

RUTFLAGGAN NR 1.1990



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



OBS! ÅRSMÖTE

3 februari i JÖNKÖPING

STYRELSE		
Ordförande	Ian Nilsson	Tel: 08/755 48 40
Kassör	Olov Andersson	Tel: 08/761 16 24
Sekreterare	Leif O Jönsson	Tel: 08/ 51 41 73
Ledamöter	Per Norberg	Tel: 08/718 04 01
	Erik Cyrus	Tel: 08/770 14 92
	Roger Grimborg	Tel: 08/756 87 82
	S. Lindberg	Tel: 08/ 39 33 44

INFORMATION

FRÅN



KLASSREPRESENTANTER

A-----D	Bengt Frelin	Tel: 08/768 42 85
	L. Haajanen	Tel:031/ 28 65 66
GT/GTS	Per Rosendahl	Tel:042/ 912 10
	Bengt Alsed	Tel:042/ 674 54
STANDARD BIL	Mats Israelsson	Tel: 08/756 28 35
FORMEL JUNIOR	Bruno Rösler	Tel:019/ 22 42 58
FORMEL ÖVRIGA	Anders Lindskog	Tel:042/ 29 86 39
SPORTVAGNAR	Tommy Brorsson	Tel:0435/526 98
G--BILAR	Stig Jonsson	Tel:033/ 559 34
	Pär Haegermark	Tel:031/ 28 26 91

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg	Tel: 08/ 39 33 44
Lars Widenborg	Tel:042/ 20 76 81
Gunnar Brisman	Tel:0300/627 54

REVISORER

Marianne Casslén	Tel: 08/ 80 66 71
Ake Axelsson	Tel:0755/741 41

REDAKTIONSKOMMITTE

Agneta & Roger	Tel: 08/756 87 82
Gia & Horst	Tel: 08/732 72 31
Mian & Mats	Tel: 08/756 28 35
All post till RUTFLAGGAN sändes till	
Mats Israelsson C/O TEXACO B/S	
Hägernäsväg / Termikväg	
183 62 TÄBY	Tel: 08/756 39 15

TÄVLINGSREPRESENTANTER

Per Norberg	Tel: 08/718 04 01
Vakant	
Vakant	

FÖRSÄKRINGAR

Pär Haegermark	Tel: 031/28 26 91
Peter Kumlin	Tel: 0243/284 77
Mats Israelsson	Tel: 08/756 28 35

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

Johan Alander	Tel: 0760/380 73
---------------	------------------

VÄLBEREDNING

Walter Rosenlechner	Tel: 08/51 31 81
Bengt Dieden	Tel: 08/94 78 68
Mats Israelsson	Tel: 08/756 28 35

The chairman's message.

För 10 år sedan, när jag köpte min Lotus Eleven, (ja, jag vet, den är inte färdig än) var tillgången på delar till Coventry Climax-motorer tämligen begränsad. Idag kan man i stort sett köpa vad som helst till denna trevliga lilla maskin som ju används friskt i historisk racing nuförtiden. Man hör ganska ofta folk säga: "Men den här gamla bilen borde väl egentligen stå på museum osv." I själva verket är det ju precis tvärt om. Ut och kör med era gamla bilar för vem tillverkar delar till en bil som aldrig används. För dem som kör med FVC-motorer är det här kanske inga tröstens ord, det har liksom blivit lite dyrt. (Låt mig parentetiskt citera en tidigare ordförande i vår klubb: "Historisk racing ska vara dyrt annars skulle varenda dj-l hålla på med det"). Nåväl, när Lasse Widenborg och undertecknad klev runt på Nürburgring i höstas så kunde vi under Steigenberger-uppställningen konstatera: I början av säsongen var det två bilar som inte hade korrekta motorer, i slutet var det tvärtom. Ett 'rat-race', alltså, mera motor och så går drivaxlarna av, nya modernare axlar och så räcker inte bromsarna till, på med nya och större grejer igen och vad har vi? En historisk racerbil? Ja, kanske, kanske inte. Det här är ju, som självfallet alla begriper, inget som bara 'drabbar' en klass eller bilkategori, tendensen finns nog lite här och där, även i klasser som från början verkade ha förutsättningar att hålla kostnaderna på en rimlig nivå. Och så är vi tillbaka till den ständigt aktuella frågan: Vilket ord i uttrycket 'historisk racing' betonar vi mest? 'Historisk' eller 'racing'. På insidan av vår klubbmapp finns några, som jag tycker, tankvärda ord, vilka jag till 80% stulit ur en numera saligen avsmnad amerikansk publikation, Vintage Racer. Läs och begrunda, så kanske vi kan ha lite meningsutbyte under kommande årsmöte om innebörden i begreppet 'historisk racing'. Låt mig få avsluta denna del av mitt inlägg med en spontan kommentar av Lasse W under ovan nämnda promenad: "Titta på tusan, en gammal sportvagn med originalmotor!!"

Säsongen 1990 ser i skrivande stund bra ut. Vår tävlingssekreterare Per Norberg knåpar med datum och platser, allt för att i möjligaste mån tillgodose allas intressen. Läs igenom det preliminära körschema som presenterades i förra numret av Rutflaggan och framför din åsikt, gärna under årsmötets andra halva. Några körningar inför betalande publik ser det ut att bli, Mantorp i augusti är redan klart med tre historiska heat, GTS, standard och så ett internationellt G-heat inom Steigenbergercupens ram, hoppas jag, med TV-sändning och allt. Föregår jag bara och väntar på vem som först hugger en deltävling i EM-serien, Mantorp eller Knutstorp. Det är nog inte så långt borta.

Verksamhetsberättelse för 1989

Racerhistoriska klubben höll årsmöte den 4/3 1989 och då valdes följande styrelse:

Ian Nilsson ordförande

Per Norberg

Olov Andersson

Staffan Lindberg

Leif Jönsson

Erik Cyrus

Roger Grimborg

Om 1988 var genombrottsåret för historisk racing i Sverige så har den trenden verkligen utvecklats vidare under verksamhetsåret 1989.

Klubben har som tidigare kört tillsammans med sporvagnsklubbarna, men vi har också sökt egna vägar för att utveckla den historiska racingen.

En utvecklande debatt om hur vår verksamhet ska utvecklas har förts mellan styrelsen och klubbens medlemmar. Mycken tid har gått åt till att diskutera den "historiska riktigheten". Detta är ett samtalsämne som synes vara ett hus på lös grund, men under året har ytterligare några pålar slagits ned i gungflyn och markant stärkt husgrunden.

Under året har historiska racervagnar kört på Kinnekulle två gånger och på Knutstorp och Falkenberg en gång vardera. Dessa evenemang har varit samarbeten med sportvagnsklubbarna. RHK har också varit representerat på Mantorp vid det sk Tekniken Värld Sportscarshow. Dessutom har klubben arrangerat två helhistoriska möten på anrika Karlskogabanan - ett Tioårsjubileum och en Tvåtimmarstävling för standardvagnar och GTS.

Antalet startande i de historiska klasserna har i år varit större än tidigare. Låt oss nämna att 90 av klubbens medlemmar kört minst ett lopp under året. Vid klubbens Tioårsjubileum hade vi hela 62 ekipage på startlinjen.

Samtliga som startat vid sportvagnsklubbarnas evenemang erhåller 300 kr per start i startersättning. Vid övriga evenemang har klubben hjälpt till med hela startavgiften.

Klubben har med gott resultat representerats vid ett stort antal utländska tävlingar av RHK:are. Tre av dessa har dessutom vunnit respektive klass i europaserierna.

Klubben har vid sidan om racerbanorna också varit representerad vid ett antal mässor och utställningar, vilket torde ha tillfredsställt vår sponsor denna säsong - SAC.

Det exakta antalet medlemmar vid årsslutet kommer att presenteras vid årsmötet.

Klubben har sänt ut 7 Rutflaggor till medlemmarna under året.

Styrelsen har haft 7 protokollförda möten samt ett stort antal informella möten.

styrelsen

HÖRT GENOM FÖRGASARTRATTARNA

Det ryktas att Gunnar Brisman, ny besiktningsman förresten, är ute och mullrar med sin färdigställda trevliga Maserati 3500 på vägarna runt Göteborg. Gunnar gör alltid snabba och fina jobb och den här bilen blir säkert spektakulär.

Hartmut Stammler lär ska flytta till Österrike, tack för den tid som varit, får vi väl säga då. Hartmut bjöd faktiskt på en av de mest rafflande fighterna i historisk racing i Sverige. Det var på Kinnekulle för ett antal år sedan. Hartmut körde sin lilla trevliga Simca Abarth, Robban Andersson sin sju liters Cobra och Nisse Björk sin likaledes lilla trevliga Diva (vart tog du vägen, Nisse) och det blev ett av de tätaste race jag sett i Sverige. Nåväl, Simcan är såld, Cobran i USA men Divan hoppas vi få se igen nästa år.

En nykomling som vi hann skymta på Bromma i höstas är Lars Bodin med Lotus Elan, en gammal banåkare som säkert kommer att göra bra ifrån sig.

En ny medlem i Göteborg håller på att färdigställa en E-type och i Stockholm är en Sunbeam Tiger snart klar. Roligt med lite "big bangers" i GT-klassen.

Björn Berlin har köpt Lotus Elite ex Bernt Lundström och den hoppas vi givetvis också få se under 1990.

Snabbe Elan-föraren Thomas Henrysson har införskaffat en McLaren M8C som tillsammans med Lasse Widenborgs Eagle blir två intressanta nykomlingar i G-heatet.

Två nya medlemmar delar på en Effyh, ett tillskott till gammelklassens handicap, hoppas vi får se dig under nästa år med din Bugatti, Lennart. Med lite samordning och sedvanligt gott humör inom klassen så kan det nog bli roligt för gammelåkarna.

Annars är det nog mest standardbilar bland de nya medlemmarna, Mustang verkar vara inne just nu men även Ford Falcon Futura Sprint lär vara på gång. Fler Lotus Cortinor får vi nog se nästa år "the Mats and Roger show" kanske får se upp.

På tal om Maserati så hör jag just att Lasse W preparerar en dylik för en norsk medlem, Christian Plesner, och i Lasses garage finns visst även en Lola T290, vilket kanske betyder att vi har ett par tre sådana att förvänta oss i den nya kategori H.

Nye medlemmen Bengt Murman masserar en Daimler SP250.

Se upp Blegvad Brothers!

Vår kände spökskrivare Per Hågeman har letat fram ett nytt objekt ur sina gömmor, nämligen en Isabella TS, en bra bil på den tiden i alla fall. Kom igen Per!

