

# RUTFLAGGAN

## NR 1 89



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

Mest önskar jag  
mig fler med-  
tävlande - och så  
kanske bättre  
väder o så ett  
Gott nytt år till  
alla RHK:are



Preliminära, men sannolika datum för sportvagnsmeetings med historiskt deltagande.

- |    |         |      |            |
|----|---------|------|------------|
| 1. | 27-28/5 | SSK  | Kinnekulle |
| 2. | 22-23/7 | MGCC | Knutstorp  |
| 3. | 12-13/8 | SSK  | Kinnekulle |
| 4. | 2-3/9   | SVKG | Falkenberg |

Som synes är, tyvärr, såväl Anderstorp som Mantorp struket från listan, om vi förstått det rätt, av ekonomiska skäl. Synd, men sant.

Liksom tidigare år kommer vi att få disponera 3 heat med möjlighet till ett eventuellt fjärde heat vid SSK:s augustievenemang.

Fördelning av olika bilkategoriernas åktillfällen samt mixning av klasser inom heaten får vi återkomma till. Vi har ju fler klasser än heat vilket betyder att vi antingen får fördela tävlingstillfällena enligt tidigare mönster eller blanda hej vilt mellan bilkategorierna.

Nåväl, en sak är i alla fall klar: På det möte med arrangörsklubbarna som avhölls i Gbg 20/11 och där ordföranden närvarade, framkom att ingen av klubbarna är intresserad av att tillhandahålla heat med mindre än dussinet deltagare. Det handlar ju om ekonomi även för SSK, MGCC och SVKG.

För att få ett grepp om åklusten inför 1989 gör vi därför en enkät bland medlemmarna, se nedan.

**VIKTIGT!!!!!!**

Vi vill alltså veta hur just du ser på säsongen 1989, hur många tävlingar du vill åka, i vilken kategori mm. Vi vill också veta om du är intresserad att delta i de RHK-evenemang som skisserades i förra RUTFLAGGAN, alltså en ev backtävling, ett Finlandskör på ex Hämeenlinna samt något slags endurancerace d v s en 1-2-timmarstävling. Allt detta naturligtvis utan några krav på att du binder dig för ett visst antal tävlingar, men det är väldigt viktigt att vi får en pejl på dina planer.

klipp klipp sax sax

klipp

Under 1989 är jag intresserad av att delta i följande tävlingar:

Sportvagnsmeeting 1  2  3  4

Backtävling

Finlandsutflykt

Endurancerace

Annat evenemang, ex RHK:s 10-årsrace

Namn.....Bil.....

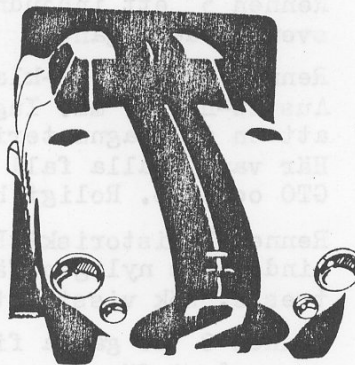
Kategori: Förkrig  GT/GTS  Formel  Sportv  Prototyp   
A-D  E  F  G  Standardv.

Ikryssas på lämpliga ställen samt insändes till

RACERHISTORISKA KLUBBEN Box 2037 162 02 Vällingby  
för vidare befordran till din klassrepresentent.

## INTERNATIONELL TÄVLINGSKALENDER 1989

|      |              |
|------|--------------|
| 30/4 | Brands Hatch |
| 7/5  | Zandvoort    |
| 14/5 | Zeltweg      |
| 28/5 | Monza        |
| 4/6  | Brands Hatch |
| 25/6 | Monthlery    |
| 6/8  | Zolder       |
| 20/8 | Nürburgring  |
| 10/9 | Most         |



STARTERSÄTTNINGAR 1988 har just betalats ut med 300:-/start i sportvagnsserien. Den som anser sig ha åkt men inte fått någon ersättning får förklara sig inför Olle Andersson, vår kassör, under klubbens sedvanliga adress.

### Lite statistik:

Antal starter i sportvagnsmästerskapet 1987 481 varav 127 i historiska klasser. 1988 sjönk antalet till 448 varav 115 historiker. Vi kan konstatera att en dryg fjärdedel av totalen består av historiska deltagare samt att kat GT/GTS var näst största klass med 75 starter, allt enligt SSK:s statistik.

### NÜRBURGRING 1988

Senkommen, men dock rapport från det 16:de OLDTIMER GRAND PRIX som det heter på tyska. 15 gånger har det gått av stapeln på Nürburgring varav ordf har varit där 13, och hör och häpna, det har bara regnat 1 eller 2 ggr om minnet inte sviker. Så mycket för det oförtjänta ryktet att det alltid regnar därstädes. Till tävlingarna:

Stort svenskt deltagande, på banan och vid sidan, samt i år även i organisationen, med Gunnar Elmgren som Official Technical Observer. Se intressant artikel av Gunnar på annan plats!

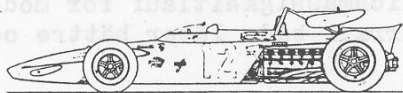
I år var för övrigt Ferrari-år, med den stegrande fålen väl representerad med många unika och trevliga bilar som kanske inte alla sett tidigare. En grym ödets ironi att Enzo Ferrari avled samma söndag som märket hyllades på Nürburgring.

- \* I Rennen 1 hade RHK anmält 2 deltagare, Thomas Henrysson på Lotus Elan samt Kenneth Andrén i en mycket trevlig nyimport, en Arnolt-Bristol med Bertone-kaross, i ett välpatinerat originalskick. Det finns ju mycket kunskap om Bristol-motorer i Sverige, så med lite hjälp kan säkert Kenneth få bilen att gå ännu fortare. Thomas har hållit på lite längre med sin bil och det märks också på körningen, hård fight ända till slutet med någon som hette Innocenti som tydligen inte var så oskyldig, visade det sig.
- \* Rennen 2 härbärgerade Horst Brüning på Lola FJ och J-O Bergqvist i den välbekanta 25:an. Förlita insatser från bägge, men Åbuidstone Horst kände ett s k lone race. Bruno Rösler kämpade med sin DKW som alltid är lika rolig att se samt inte minst att höra.
- \* Rennen 3 var ett inbjudningslopp utan svenskt deltagande, i varje fall enligt programmet. Förlåt mig Rune Berg om jag missade dig i vimlet.
- \* Rennen 4 var ett s k Gleichmässigkeitlauf för moderna Ferrari. En sak är klar: Gamla Ferrari både låter bättre och går fortare än nya.

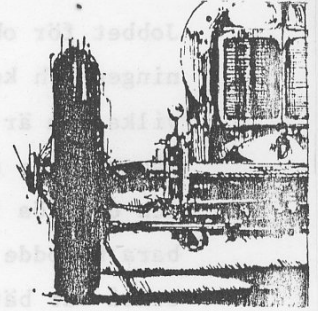
- \* Rennen 5 ett inbjudningslopp med sportvagnar från 50-talet. Inget svenskt deltagande.
- \* Rennen 6 stora GT-klassen. Jaguarer, Aston, Cobra, Corvette, Ferrari, Austin-Healey mm. Ingen svensk vilket är lite konstigt med tanke på att en del vagnmaterial ju borde finnas i Sverige. Kanske kommer. Här vann i alla fall en fransk i en Cobra före friskt åkande Ferrari GTO och SWB. Roligt heat.
- \* Rennen 7 Historiskt Ferrariheat. Många trevliga bilar bl a Peter Lindqvists nyligen färdigställda SWB vilken väckte berättigat intresse. Rök visst lite på ena cylinderbanken, eller....?
- \* Rennen 8 de gamla fina Grand Prix-bilarna. Ingen svensk med. Skulle vara något för Gunnar Elmgren men han hade andra uppgifter.
- \* Rennen 9 Likhetskör Ferrari modern. Ett tjug Testarossa varav många sattes i räckel. Den gamla namnen stavas Testa Rossa för den som är intresserad.
- \* Rennen 10 Likhetskör igen Bentley och Mercedes. Rune Berg kryssade bland lokomotiven i välkänd god stil.
- \* Rennen 11 Stora vovvarna 66-71. Stig Johnsson med McLaren, som hade otur att köta av en drivaxel. Kent Abrahamsson med sin fina blåa B16 och Leif Nilsson med Likaledes fina T70. En otäck incident där en B19 fattade eld och funktionärerna inte riktigt klarade av uppgiften.
- \* Rennen 12 med Listers, Porsche 904 Chevron B8. Gösta Petterson och Björn Knutsson på B8 kör snabbt, BK t o m så snabbt att han är med och slåss om heat segern.
- \* Rennen 13 ett s k G-sonderlauf med F1, F2 och F5000 1966-71.
- \* Rennen 14 lilla standardvagnsklassen med kjoor, Abarth, BMW700, Gordini mm. Ingen svensk men det kanske kommer. Observera att de standardvagnar vi ser här på Nürburgring inte kör efter app K, utan ett eget, tyskt reglemente som på flera punkter skiljer sig från app K, därav de ibland till synes något egendomligt utrustade bilarna.
- \* Rennen 15 stora standardklassen. John Whitmore anmäld men dök ej upp. Han hade ju en rolig fight här förra året med sin Lotus Cortina. Alfa GTA, som här på Nürburgring går som standardvagn, är vanlig, liksom Jaguarer och BMW. Mustang och Sprint Futura Falcon börjar synas.
- \* Rennen 16 lilla GT Spritar, Giuliettor, Abarth samt framför allt, Lotus Elite. Ingen svensk.
- \* Rennen 17 gamla F3:or, 2-sitsiga sportvagnar och prototyper mm. Stark svensk klass med Ingvar Malm på Elva FJ, Gunnar Rösler FJ 500cc samt inte minst Tommy Brorsson som med nya 1220-motorn fått verklig fyr under pannorna och kör som den gamla Fantomen-devisen: När Brorsson kör står blixten stilla. Seger naturligtvis.

