

RUTFLAGGAN NR 1 1999



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

***Vi går mot en ny
spännande säsong!***





RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Glöm inte
att betala in
medlemsavgiften!

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande
Kassör
Sekreterare
Ledamöter

Horst Brüning
Anders Ek
Åke Hansson
Östen Johansson
Bruno Rösler
Lars Wramell
B.Å Bengtsson
Allan Göransson
Björn Otterberg

tel. 0435-230 97
tel. 042-13 55 51
tel. 08-715 84 96
tel. 031-795 42 93
tel. 019-22 56 18
tel. 040-16 16 90
tel. 0346-173 50
tel. 0410-71 15 60
tel. 0370-719 40

fax. 0435-230 47

fax. 0346-131 77

Suppleanter

KLASSREPRESENTANTER

A-D
GT-GTS

Midget
Formel J
Formel V
Formel Ford
Standardvagnar

Roland Haraldsson
Mian Jutterström
Henry Andersson
Per Hågeman
Olof Rosén
Nick Tammenmägi
Björn Otterberg
Östen Johansson
Göran Kölbörn
L-G Widenborg
Pekka Nyström
Lennart Elofsson
Michael Rasmussen

tel. 0325-62 71 25
tel. 732 92 14
tel. 0515-411 51
tel. 040-91 18 13
tel. 031-65 44 74
tel. 0322-62 21 09
tel. 0370-719 40
tel. 031-795 42 93
tel. 08-742 72 70
tel. 042-20 76 81
tel. 042-13 36 89
tel. 013-29 71 78
tel. 040-48 22 50

fax. 0515-411 75
fax. 040-91 18 13

fax. 042-20 74 33

G + H, Sportvagnar
GT-Nationell
Standard - Ny

BESIKTNINGMÅN

Staffan Lindberg
L-G Widenborg
Magnus Nilsson
Åke Hansson

tel. 0470-223 98
tel. 042-20 74 33
tel. 031-12 63 74
tel. 08-715 84 96

REVISORER

Åke Axelsson
Per Norberg

tel. 08-551 741 41
tel. 08-718 04 41

FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg
Peter Kumlin
Åke Lindh
Åke Hansson

tel. 0470-223 98
tel. 0243-284 77
tel. 044-24 15 10
tel. 08-715 84 96

PRODUKTION

Thomas Wallin Reklam AB tel. 08-33 73 07

VALBEREDNING

Per Hågeman
L-G Widenborg
Staffan Lindberg

tel. 040-91 18 13
tel. 042-20 74 33
tel. 0470-223 98

REGALIA

Roland Haraldsson

tel. 0325-271 25

REDAKTIONEN

Per Hågeman

tel. 040-91 18 13

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

B-Å Bengtsson

tel. bost 0346-173 50
tel. arb. 0346-123 45
fax. 0346-131 77

fax. 08-33 73 08

Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Tills vidare:

Per Hågeman

Köpenhamnsvägen 41 B, 217 71 MALMÖ

Vi behöver både reportage och bilder!

Vi vill gärna ha ditt material på diskett för att spara
tid och pengar till klubben.

Har du tillgång till dator gäller följande:

Rutflaggan produceras sedan nr 1 1999 i PageMaker 6.5 i Macintoshmiljö. Vi kan ändå ta emot ditt material i olika Windowsformat t ex PageMaker 5.0, 6.0, 6.5, Microsoft Word, World Perfect, Windows Write/Word Pad, ASCII-text med flera.

Arbetar du i Macintosh lämnar du texten i PageMaker 6.5-format, Word 4.0, 5.0, 5.1, och 6.0 för Macintosh eller som ASCII-text. Till disketten bör medfölja en utskrift av innehållet. Tack! Det går också bra med tydlig maskinskriven text.

Horsts sida

NU är det vår? Hoppas jag.