Är det någon som kan barnramsan "Jag spikar och sågar och bygger en bil osv" Ja, det är naturligtvis Pelle Haegermark som vässat träbearbetningsverktygen under några år och skall ha Marcosen klar till-90!!

Kom igen, Bröderna Berg, och visa framfötterna igen i gammelklassen i Sverige åtminstone!

Själv hör jag tomtarna rumstera i garaget. Kanske händer det något till i vår.

Och, Peter, när får vi se en Ferrari på svensk bana igen??

God hjul o gott nytt år önskar Ian N



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

IDÉELL SAMMANSLUTNING AV KLUBBAR FÖR ÄLDRE VÄGFORDON
BOX 21152, 100 31 STOCKHOLM. BESÖKSADRESS: TOMTEBOGATAN 25
POSTGIRO 45 66 18-8, FAX 08-31 27 06, TELEFON 08-30 28 01

Till MHRF-KLUBBARN

Riksförbundet har under de senaste veckorna agerat för att undanröja det hot mot vår hobby som dykt upp i form av en skrivelse från Statens Naturvårdsverk.

Naturvårdsverkets ambition har varit att stoppa import av samtliga bilar som ej uppfyller de avgasbestämmelser för vilka katalytisk avgasrening krävs. Dessutom omöjliggör Naturvårdsverkets förslag även återregistrering av fordon med gammal svensk identitet eftersom de nya kraven föreslås gälla för all registreringsbesiktning.

MHRF:s första åtgärd var att informera handläggarna vid Naturvårdsverket om att de var ute på fel väg eftersom denna åtgärd - som är avsedd att påverka vardagsbilismen - kommer att drabba vår hobby.

Vår andra åtgärd var att kontakta handläggaren vid Miljö- och Energidepartementet. Vid möte 89113 överlämnades en skrivelse som i sin helhet bifogas för klubbarnas kännedom. Våra argument fick ett mycket gott mottagande och leder till att berörda parter kommer att kallas till en hearing där hobbyns representanter kommer att möta bland andra representanter för Statens Naturvårdsverk och Miljö- och Energidepartementet.

Samma dag sammanträffade MHRF med riksdagsman Jan Sandberg (m) som redan agerat i frågan vid en frågestund i Riksdagen.

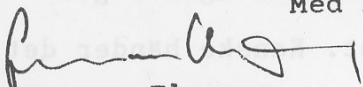
Tisdagen den 14 ds kommer frågan att avhandlas vid ett möte till vilket tidningarna Wheels och Bilsport bjudit in.

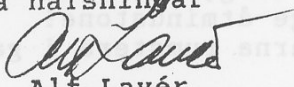
MHRF har dessutom skrivit ett förslag till nya besiktningsregler för våra fordon. Förslaget har redan skickats till såväl Statens Trafiksäkerhetsverk som AB Svensk Bilprovning. Skrivelserna bifogas för kännedom.

Vi ska givetvis inte ta ut några triumfer i förskott. Men med tanke på vad statsrådet Birgitta Dahl redan sagt i ärendet kan vi vara ganska säkra på att förslaget i dess ursprungliga form är att betrakta som ett olycksfall i arbetet.

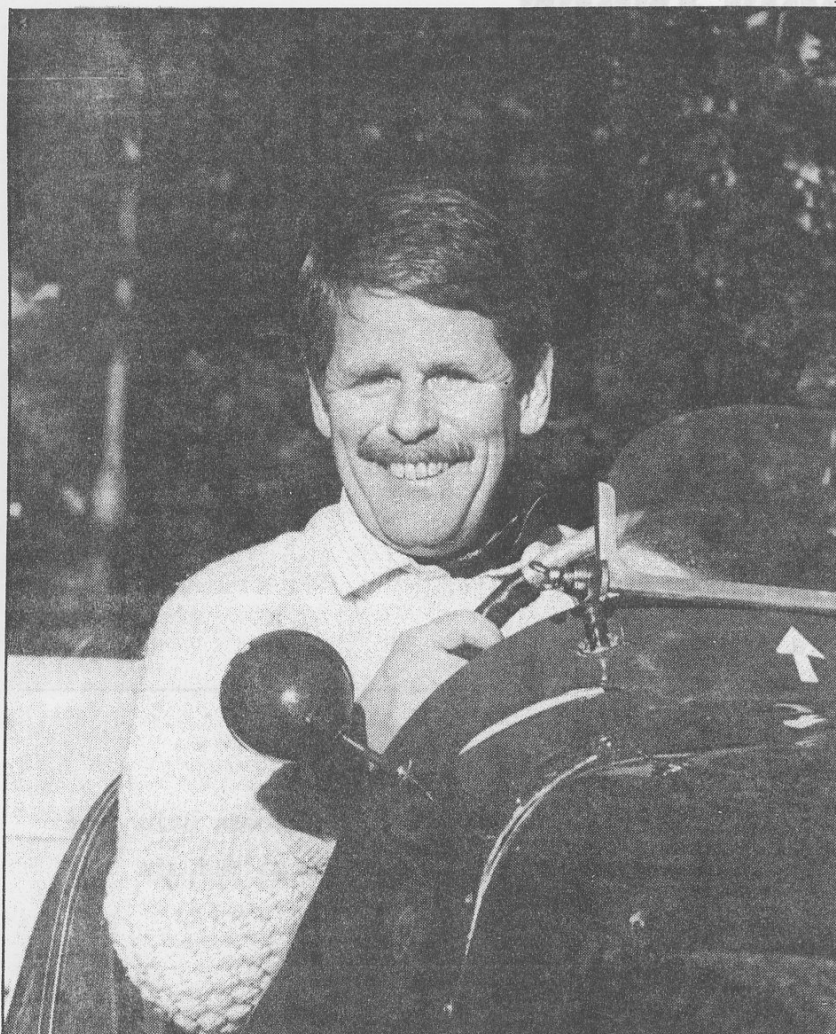
Vi återkommer med information i denna för vår hobby så viktiga fråga så snart något nytt finns att meddela.

Med bästa hälsningar


Gunnar Elmgren
Ordförande


Alf Lavér
Sekreterare


Björn-Eric Lindh
Utredningssekreterare



GUNNAR ELMGREN behöver nog ingen närmare presentation för dem som varit med i bilsport eller veteranbilshobbyn tidigare, men för dom som inte varit med så länge ska vi tala om att Gunnar är med i RHK och har medlemsnummer 12 vilket betyder att han har varit med sedan RHK startades för 12 år sedan. Vi vet att Gunnar har ett mycket stort intresse för historisk racing, vilket måste bli till gagn för den sortens racing i Sverige. Det första egentliga minnet jag har av Gunnars framfart på de svenska banorna är på Tullinge flygfält när han startade och körde Bonniers gamla F 1a för första gången. Jag är inte säker på detta men jag tror att han for runt på banan ända till bensinen tog slut, det var nog bara en sådan sak som kunde få honom att sluta för det såg väldigt roligt ut. Numera tävlar Gunnar med en Maserati från mitten av 30 talet som går ruskigt fort, han spöade mej (Lotus Cortina -65) med 2 sekunder på Bromma i våras.

Artikeln här bredvid har jag stulit från Idrottsbladet som jag trodde alla hade läst, men efter ett telefonsamtal med Dalarnas egen Jackie Stewart Effyh åkande Peter Kumlin visade det sig att det inte går att få tag i tidningen i värdsmetropolen Borlänge, det måste bli något för Gunnar att det går att köpa SBF:s eget organ även i Dalarna.

Lycka till med ditt nya arbete Gunnar.

Önskar hela RHK.



BILSPORT - Gunnar Elmgren, 47 år, bilsportentusiast sedan pojkåren och med hela sin yrkeskarriär inom bilvärlden, blir ny VD för Svenska Bilsportförbundet, dvs bl a chef för förbundets kansli i Idrottens Hus i Farsta. Han tillträder i januari.

- Men att leda förbundets administration och förvaltning blir inte den nye VD:s huvuduppgift, säger Bilsportförbundets styrelseordförande Lars Österlind. - Istället är det bilsportens anpassning till 90-talets samhälle och bilsportens marknadsföring i hårdnande konkurrens med andra fritidsaktiviteter som styrelsen ser som VD:s främsta arbetsuppgift.

Bilsportförbundet har de senaste åren decentraliserat mycket av sin verksamhet. Åtskilligt av tävlingsadministrationen har lagts ut på distrikten och sköts där, enligt SBF:s ordförande, effektivt och bra.

Dessutom sköts utskottsarbetet numera helt av de valda lekmännen. Sammantaget innebär denna avlastning av kansliet att man kan satsa på uppgifter man inte hunnit eller orkat med tidigare. Enligt Lars Österlind skisserar bilstyrelsen följande mål för 90-talsarbetet:

1. förtäta nätverket till myndig-

heterna - fler och närmare kontakter med olika samhällsorgan, bl a i syfte att ge bilsporten möjlighet att bidra mer i trafiksäkerhetsfrågor.

2. förbättra samarbetet med bilindustrin. Diskussioner förs med Bilindustriföreningen som nästa månad tar upp ett gemensamt projektförslag till behandling.

3. förbättra kontakterna med massmedia.

- Vi i styrelsen ser det som VD:s huvuduppgift att leda det här arbetet. Vi har varit våra egna "head hunters" i sökandet efter lämpliga VD-kandidater, fortsätter SBF-ordföranden.

- Utöver goda kontakter och kännedom om hur myndigheter, bilindustri och massmedia fungerar, har vi sökt en person med egen bakgrund i motorsporten. Det tror vi är viktigt inte minst för att vederbörande skall vinna rörelsens förtroende.

Gunnar Elmgren fyller de flesta av dessa önskemål. Han började sin yrkesbana som motorjournalist och har bl a skrivit motor i Expressen och Svenska Dagbladet.

De senaste tio åren har han arbetat med information och PR inom stora bilföretag och den anställning han nu lämnar är vid Motorbranschens Riksförbund.

- Jag är intresserad av det mesta som anknyter till bilar och bilbranschen. Men bilsporten är något ännu mer för mig - en passion, säger Gunnar Elmgren.

- Det är därför jag tar det här arbetet. Jag ser det som ett jobb som

inte bara är ett jobb, utan samtidigt just det man helst vill syssla med.

Gunnar Elmgren är idag aktiv i historisk racing och ordförande i Motorhistoriska Riksförbundet. Han sitter även i Internationella bilsportförbundets utskott för historisk racing.

På 60-talet drömde han smått om att bli racerstjärna. Han körde hundkoja på Skarpnäck och gjorde en säsong i Formel 3.

På 70-talet var Gunnar Elmgren flitigt anlitad speaker, bl a vid Sveriges F1-GP på Anderstorp.