Das war alles. Ett besök rekommenderas och efter en dag fylld av historisk racing på den här nivån finns det inte mycket som smakar bättre än en stor Bitburg på zur Burg. Morgens bit, abends fit, som det heter, eller var det tvärtom?

Ian N.



# The Observer observes



- Vem vill ta Nürburgring?

Det var tyst i Salle de Commission. Ingen frivillig.

- How about you, Gunnar? Ordföranden vände sig till mig varpå jag raskt förklarade att det vore roligt men var det verkligen lämpligt att sätta en nybörjare på jobbet...

- The Germans are so well organised, sade ordföranden snabbt och klubbade av. Så enkelt var det - men jag måste erkänna att jag hade vissa betänkligheter att ta världens största historiska race som första uppgift. Att ha varit där och åkt var kanske en tillgång. Men....

Att fundera kring den saken hjälpte nu inte längre. Jag kastade mig på telefonen och ringde till Herr Daniels på Zur Burg för att beställa favoritrummet som är väl möblerat med egen telefon. Inga problem - det kändes genast bättre.

Att vara observatör, Beobachter, observer, steward och allt vad det kallas är en märklig men nödvändig funktion av det internationella samarbetet inom motorsporten. Varje internationellt evenemang måste ha minst två observatörer, en som håller ögonen på den sportsliga biten och en som övervakar den tekniska biten.

Observatörerna har ingen formell makt att ändra tävlingen eller stoppa den. Men eftersom det ingår i uppdraget att skriva en femsidig rapport som inom fjorton dagar ska skickas till FISA i Paris brukar tävlingsledaren och hans folk lyssna ganska noga på observatörernas synpunkter.

Den tekniska biten föll dessbättre inte på mig. Det jobbet gjorde den italienske advokaten Roberto Causo, assisterad av sin sympatiske landsman Signor Rondo. Det var deras sak att övertyga Dr. ing. Eberhard Morr och hans besiktningsmän om att en vindruta till en Sprite bara kan se ut som i homologeringshandlingarna och att det inte kan vara meningen att hälften av alla Alfa Romeo ska ha vända fälgar bak.

Efterlevnaden av det tekniska reglementet har inte varit särskilt bra tidigare. Men nu dras snaran sakta åt för dem som fuskat eller köpt bilar som "förbättrats" vid något tillfälle. Den gode advokaten börjar med det som syns och inkluderar såväl spårvidd som frigångshöjd. Förgasare och tändsystem står på tur, sedan kommer turen till de som ökat slagvolymen eller kör med för stora ventiler.

Det kommer att ta sin tid att få allt rätt. Men Causo är en metodisk man som dessutom är mycket kunnig. Han vägrar att göra skillnad på folk och anmärker lika glatt på en unik Ferrari som en vanlig Sprite.

Men visst finns det bilar som inte ens denne korsriddare rör på. Alla har vi väl förundrats över den uppfinningsrikedom som präglar de tyska standardbilarna. Men även detta har sin förklaring. Historiska standardbilar är en tysk klass, ett ONS-mästerskap och mellan ett sådant och FISA-mästerskapet ligger ljusår.

Jobbet för observatören börjar redan på torsdagen. Man bekantar sig med tävlingsledningen och kollar om något speciellt hänt, tar så en promenad i Fahrerlager och ser vilka som är där och vilka som inte kommit ännu.

Några saker som jag bestämt mig för att ha ett gott öga till var buskörningen i depån och de slöa flaggvakterna. Busåkningen var i stort sett borta och jag tror inte att det bara berodde på att racerbilarna var kvar i England när jag konstaterade att ordningen också var bättre den här gången.

Det var däremot inte flaggvakterna. Flaggorna kom bara till användning i undantagsfall och i fredagens avslutningsmöte tog jag upp den saken. Löften om bot och bättring framfördes omedelbart. Men det blev ingen ordning på lördagen heller. Tävlingsledaren kallade in samtliga flaggvakter på lördag kväll kl 18 och höll ett långt förmaningstal och på söndagen fungerade det någorlunda hyggligt. Men till brittisk klass är det fortfarande långt.

Den som åker racerbil på den gamla ön blir bortskämd när det gäller funktionärer. Bättre finns inte, kunnigare finns inte och inte heller vänligare. Om man bortser från egenskaper av det slaget är dessutom briterna väl utrustade att möta varje fara, till exempel eld. Det är mer än vad man kan säga om tyskarna på Nürburgring. Ingen lär gå fram till en brinnande bil iförd bomullsoverall med uppkavlade ärmar, en åsikt som jag för övrigt framförde till FISA.

Däremot kan man inte klandra dem för vad som hände med Peter Paul Dürigs Chevron B19. Bilen brann redan i starten och en videofilm som jag sett mer än ett dussin gånger vid det här laget visar hur han så småningom bestämmer sig för att stanna, startar på nytt, korsar bana och stannar igen, överger bilen som börjar rulla baklänges medan de specialutrustade brandmännen står kvar på den plats där han stannade allra först. Frånsett att karosseriet gick upp i rök och att den chockade Dürig fick lätta brännskador i nacken och andades in en hel del rökgas gick allt väl. Jag råkade vara i närheten och var en av de första som talade med honom. Han var ordentligt chockad - vem skulle inte vara det - efter att ha åkt omkring så länge i sin brinnande bil. Men i övrigt kände han sig OK.

Körmässigt tyckte jag att regularitetsproven (Gleichmässigkeitsprüfung på originalspråket) var en skräckupplevelse. Ju bättre bil desto sämre körning. Priset togs av några fågelhjärnor i Ferrari Testa Rossa.

Största körupplevelsen var Tommy Brorsson eleganta körning som så småningom att han vann FISA-trofén i 1988 års FIA-mästerskap för historiska bilar. Helen och jag såg just det loppet från VIP-rummet uppe i tornet. Vi hoppades att Tommy skulle höra att det sannerligen inte bara var de två närvarande svenskarna som applåderade. Faktum är att alla spontant applåderade, något som inte skedde i alla klasser.

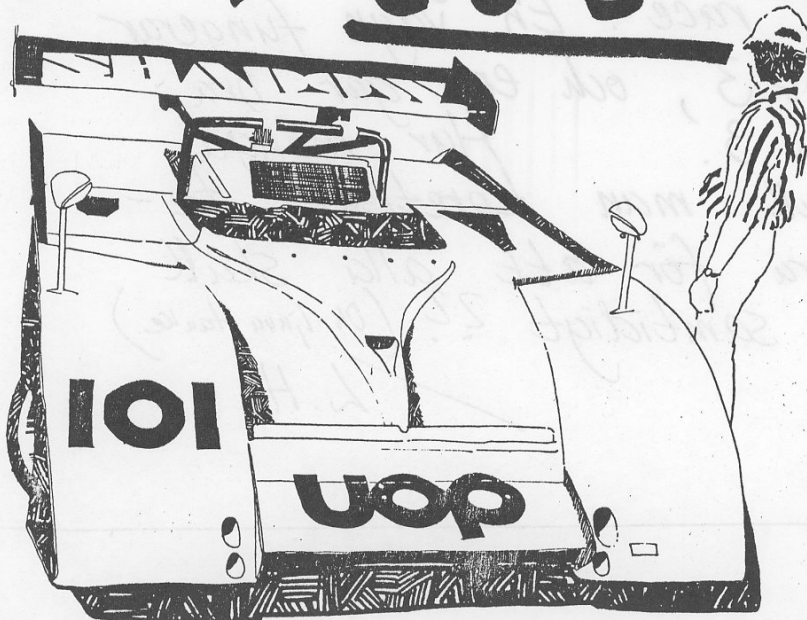
De svenske gjorde överhuvudtaget en fin insats. Många bra körningar och inget trassel med vare sig tekniska reglementet eller domare. När söndagskvällen så småningom kom kände jag mig ganska utmattad. Men det hade varit en rolig upplevelse och mycket lärorikt.

Säkert blir det lika roligt nästa år - då blir det England för min del, närmare bestämt junitävlingen på Brands Hatch. Finns det några svenskar att heja på där?

Gunnar Elmgren

INBETALNINGSS-  
KORT  
MEDLEMSAVGIFT  
1989

BIFOGAS  
GÖR KASSÖREN GLAD  
GENOM ATT BETALA  
IN I GOD TID.



## UTSTÄLLNINGSDAGS 5/11

Det var åter dags för bilutställning i Sollentuna, norr om Stockholm. Sin vana trogen hade RHK:s mässgeneral, Mats Israelsson, gjort ett styvt jobb och kunde presentera ett fint urval av bilar som tävlat under året. Ny för de flesta var Åke Anderssons fantastiskt fina Frazer-Nash. Där fanns också exponenter för den alltmer populära standardvagnsracingen med märken som DKW, Abarth och Cortina samt naturligtvis formel- och GT-bilar.

