vilket gjorde att Staffan tog det lite lugnare än vanligt.

Heat nr 8 GP-bilar 54-60, ett litet mindre heat än vanligt, men i stället desto egendomligare. Maserati 250F, Lotus 16 och Ferrari 156 är ju välkända namn, men vad sägs om Meskowski och Hildegas. (Mer om den förstnämnde senare.) Amerikanska Indy-bilar, roliga att se förvisso, även om någon kanske mer påminde om en radiobil från Gröna Lund. Kulturchock, kanske. En chock var det förmodligen också för Willie Green som med nöd och näppe lyckades pressa sig över mållinjen 30cm före hr Lapine i Meskowskin.

Heat 9: G-bilar eller Super Sports Car som de kallades här. Så här skulle väl vår G-klass också se ut om vi hade sådana bilar: Chevron B16, Porsche 904GTS, Costin-Nathan, Ford GT40, McLaren M1, M6 samt M6BGT, Porsche 908/2, 908/3, 917/10, Ferrari P4, Lola T70, March 707 mm. Snabbast av de snabba var Klaus Ludwig på 908/3.

Heat 10: De stora GT-bilarna över 2 lit 45-54, 55-60 samt 61-63. Här hårbärgerer Lancia Aurelia, Jag XK, Triumph TR, Austin-Healy, Ferrari 250 Berlinetta, Aston DB4, Jag E samt Cobra. Cobran vann, förmodligen, före Roger Macs E-Jag och Dutoya på Aston Zagato.

Heat 11 slutligen omfattar GP-vagnar 31-36 samt GP och Formel 2 37-53. Mulligaste klassen tycker nog många, med ERA, Bugatti, Alfa och Maserati.

Man kan inte annat än tycka synd om de 2 (!) personer som har som uppgift att besiktiga 350 bilar. I klartext innebär detta att besiktningsmännen ägnar sig åt de säkerhetsmässiga aspekterna. Vad gäller den historiska riktigheten har man många gånger hittills varit tvungen att förutsätta att samtliga deltagare har fattat vad historisk racing handlar om, en djärv tanke kan man konstatera efter att på Nürburgring ha sett följande: XK150 från 1959 med 1" tjocka ventilerade skivor och bromsok som skulle fått en svensk super-saloonåkare att hoppa jämfota av lycka, Lotus 23 från -63 (vad annars?) med 225-hästares helaluminiummotor, Austin-Healy med teleskopiska "tillsatsdämpare", AC Cobra-63 med 8"-fälgar bak, Ginetta G4 1960 (bilen presenterades på Racing car show-61) med 2 liters BDA-motor, dessutom utan chassinummer men med ID-handling, en annan Ginetta med fyrkantörörram från -65 givetvis tävlande som -63. Priset togs dock av ovan nämnda Tony Lapine med sin Meskowski USAC Sprint Car 1957. Vem har sett en Indianapolis-bil från -57 med F1-bromsar från ca -81, Chevrolet 350-motor med aluminiumtoppar och hjul av minst dubbla den bredd som verkligen användes 1957? Näväl, det allra mesta är givetvis i god ordning, men låt oss för sportens skull hoppas att sådana här problem kan lösas i tid innan det hela börjar urarta. Nu går vi i ide samt har alla bilar klara i vår.

sekr.