I början av 80-talet hade han eget racerstall i F3. Mest framgångsrikt var det med Nettan Lindgren som chaufför.

Gunnar Elmgren vill inte göra någon programdeklARATION eller utförda några löften. Men han räknar upp några punkter där han tror sig kunna göra en insats:

- Jag tror att det finns mer sponsoringar och annat ekonomiskt stöd att hämta för svensk bilsport - Jag tror att bilsporten kan göra en stor insats för trafiksäkerheten bl a genom att hjälpa till med fortbildning av bilförare

- Jag tror att bilsporten kan breddas mycket än. Man brukar visserligen säga att det inte räknas att komma tvåa i bilsportsmanhang. Men man kan hå jättekul med bilsport utan att vinna eller kanske ens vara med och tävla.

Har Gunnar Elmgren någon speciell framtidsdröm?

- Ja, kanske att kunna köra Formel 1-VM i Sverige igen.

THOMAS LINDBERG

MEDDELANDEN

KALLELSE TILL ÅRSMÖTET

Lördagen den 3/2 1990 klockan 11.00 är det dags att ses igen på BRUNNSTORPS VÄRDSHUS som ligger efter E 4an någon km norr om JÖNKÖPING, vi startar med kaffe och kaka före mötet sedan följer årsmötet, därefter lunchdags. Avslutningsvis kommer övriga frågor inför 1990 års säsong. Då det nya året ser ut att bli det för historisk racing mest aktiva året med flera publiktävlingar är det viktigt att alla som tänker tävla under året kommer till årsmötet.

MOTIONER måste vara styrelsen tillhanda senast 14 dagar före årsmötet.

Dagordning enligt stadgarna.

Kaffe och mat betalas ur egen ficka (c:a 90:-)

GRATTIS STIG.

Stig Jonsson har fyllt 50 år, RHK grattar i efterhand samt tackar för det arbete Stig lagt ner på att få ut G-bilarna på de svenska banorna, samt önskar honom all lycka med sin McLaren inför kommande säsong.

TACK ERIK.

RHK tackar ERIK CYRUS för allt arbete han har lagt ner på att få klubbens tidning RUTFLAGGAN till en bra och läsvärd klubbtidning. Hoppas du får mer tid till pluggandet nu. Lycka till.

NYA REGLER FRÅN STAFFAN L.

MODIFICATIONS TO APPENDIX "K"
with effect from 1.1.1990

- Touring Cars (Art. 3.8)
 - Cylinder capacity classes will be as follows :
 - 0 - 1150 cc
 - 1151 - 1300 cc
 - 1301 - 2000 cc
 - over 2000 cc
 - Period classes will be as follows :
 - E) 1.1.1941 to 31.12.1961 inclusive
 - F) 1.1.1962 to 31.12.1965 inclusive
 - Tyres :
The regulations for GTS cars will apply, (Art. 3.6.1 b)).
 - Single seater and Sports-Prototype Cars
 - Tyres (Art. 3.3.3 1) : the waiver announced in Bulletin n° 240 (July 1989) is confirmed for 1990 :
For Grand Prix Type cars and Sports-Prototype over 2.5 litres post-1960 only, Dunlop intermediate of CR 65 pattern having a tread width not exceeding 8.1 inches (206 mm) or the original tread width, whichever is the lesser.

- Chassis/Engines (Art. 3.3.3 a)) : Single-seaters may be fitted with any engine with which the same chassis model competed in the original period.

2. NOTICE OF WINDSCREEN REGULATIONS FOR 1991

From 1.1.1991, windscreens for GT, GTS and Touring Cars must be of laminated glass.

Other cars may use transparent plastic of minimum 5 mm thickness instead ; waivers may also be granted for use of the latter if it is certain that laminated screens are unobtainable for the model concerned.

3. FIA Identity Form for Historical Cars

ASN's are requested to ensure for the 1990 season that each form bears clearly on the front page over stamped by the ASN, the class to which the car corresponds out of the classes defined in the regulations of the FIA Championship, Trophy Cup or Challenge for Historical Cars.

Bidrag till RUTFLAGGAN

VARNING TILL DIG SOM HAR HALONS PRINKLER.

Fabrikat Dafo (Werner) med utlösning med dragwire kan vara omöjlig att utlösa när det gäller.

Jag har provat och fann till min förvåning att jag inte orkade dra ut wiren trots att jag tog i. Hulken kanske lyckats, men inte lilla jag. Orsaken är att wiren nypps fast rejält mellan kolv-bygel-ventilhus.

Jag rekommenderar att Du provar innan det brinner. För att undvika att släckaren utlöses kan Du antingen svarva till en dutt och lägga över ventilknappen under kolven, eller lossa ventilhuset från gasflaskan

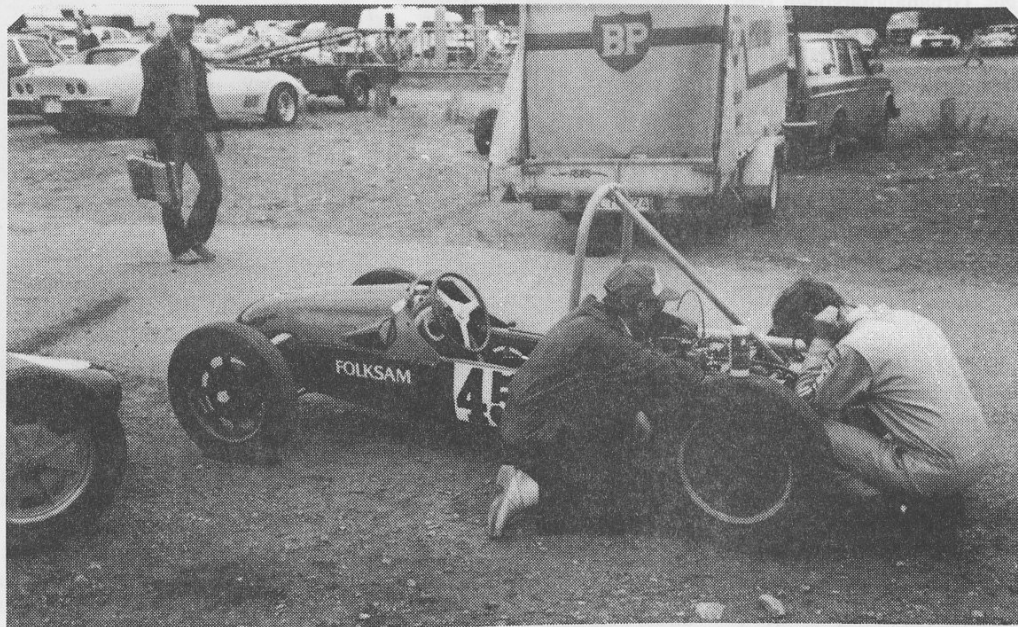
Förslag till åtgärd:

1. Runda av och polera kolvens undersida, runda av vassa kanter i bygel och ventilhus. Allt för att låta wiren löpa lättare.
2. Se till att wiren är OK och löper rakt eller i stora radier. Montera handtaget i en mycket stadig panel och i ett sådant läge att Du kan dra med full armstyrka.
3. Byt ut det löjliga plasthandtaget med plastgångor som kan gå sönder. Montera istället ett rejält handtag av stål, med plats för hela näven

Och Du, glöm för f-n inte att hålla emot på ventilhuset så att det inte vrids då Du drar åt stora muttern, annars blir onödiga utgifter och hål i ozonskiktet.

Lycka till!

Gunnar Brisman



Tack för brevet Gunnar, vi får hoppas att du ej var i behov av eldsläckaren när du kom på detta fenomen. Mer av liknande bidrag till tidningen tack. Hälsn: RED.

KUNGENS KURIR

Av Tommy Wiking

Han var föraren som upphävde tyngdlagen, som tappade folk ur sin rallybil, som körde ihjäl sig men fortsatte att tävla som om inget hade hänt, som ... ja, han var fantastisk!

Vem?

Bo Ljungfeldt, förstås!

Han var en av svensk bilsports mesta och bästa förare någonsin, en ånglad chaufför som körde racervagnar och rallybilar med samma otyglade glädje och beövande framgång.

Och framgång hade han verkligen, manifesterad i en prissamling som krävde ständig puts. Kollektionens smultron: 6,5 SM-guld.

Det halva guldet och mästerskapet delade "Ljungan" (han kallades så av fans och rubriksättare; för hustrun Marie och sonen Conny hette han kort och gott Ljungfeldt) med Erik Berger, en annan rese inom racersporten. Berger var kanske den ende svensk som på 60-talet hängde med i det Ljungfeldtska tempot. På bana. Men Bo L var därtill lika snabb i rallyskogen. Det var inte Berger.

Snabbheten tränade han upp under andra världskriget. Grushandlarsonen från Träkvista i Mälardalen städslades som kurir av kungahuset och körde depescher mellan slottet i Stockholm och monarkens residens på Drottningholm. Och det var bråttom, ty Gustav V ville ha färsk information om hur det stod till i riket.

— Det var bensinransonering och sålunda tomt på vägen, berättade Bo Ljungfeldt.

— Så det var bara att ge järnet — det här var ju långt före radarns och trafipaxarnas tid.