Medlemmarna tog tillfället i akt och pratade med varandra samt tittade på resten av utställningen. Det senare tog dock max 10 min i anspråk och man kände allt större tacksamhet till RHK (läs Mats Israelsson) som hade försett oss med gratis inträdesbiljetter. Det var dock inte det enda som var gratis under kvällen. Vid 19-tiden bjöd klubben på en fin middag på Star Hotel för alla som trotsat det dåliga vädret och kommit till träffen. Vi lät oss väl smaka av oxfilén och den vältempererade Abadian och stämningen stod högt i tak (ca 25 m) på den trevliga piazzan.

Riktat till alla som var inblandade ett hjärtligt tack för en fin kväll.

Bengt Dieden

## Midget QUIZ

På förekommen anledning kan göra följande frågeställning:

Av 4 midgetbilar fungerar 2 st vartannat race. En vagn fungerar 1 race av 3, och en går bra 2 race av 3. Hur många race skall man teoretiskt behöva köra för att alla skall gå bra samtidigt ?? (Oh livva tanke)

L.H.



## LJUD OCH OLJUD

Under året har vi haft problem med bullernivåer på våra bilar. Mätningar har gjorts och alla vet vi resultatet. Hårda ord har utväxlats och artiklar har skrivits vilket aldrig är bra för prestigen. Styrelsen har fått frågan "Hur kan ni acceptera detta" o s v. Under året har vi bearbetat Paris via vår "mullvad" där, Gunnar Blingren (utsäkt, Gunnar) och resultatet har blivit att "the noise problem" kommer upp på dagordningen vid mötet 1/12. Gunnar sitter ju med i "Historical cars commission" och har självklart mycket goda möjligheter att framföra våra synpunkter och idéer, något som ju också skett.

I början av säsongen upplevde vi detta som ett rent nationellt problem, men nu har tiden hunnit ikapp oss och frågan om bullernivå har väckts på flera håll bl a i England och Tyskland.

Alltså kräver detta en samordning i agerandet och det är därför frågan kommer upp i Paris. Andra former av racing, rallycross, rally, "modern" racing mm, har redan fått sig föreskrivet nivåer mellan 100 - 115 dbA beroende på land och tävlingsform. Dessutom lär den "svenska" mätmetoden ha anammats på internationell nivå. Nu är det möjligt att man inom bilsportens överorgan lyckas förhandla fram en lösning som innebär dispens från bullerkravet för ex dragracing och historisk racing, något som det föredan ryktas om. Nu förhåller det sig på det viset att även om sådan dispens beviljas från Paris så har de svenska banägarna full rätt att säga nej till tävlande som inte uppfyller kravet högst 113 dbA och så torde det nog ligga till även utomlands.

Vad som kommer att ske härnäst är följande: Vi avvaktar ett ev beslut från Paris och efter detta skriver vi till bilstyrelsen och begär att de svenska bestämmelserna linjeras med de internationella. En realistisk bedömning ger dock följande resultat: Möjligheterna att åka på svensk bana med bil vars avgasbuller överstiger 113dbA torde vara slut. De enda historiska bilar som kan räkna med dispens är nog delar av förkrigsmaterialen.

Alltså: Införskaffa lämplig ljuddämpare och sätt på den till första tävlingen, ni som inte redan gjort det, alltså.

För klarhetens skull bör framhållas att vad ovan sagts icke på något vis gläder undertecknad, om nu någon tror det.

Fö kan nämnas att Ingvar Beng avgår ur racingutskottet. Om detta har något samband med bullerfrågan är inte bekant.

Ian N.

## Historics silenced

IN LINE with a ruling from the RAC MSA Motor Sports Council, all HSCC cars will be subject to noise checks at race meetings in 1989, previously not being subject to any restrictions.

The ruling covers all motor racing in the UK including the historic, despite efforts to make the category exempt. Noise checks will be run by Cadwell Park, May 7; Oulton Park, May 20; Brands Hatch (GP circuit), June 3/4; Oulton Park, July 29; Donington Park, September 9/10; Silverstone, September 23; Snetterton, October 22.

the HSCC at the beginning of 1989, but it advises that competitors plan to design a silencer into their system in the winter months, or go to one of the racing exhaust specialists.

The HSCC is also in the process of finalising its own calendar of meetings for next year and provisionally the dates stand at:

## Noise limits

FOR road events, the RAC MSA's noise limits are based on those found in the Construction and Use Regulations. These are, of course, extremely complex, and involve driving three times each in opposite directions in a given gear past a microphone seven metres from the side of the car. This is why nobody has ever stopped you in the street and asked you to take a noise test.

The RAC test, in which a reading is taken half a metre from the exhaust pipe with the car stationary, is obviously much simpler, so an equivalent figure to the C&U one was worked out for those conditions.

For closed-venue events such as races, sprints, hillclimbs and rally-

cross, the RAC MSA got together several years ago with various local authority officials and came up with an arbitrary figure of 115dBA, which has lasted till the present day.

It is likely that this figure will be reviewed in the near future, and in any case there was a slight change on September 1 for sprints and hillclimbs. Competitors in these events complained that their engines were liable to start eating themselves if held, as required, at three-quarters maximum rpm under no load. Now they need go only two-thirds maximum, and the noise limit is reduced to 113dBA to keep in step.

If you don't agree with a noise official's reading at half a metre, you

can be re-tested at 2m, 8m or 16m, provided the surrounding area is suitable for testing. However, since the limits at these distances are all

based at the limit in the half-metre test, all that will happen is that the noise official will enjoy a little extra exercise!

### Two popular excuses demolished:

1: It's raining - sound travels faster when it's wet doesn't it? You couldn't have got an illegal reading if it had been a dry day.

Andy Watson: "Barometric pressure and humidity affect the microphone, but the microphone is calibrated before use in the conditions in which it is going to be used. And even if it wasn't, the difference is normally less than a couple of decibels."

2: The engine is at the back of my car, so you must be picking up engine noise which is affecting the reading.

Andy Watson: "Remember what happens when you add decibels. 90dBA plus 90dBA is 93dBA. 89 plus 90 is 90.000 something. Any level 10dBA below the one you're trying to measure doesn't affect the one you're trying to measure. That means that if we're testing for 115dBA, you can forget any noise below 105dBA. I don't reckon that if you routed the exhaust pipe 20 feet away and measured the engine noise you would get 105dBA. I hope not anyway - if you did, it would be an awfully sick engine!"

Saxtat från bla Motoring News 23/11-88.

## What is a decibel?

WHEN he wasn't inventing the telephone, Alexander Graham Bell devised a system of measuring noise levels using units called Bels. The only problem with Bels were that they were cumbersome - seven Bels, for instance, represented a great deal more noise than six Bels. So each unit was divided by 10, and Bels became decibels, abbreviated to dB.

How do decibels work? It's all to do with pressure. You hear a noise when air vibrates against your eardrum. Fast vibrations mean high notes, slow vibrations mean low notes. A lot of pressure means a lot of noise, not much pressure a quiet one. Since it is volume that is of interest, you can see how decibels must be related to the measurement of pressure.

Unfortunately that doesn't mean you can forget about whether the pitch is low or high. If you go to a noise boffin and say: "Morning Fred, my car's exhaust produces a noise of 120dB," he will look at you blankly and ask: "At what frequency?" For dB to make sense, you have to take a

reading at all the different pitches produced by the noise source.

This isn't much good if you just want to know how much noise you are listening to, so a refinement was devised by taking into account the fact that the human ear is more successful at hearing noises at some pitches than at others. Noise meters collect decibels at all pitches, rear range them to suit the human ear's characteristics and produce a single figure in units called dBA. (dBB, dBC and so on also exist and are used for different applications.)

Knowing this, you now go back to your boffin and say: "Ah, Fred, what I meant to say earlier was that my exhaust noise is 120dBA." To which he will reply: "Then it's too noisy - go and fix it or you won't get a race."

Measuring noise is now a pretty technical affair generally, but the system becomes positively perverse when you try to add decibels together. You would think that something twice as noisy as 60dBA would be 120dBA, but it isn't. Double the noise and you add 3dBA, so two 60dBA noises make a 63dBA noise,



NOISE TESTING may be a technical business now, but on the day it's still a hands and knees job.

and if you double it again you get 66dBA.

But that's only the amount of sound energy produced, based on the amount of pressure created by the source. This is where the human ear's un-arithmetic behaviour again comes in - to double the noise heard, you would have to muster up roughly an extra 10dBA.

Yet another complication is that, since you start counting dBA from the quietest sound the ear can detect rather than from no noise at all, it is possible for a source to produce a noise of 10dBA or less. However, as nobody has yet built an inaudible competition car we do not, mercifully, have to go into that...

Svar på midget quizet:

$$0.5 \times 0.5 \times 0.33 \times 0.67 = 0.06$$

$$1 : 0.06 = 16.67 \text{ dvs } 17 \text{ race}$$

Puh! Det är väl några kvar då!

## SENASTE NYTT OM LJUDDÄMPARE

Problemet med ljuddämpare på historiska bilar har äntligen behandlats av FISA:s Historical Cars Commission. Jag väckte frågan redan i våras men eftersom den inte har så stort internationellt intresse togs den först upp av HCS:s tekniska kommitté i augusti och av kommissionen den 1 december.