sid 6

EHRENPREIS DES HAUSES

Allgemeine Zeitung

ZEITUNGSGRUPPE RHEIN-MAIN-NAHE, MAINZ

RENNEN 2 – Formel Junior Mittelmotor und Prototypen

Training Freitag 14.40 Uhr – Rennen Samstag 16.00 Uhr

| St.-Nr. | Name | Wohnort | Fahrzeug | ccm | Jahr |
|--|-----------------------|----------------|----------------------|------|------|
| Prototypen und 2sitzige Rennwagen bis 1100 ccm 1956-1960 | | | | | |
| 126 | Kurt Rössling | Siegen | Lotus MK 17 | 1089 | 1959 |
| Bew.: Team Lotus Schweden | | | | | |
| 127 | Tomy Brorsson | Schweden | Lotus Eleven Le Mans | 1098 | 1956 |
| 128 | F. Robert Woodward | USA | Tojeiro | 1098 | 1957 |
| Prototypen und 2sitzige Rennwagen 1100-1450 ccm 1956-1960 | | | | | |
| 129 | Herm. Pius Kuhlmann | Bottrop | Lola MK I | 1220 | 1960 |
| 130 | Dieter Berg | Aachen | Lotus 17 | 1247 | 1958 |
| 131 | Leo Schildkamp | Holland | Widi MK 3 | 1216 | 1960 |
| 132 | Chris Draper | Köln | Lotus Special | 1220 | 1960 |
| 133 | Ken Rogers | England | Lotus Le Mans XI | 1220 | 1957 |
| 153 | Günter Schulz | Düsseldorf | Lola MK 1 | 1216 | 1960 |
| 154 | Alexander van der Lof | Holland | Lola MK 1 | 1220 | 1959 |
| Prototypen und 2sitzige Rennwagen 1100-1450 ccm 1961-1963 | | | | | |
| 134 | A. J. den Teuling | Holland | Ginetta G 4 | 1300 | 1963 |
| Formel Junior 1961-1963 | | | | | |
| 135 | Jürgen Sinkel | Düsseldorf | Lotus 27 | 1100 | 1963 |
| 136 | Ken Booth | England | Cooper | 998 | 1961 |
| 137 | Rudolf Heitkamp | Wuppertal | Cooper T 59 | 1100 | 1962 |
| 138 | Bert Sacock | USA | Envoy | 1100 | 1961 |
| Bew.: Schweiz. Motorveteranen Club | | | | | |
| 139 | Beat von Lerber | Schweiz | Lola | 1100 | 1963 |
| 140 | Joos Tollenaar | Bad Soden | Lola MK 3 | 998 | 1961 |
| 141 | Urs Eberhardt | Frankfurt | Lotus 27 | 1098 | 1963 |
| 142 | Vittorio Negri | Italien | Brabham | 1000 | 1963 |
| Bew.: Rudolf Heitkamp Wuppertal | | | | | |
| 143 | Thomas Krüger | Wuppertal | Brabham | 1000 | 1963 |
| 144 | W. M. Burrows | Großbritannien | Cooper T 67 | 1000 | 1963 |

EHRENPREIS DES

HESSE MOTOR SPORTS CLUB e.V. im AvD (HMSC)

Formel Junior mit Mittelmotor 1958-1960

| | | | | | |
|---|-------------------|--------------|-----------------|------|------|
| 145 | Dieter Crone | Erkrath 2 | Lotus 18 | 997 | 1960 |
| 146 | Hinrich Wulf | Bremen | Lotus 18 | 997 | 1960 |
| 147 | Manfred Knebel | Siegen | Cooper T 56 | 997 | 1960 |
| Bew.: Walter Knebel KG, Siegen | | | | | |
| 148 | Jürgen Meier | Wilnsdorf | Britania | 997 | 1960 |
| Bew.: Werner Kühn Automobilrestaurierung Gummersbach | | | | | |
| 149 | H. Henning Siebel | Siegen | Envoy | 997 | 1960 |
| 150 | Reinhard Daus | Meinerzhagen | Melkus-Wartburg | 980 | 1960 |
| 151 | Samy Fehr | Frankreich | Sauter-DKW | 1000 | 1960 |
| 152 | H. Maronna | Österreich | Wainer | 1098 | 1959 |



EHRENPREIS DER FIRMA

AS Autoteile-Service GmbH.