Kungen sponsrade

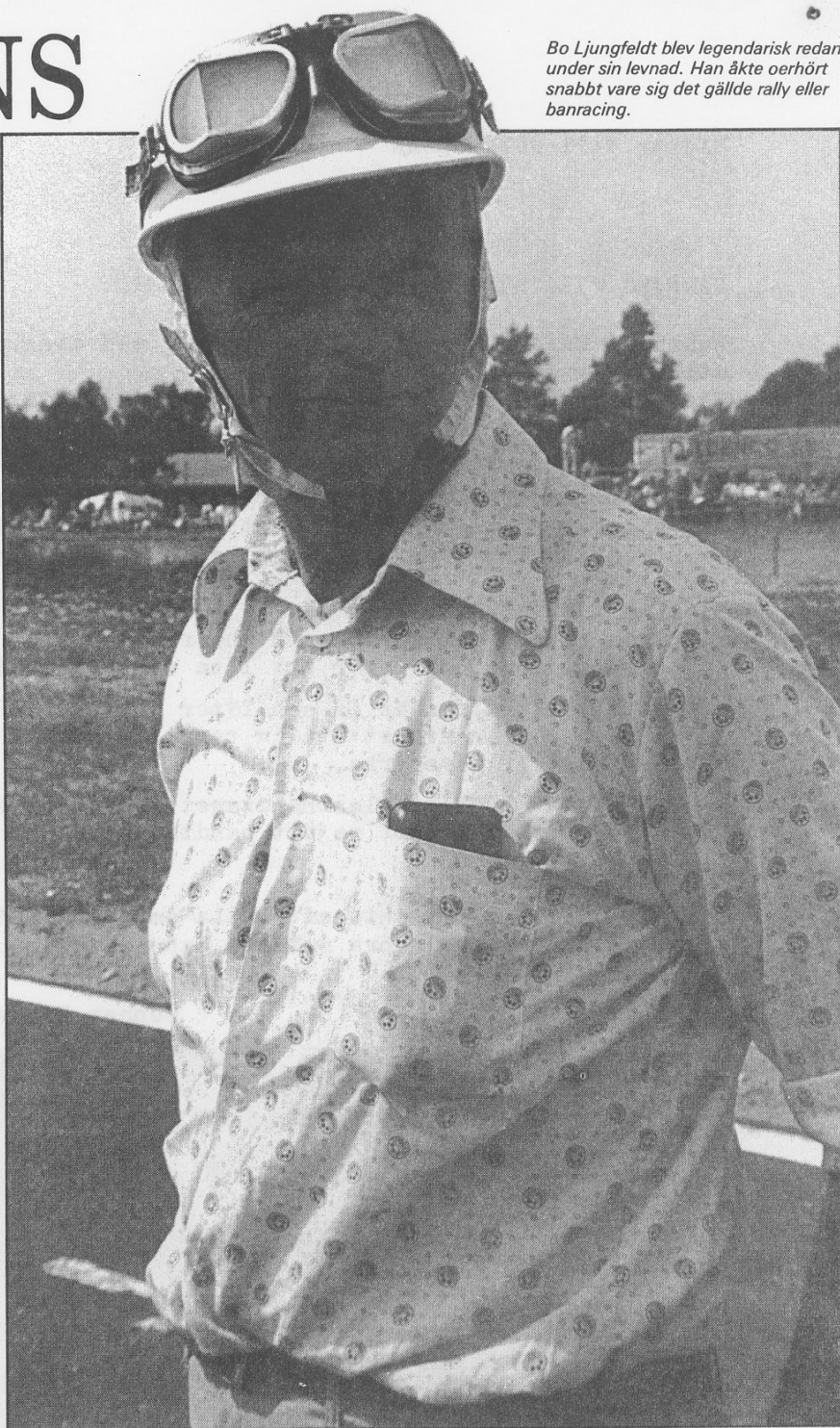
Det var under vildsinta depeschturer som "Kungens kurir" började dagdrömma om att bli tävlingsförare. Efter kriget blev drömmen realitet; Bo Ljungfeldt debuterade — och vann.

Det kan avslöjas att en av racermonarkens första sponsorer var rikets monark Gustav V. Det var regentens sätt att visa sin uppskattning för alla de gånger Bo L kört honom till älgpasset i storskogen.

— Han gillade att åka offroad, mindes Bosse.

— Under älgjakten hörde man ofta kungens rosslande efter "Jungfeelt".

Det gick självfallet fort också i älgskogen; grånande hovdignitärer sägs ha vacklat omkring på hjärtinfarktens rand



Bo Ljungfeldt blev legendarisk redan under sin levnad. Han åkte oerhört snabbt vare sig det gällde rally eller banracing.

när de såg majestätet studsas omkring som en känguru i den lilla bilen ...

Att kungen höll sig kvar i bilen visar historien, ty Gustav V överlevde åkturerna och dog i sin säng vid 92 års ålder. Men det var inte alltid passageraren fanns med under hela färden; sålunda lyckades Bosse tappa sin kartläsare under Midnattsollallyt.

— Vi åkte i en öppen Triumph TR2, mindes Ljungfeldt.

— Och när vi kom i mål var jag ensam i bilen.

Kartläsaren överlevde ...

Men Ljungfeldt omkom i ett racerlopp.

Det hände på Skarpnäcksbanan, numera ombyggd till bostadsområdet Pungpinan, utanför Stockholm där han startade i klassen för Formel Junior.

Det gick fort, så fort att Bosse höll på att ramma en konkurrent bakifrån. Han styrde ut i halmbalarna och — SWOSH! kastades hans öppna Lotus 18 upp i luften, slog runt och landade upp och ned. Den medvetlösa föraren drogs fram ur vraket och kördes till sjukhuset där han avled.

— Jag låg på operationsbordet och märkte att ljuset blev allt svagare, ungefär som på bio, berättade Bosse Ljungfeldt efteråt.

— Hjärtat slutade slå och jag var död

Ford Anglia var en av de bilar som Bo Ljungfeldt tävlade med under 1960-talet. Här ses han med mekanikern/kartfäsaren Mario Pavoni.



Bo var en av de personer som utvecklade Fords Cortina från standardbil till framgångsrik rallyracer. Bengt Söderström skördade senare stora segrar med Cortinan.

Bilen som gjorde Bo till en världskändis: Ford Falcon Sprint. En bil med 260 cui V8 på 240 hästar som han var snubblande nära att vinna Monte Carlo Rallyt med 1964.

några ögonblick innan läkarna fick fart på det igen.

Hastighetsrekord

Men racerföraren i Bosse tog föga skada av den ohyggliga kraschen; två veckor senare vecklade han ner sin långa kropp i en Maserati 200Si och gav sig ut på krokiga målardalsvägar: "För att testa om jag fortfarande kunde köra racerbil."

Historien visar att han kunde det...

Med samma bil slog han för övrigt svenskt hastighetsrekord. Åkte en uppmätt bana på väg 958 utanför Lund med en snittfart på 252 km/h, ett rekord som stod i sig i 27 år, från 1960 till 1987.

Men det var på isiga, grusiga, hala och krokiga rallystigar som Bo Ljungfeldt trivdes bäst. Där fanns Det Okända, ett moment som utmanade honom. Och som han oftast besegrade, ty Bosse reagerade så bländande snabbt att ingen kurva tycktes överraska honom.

Han behärskade alla kända åkstilar, körde alltid på rätt sida om det omöjliga och åkte veterligen aldrig av. Ändå körde han bedövande fort, så fort att tillfälliga passagerare ofta lämnade bilen med sjukans gröna färg sprejad över ansiktet.

— Jag vet inte hur han bär sig åt, kved

journalisten Henry Manney från den amerikanska biltidningen Road & Track.

— Som jag uppfattar det tappar Ljungfeldt kontrollen över bilen i första kurvan och hittar den först i sista svängen.

Henry Manney var inte den enda amerikan som imponerades av den fåordige svensken. När Ford Motor Company i Detroit beslöt att vinna klassikern Monte Carollyt, anställde man omedelbart Bo Ljungfeldt. Han kom till start i 1964 års tävling med en kolossal Falcon Sprint, en jänkarbil med V8-motor på 240 hästkrafter.

Slog Graham Hill

— Inte direkt vad jag skulle kalla en rallybil, hördes Bosse mumla. Men "Ljungan" åkte som han brukade, skenade fram genom franska alper och vann samtliga fartsträckor!

Chansen till slutseger försvann dock på en transportsträcka, där vägen hade snöat igen. Det svenska Fordekipaget fick straffprickar och flyttades ned i resultatlistan. Men i massmedia var "Kungens kurir" moralisk segrare och fick ett sådant spaltutrymme att Saab — som vann rallyt genom Erik "Carlsson på taket" — gick ut med en annons i kontinental press som sa:

"Only one car won the Monte Carlo rally."

Året därpå gjorde han änyo sensation, nu genom att slå Ford-kollegan och F1-världsmästaren Graham Hill på dennes favoritbana i Monaco.

— Han var lite sur för att jag körde så mycket snabbare i alperna, trots att vi åkte identiskt lika bilar, berättade Bosse.

— När vi skulle starta i avslutande varvloppet på Grand Prix-banan kom Graham fram och sa att här var jag chanslös.

Ljungfeldt såg väl inte helt övertygad ut och blev utmanad på ett vad: snabbaste man skulle få en flaska whisky.

— Jag gjorde mitt livs lopp på stadsgatorna i Monaco, mindes Bosse.

Ingen kunde åka ifatt hans Falcon Sprint den dagen, inte ens flerfaldige världsmästaren i Formel 1. Efter gatloppet kom Graham Hill personligen upp på Bosses rum med whiskyflaskan.

— Den finaste troféen i min prissamling, myste "Ljungan".

Flaskan lär fortfarande stå kvar...

Men Bo Ljungfeldt finns inte kvar. En vintermorgon 1988, mitt under planeringen för nya öden & äventyr på tävlingsbanor och rallystigar, stannade hjärtat. Och den här gången dog han på riktigt.

Bo Ljungfeldt blev 66 år. □

SAC-CUPEN PRISUTDELNING 1989.

Lördagen den 2 december hölls årets prisutdelning på Tekniska Museet. Kvällen börjades med en måltid som följdes av prisutdelning och en förevisning av gamla racingfilmer som hade valts av Leif "Röret" Jönsson.

Prisutdelningen hölls av Per Norberg med assistans av RHK's president Rickard Cederlund, som inledde med en kort information om myndigheternas syn på bilen som miljöhot och skatteobjekt och hur detta kan påverka vår hobby.

Totalt deltog 89 st förare 1989 och av dessa fick följande pris:

Totalsegrare och vinnare av SAC-Cupen Horst Brüning

Årets Debu"tant" blev Mian Jutterström som i år med sin lilla MG Midget uppnådde allt bättre resultat för varje tävling och lyckades även att ibland placera sig före större sportvagnar.

Torstens Memorial gick i år till Börje Melin för att han deltagit i alla tävlingar för sin klass, om en med varierande resultat, och vid dessa tillfällen varit en glädjespridare med sina upptåg och sitt goda humör.