FISA har nyligen sett över bullerproblematiken totalt. Bland de kategorier som tills vidare är ointressanta i bullersammanhang hör våra bilar.

Däremot har Storbritannien fallit. Från och med den 1 juli 1989 krävs ljuddämpare på historiska bilar.

Mätmetoden framgår av

skissen till höger

som sedan många är

finns i RAC:s "Blue

Book", sektion QA 17.2

Mätningen i sektion A

skall göras med motor-

varv som motsvarar 75

procent av maximalt varv.

I övriga länder är ljuddämpare på historiska bilar inte aktuella.

Det enda undantaget kan vara Zandvoort

i Holland. Där har arrangörerna hittills

utnyttjat den i reglerna inskrivna rättigheten att själva bestämma om bilar skall

ha ljuddämpare eller ej. Men holländarna har varit förutseende, berättar min kol-

lega Willy Blankevoort. Zandvoort har nämligen vissa bullertimmar per år och dessa

har man utnyttjat till bilar som är svåra att ljuddämpa, till exempel Grand Prix-

racers eller vissa historiska bilar. Efter den senaste ombyggnaden av Zandvoort

kommer för övrigt bullerrestriktionerna att lätta.

### Sverige hårdast

Tyvärr måste vi konstatera att Sverige har de hårdaste reglerna för bantävlingar.

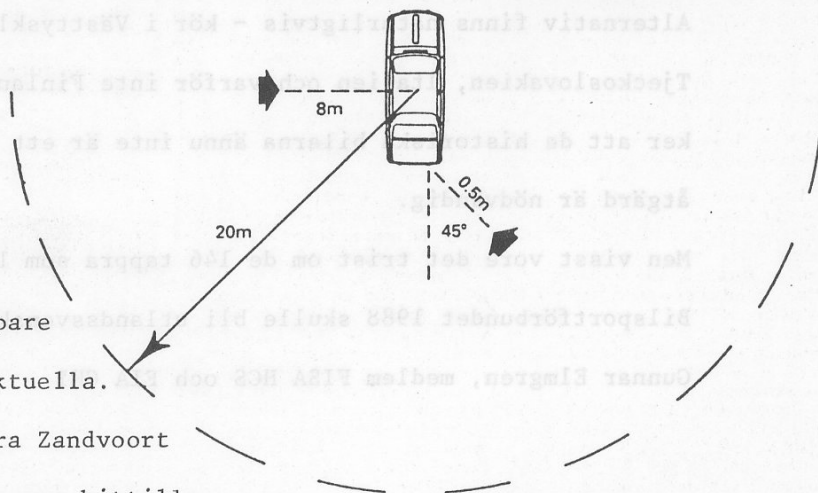
Skillnaden mellan 113 och 115 dB(A) är liten på papperet men stor i verkligheten.

Den som vill tävla i Sverige och Storbritannien får en avsevärd effektförlust om

han väljer svensk ljuddämpning även i öriket.

The following table gives alternative distance readings. (Noise measured in dB(A).)

|                  | 0.5m | 2.0m | 8.0m | 16.0m |   |
|------------------|------|------|------|-------|---|
| Section 'A'      | 115  | 103  | 91   | 85    | CAR RACE, HILL CLIMB & SPRINT, RALLYCROSS MAXIMUM |
| Section 'B'      | 108  | 96   | 84   | 78    | AUTOCROSS, AUTOTEST, STAGE RALLY, TRIALS MAXIMUM  |
| Section 'C'      | 102  | 90   | 78   | 72    | ROAD RALLY MAXIMUM                                |
| N.B. from 1.9.88 | 113  | 101  | 89   | 83    | HILL CLIMB & SPRINT MAXIMUM AT 2/3 MAXIMUM RPM    |



Omvänt kan inte en engelsman eller skotte komma hit med sin 115-decibellare.

Visserligen kan man alltid hoppas på internationell förståelse och att besiktningsmännen ska vara "hyggliga". Men det krävs bara en paragrafryttare för att den långa resan skall vara förgäves....

#### Vad göra?

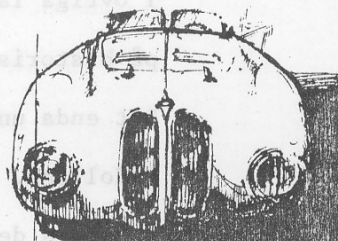
Sveriges förkärlek för egna regler ställer alltid till med friktion i internationella sammanhang. Om det verkligen är ett oeftergivligt miljökrav att historiska bilar i vårt land förses med ljuddämpare är givetvis den brittiska mätnormen den enda som är acceptabel. Då har vi i alla fall vinsten att veta att våra bilar mäter in i det buller<sup>e</sup>lemente som man avser att tillämpa där efter halvårsskiftet. Det borde inte vara svårt för Bilsportförbundets experter att göra en av våra få internationella discipliner den tjänsten.

#### Alternativet

Alternativ finns naturligtvis - kör i Västtyskland, Belgien, Holland, Frankrike, Tjeckoslovakien, Italien och varför inte Finland där man i likhet med FISA tycker att de historiska bilarna ännu inte är ett så stort bullerproblem att någon åtgärd är nödvändig.

Men visst vore det trist om de 146 tappra som löste historisk licens genom Svenska Bilsportförbundet 1988 skulle bli utlandssvenskar i framtiden.

Gunnar Elmgren, medlem FISA HCS och FIA CHI



#### SKUMT

Lasse Widenborg på tel 042/207433 har skum till tankarna enligt militär specifikation, dessutom i lös vikt. Bara att beställa.

#### 10-ÅRSJUBILEUM

Racerhistoriska Klubbens, nu redan historiska, 10-årsjubileum kommer preliminärt att gå av stapeln 10-11/6 1989 på Mantorp Park. En helg helt i den historiska racingens tecken inkluderande våra vänner motorcykelhistorikerna. Ett publikevenemang i samarrangemang med Mantorp Park som vi tror och hoppas kommer att bli säsongens höjdpunkt. Närmare info senare.

# MIDSOMMAR I PARIS

Om man är tillräckligt tokig att avstå från midsommarhelgens nubbe(ar) och ev. övriga fröjder, ja då finns det alltid möjlighet att åka historisk racing på den gamla Montlhérybanan utanför Paris. Denna tävling tar således ingen hänsyn till vår svenska nationalhögtid, utan brukar för det mesta ha samma datum.

Alltså, tillräckligt tokiga, begav sig Tommy Brorsson och undertecknad på resan söderut, och med våra giltiga visa instäplade i våra pass, var det inga problem med gränspassagen. A propos giltig och gränspassage, så orsakade vårt ofrivilliga dröjsmål i England i samband med tävlingarna på Brands Hatch, onekligen vissa poänger. Eftersom vi var ett dygn sena, hade Bernt Lundströms pass passerat på att gå ut, varför den stackars Bernt, vid varje gränskontroll, fick stuvats undan i bussens bakre regioner. Och det gick bra, fast officiellt så är han väl kvar i GB, och kanske letar efter Elitedelar - vad vet jag?

Denna gång åkte vi med Tommys SAAB 900, så där var det inte plats för liknande övningar, utan det gick som tåget, och tidigt på morgonen var vi framme. Vi passade på att slafa litet utanför, innan vi blev insläppta, under banan inpå innerplan där depån var förlagd.

Montlhérybanan, med anor från 20-talet, består egentligen av 2 banor, en ovalformad med 2 doserade kurvor där doseringen längst uppe är mycket kraftig, samt en annan "vanlig" slinga som går utanför den ena doseringen, och som är kopplad till den andra, som också fått ett par farthämmande chikaner nere i "botten", och det var denna bana som användes nu. På innerplan hade man, förutom depån, även en autojumble där man kunde finna allt från aluminiumfälgar till Peugeot 203 och trimförgasare till CV4 till topplock till Delahaye. Man hade även märkesklubbträffar och kunde här finna åtskilliga Bugatti och även något härstädes så exotiskt som en Volvo Duett.

Besiktning skedde vid den dosering som ej användes, och det var inga problem för Tommys del. På lördagseftermiddagen var det så träning, och Tommys race hade kryddats med en hel del muskelkraftig opposition från andra klasser, bl.a. en del Maserati 250F och Ferrari Dino 246 F1. Tommy lyckades i alla fall komma in på tredje tiden totalt efter Mike Freeman i Lister-Jaguar och Corrado Cupellini i Ferrari F1, och var givetvis snabbast i sin klass före Manfred Bode och Stirling Moss. Bland frontmotor FJ var DB Monomil vanligast, och de rattades delvis av riktiga kamikazepiloter. Vad som var en smula oroande var att det faktiskt rök och osade mer än vanligt om bakaxel-diffen. Vi hade faktiskt med en extra "klump" med från mitt "Diva-lager", men beslöt att låta det räcka med att slå på olja. Vi skulle ju gå runt och titta litet, och ta igen oss efter vår nattliga resa, och sen skulle det dessutom vara fest på kvällen hos Bodes...