Mörfelden



RENNEN 6 – Prototypen über 1450 ccm

Training Samstag 9.20 Uhr – Rennen Sonntag 10.00 Uhr

| St.-Nr. | Name | Wohnort | Fahrzeug | ccm | Jahr |
|--|---------------------------|------------|------------------------------|------|------|
| Prototypen und 2sitzige Rennwagen über 1450 ccm 1947-1953 | | | | | |
| 155 | Juleus Thurgood | England | Talbot Lago G. Sport Le Mans | 4500 | 1948 |
| Prototypen und 2sitzige Rennwagen 1450-2500 ccm 1954-1957 | | | | | |
| 157 | Dr. Klaus Otto Räker | Lemgo | Porsche 550 RS | 1498 | 1955 |
| 158 | Fritz Jüttner | Ditzingen | Borgward Hansa 1500 RS | 1498 | 1954 |
| 159 | Alex Quattlebaum | USA | Tojiero MG | 1500 | 1954 |
| 160 | Willy Green | England | Talbot Maserati | 2500 | 1957 |
| Prototypen und 2sitzige Rennwagen über 2500 ccm 1954-1957 | | | | | |
| 162 | Martin Colvill | England | Maserati 300 S | 2991 | 1957 |
| 163 | Chris Drake | England | Jaguar D | 3800 | 1955 |
| Prototypen und 2sitzige Rennwagen 1450-2500 ccm 1958-1960 | | | | | |
| 165 | Kurt Baron v. Hammerstein | Nonnw. | Lotus-Ford | 1500 | 1959 |
| 166 | Holger Ahlefelder | Dortmund | Ginetta G 4 | 1498 | 1960 |
| 167 | Jean Pierre Gerold | Frankreich | Lotus Seven | 1500 | 1960 |
| 168 | Hans Dieter Blatzheim | Wachtberg | Porsche RS 61 | 1600 | 1960 |
| 169 | Alex Quattlebaum | USA | Elva | 1640 | 1959 |
| 170 | Jochem Schultz | Hamburg | Ginetta G 4 | 2000 | 1960 |
| 171 | Dr. Thomas Bscher | Köln | Cooper Monaco | 1962 | 1959 |
| Prototypen und 2sitzige Rennwagen über 2500 ccm 1958-1960 | | | | | |
| 49 | Ben Huisman | Holland | Lister Jaguar Maserati F3 | 3800 | 1959 |
| 50 | Manfred Rimböck | München | Lister Jaguar | 3800 | 1958 |
| 51 | Rainer Klink | Tübingen | Lister Jaguar | 3800 | 1958 |

Fortsetzung des Rennens 6 bitte umblättern ▶



**Die Fachbetriebe
für den
Kupplungswechsel**

**Prompt.
Perfekt.
Preiswert.**

Automobil Chronic

RENNEN 10 – GT-Wagen über 2000 ccm

Training Samstag 11.20 Uhr – Rennen Sonntag 16.00 Uhr

| St.-Nr. | Name | Wohnort | Fahrzeug | ccm | Jahr |
|---------|------|---------|----------|-----|------|
|---------|------|---------|----------|-----|------|

GT-Wagen über 2000 ccm 1945-1954

| | | | | | |
|-----|---------------------|-----------|---------------------|------|------|
| 191 | Edilberto Mandelli | Italien | Lancia Aurelia B 20 | 2500 | 1953 |
| 192 | Stefano Senin | Italien | Lancia Aurelia B 20 | 2500 | 1954 |
| 193 | Vittorio Pizzolotto | Italien | Lancia Aurelia B 20 | 2500 | 1954 |
| 194 | Thomas Hamann | Wiesbaden | Jaguar XK 120 | 3442 | 1950 |