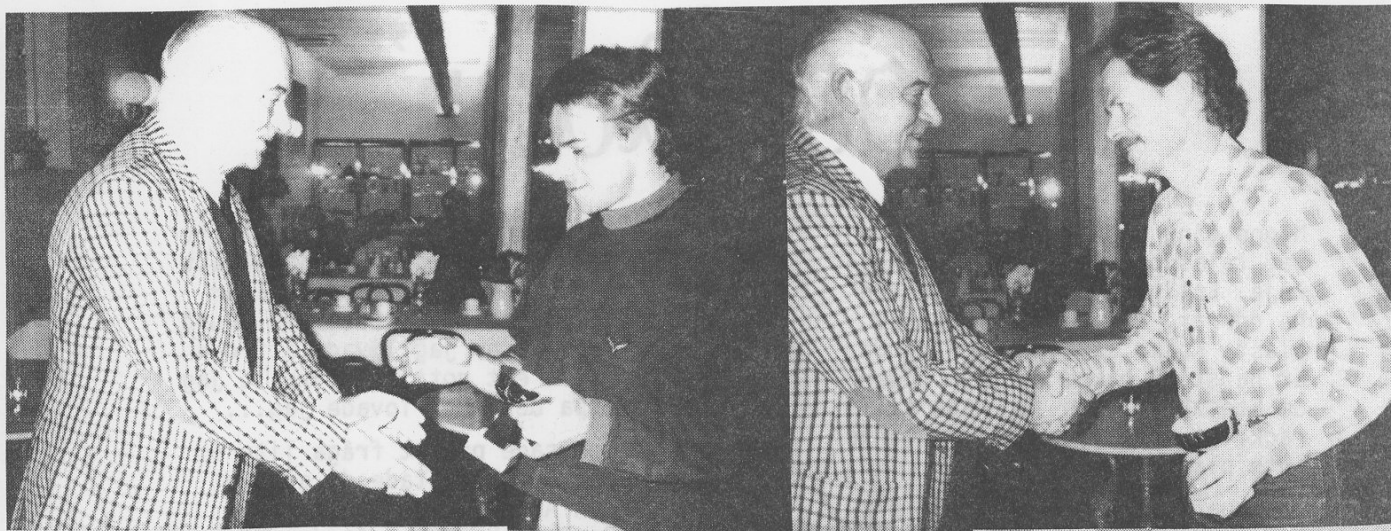
Presidents Trophy har i år utdelats till Ingvar Malm för sina insatser i samband med RHK's 10-års jubileum och för sin fina och välpreparerade bil.

Till årets Bad Luck Champion utnämndes Trond Soat för att han med sina friska satsningar råkade ut för ett antal mindre och större avåkningar.

Priser för Internationella Meriter och klasseggar i EM gick till Tommy Brorsson, Gösta Pettersson och Kent Abrahamsson.

Priser utdelades till följande klasseggarare:

Klass A - D	G Rösler
Klass STD -1000	N-O Johnsson
Klass STD +1000	M Israelsson
Klass FJ	H Brüning
Klass F3	B Ljungberg
Klass FF	A Axelsson
Klass FV	P Lindell
Klass GTE -1300	B Nivstrand
Klass GTE -1600	J Skoog
Klass GTE +1600	L Jönsson
Klass GTF -1300	M-L Jutterström
Klass GTF -1600	P Löveryd
Klass GTF +1600	K Wersell
Klass GTP/SP E/F	J-O Bergqvist
Klass G68 -2000	O Persson
Klass G68 +2000	S Johnsson
Klass G71 -2000	O Wijk



SÄKRA VINNARE!

"Postlådan"

Någon gång på hösten 1983 hörde jag talas om en gammal tävlingskoja. Enligt uppgift skulle den ha dörrar, huv och baklucka av plast. Kojan skulle sedan många år ha stått bakom en lada söder om Stockholm. Men jag hade tillräckligt med bilar, så det fanns inte plats för fler.

I januari 1984 stod jag och pratade med Mats Israelsson. Han kör Historic Sports Car Racing med en gammal MG, samt äger Picko Trobergs andra tävlingskoja (mörkblå). Jag råkade nämna att jag tyckte det var för dyrt att köra racing med gamla sportbilar. Jag hade inte ens råd att köpa en sportbil. Mats undrade varför jag inte kollade upp den där gamla racingkojan som jag hade talat om för ett par månader sedan. "Men den kan jag ju inte köra i de historiska klasserna". "Vän-ta och se", sade den gamle vist... "inom två år kommer det att finnas en klass för historiska saloonbilar".

När jag kom hem den kvällen råkade jag nästan i panik. Tänk om någon redan hade köpt bilen. Vem var det som visste var den fanns? Efter någon timmes funderande slog det mig att en herre vid namn Gunnar nog var den jag sökte. Började samtalet med att fråga om hur läget var. Fru och barn, mådde de också bra?... Så småningom smög jag försiktigt fram en fråga:

"Äh hum...var det du som kände till en gammal tävlingskoja som står och skräpar någonstans?". Mycket riktigt, jag hade gissat rätt! En kille som hette Tom hade haft den vid det här laget ganska gamla Kojan många år.

Efter samtalet med Gunnar ringde jag telefonnumret jag hade fått. Det var Toms fru som svarade. Ja, enligt henne var bilen till salu, men det var nog bäst att jag talade med Tom. Tom visade sig vara en mycket trevlig kille, så att han väl inte precis hade tänkt att

sälja den nu. Han hade trots allt insett att han måste välja på att behålla den s k Postlådan eller sin Princess 1100. Efter en stund sa han att om jag lovade att den kom till ett gott hem, skulle jag få köpa den. Det lovade jag...

Jag passade på att fråga lite om bilen. Tom berättade då att det var en Austin 850 Cooper från 1962. Det lär ha varit den andra Coopern som togs in i Sverige. Om jag förstod saken rätt var Tom femte ägaren av denna bil. Först ägde BMC - Sverige bilen. Under den tiden åkte Charlie Lomander och en mycket ung Picko Troberg Monte Carlo Rallyt. De placerade sig på en hedersam 129:e plats. Om detta kan ni läsa i Teknikens Värld från 1962. När rallyt var över köpte Picko Troberg bilen och tog ett Is-SM med den. Det var under den tiden som den postgula Hundkojan fick namnet Postlådan.

Sen kom helt naturligt ännu en vinter då Picko återigen tog ett Is-SM med den lilla Kojan. Efter detta köpte Sven Nilsson bilen och tävlade en hel del med den. Sommaren 1964 köpte Tom den gula Coopern. Jag vet att Tom körde bilen i grupp IV med en vässad 1071 cc Cooper S-motor. Han tävlade bl a mot Picko som då hade den Kojan som Mats Israelsson har idag. Apropos Mats "Picko-bil", så fick Postlådan ärva dennas dörrar då den mörkblå Kojan fick aluminiumdörrar.

Tom tävlade sedan sporadiskt fram till slutet av 60-talet. 1968 avfördes Postlådan ur bilregistrets rullor. M a o, Coopern var officiellt försvunnen eller skrotad. Efter att i många år ha stått inne i ett garage, åkte den 1974 ut bakom den gamla verkstaden. Där hade den stått tills jag "återfann" den vintern 1984. Motorn var urtagen, i övrigt var bilen komplett. Den såg ganska risig ut, som du kan se på bilderna. På taket låg en del däck samt en massa snö. Störtbågen hjälpte till att hålla taket uppe.

Vindrutan hade gått sönder p g a ett snöras från taket på verkstaden. Det gjorde att hela bilen också var full med snö. Som tur var hade Tom tagit ur den otroligt fina Carlotti-träratten redan då Postlådan ställdes ut p g a platsbrist 1974.

Tom och jag kom överens om att jag skulle hämta Coopern när snön hade smält. Jag tror att jag åkte de sex milen ut till Postlådan 4 gånger den våren för att se om snön hade smält tillräckligt. Jag var nästan övertygad om att snön aldrig skulle smälta p g a norrläge och höga träd... En annan sak som ställde till problem var ett högt staket och en utbyggnad, som båda var uppförda efter det att bilen ställts dit!

Så till slut kom den stora dagen då jag äntligen skulle hämta Postlådan. Jag lånade ihop dragbil och trailer, samt några kompisar och min bror Petter.

Postlådans numera föredetta ägare och jag funderade mycket över hur vi skulle få ut bilen över det 2,5 m höga staketet. Vi funderade på att låna en lyftkran eller något liknande. Men dessa funderingar sluttade med att vi resolut sågade och klippte sönder staketet, rullade ned Kojan för ett stup och fick så småningom upp den på biltrailern. Mycket enkelt eller hur?

Golvet på Postlådan kunde man först tro vara ett genuint jordgolv. Men vid närmare eftertanke förstod man att så icke var fallet. Det var som en illa skött kompost! Halvruttna löv, barr + lite annat skräp bl a en f d vipparmsbrygga. Med allt detta åkte jag en lördagseftermiddag rakt igenom Stockholm. Det var nog en och annan Stockholmare som höjde på ögonbrynet när jag kom farande. Postlådan hade nämligen inga dörrar, backlucka eller huv på sig. Och det stod formligen som en kvast av ruttna löv och gamla barr efter bilen...

När jag stolt som en fjällskivling kom hem och skulle visa fyndet med stort F för mina föräldrar så var de som bortbåsta. Inte ett spår av dem. Efter en kvart hittade



jag dem längst in i vardagsrummet bakom varsin tidning. Så småningom lyckades jag dock få dem med mig ut för att titta på Fyndet. De smålog, för Coopern såg väl inte riktigt ut som jag hade beskrivit den... Men jag tror att de i alla fall tyckte att den var lite fin.

Nu står Postlådan i min lada tillsammans med ett par andra Kojor. Jag för min del sitter hemma och drömmer om sommar och om Postlådans vilda framfart på våra racerbanor. Kanske inte i år - men nästa år...

Det lär finnas ett par tre stycken runt Stockholm som är intresserade av Historic Saloon Racing med Hundkojor. I Göteborgstrakten finns det ett par stycken till. Så det kan säkert bli ett lagom gäng så småningom.

Johan Ålander



SAXAT UR MINI SEVEN CLUBS KLUBB-
TIDNING "SKALLET" NR 12/1985.



På de närmast följande sidorna kan du läsa just den artikeln från Teknikens Värld som Johan nämnde i sin berättelse. Om Postlådans framfart i Monte Carlo Rallyt med Picko Troberg och Charlie Lohmander. Teknikens Värld nr 4 från 1962 för att vara exakt. Tyvärr börjar den litet kryptiskt med Carlsson på Taket men sen kommer vi in på väsentligheterna på sid 2...

Nya grepp i historisk racing

Nu tar racerhistoriska klubben (RHK) till nya grepp inom svensk historisk racing, då man introducerar långlopp för historiska standard- och GT-bilar. Den 1 oktober arrangerade RHK i samarbete med Karlskoga Motorklubb en långdistans-tävling som två timmar på slingan kring Gelleråsen i Karlskoga.

Klubbtävlingen som till sina huvuddrag följde FISAs normer var tänkt som en inledning på den här varianten av historisk racing, som sedan introduceringen blivit populär i internationella sammanhang.

Nu är det främst standardvagnsklassen som långdistanstävlingarna omfattar men arrangörerna passade på att också inbjuda GT-bilar till detta sena höstrace.

Normalt ingår förbyte men i denna tävling tilläts fordon med såväl en- som två förare. Därutöver hade man lagt in obligatoriska tankstopp var tjugonde mi-



■ Roger Grimborg och Mats Israelsson uppställda på startlinjen.