Att fransklektionerna i plugget användes för andra, då viktigare uppgifter fick man lida sviterna av nu. Således var det en aning svårt att konversera med en belgare som körde en fin Diva 10F, men det gick inte att missta sig på hans tacksamhet då Tommy fixade en invändig avbruten retur fjäder till den ena Weberförgasaren. Det var även en fransk Diva 10F

som var anmäld i GTS-klassen, men eftersom den föregående ägaren för ett par år sedan, kört skjortan av alla Alfa GTZ Porsche osv. så gick man inte på den finten längre, utan han fick sälla sig till sin märkeskollega som anmält sig till rätt klass.

Några racesammansättningar var litet svåra att förstå. På lördagen körde man t.ex. lilla GTS klassen tillsammans med de äldre stora GTS bilarna med XK 120 och Lancia Aurelia GT m.fl. Bland småbilarna märktes förutom de "vanliga" även Alpine A106, DB Le Mans, DKW Monza och CD Panhard. Vinnare var emellertid John Hugenholtz med Lotus Elite. På lördagen kördes även förkrigsbilarna, och här fanns alla de klassiska franska märkena; Bugatti, Gordini, Talbot, Delahaye, Delage...

På kvällen blev vi inbjudna till fest hos Dr. Bode (Lola Mk1). Och det smakade. Där dök även upp en ungrare, Villmos Willisits som hade kört med en Amilcar i förkrigsracet. Han pratade inget västerländskt språk, men hade en tolk med sig som stolt förklarade på tyska att man hade ca 100 liter vin med sig, så det var bara att dricka, och det blev kanske litet mycket, men vad sjutton, det är ju bara midsommar en gång om året.

Något omtumlade vaknade vi upp på söndagsförmiddagen. Man körde en klass för bara Lotus 7. De såg inte så häftiga ut som de för det mesta gör i Sverige, utan såg mest 60-tals ut. Man körde även ett race med saloonbilar. En snabb Jaguar MK 2 vann före favoriten André Bailly i Lotus Cortina. Till skillnad från Tyskland, höll man sig här strikt till FISA-reglerna. Således synes inte en enda Weberförgasare på de 10-tal Cooper S som var med, och även de båda Amazoner som deltog hade SU-förgasare. Av R8 Gordini, Frankrikes motsvarighet till Cooper S, deltog bara en enda, egendomligt nog.

Den franska Jaguarklubben fyllde 25 år - tror jag - och därför hade man bemödat sig om ett fint startfält i det speciella Jaguarheatet, eller vad sägs om vardera 5 C resp. D-type, 9 Lister, 4 HWM-Jag., samt ströex av Alta, Tojeiro och Cooper-varianterna. Engelsk fackpress var mycket imponerad i kommentarer efteråt. Något sådant hade man inte ens sett i GB.

Nu började det dra ihop sig för Tommys race, och när vagnarna samlades till start så såg ju motståndet våldsamt ut, men träningstiderna visade ju att en tredjeplats borde inte vara omöjlig, och då skulle även klassvinsten vara hemma. Väl uppställda, fick alla mekanikers m.m. dra sig tillbaka, och för en gångs skull gjorde Brorsson en bra start, jag tror faktiskt att han gick förbi Cupellini i hårnålssvängen som följer efter startrakan innan ordningen återställdes. Freeman i Listern och Cupellini drog ner på tempot, men då var Tommy framme och huckade, så man fick öka igen. Under tiden kom Stirling Moss in i depån. Han hade fått in tvåan istället för fyran, så det slutade med några krökta ventiler. Plötsligt saknades Tommy. Bakaxeln hade rasat. F-n också, då skulle vi alltså ha bytt. Hade vi varit litet fräschare på morgonkulan, så hade vi kanske.. Nu fick Freeman och Cupellini äntligen ro, och deras varvtider steg med ca 10 sek. Dr. Bode vann den lilla sportklassen. Efter loppet träffade jag på en fransman som vi snackat med innan, och som renoverade en Eleven, och han var alldeles exalterad. Han hade fått för sig att Tommy fått tredje träningstiden i klassen, men "troisienne total" överskred tydligen hans horisont.

Sedan körde man ett Aston-Martinrace och ett formellopp, och även "stora GT" och "mellan GT" men vi var faktiskt för trötta och besvikna för att ta någon djupare del av det, utan packade våra prylar, tog adjö av de vi kände och körde hem.



Per Hågeman

I brist på Eleven-bilder visar vi Horst Auers Elite, tagen på Sicilien.

SOLLENTUNAMÄSSAN 1988.

Vill här på klubbens vägnar tacka

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Åke Andersson      | Frazer-Nash     |
| Ingvar Malm        | Elva FJ         |
| Hartmut Stammeler  | Abarth 1000 TCR |
| Hans Zolnir        | DKW Junior      |
| Dragos Mihailovici | Triumph         |
| Johan Ålander      | BMC Cooper S    |
| Roger Grimborg     | Cortina GT      |

för att de utan ersättning ställde ut sina bilar så att den ersättning vi fick av mässan kunde gå till fribiljetter till alla klubbmedlemmar. Vill samtidigt tacka RHK för den middag som ett femtiotal medlemmar intog på Lördagskvällen.

Till sist tack till Johan Ålander, Horst Brüning och Roger Grimborg som arbetade med det hela. Det blir mycket tackande hit och dit men det är nog det här som kallas god klubbanda när så många ställer upp med frivillig hjälp och arbete.



Hälsn. Mats Israelsson

# ”HISTORISKA REKORD”



Torsdagen den 18 augusti 1988 satte tre av Racerhistoriska Klubbens medlemmar nya hastighetsrekord över "Flygande kilometern".  
Gunnar Rössler nådde med sin Cooper Midget från 1954 genomsnittshastigheten 135,752 km/tim i klass I för bilar med en cylindervolym på 350-500 cc.  
Kent Abrahamsson med sin Chevron B16 från 1970 fick en ny rekordhastighet på 249,185 km/tim i klass E för bilar med en cylindervolym på 1.500-2.000 cc.  
Leif Nilsson i sin Lola T70 från 1969 gjorde en attack på det absoluta hastighetsrekordet i Sverige, som lyder på 315,2 km/tim, men fick nöja sig med nya rekordfarten 292,901 km/tim i klass B för bilar med cylindervolym på 5.000-8.000 cc.

Racerhistoriska Klubben tackar sina tre medlemmar för den fina insatsen, samt tackar SAC (Svenska Automobilklubben) för den sponsorhjälp klubben fått under 1988.

Stort tack även till de andra sponsorerna som gjorde detta rekordförsök möjligt.

Styrelsen



AUTOMOBIL

**Kamasa-TOOLS**

**Mobil**

**GAMLESTADEN**

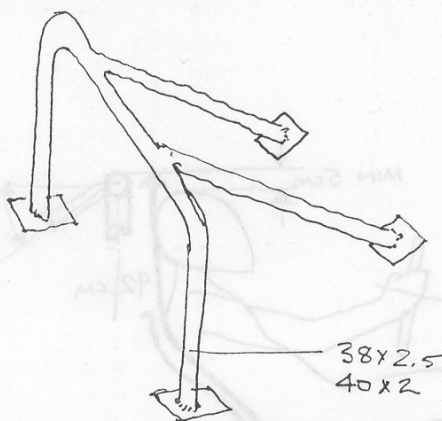


# SAFETY FIRST

## Nyårshälsning från ideologen.

x/  
En nyredigerad översättning av appendix K finns nu att rekvirera från bilsporfförbundet.  
Från och med nu skall alla bilar i klass F och G ha godkänt säkerhetsskum i bränsletankarna. I de äldre klasserna rekommenderas denna standard. Lars Göran Widenborg har rätt sorts skum till salu. Han skär till bitar som passar. Färdiga tankar med skum i finns att köpa bl.a från England. Se bara till att skummet fyller kraven i appendix K.  
Störtbågar eller burar är också obligatoriska resp rekommenderade. App K anger två typer av störtbågar, en specificerad i App J 253.8.2 och en i App J 277. Se bild 1 o 2.

BILD 1 APP. J 253.8.2.



Den första är som synes en tämligen vanlig anordning och det enda som specificeras utöver själva formen är att materialet skall vara minst kolstål med en draghållfasthet av  $350 \text{ N/mm}^2$ . Rördimension  $\text{Ø} 38 \times 2,5 \text{ mm}$  alt.  $\text{Ø} 40 \times 2 \text{ mm}$ . Rören skall vara heldragna, sömlösa och med god svetsbarhet. Den andra modellen, som i första hand kommer i fråga på en- och tvåsitsiga racerbilar har en lite krångligare specifikation. Min. höjd över stolens bottenplåt till bågens överkant är 92 cm, mätt efter förarens ryggrad. Dessutom skall bågens överkant ligga 5 cm över förarens störhjälm när han/hon sitter normalt i bilen. 60 cm över stolens botten skall bågens invändiga bredd vara minst 38 cm. Rören skall vara av krommolybdenstål SAE 4130 el 4125 alt motsvarande DIN eller SIS norm. Dimension  $\text{Ø} 35 \times 2 \text{ mm}$ . Minst ett stag bakåt eller framåt som bildar mindre vinkel med horisontalplanet än 60 grader och är utfört av samma material som bågen. Har man två stag är min dim  $\text{Ø} 26 \times 3 \text{ mm}$ . Det är naturligtvis tillåtet att ha mer omfattande skyddsågar eller -burar. En skyddsbur får dock inte ha fler infästningspunkter än sex. Hur infästningar och skarvar skall vara utförda framgår av bilsporfförbundets "tekniska bestämmelser" dvs den publikation i vilken också Appendix K ingår. Tillverkning av störtbågar får nog anses vara ett typiskt specialistjobb, så vänd Dig till någon som redan kan, det blir nog både bäst och billigast.

x/ kommer sannolikt att distribueras via klubbens försorg i samband med nästa utskick.