GT-Wagen über 2000 ccm 1955-1960

| | | | | | |
|--------------------------|----------------------|-----------------|------------------------|------|------|
| 196 | Darryl Uprichard | England | Triumph TR 3 | 2188 | 1956 |
| 197 | Peter Maurer | Wiesbaden | Triumph TR 3 | 2148 | 1957 |
| 198 | Jean-Marie Reisser | Frankreich | Triumph TR 3 A | 2200 | 1958 |
| 199 | Gerd Rickart | Niddatal | Triumph TR 3 | 2200 | 1960 |
| 200 | Giorgio Colfi | Italien | Lancia Flaminia Zagato | 2500 | 1960 |
| 202 | Wilhelm Schnieder | Timmend. Str. | Austin Healey | 2912 | 1959 |
| 203 | Helmut Reinel | Oetisheim | Austin Healey | 2912 | 1960 |
| 204 | Jan van den Broeke | Holland | Austin Healey | 2968 | 1960 |
| 205 | Clegg Duncan | Holland | Austin Healey | 2980 | 1960 |
| 206 | Mark Schmidt | Holland | Austin Healey | 3000 | 1960 |
| 207 | Hein Gericke | Düsseldorf | Ferrari 250 GT | 3000 | 1955 |
| Bew.: BRAVO-Liege | | | | | |
| 208 | Edmond Pery | Belgien | Ferrari 250 GT T.d.F. | 3000 | 1958 |
| 210 | Klaus Otto Schimmel | Wuppertal | Jaguar XK 150 | 3442 | 1959 |
| 211 | Andreas Merbach | Idstein-Ehrenb. | Jaguar XK 150 | 3781 | 1958 |
| 212 | Wendelin von Boch | Mettlach | Aston Martin DB 4 | 3670 | 1959 |
| 213 | Hendrik van Willigen | Holland | Aston Martin DB 4 GT | 3670 | 1960 |

Fortsetzung des Rennens 10 auf der gegenüberliegenden Seite ▶

RENNEN 10 Fortsetzung

| St.-Nr. | Fahrer | Wohnort | Fahrzeug | ccm | Jahr |
|---------|--------|---------|----------|-----|------|
|---------|--------|---------|----------|-----|------|

GT-Wagen über 2000 ccm 1961-1963

| | | | | | |
|---|-----------------------|------------|--------------------------|------|------|
| 216 | Luca Grandori | Italien | Lancia Flaminia Zagato | 2500 | 1962 |
| 217 | Uwe Kähler | Würselen | Austin Healey | 2912 | 1962 |
| 218 | Michel Oprey | Holland | Ferrari 250 SWB | 2950 | 1961 |
| 219 | Gerhard Schönleber | Fürth | Ferrari 250 GT | 2953 | 1961 |
| 220 | Paul Schouwenburg | Holland | Ferrari 250 GT SWB | 2953 | 1961 |
| 221 | Hans Joachim Weber | Paderborn | Jaguar E | 3800 | 1963 |
| 222 | Richard Gletton | Frankreich | Jaguar E | 3800 | 1963 |
| 223 | Alain Ganzin | Frankreich | Jaguar E | 3800 | 1961 |
| 224 | Thierry Gay | Frankreich | Jaguar E | 3800 | 1963 |
| Bew.: S. Langthon England | | | | | |
| 225 | P. Palmer | England | Jaguar E Leightwheigt | 3800 | 1963 |
| 226 | Roger Mac | England | Jaguar E | 3800 | 1963 |
| Bew.: Motor Classic Kassel | | | | | |
| 227 | Thomas Uebel | Kassel | Jaguar E Leightwheigt | 3781 | 1963 |
| Bew.: Motor Classic Kassel | | | | | |
| 228 | Walter Röhl | Regensburg | Aston Martin DB 4 Zagato | 3670 | 1962 |
| 229 | Francois Dutoya | Frankreich | Aston Martin DB 4 Zagato | 3760 | 1961 |
| 230 | Pieter Swager | Holland | Aston Martin DB 4 | 3670 | 1961 |
| 231 | Dr. Rolf Viersen | Duisburg | AC Cobra MK 2 | 4727 | 1963 |
| Bew.: Schweiz. Motorveteranen Club | | | | | |
| 232 | Rudolf von Fellenberg | Schweiz | Chevrolet Corvette | 5346 | 1963 |
| 233 | Richard Weiland | Mainz | Jaguar XK 140 | 3800 | 1956 |
| 234 | Piero Rizzi | Italien | Jaguar E | 3800 | 1962 |
| 235 | Fabio Bertagni | Italien | Jaguar E | 3800 | 1962 |

RENNEN 6 Fortsetzung

| Start.Nr. | Name | Wohnort | Fahrzeug | ccm | Jahr |
|-----------|------|---------|----------|-----|------|
|-----------|------|---------|----------|-----|------|