Foto: MICHAEL HOFFSTEDT

DENNA
ARTIKEL ÄR
LÄNAD UR
IDROTTSBLADET
NR: 21 1989

nut. Tävlingen som var Nascar-inspirerad med rullande start hade pacecar som vid flera tillfällen fick köra ut på banan och samla ihop fältet, som uppgick till drygt tjugobilar.

Någon totalsegrare utsågs inte,

huvudsakligen beroende på att den här formen av racing helt enkelt inte har detta som huvudmål.

Tävlingsformen kan då lätt urarta såväl prestanda- som penningmässigt, vilket tävlingsledaren Pär Norberg från RHK ville

betona.

RARITETER

Standardvagnarna körde i två klasser, en upp till 1000cc och en över 1000cc. I lilla klassen segrade Gia Israelsson med sin lilla BMW 700 coupé före Nils-Olov Johnsson med en Saab 96 sport. I klassen över 1000cc var flera rariteter anmälda bl a Picko Törbergs gamla Austin Cooper som Picko vann dubbla mästerskap med i is-SM. Nu kördes bilen av Johan Ålander och "Mister Jana".

Överraskning i klassen var förre svenske mästaren Bengt Odefors, ringräv i banracingsammanhang som nu delade styrning i Roger Grimborgs Lotus Cortina. Grimborg/Odefors kom tyvärr inte så långt då Grimborg i ledning efter halva loppet råkade utföra punktering som diskvalificerade ekipaget ur tävlingen.

Härefter gick Mats Israelsson upp i ledningen, också han med en välbevarad Lotus Cortina med klassisk vit kulör och olivgrön de-

kor längs sidan. Hack i häl hade Israelsson Börje Molin i en Volvo PV sport som i mål var endast ett femtiotal meter från Israelsson vars bil tog sig över mållinjen på tre cylindrar.

I tur och ordning kom sedan Christer Hagberg i en Volvo Amazon sport, Bengt Winkvist i sin maffiga Mercedes 220 se, Johan Ålander "Mister Jana" med Austin Cooper och debutanten Ulf Lindberg i en BMC Cooper.

Mest spektakulärt i klassen var att se Bengt Winkvist prestera publikkörning med breda uppställ i kurvorna med sin stora Mercedes på bästa rallymaner.

HELENGELSKT

I GT-klassen körde man klasserna E och F, dvs fram till -61 resp -65 års modeller.

I minsta klassen upp till 1300cc var det helengelskt med Mian Jutterström i sin MG Midget -73 som segrade, följt av Ingemar Engström i en MCT Carb och Peter Kumlin i en Austin Healy Spirite -60.

I mellanklassen 1300 -2000 cc

var det stort Porsche-dominans. Flitigt tävlande Jan Skoog tog hand om segern med sin Porsche 356 cabriolet trots en på sluttet elakt rykande motor.

Skoog hade i kölvattnet Erik Cyrus med en Alfa Romeo Cuiilia Sprint som i sin tur följdes av Porscheförarna Jonas Reinius och Göran Larsson i 356 B resp C. Intressant bil i klassen var femteplacerade Pia Tigerskjöld med en TVR Grantura MK 2 -59, byggd på en rörram med plastkaross och hjulupphängningar från VW.

I stora GT klassen över 2000cc tog segern av Peter Blegvad/Bengt Murman med den fulsnygga Daimler SP250 byggd på ett TR4 chassi och försedd med Daimlers V8. Tvåa i klassen blev Nils Börje Gård/Leif Jönsson med en TR2 av årgång -54. Som helhet ett lyckat första försök med historisk långdistansracing som enligt arrangörsklubben Pär Norberg skall följas upp under 1990 av ett helhistoriskt meeting på Karlkogabanan samt enligt planerna också av en historisk backtävling. Historisk racing i Sverige verkar vädra morgonluft...

MICHAEL HOFFSTEDT



Nytt ansikte i standardbil för 1990 blir Porscheåkande Bengt Bengtsson som i dagarna har köpt Wicke Wingvist MB 220 SE, att Bengt kan köra bil det vet vi som sett honom tävlat i sportvagnsmästerskapen, nu återstår det bara att se vad han kan göra mot Wickes nya bil, en Falcon Futura Sprint.

Ny gubbe, gammal bil. UFFE DAHL från Bålsta har köpt Roger Grimborgs Cortina GT. Uffe körde Lotus Cortina i SM på 60-talet och sitter dom gamla takterna i så får nog vi andra elda på ordentligt i järnspisarna.

Gammal gubbe, ny bil. STIG DAHLMAN har renoverat en Ford Mustang från 1965 och att den kombinationen blir snabb det vet vi som såg Stig på 60-talet.

Jan-Åke Andersson (JANA MOTORSPORT) fastnade för historisk racing efter det han kört 2 timmarsracet på Karlskoga ihop med Johan Ålander i Johans hundkoja, så nu skruvas det för fullt i Janas lokaler i Bålsta. Med den tillgången till delar som finns där blir Jan-Åke säkert klar i god tid till första tävlingen.

En som kommer att bli mycket farlig är ULF WESTERLUND, även kallad BLIXTEN. Uffe håller på och renoverar en FORD ANGLIA-64a, alla som har sett någon av Uffes tidigare renoveringar förstår att det kommer att ta tid för det finns inga genvägar när det ska bli bra. Behöver du hjälp med bromsarna, säg bara till jag ställer upp när du vill, det vet du säkert.

Varför bor allt standardvagnsfolket norr om Strängnäs??? Utom Magnus Nilsson.

För er som tänkt att köra EM serien för historiska standardvagnar kontakta mej så skickar jag reglerna till er.

DÄCK DÄCK DÄCK DÄCK DÄCK

Detta är vad som gäller för standardbilar

Däck:

Racingdäck måste ha Dunlop L-sektion på bilar i klass E. I klass F får användas Dunlop M-sektion (compound 204 eller 484) eller Goodyear "Blue Streak" typ G12, G12A(K) eller G15A. Dock är standarddäck (lägsta profilförhållande 70 % i klass E och 60 % i klass F) tillåtna. För att ett däck skall klassas som standard krävs DOT eller DTP-märkning eller motsvarande beteckning. Slicksdäck är förbjudna. Det måste finnas ett gjutet mönster som är minst 1 mm djupt över hela däcksbredden.



STANARDBILSRACING 1990

Racingsäsongen 1989 är nu över, ser man då tillbaka så undrar man naturligtvis vart alla tog vägen som hade skickat efter reglementet och sagt att det bara var däck som saknades. Jag skickade ut c:a 120 informationsfoldrar så det är nog väldigt ont om däck i det här landet. Ni som inte var med och åkte får skylla er själva, vi som var med hade det iallafall j-a kul. Inför nästa säsong måste det bli mycket bättre ordning på vilka som ska åka och när vi ska åka, detta problem har nog alla klasser i all racing i dag, men det måste gå att göra något åt det för allas bästa. Det måste vara helt omöjligt att ordna en bra tävling när ingen vet om det kommer 4 eller 26 bilar till start.

Det är flera banägare som har hört av sig till mej för att få veta hur många bilar vi blir inför 1990 års tävlingar, det jag då kan svara är att vi i dagsläget är 15 st som är klara för race. Det är inte bra när jag tror att vi kan bli närmare 30 bilar, om man vet det säkert och kan gå ut och lova att vi blir åtminstone 20 st då är vi den största klassen och kan bjuda ut oss i de stora publiktävlingarna. Vad jag vill ha sagt med det här är följande.

- 1/ Har du en bil som är/ blir klar till 1990.
- 2/ Har du tänkt att vara med och köra 1990.
- 3/ Känner du till någon som renoverar en bil i det tysta som ej är med i RHK.
- 4/ Om så är, ring eller skriv till mej så jag kan få en aning om hur många bilar vi kan bli 1990.

Vi som körde under 1989 var:

SAAB Sport	Nils-Olov Jonsson
SAAB 96	Magnus Nilsson
DKW Junior	Sven-Olov Stenqvist
BMW 700	Gia Israelsson
BMC Cooper S	Ulf Lindberg
BMC Cooper S	Lars Fritz
BMC Cooper S	Johan Ålander
Lotus Cortina	Roger Grimborg
Lotus Cortina	Mats Israelsson
Volvo Amazon	Christer Hagberg
Volvo PV Sport	Börge Melin
MB 220 SE	Bengt Winqvist
DKW F 12 gr 4	Hans Zolnier
BMC Cooper S gr 4	Sverre Löccen



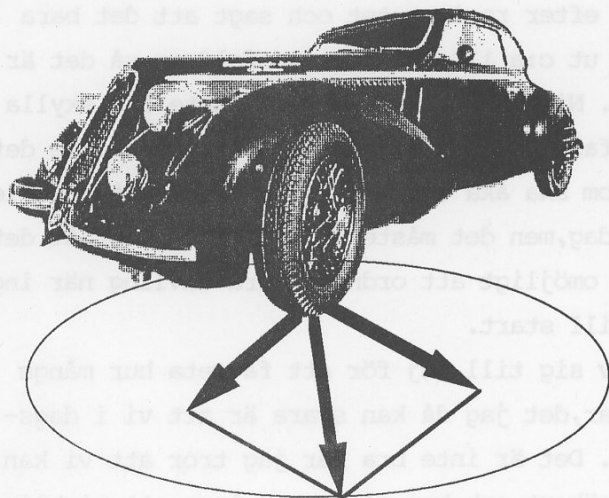
Har du några frågor eller åsikter i dessa frågor kontakta mej snarast.

Mats Israelsson TEXACO B/S Hägernäs

Hägernäsv/Termikväg

183 62 Täby Tel 08/756 39 15 08/756 28 35

Friktionscirkel - vetenskap på sladden



Här kommer ett försök att förklara vad det är för krafter som håller bilen kvar på banan. Vi börjar med Newton och slutar i idealspåret...

De som redan sett artikeln i Club Alfa Romeo's förträffliga tidning Klöverbladet, rekommenderar vi att fatta sin Parker, Facit eller Macintosh och skriva arga insändare samt egna fräscha artiklar för Rutflaggan!

Friktion - ett gripande ämne

Som bekant har ett bildäck förmågan att "gripa fast" i underlaget och, oftast, hålla fordonet kvar på vägen. Storleken på friktionskraften mellan däck och vägbanan är dels beroende av hur hårt hjulet trycker mot underlaget, dels av kombinationen däck/beläggning:

Newton hade teorier

Enligt gamle Newton är friktionskraften $F = \mu \cdot N$. N är kraften vinkelrätt mot vägbanan. Om bilen står still eller rullar rakt fram är alltså N den del av bilens tyngd som belastar ett visst hjul. μ är den s.k. *friktionskoefficienten*, ett mått på hur strävt underlaget är. Dess värde ligger enligt samme Newton mellan 0 och 1. Om bilen står på en torr asfaltväg är kanske $\mu = 0.7$. Om bilen väger 1000 kg och har jämn viktfordelning fram/bak belastas ett hjul alltså med 250 kp. $F = 0.7 \cdot 250 = 175$ kp. Detta är den största horison-

tella kraft däcket kan ta upp utan att börja glida.