Störtbågar rekommenderas till alla bilar, men är obligatoriska bara i vissa. Följande gäller:

|                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| klass A-D               | inga regler         |
| stdvagnar E             | typ 1 obl.          |
| GT/GTS E                | typ 1 rek.          |
| en/tvåsits racerbilar E | typ 2 rek.          |
| stdvagnar F             | typ 1 obl, bur rek. |
| GT/GTS F                | typ 1 obl, bur rek. |
| en/tvåsits racerbilar F | typ 2 obl.          |
| en/tvåsits racerbilar G | typ 2 obl.          |

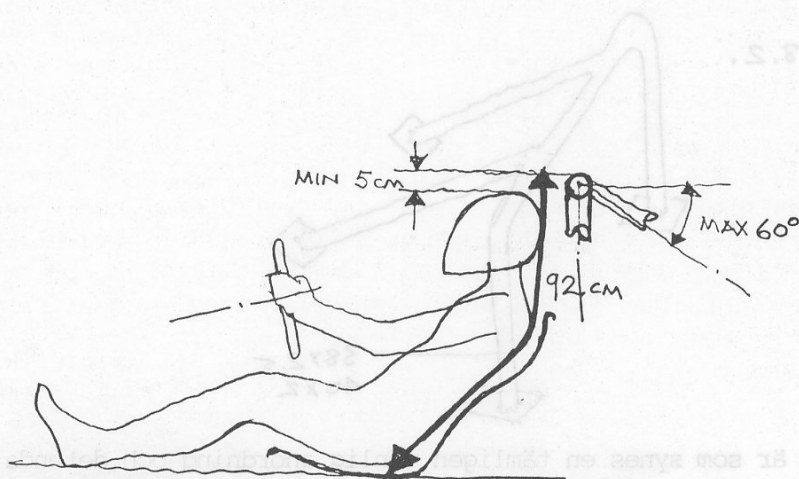


BILD 2 APP. J 277

Alla bilar i klasserna E, F och G, och övriga bilar som har störtbåge skall ha fyrpunktsbälte.

Nackstöd rekommenderas i alla bilar som har säkerhetsbälte.

ID-handling skall göras om. Instruktion om how to do it kommer vad det lider från bilsportförbundet till de som har ID-handlingar.

Gott nytt år  
Staffan Lindberg

\*\*\*\*\*

FUNDERING FRÅN ASFALTSNIVÅN

\*\*\*\*\*

Jan Tromarks artikel i nr 4 målar en dystert bild av den historiska racingens framtid i Sverige. Möjligen har han rätt, och självklart faller en del av ansvaret på de aktiva. Men, har inte ledningen för verksamheten de största möjligheterna att påverka utvecklingen? Är det inte genom att skapa bästa möjliga förutsättningar man kan få verklig fart på tävlandet? -Jag tycker att så borde vara fallet, och en mycket viktig faktor är självfallet reglerna för tävlandet.

Det tekniska reglementet bestäms ju i Paris, så åt det är inte så mycket att göra, utom att försöka tillämpa det efter förutsättningarna här i landet, så att så många gamla tävlingsbilar som möjligt kommer ut på banorna.

Tävlingsreglementet däremot, utformas ju i Sverige och här borde det finnas goda möjligheter att stimulera till flitigt deltagande. Jag vill här ta upp ett par av de åtgärder RHK vidtagit i år. Hoppas att de som har "hann um'et" vill kommentera följande:

1. Tidigare har de flesta historiska tävlingarna ingått i Sportvagnsmästerskapet, och ända fram till prisutdelningen vid finalen på Falkenbergbanan trodde i varje fall jag att så var fallet i även 1988. Det skulle alltså inneburi att erövrade poäng i de olika historiska heaten räknades samman, och att en totalsegrare korades i vart och ett av dessa. Uppenbarligen är det inte så längre, inga historiska totalsegrare utsågs, varken då eller senare. SSK har sedermera tröttnat på att på att invänta material från RHK, och publicerat den slutliga resultatlistan utan de historiska klasserna.

-Jag kan inte begripa varför man tagit bort den morot som deltagande i Sportvagnsmästerskapet innebar, om man nu verkligen är bekymrad över kient deltagande i många klasser. Att dessutom strunta i att meddela de aktiva gör inte saken mycket bättre... Det vore högst intressant att få ta del av Styrelsens syn på saken!

2. Tidigare har man även tävlat om en Totalseger, Cup-vinnare har den blivit som kört hop flest poäng. Denna princip har tydligen övergivits, nu tilldelar Styrelsen någon totalsegern istället. Praktiskt, de som tycker det är för dyrt, besvärligt eller riskabelt att tävla kan stanna hemma, och ändå ha chans vinna den åtråvärda Cupen! -Men snälla Styrelsen, är detta verkligen ägnat att ge Historisk Racing framgång?

För undvikande av missförstånd är det väl bäst påpeka att jag absolut inte har något emot årets Cup-vinnare som person eller bilförare, det är nyordningen jag inte begriper finessen med!

3. Inför 1989 tycker jag det vore rimligt att vi får veta i god tid vilka nyheter som är att vänta. Kanske Styrelsen planerar att måla tävlingsnummer på pingisbollar och köra hela serien i Tipstjänsts Lotto-maskin?

Björn Sandberg

Svar till Sandbergs "Funderingar från asfaltsnivån".

1988 var ett år som på många sätt lyft historisk racing flera steg framåt. De tidigare tre heat som körts har utökats till sex heat. Detta beror på att flera klasser har fått historisk status, tex de historiskt intressanta standardvagnarna, och de vackra F3:orna.

1988 var året då RHK tog steget att genomföra ett eget evenemang med all sex historiska klasser som vi för tillfället har. 1988 var också året när "gammelbilarna kom tillbaka" med handikapprace. 1988 var också året som till viss del förmörkades pga ljudproblem.

Innan Sandberg får svar på sina funderingar kan det också vara på sin plats med lite forskningsarbete. Jag uppmanar därför intresserade läsare att plocka fram sin RHK-mapp och läsa vad som står skrivet på pärmens insida, och därefter skugga igenom klubbens stadgar. Denna lilla lässtund har gett oss en bra plattform för kommande säsongers evenemang med historiska bilar och förhoppningsvis en förståelse för hur "styrelsen" kommenterar Sandbergs funderingar.

Svar på fundering ett och två:

I år har det inte varit möjligt att på ett vettigt sätt ha med de historiska klasserna i Sportvagnmästerskapet eftersom de sex klasser vi har inte fått åka lika många gånger. Standardvagnarna har 1988 endast fått tillfälle att åka två gånger, medan tex GT-bilarna haft möjlighet att åka fem gånger. Om man hade räknat med att den som samlat flest poäng totalt skulle "vinna" en totalseger så skulle endast de som åkt med GT-bilar haft en möjlighet att få totalsegern. Det skulle väl inte vara rättvist, eller hur Björn?

1988 har priser delats ut till de inom varje klass som fått ihop flest poäng. Detta kan alla, inklusive Sandberg se som ett substitut för sportvagnmästerskapets totalseger. Det betyder att de som inom respektive klass, och på de inom vår hobby mest rättvisa premisserna, fått ihop flest poäng blir segrare i sin klass. Den som lämnar bilen hemma en tävling, som Sandberg skriver, missar möjligheten att ta hem klassegern.

Om det nu är så som Sandberg skriver, dvs att anledningen till att vara med på olika evenemang är möjligheten att vinna, ja då kommer det historiska i den historiska racing med stor sannolikhet att gradvis avta. I Sverige är det inte rimligt att ens fundera på rättvisa förutsättningar inom den historiska racingen. Vi har inte vagnmaterial till att köra ett heat med var och en av våra 19 klasser. I våra heat i Sverige kör tex Lotus Elan och Austin Healy Sprite i samma heat, och de kör under helt olika premisser som knappast skall ställas mot varandra i ett resonemang om en totalseger.

Enda möjligheten att ordna tävlingar med rättvisa är att göra som sportvagnsklubbarna, dvs atträkna ut motoreffekt och väga bilarna för att sedan dela in dem efter ett vikt-effektförhållande. Detta förfaringsätt skulle knappast främja historisk racing. I den historiska racingen kan endast de som har lika bilar "tävla" med varandra, övriga kör mot eller med sig själva. Allra trevligast vore det naturligtvis om vi alla kunde köra tillsammans på våra egna villkor och ha det trevligt på och vid sidan om banan.

Svar på fundering tre:

Inför 1989 skall alla veta att vi kommer att köra ett mästerskap med klassegrare, och totalregrare kommer inte utses på grundval av hur många poäng man fått eftersom 1989 har samma förutsättningar som 1988. Av den anledningen kanske herr Sandbergs förslag med pingpong bollar inte är så tokigt. Det skulle i alla fall vara minst lika rättvist som att köra med sportvagnsklubbarnas regler i vår historiska racing.