Prototypen und 2sitzige Rennwagen 1450-2500 ccm 1961-1963

| | | | | | |
|---|--------------------|-------------|-------------------|------|------|
| 172 | Gancarlo Milani | Italien | Merlyn MK 6 | 1600 | 1963 |
| Bew.: Schweiz. Motorveteranen Club | | | | | |
| 173 | Bernhardt Denis | Schweiz | Lotus Super Seven | 1498 | 1963 |
| 174 | Uwe Markovac | Ludwigsburg | Ginetta G 4 | 1499 | 1961 |
| Bew.: Schweiz. Motorveteranen Club | | | | | |
| 175 | Hansmarkus Huber | Schweiz | Lotus 23 B | 1596 | 1963 |
| Bew.: Schweiz. Motorveteranen Club | | | | | |
| 176 | Plinio Haas | Schweiz | Lotus 23 B | 1558 | 1963 |
| Bew.: Schweiz. Motorveteranen Club | | | | | |
| 177 | Ivan Scotti | Schweiz | Lotus 23 | 1590 | 1963 |
| Bew.: Schweiz. Motorveteranen Club | | | | | |
| 178 | Urs Müller | Schweiz | Lotus 23 | 1593 | 1962 |
| 179 | Jost Kalisch | Duisburg | Lotus 23 | 1600 | 1962 |
| 180 | Klaus Hornung | Bremen | Lotus 23 | 1594 | 1963 |
| 181 | Eberhard Dollinger | Berlin | Elva Mark 7 | 1558 | 1963 |
| 182 | Patrik Béhar | Frankreich | Elva Mark 7 | 1594 | 1963 |
| 183 | Manfred Knebel | Siegen | Elva-Porsche | 1678 | 1963 |

Prototypen und 2sitzige Rennwagen über 2500 ccm 1961-1963

| | | | | | |
|-----|--------------------|------------|-------------------|------|------|
| 185 | Walter Ritschel | Langen | Maserati Tipo 151 | 3996 | 1962 |
| 186 | Jean Marie Reisser | Frankreich | Attila-Chevrolet | 5700 | 1963 |
| 187 | Lars Widenberg | Schweden | Genie-Chevrolet | 4943 | 1963 |

8 PIS

Poängberäkning (enl. FIA) vid 1984 års resultatberäkning.

Poäng delas ut i klasserna A-D, E och F respektive, enligt skalan 9-6-4-3-2-1 från segraren räknat. Dessutom får alla som kört mer än halva antalet varv en poäng. Om endast 3 eller färre förare i klassen fullföljt mer än halva loppet utdelas halv placeringspoäng, 4,5-3-2

Den som så önskar kan med tabellen för summa poäng som grund rangordna förarna i Formelbilar E, Sportvagnar E, Sportvagnar F (en stycken) GT-vagnar E och GT-vagnar F. Tabellen "total placering" avser hur många poäng man plockat oavsett klass.