OK mumlar nu läsaren otåligt, det där vet jag redan, vad har det med det där konstiga ordet i rubriken att göra? -Jo, vi går direkt på ett exempel:

I en kurva utsätts ju bilen för sidkrafter som verkar vinkelrätt mot färdriktningen och strävar att dra bilen av vägen. Lyckligtvis motverkas detta av friktionskraften mellan däck och underlag, F_r i fig 1. Antag att det är ett av drivhjulen och att föraren gasar i kurvan. Då måste ju friktionskraften även knuffa bilen framåt, alltså tillkommer en kraft, riktad längs färdriktningen F_d .

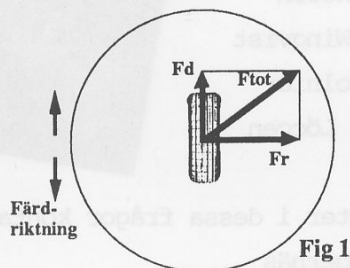


Fig 1

Friktionscirkel

För att få summan av de båda krafterna gör vi konstruktionen i fig 1. Summan av driv- och sidkraft är alltså *diagonalen* i den rektangel som kan ritas med de två krafterna som sidor. Summa-pilen F_{tot} , visar både hur *stor* friktionskraften är *totalt*, och i vilken *riktning* den verkar. En sådan storhet kallar matematikerna för *vektor*. Cirkeln kallas för *friktionscirkeln* och visar den *största* friktionskraft som är möjlig med en viss kombination av däck och underlag.

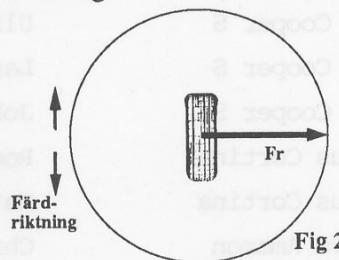


Fig 2

Max fart i kurvan

Fig 2 visar hur det ser ut om bilen körs med maximal fart i en kurva, utan bromsning eller acceleration. Den radiella friktionskraften når ända ut till friktionscirkeln.

Friktionscirkel, förståttning...

För stor vektorsumma och du åker av!

Antag nu att föraren får för sig att gasa eller bromsa, fig 3! Då tillkommer ju en drivkraft i färdriktningen, F_d . Addera den till F_r och summan blir F_{tot} , som ju är större än den tillgängliga friktionen, angiven av cirkeln. Resultat: Däcket tappar greppet, bilen råkar i sladdning!

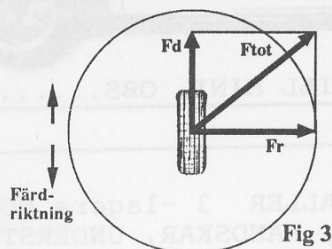


Fig 3

Ovanstående kan sammanfattas så här: Ett bildäck kan ge en horisontell friktionskraft mot vägbanan, riktad åt vilket håll som helst beroende på om bilen accelererar eller bromsar, svänger till höger eller vänster. Vektorsumman av driv- och sidkraft får dock aldrig gå utanför friktionscirkeln, ty då tappar däcket fästet!

The fine art of fast driving
Flytta över dessa dammiga

teorier på det intressanta fallet att köra bil så fort som möjligt! Vi närmar oss en kurva, bromsar maximalt med ratten rakt fram. F_d , bromskraftsvektorn, pekar alltså rakt bakåt och når ända ut till friktionscirkeln. Ibland är det önskvärt att fortsätta bromsningen ett stycke efter att man börjat styra in i kurvan, men då *måste* man samtidigt lätta på bromsen, så att summavektorn F_{tot} inte blir större än vad friktionscirkeln medger, annars hamnar ekipaget ute i terrängen! Det sägs att en viss Alain Prost är mästare på den svåra konsten att bromsa på detta sätt, långt in i kurvorna, utan att hamna utanför av cirkeln, eller banan...

Dax att axa...

Då vi lyckligen klarat inbromsningen kommer snart nog en raksträcka. Kurvan *före* den är ju extremt viktig för en bra varvtid. Hög utgångsfart ur kurvan har man så att säga "med sig" hela raksträckan. Det gäller alltså att börja accelerera så tidigt som möjligt, men utan att överskrida friktionscirkeln.

Balanskonst

För att maximalt utnyttja tillgänglig friktion vill vi alltså att friktionsvektorn F_{tot} hela tiden når ut till cirkeln. Om vi antar att drivkraften F_d är konstant vid full acceleration måste vi alltså se till att inte F_r ökar då farten tilltar, för i så fall skulle ju summavektorn hamna utanför cirkeln!

Problem: Centrifugalkraften, som vill dra bilen av vägen i en kurva, är hastighetsberoende: $F_c = (m \cdot v^2) / r$, där m är bilens vikt, v dess hastighet och r kurvans radie. Kraften ökar alltså med hastigheten i *kvadrat*, dubbla farten och centrifugalkraften blir 4 ggr större! Lösningen är naturligtvis att öka kurvradien r , så att *ju högre fart desto större radie!* (r står ju under bråkstrecket - stort värde på r och F_c minskar.)

Detta är alltså bakgrunden till *idealspåret*. Genom att låta kurvradien öka mer och mer och allt eftersom hastigheten stiger, och genom att anpassa gaspådraget så att spetsen på summavektorn hela tiden balanserar på friktionscirkeln, utnyttjas väggreppet maximalt, för en så bra varvtid som möjligt..

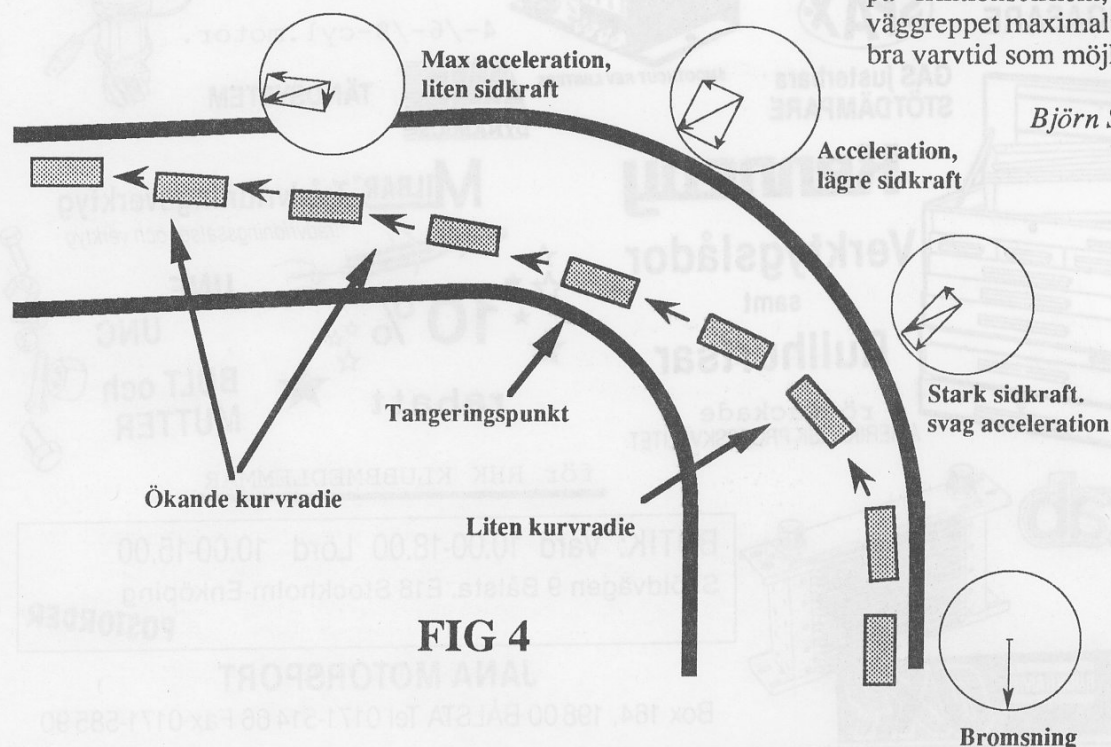


FIG 4

JANA MOTORSPORT

Tel. 0171-514 66

LENNART JANSSON.s

PIRELLI CUP VINNARE

1987 o 1989

JANA levererade vinnar delarna



OBS. VI SÄLJER INTE BARA DELAR OCH TILLBEHÖR TILL MINI. OBS.....

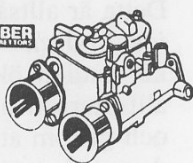


FÖRAR OVERALLER 3-lagers NOMEX
BALACLAVA, HANDSKAR, UNDERSTÄLL,
SKOR, STRUMPOR.

ELDSLÄCKARE med KOMPLETT SYSTEM
STRÖMBRYTARE, FACET - EL.bensin-
PUMPAR.FILTER-KING TRYCKREGULATOR
DZUS - FASTNERS, HUVLÄSSPRINTSATS
HUVFJÄDERSPÄNNARE.LÄDERHUV REM.



WEBER



KENT CAMS



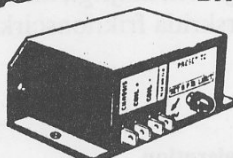
RALLY/RACING FÖRDEL:

FORD X-flow
FORD Twin CAM
BMC A-motor, B-motor

RESERVDELAR
och FÖRGASARE



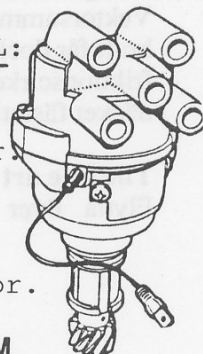
GAS justerbara
STÖTDÄMPARE



SMOOTH CUT REV LIMITERS

ÖVERVARVSSKYDD:

4-/6-/8-cyl.motor.