Slutligen ber styrelsen om ursäkt för att "nyordningen" avseende poängräkning för säsongen 1988 inte klart framgått: Vi skall bättra oss!

För styrelsen  
Tävlingssekreteraren

# Targa Florio Autostoriche

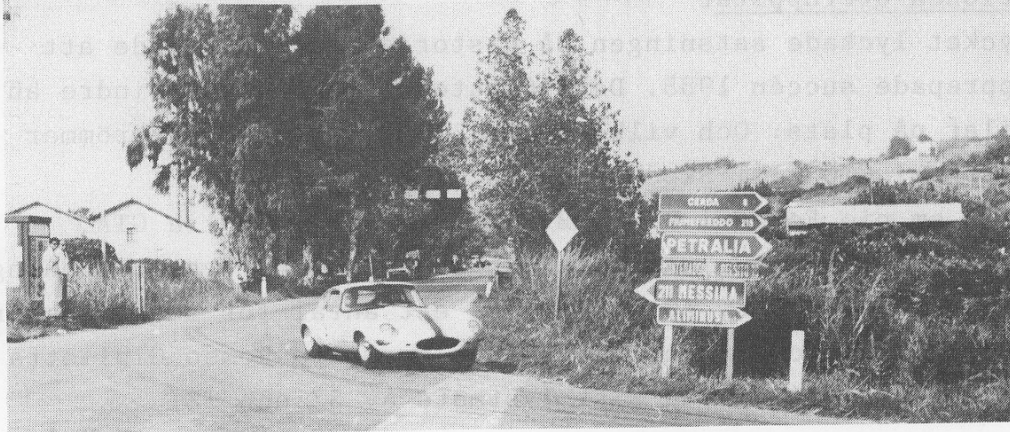
## Targa Florio 82 år

Targa Florio, sicilianarnas stolthet har med avbrott för världskrigen gått varje år sedan 1906. Totalt har man kört 72 tävlingar

Banlängden har varierat, men hela tiden har loppet gått i den bergiga landsbygden sydost om Palermo eller på landsväg i och omkring staden. Segrare har varit världsberömdheter som Felice Nazzarro, André Boillot, Achille Varzi, Tazio Nuvolari, Antonio Brivio, Luigi Villorosi, Piero Taruffi, Stirling Moss, Jo Siffert och vår egen svenske Joachim Bonnier för att nämna några vi i Sverige känner igen namnen på.

Av märkena kan Lancia notera 12 segrar, Porsche 11, Alfa Romeo 10, Ferrari 9, Bugatti 5, Maserati 4, och Mercedes 3. Övriga segrar i det sägenomspunna loppet har gått till märken som vunnit en eller två gånger.

Italienarna ställde upp med ett antal skrämmande snabba E-types och Elaner, vilka belade de 6 första platserna.



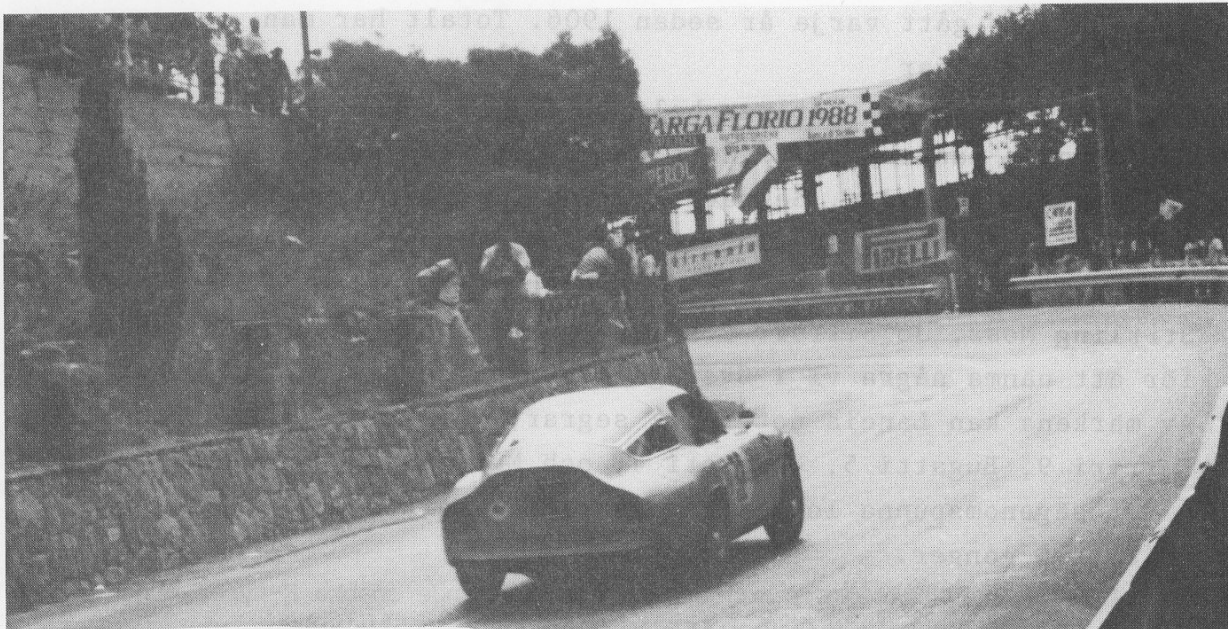
## Tragiskt slut 1977

En tragisk olycka 1977 då två åskådare omkom blev slutet för det klassiska Targa Florio. Sedan dess har tävlingar med moderna bilar skett inom ramen för det Sicilianska rallyt.

Längtan efter att få se de klassiska bilarna tävla blev dock så stark att Automobil Club Palermo 1986 beslutade att låta loppet återuppstå åttio år efter den första tävlingen men nu med historiska bilar.

Man kör på den klassiska "Piccolo Circuito Madonie". Banan är totalt ca åtta mil, har fyra specialsträckor på tillsammans ca sju mil och körs tre varv.

Succén var given, publiken älskade att få se sina Ferrari, Lancia Alfa och Maserati i elden igen.



#### Traditionen återuppstår

Den mycket lyckade satsningen på historiska bilar gjorde att man upprepade succén 1988. Den 16 oktober fanns inte mindre än 182 bilar på plats. Och vilka bilar, alla upptänkliga drömmar från Ferrari GTO till Skoda Oktavia.

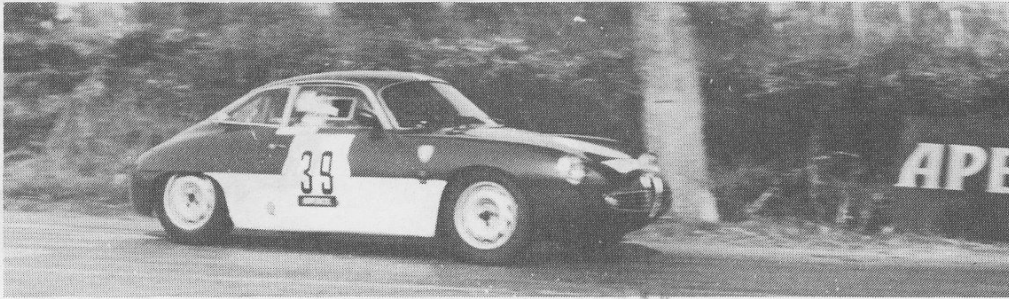
Vad sägs om nio Ferrari 250 SWB, 11 Alfa Romeo Giulia GTA, 9 Lancia Aurelia B 20, ett antal Abarth av olika typer, Cunningham C 4R, Porsche 718 RSK, AC Cobra plus ett antal för oss svenskar vanligare bilar som Jaguar E, Lotus Elan, Alfa Romeo Giulietta S och SS. Alfisti fick även sitt lystmäte av SZ och TZ.



En hottad illgrön P1800, rattad av långhårig Tysk fick representera den något liberalare syn på Historic Racing som nu förhoppningsvis är på tillbakagång.



Vad gäller äldre bilar så fanns t ex både Bugatti 35 och Alfa Romeo 8 C 2300 Monza med och spred glans över evenemanget. Tonerna och dofterna var oemotståndliga för en älskare av historisk racing. Inte enbart italienare var med och körde. Här fanns förutom schweizare, engelsmän, tyskar och holländare även så långväga gäster som amerikaner och japaner. De mest udda i sammanhanget var två tjeckiska ekipage, Skoda Oktavia och Skoda 1000 MB, som anlände i en fullt tidsenlig Tatrabuss. Faktum är att skodorna gick bättre än vad de flesta väntade sig och höll flera betydligt mer exotiska vagnar stången.



### Folkfest

När det är dags för Targa Florio går sicilianarna man ur huse. Arrangörerna beräknar att inte mindre än 35.000 åskådare kände banan denna soliga och lagom varma oktobersöndag. Stämningen är hög och utkommenderade poliser och carabinieri ger snart upp sina fåfänga försök att hindra publiken från att korsa banan eller att stå på olämpliga ställen.