| Namn | Bil | Klass | Kat | Kinnek. 27 maj | | Andertorp 1 juli | | Knutstorp 22 juli | | Mantorp 12 aug | | Falkenb. 2 sept | | Summa poäng | Total plac | Anm. |
|---------------------|----------------------|-------|------|-------------------|-------|---------------------|-------|----------------------|-------|-------------------|-------|--------------------|-------|----------------|---------------|------|
| | | | | Plac | Poäng | Plac | Poäng | Plac | Poäng | Plac | Poäng | Plac | Poäng | | | |
| TOMMY BRORSSON | Lotus Eleven | E | S | 1E | 9+1 | 1E | 9+1 | 1E | 9+1 | 1E | 9+1 | 1E | 9+1 | 50 | 1 | |
| PETER KUMLIN | Effy 500 F3 | E | F3 | 2E | 6+1 | | | | | | | | | 7 | 10 | |
| KENNETH ANDRÉN | Triumph TR3 | E | GT | 3E | 4+1 | 3E | 4+1 | 3E | 4+1 | 4E | 3+1 | | | 19 | 5 | |
| BENGT ALSED | Porsche | E | GT | 4E | 3+1 | | | 5E | 2+1 | 5E | 2+1 | 5E | 2+1 | 13 | 8 | |
| BENGT DIEDEN | Alfa Romeo GSV | E | GT | 5E | 2+1 | 6E | 1+1 | 7E | 0+1 | 8E | 0+1 | 6E | 1+1 | 9 | 9 | |
| PIA TIGERSCHIÖLD | Triumph TR3A | E | GT | 6E | 1+0 | 5E | 2+1 | | | 6E | 1+1 | 7E | 0+1 | 7 | 10 | |
| GUNNAR RÖSLER | Elva FJ | E | FJ | | | 2E | 6+1 | 2E | 6+1 | 3E | 4+1 | 3E | 4+1 | 24 | 3 | |
| MATS ÅBJÖRNSSON | Fraser-Nash | E | S | | | 4E | 3+1 | | | | | | | 4 | 15 | |
| BRUNO RÖSLER | DKW FJ | E | FJ | | | 7E | 0+1 | | | | | 8E | 0+1 | 2 | 17 | |
| HELEN ÅHGREN | Austin-Healey 100 | E | GT | | | 8E | 0+1 | | | | | | | 1 | 18 | |
| INGEMAR ENGSTRÖM | MG Special | D | S | | | 1D | 4,5+0 | | | | | | | 4,5 | 14 | |
| CARSTEN FRIMODT | Triumph TR3 | E | GT | | | | | 4E | 3+1 | | | | | 4 | 15 | |
| DRAGOS MIHALOVICI | Triumph TR2 | E | GT | | | | | 6E | 1+1 | | | | | 2 | 17 | |
| K E FRÖJD | Alfa Romeo Monza | C | S | | | | | 1D | 4,5+1 | | | | | 5,5 | 12 | |
| JAN BELLANDER | Allard | E | S | | | | | | | 2E | 6+1 | 2E | 6+1 | 14 | 7 | |
| MATS ISRAELSSON | MG MGA 1500 | F | GT | 2F | 6+1 | 2F | 6+1 | 5F | 2+1 | 1F | 4,5+1 | 5F | 2+1 | 25,5 | 2 | |
| LARS WIDENBORG | Osca 1600/Genie | F | GT/S | | | | | 1F | 9+1 | 2F | 3+1 | 1F | 9+1 | 24 | 3 | |
| NIELS BLEGVAD | Daimler SP250 | F | GT | | | | | 4F | 3+1 | 3F | 2+1 | 2F | 6+1 | 14 | 7 | |
| ROLAND BERGSTEN | Triumph TR3 | E | GT | | | | | | | 7E | 0+1 | | | 1 | 18 | |
| HENRIK ENGSTRÖM | Austin Healey | E | GT | | | | | | | 9E | 0+0 | | | 0 | 19 | |
| WALTER ROSENLECHNER | Porsche | F | GT | 1F | 9+1 | | | 2F | 6+1 | | | 3F | 4+1 | 22 | 4 | |
| JONAS REINIUS | Porsche | F | GT | 3F | 4+1 | 1F | 9+1 | | | | | | | 15 | 6 | |
| PER ROSENDAHL | Porsche | F | GT | 4F | 3+1 | | | 3F | 4+1 | | | 4F | 3+1 | 13 | 8 | |
| ESKIL NIHLÉN | Porsche | F | GT | 5F | 2+0 | | | | | | | | | 2 | 17 | |
| STAFFAN LINDBERG | Osca 1600 GT | F | GT | | | 3F | 4+1 | | | | | | | 5 | 13 | |
| CLAS OTTOSON | MG MGA 1600 | F | GT | | | 4F | 3+1 | 6F | 1+1 | | | | | 6 | 11 | |
| BJÖRN ROXLIN | Morgan 4/4 | E | GT | | | | | 8E | 0+1 | | | | | 1 | 18 | |
| LENNART HAAJANEN | Bugatti | D | S | | | | | 2D | 3+1 | | | | | 4 | 15 | |
| ROLF KRONKVIST | Bentley 4,5 | C | S | | | | | 3D | 2+1 | | | | | 3 | 16 | |
| STINA WIDENBORG | Osca 1600 GT | F | GT | | | | | | | | | 6F | 1+1 | 2 | 17 | |
| ANDERS ÅBJÖRNSSON | Fraser-Nash | E | S | | | | | | | | | 4E | 3+1 | 4 | 15 | |
| GEORG SCHULHOF | Mercedes-Benz 190z | E | GT | | | | | | | | | 9E | 0+1 | 1 | 18 | |
| LARS BRUNDAHL | Porsche | F | GT | | | | | 7F | 0+1 | | | | | 1 | 18 | |
| FRANK E PETERSEN | Alfa Romeo GS | F | GT | | | | | 8F | 0+1 | | | | | 1 | 18 | |
| ULF MÅNSSON | MG MGA | F | GT | | | | | 9F | 0+1 | | | | | 1 | 18 | |