TÄNDSYSTEM



MILBAR Trådvridningsverktyg

Trådvridningssatser och verktyg



UNF

UNC

BULT och
MUTTER



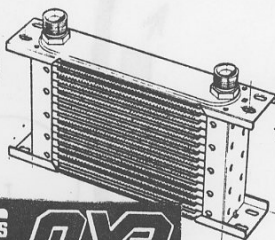
för RHK KLUBBMEDLEMMAR



Kennedy
Verktygslådor
samt
Rullhurtsar

rödlackade
AMERIKANSK PROFFSKVALITET

Setrab



DUCKHAMS

QXR

BUTIK: Vard 10.00-18.00 Lörd 10.00-15.00
Sköldvägen 9 Bålsta. E18 Stockholm-Enköping

POSTORDER

JANA MOTORSPORT

Box 164, 198 00 BÅLSTA Tel 0171-514 66 Fax 0171-585 90

Till slut ber styrelsen och alla vi andra som arbetar inom klubben att få önska alla

GOD - JUL OCH ETT GOTT NYTT ÅR

Lite pekpinna får vi nog inte illa av inför 1990 års säsong.

Alla som är aktiva på banorna runt om i landet, måste även bli lite mer aktiva när det gäller att svara på upprop och enkäter som klubben skickar ut. Det är inte för skojs skull det sitter någon på sin fritid och gör sådant, det är för att det ska fungera när det är dags för tävling.

Sedan vore det toppen om klassrepresentanterna ville skicka in en sida som handlar om deras klass till varje nummer (8 st) av rutflaggan så det blir litet mera blandat innehåll i tidningen, det vore trevligt om alla fick lite utbyte av att läsa tidningen.

JOHAN ALANDER har nu startat med att skriva om sin bil och hur han hamnade i historik racing. Det vore kul om fler ville göra något liknande för då kan vi ta med en sådan artikel till varje nummer. Får vi inte in något skriver vi själva om våra bilar men det blir nog ganska så enformigt efter sådär 8 gånger. LYCKA TILL OCH SKICKA IN BIDRAGEN SNARAST MÖJLIGT.

Nästa rutflagga beräknas utkomma i slutet av FEBRUARI så vi måste ha in alla bidrag till tidningen senast den 7/2 för att få med det till nummer 2-90, det gäller även annonser.

ARSMÖTE DEN 3/2-90 ARSMÖTE DEN 3/2-90 ARSMÖTE DEN 3/2-90 ARSMÖTE DEN 3/2-90

Ställ upp på ARSMÖTET klubben vill ha din åsikt om vad som görs eller inte görs.

Inbetalningskort för medlemsavgiften medföljer detta utskick, lägg det inte underst i någon låda, utan gå med snabba steg till postverket och betala in slantarna på en gång så är det klart.

Startersättningarna ska vara utbetalda när du läser detta men det kan alltid bli några fel så om du tycker att något är fel, kontakta klubben så vi kan ordna upp det hela.

PER NORBERG får dra ett mycket tungt lass som tävlingssekreterare, det är Per som ordnar med klubbens egna tävlingar samt räknar ut poängställningen för deltagarna efter alla tävlingar, han ska även skicka resultaten till tidningar, mm mm.

Pär behöver en, helst två personer som hjälper honom med detta arbete. Känner du för att göra en insats för klubben så hör av dig till Pär eller någon annan i styrelsen. Får Per lite hjälp med detta så kanske han hinner få igång sin Ginetta till årets säsong.

Nu finns dom igen, klubbens egna dekal, dessutom tre olika storlekar, du kan köpa dem genom Ian Nilsson Tel: 08/755 48 40.

TACK INGEMAR !

Tyvärr för klubben, men lyckligtvis för Ingemar Engström har försäljningen av TVRs sportvagnar ökat rejält. Av den anledningen kommer Ingemar under nästa år att satsa på sin agentur än hårdare, vilket gör att tiden för RHK kommer att bli mindre.

Ingemar Engström var en av grundarna till RHK, tillika dess förste ordförande. Ingemar har arbetat hårt för klubben och genomfört många projekt. Tills nyligen har han varit en av klubbens besiktningsmän.

har/
Ingemar begärt att bli avlöst som besiktningsman pga tidsbrist, men som tur är för klubben kommer han att på konsultbasis fortsätta att ta hand om de äldsta vagnarna.

Låt oss hoppas att Ingemar har tid att lufta sin racer vid några tillfällen under nästa säsong - TVRer till trots.

Styrelsen

NY BESIKNINGSMAN

Gunnar Brisman kommer att axla ansvaret för besiktningar i västsverige. Låt oss önska Gunnar lycka till!

KÖPES

SÄLJES

ÖNSKAS KÖPA.

VÄXELLÅDA OCH OLIKA DIFF.UTVÄXLINGAR
till LOTUS CORTINA -65.
Även friska inredningsdetaljer till dito.

MATS ISRAELSSON Tel:08/756 39 15 dagtid.

ÖNSKAS KÖPA.

FORD GALAXIES 1965 2 dörrars coupe.
Manuell med golvväxel i renoverbart skick.

MATS ISRAELSSON Tel:08/756 39 15 dagtid.

ÖNSKAS KÖPA
Utväxlingar till HEWLAND Mk 6/8

LEIF O JÖNSSON Tel:08/51 41 73

ÖNSKAS KÖPA.
Trimdelar till BMW 700 från tiden.

GIA ISRAELSSON Tel:08/732 72 33

ÖNSKAS KÖPA.
Till FORD 1000cc, stålaxel och andra trimdelar.

TORD BODIN Tel:0585/113 27

ÖNSKAS KÖPA.

TILL LOTUS EUROPA S2 1971.
Inredningsdetaljer samt framruta.

PER NORBERG.
Tel:08/58 54 60 Arb. 08/718 04 01 Bost.



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

SÄLJES.

BMW 700 SPORT COUPE 1961.
Rostfri och mycket fint racingobjekt.
MARTIN LANTZ Tel:08/720 66 83.

SÄLJES.

OCKELBO SPORTS/RACING CAR.
Byggt 56 och reg.bes.samma år.Perfekt
kaross på TRIUMPH-chassi med skivbromsar,
4-cyl TR motor på c:a 160 hk.
KENNETH ANDREN Tel:08/53 57 76 el 613 68 00.

TILL SALU.

RENAULT "Doffe" GORDINI 1095, 1965.
Körbar men med renoveringsbehov.
Mycket delar medföljer.
OBS ingen rosthög. PRIS:5.500:-

MINILITEHJUL med FORDELNING i bra
skick. PRIS:2.300:-

RELIANT SCIMITAR GTE 1972.
Skattad och besiktigad men lite
eget arbete återstår innan den är
helt klar. PRIS:29.500:-

PER NORBERG.
Tel:08/58 54 60 Arb. 08/718 04 01 Bost.

SÄLJES.

VOLVO AMAZON SPORT 1959 renoveringsobjekt.
Som ny invändigt, aldrig rörd tidigare.
Rostig i karossen men mycket bra mekaniskt.
PRIS.3.500:-

VOLVO PV SPORT 1964 RÖD
Ej besiktigad, lite rostjobb, allt original.
PRIS.7.500:-

ERIK THORSELL Tel:0224/204 02
JOHAN ÅLANDER Tel:0760/380 73

SÄLJES

Spinners till ekerhjul grovgångade till
MGA/MGB mm, STÖRTBÅGE till MGB.
Chronometr.varvräknare av märke SMITH
till 10.000 med ställbar rödvisare
Sällsynt och dyr.
HOLBAY lättmetalls vipparmsbrygga.
FORD 105 E topp med twin cam ventiler
portad och klar.

HORST BRUNING Tel:08/732 72 31

SÄLJES

DULON 1972 PROTOTYP. FVA, 6 vxl Colotti
med mycket delar.

NSU - BRIKNER 1968, 2 sits prototyp,
1300 med mycket delar.
EXTRAPRIS P.G.A.flytt .H Stammler
TELEFON:08/747 84 53 08/71502 75

STOPP OCH LÄS

Hjälp nu till att göra DIN Tidning intressantare. Sälj prylarna som har legat på hyllan i alla år, kanske någon annan saknar just den grejen. Du kan även köpa eller byta.

Fyll i blanketten och skicka den till : Mats Israelsson
c/o TEXACO
Hägernäsvägen-Termikvägen
18362 TÄBY

Säljes

.....
.....
.....
.....
.....

namn

adress

postnummer postadress

telefon

Köpes

.....
.....
.....
.....
.....

namn

adress

postnummer postadress

telefon

Bytes

.....
.....
.....
.....
.....

namn

adress

postnummer postadress

telefon

1954



1990

(Förhandsinformation om »Midnattssolsrallyt« den 11 - 16 juni -90

— Visst minns många detta bilrally som kördes åren 1950-63, med MIDNATTSSOLEN som vändpunkt !

Många motorintresserade har funderat varför man inte längre kör »rallyt till midnattssolen«. Ett antal personer har under hösten -89 träffats och beslutat att nu skall vi återuppleva den tidens stora händelse, MIDNATTSSOLSRALLYT !!!

— Vi startar i Gävle den 11 juni med kylaren vänd norrut, kör till Sollefteå, Skellefteå och till Jokkmokk som är vändpunkten i rallyt. Vänder där mot målet i Rättvik. Den 16:e som är lördag blir det stor avslutningsfest och prisutdelning.

På den tiden det begav sig var det vänstertrafik och fria farter på våra vägar. Nu är det andra tider och bestämmelser.

1954 var alltså hastigheten fri och det var bara att bränna på ! Nu är det inte frågan om något hastighetsrally för våra gamla veteranbilar. Vi kommer att om möjligt ha samma sk specialsträckor som 1954 men vägarna kommer inte att vara avlysta. Man skall köra en viss sträcka på idealtid som ligger kring 45km/t. Inget fartrally alltså !

Vilka får deltaga ?

Rallyt är öppet för medlemmar i MHRF-ansluten klubb och för bilar tillverkade senast 1954. All utrustning och tillbehör som fanns 1954 får användas. Elektroniska eller andra moderna hjälpmedel eller mobiltelefoner får icke brukas.

PRELIMINÄRT PROGRAM:

- Etapp 1, 11 juni: Start i Gävle. Etappmål i Sollefteå.
- Etapp 2, 12 juni: Start i Sollefteå. Etappmål i Skellefteå
- Etapp 3, 13 juni: Start i Skellefteå. Etappmål i Jokkmokk.
- Etapp 4, 14 juni: Start i Jokkmokk. Etappmål i Lycksele.
- Etapp 5, 15 juni: Start i Lycksele. Etappmål i Vemdalen.
- Etapp 6, 16 juni: Start i Vemdalen. Slutmål i Rättvik.

Samling i Gävle söndag den 10 juni för genomgång av rallyt.

Ungefärlig totallängd 240 mil



Inbjudan till rallyt kommer att utsändas till alla MHRF-anslutna klubbar i januari månad.

KONTAKTMÄN:

Helge Gustavsson i Rättvik tel. 0248-113 78 eller
Björn-Åke Danielsson, Lycksele tel 0950-200 06

Detta blir ett samarrangemang mellan KAK, AHK, DAK och NMH