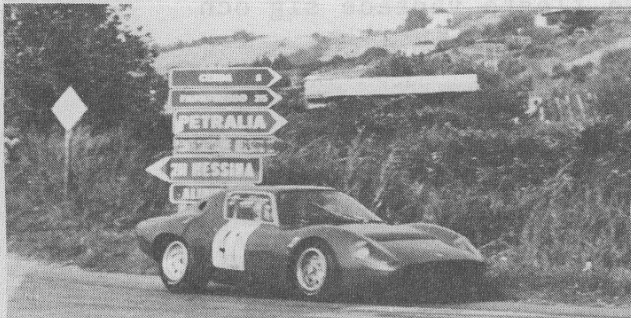
När de röda bilarna kommer applåderas och skriks det i högan sky och kastas slängkyssar. När det kommer Lotus Elan eller Jaguar E är det märkvärdigt tyst. Försäljare av mössor, tröjor, och märken som det står Ferrari på gör strålande affärer. Hitresta vipar och gräddan av den sicilianska societeten smörjer kråset i viptältet och Alfa Romeos direktionsbuss finns på plats, liksom flera helikoptrar som flyger japanska höjdare till intressanta platser runt banan. Der är inte utan att man som hitrest svensk känner sig lite som den fattiga kusinen från landet. När dagen närmar sig sitt slut blir stämningen dock lite mer dämpad eftersom det visar sig att de sex första placeringarna tas av Jaguar E och Lotus Elan. Det hjälper inte att det är italienska förare med. På sicilien är det bara "macchina rosso" som gäller.

Res dit själv.

Numera är det vanligt att ta ut en semestervecka på hösten och många utnyttjar den till sol och bad vid medelhavet. Till Sicilien går utmärkta charterresor och temperaturen i havet och på land i oktober är idealisk för oss nordbor. Nästa gång det är "Targa" så res dit, hyr en bil och se dig omkring.

Sicilien i sig självt är dramatiskt och vackert. Sicilien i kombination med Targa Florio blir garanterat en upplevelse för livet.

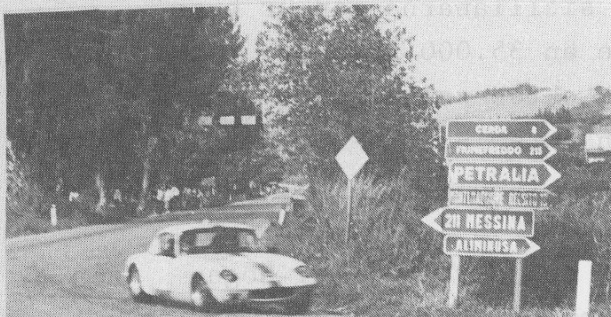
Lasse Cyrus, foto: red



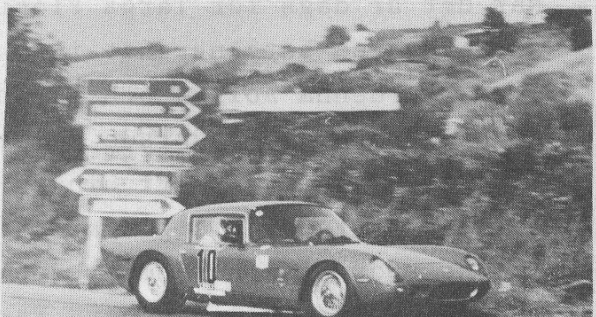
Abarth 1600 Prototyp, körd av försiktig Schweizare.



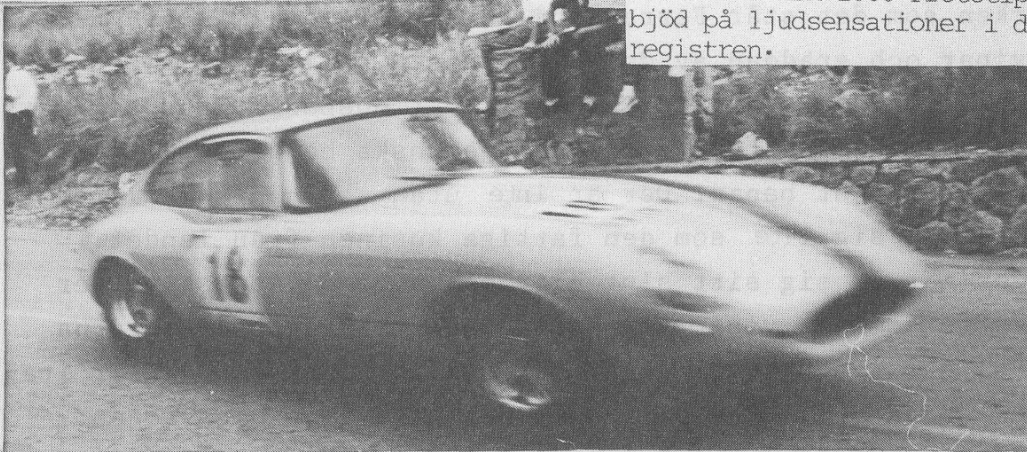
En av nio Ferrari 250 SWB, offensivt framförd av Fabrizio Violati.



Vinnaren av 1988 års Coppa d'Italia, signaturen "Amphicar" i Lotus Elan



En sällsynt och vesselsnabb sötnos var denna ASA 1000 Prototipo, vilken bjöd på ljudsensationer i de högre registren.



Vinnaren i Jaguar E, Pietro Silva (co-driver Tiziana Borghi) körde säkert och mycket snabbt på den 8 mil långa banan. Odämpad fullrace-sexa gav ripping-canvas i världsklass!



## PRISUTDELNING 9/12

Som den definitiva avslutningen på 1988 års säsong anordnade klubben prisutdelning på Danvikens Restaurant fredagen inför 3:e advent. Glädjande många hade mött upp och klubbmästaren räknade in 62 personer som stärkte sig med ett glas frisk lingondricka i entréhallen. Dit hade även representanter från vår huvudsponsor SAC (Swedish Automobile Club) kommit med P-O Öqvist i spetsen. Han provade gärna den F3:a som tillsammans med Leif Jönssons TR3:a prydde lokalen.

Middagen bestod av en fräsch sallad och varmt bröd följt av en osedvanligt god fläskkarré med fransk potatisgratäng. Det var nu tid för utdelning av priser från det dingnande prishordet. Efter att ha presenterats med en tavla föreställande Kent Abrahamssons Chevron stannade P-O Öqvist kvar och förrättade prisutdelningen tillsammans med RHK:s ordförande Ian Nilsson. Här följer listan på alla pristagarna:

### *Pris för internationella meriter*

Tommy Brorsson  
Rune Berg  
Björn Knutsson

### *Presidents Cup*

Lennart Haajanen

### *Torstens Memorial*

Jan Skoog

### *Bäste debutant*

Jan Richter (alias JR)

### *Bad Luck Champion*

Bengt Frelin

### *Pris för hastighetsmeriter*

Leif Nilsson  
Gunnar Rösler  
Kent Abrahamsson

### **SAC-cupen totalvinnare**

Ove Persson

### *Klassegrare:*

*Standardvagnsklassen upp till 1000 cc*  
Nils-Olof Jonsson, SAAB

### *Dito över 1000 cc*

Roger Grimborg, Ford Cortina

### *Sportvagnar E+F*

Per Haegermark, Marcos

### *Formel Junior*

Horst Brüning, Lola

### *Formel 3*

Bengt Ljungbergh, Brabham

### *Formel Ford*

Bo Strander, Hawke

### *Formel Vee*

Kent Baeck, RSM

### *G-bilar 68 upp till 2000 cc*

Ove A Persson, Lotus 47

### *Dito över 2000 cc*

Rashid Amir-Barghi, Lola

### *G-bilar 69-70 upp till 2000 cc*

Peter Sikström, Royale

### *Dito över 2000 cc*

Sten Hillgard, Porsche-Bizzarrini

### *Förkrigsbilar*

Roland Haraldsson, Riley

### *GT-E upp till 1300 cc*

Jan Richter, Alfa Romeo

### *Dito 1300 cc - 2000 cc*

Jan Skoog, Porsche

### *Dito över 2000 cc*

Nils-Börge Gårdh, Triumph

### *GT-F upp till 1300 cc*

Mats Israelsson, MG

### *Dito 1300 cc - 2000 cc*

Björn Sandberg, Alfa Romeo

### *Dito över 2000 cc*

Niels Blegvad, Daimler

PRISUTDELNING 9/12

Avslutningsvis berättade SAC:s representant att han var mycket nöjd med årets tävlingar. Han tackade alla deltagare som ställt upp och medverkat i årets aktiviteter. Han kunde också avslöja att SAC just beslutat att även nästa år ställa upp som huvudsponsor för RHK. För detta fick han en varm applåd.

Nu vidtog bildvisning där Jan Tromark tog oss med till årets upplaga av 1000 miglia där även RHK-medlemmar deltagit. Mycket trevliga bilder, i synnerhet när man som artikelförfattaren gillar röda bilar.

Bengt Dieden



SAC:s representant P-O Öqvist, SAC-cup vinnaren Ove Person samt herr ordförande Ian Nilsson.

#### ÅRSMÖTESDAX!!!!

Styrelsen har preliminärbookat lördagen den 4/2 1989 för årsmötet. Plats ännu ej bestämt.

Håll alltså ögon och öron öppna för den formella kallelse som från RHK kommer dimpa ner i brevlådan i Januari.

Ni som vill motionera bör göra detta redan nu, då deadline för detta troligen kommer i samband med kallelsens ned-dimpande.

#### SÄLJES:

Alfa Romeo Giulietta berlina.

Ett standardvagnsobjekt med mycket nya delar.

Exkl. motor.

Ring Jan Richter, tel 08-64 05 69.