KÖPES ----- SÄLJES

Rimligtvis borde åtskilliga av klubbens medlemmar under åren samlat på sig åtskilligt som ligger och skräpar i ladorna och som skulle göra bättre nytta någon annanstans. Många saknar säkert också vitala delar som hindrar att bilarna kommer ut på banorna. UTNYTTJA ALLT SÅ MEDLEMSUTSKICKEN FÖR DETTA ÄNDAMÅL. Du når ju faktiskt direkt nästan 200 personer med samma intresse som du själv.

"Till salu: Min Chevron B8 är till salu under oktober-november, men inte därefter. Den är inte direkt billig, men ändå inte så dyr som de i England. Helst cash, men byte diskuteras. Väldigt bil som tillhört Bruce Halford. Vinnare av klass G 1984. Ring Gunnar Brisman på tel 0300-62754 om du är intresserad."

"Till salu: Topplöck Ford 1300-1500 cc down-draught, nimonic-ventiler, cosworth-fjädrar, titan-brickor.
Vevaxel stål Cosworth MAE 3-lager, F3-Formel Junior.
Fälgar F3 Merlyn 8" 2 st, F3 Brabham BT28 8" 2 st.
Vipparmsbrygga Ford stål+specialvippor till alla Ford full-race stötstängsmotorer.
Ventilkåpa Lotus twincam, Stålöverfall Lotus twincam 5 st, frontmonterad oljepump, torrsump för Ford.
Förgasare + insugningsrör Holbay F3 downdraught.
Ett större antal beg racing-däck, många i bra skick.
Motorblock Ford L-block för Lotus twincam.
Ring Leif Norberg tel arb 036-146000 el bost 036-138662. (Mycket bortrest)

"Till salu: Ford X-flow med snyggt bearbetad topp, aluinsug för dubbla Weber, bell-house för 8"-koppling och stora slavcylindern, 2 st Ford växellådor, 4 st kolvar standard till Lotus twincam.
Div kolvar/foder 2-liters Triumph. Ett par topplöck samt 4 st vevstakar + en del annat till Coventry-Climax, kaross i glasfiber till Lotus Eleven serie 2, stötdämpare samt sportfjädrar + bromsbackar med belägg till 300SL mm. Till Chevrolet 327-350 torrsumpstråg samt aluminiumrullvippor, raceoljepump mm. 2st nya 205VR15, div slicks.
KÖPES: Tätstegad växellåda samt magnesium-bellhouse till Ford, diff BMC A 4,87 el 4,55. Liten, lätt racing-stol glasfiber. Weber DCO.
Ring till Ian Nilsson arb 08/802775 el bost 08/7554840 tack.

Fabriksny grill till Lotus Cortina Mk 1.
3,9-utväxling till eng Ford, fabriksny.
Nya, kompletta bakljus till Lotus Elan S3.
Ny vevaxel Ford 105E, nya vevstakar Ford 105E.
Ring Lars Sandblom tel bost 08/7786231

XX

STARTERSÄTTNINGAR

Kassören låter meddela att under året har våra medlemmar åstadkommit 100 starter. För 19 av dessa har på Mantorp betalats ut 150kr/st = 2850:- Styrelsen har beslutat att övriga starter kan premieras ur klubbmedel med 75 kr/st, alltså 81 x 75 = 6075:- Totalt utgår alltså 8925:- i ersättning till de som startat i sportvagnserien. Ersättningarna är under utskickning.