HORST BRÜNING

RHK har haft sitt årsmöte som var, trots avsaknad av stridsfrågor, välbesökt. En hel del idéer testades, bland annat styrelsens förslag på ett racerhistoriskt evenemang i samarbete med "Classic Motor Magasin" som fyller 30 år 1999. Vi kommer bjuda in en hel del klubbar som kommer att visa prov på våra aktiviteter. Man skall även kunna prova sina fordon på banan under ordnade förhållanden.

EM-tävlingen på Knutstorp blir av och de klasser som inte har EM-status kommer att få åka nationellt.

Per Hågeman jobbar med tidningen och är tacksam för bidrag från oss alla. Han önskar även action-bilder från garaget, depån eller banan.

STCC drar igång den 24-25 april med ett historisk inslag i form av standardvagnar pre -65.

Vi syns och hörs.

Horst

OBS !!!

Första tävlingen på Kinnekulle kommer att köras 22 och 23 Maj som tidigare planerat och inte 8 och 9 Maj.

Apropå omslaget...

...på Rutflaggan nr 3, 1998

PER HÅGEMAN

I.

Redaktionen har blivit nerringd av ett större antal damer som bett att få data, tel. och adresser till gossarna som prydde omslaget. Tyvärr måste vi göra dem besvikna. Vi hade ju glömt att tala om att bilderna (liksom deras bilar) var historiska, och stammade från 70-talet. Och då svalnade intresset.

II.

Ännu sorgligare var emellertid att Bengt Winqvist inte blev vinnare i "European Challenge for Historic Touring cars", utan titeln delades mellan italienarna Cajani och Maglioni i Alfa-Romeo med Wicke på tredje plats. Faktum är att uppgiften var riktig när den skrevs då den hämtades från FIA:s egen månadsbulletin från november. (No 348) där Wicke har 45 p mot italienarnas 40,5. Senare kunde man på internet se samtliga tre

på en delad första plats med 45 p, för att slutligen i FIA:s decemberbulletin (No 349) kunna konstatera att italienarna delat på första platsen, medan Wicke förvisats till tredje.

Hur kan nu detta komma sig? Jo, som väl de flesta vet, krävs det minst 4 startande i klassen för att full poäng skall delas ut. Nu var det tydligen diskussion om detta vid Zoldertävlingen för Alfaåkarnas del, men man tycker ju att det är dåligt att man inte kunnat avgöra detta redan tävlingsdagen.

FIA:s bulletiner skall man ju kunna lita på i alla väder !?

Därför är det ju dåligt att man släpper ut en prislista som ännu ej är fastställd, och detta ändå 3 månader efter tävlingen. Det är också dåligt att man fortfarande (14 april) kan läsa på FIA:s hemsida att det är delad första plats mellan de tre.

Tack!

*Tack, Alla i Racinghistoriska Klubben för Ert
stöd och omtanke vid Christers bortgång.*

*Vi har väl inte hämtat oss ännu,
men vi tänker så snart som möjligt komma
igen i Christers anda.*

Alla barnen och

Gemma Gleaming



Mysstund, Knutstorp 1995. Christer, Hovmekanikern och PV-snack med RHK-kompisar

*Ett stort tack till alla för uppvaktningen
på min 60-årsdag.*

Nick Tammemägi

Testkörning för bil på Falkenbergs Motorbana 1999

Onsdagen	7 april	17.00 - 20.00
Onsdagen	14 april	18.30 - 20.00
Onsdagen	28 april	18.30 - 20.00
Fredagen	7 maj	17.00 - 20.00

Det totala programmet för säsongen presenteras i nästa nummer av Rutflaggan.

Falkenbergs Motorklubb främtar sig allt ansvar för eventuella skador på de fordon som testar. **All körning sker på egen risk.** Bullerkrav: För bilar, max 100 dB(A) enligt SBF:s normer.

Mätning kommer att ske, och vid överträdelse av ljudnivå avvisas fordonet från testen.

F.M.K. kommer att utföra mätningar även vid sidan av banan; ca 10 meter från banan får ingen bil överskrida 95 dB(A) vid förbikörning.

Kaffe och mackor finns för försäljning vid bandepån.

Förfrågan kan ske på tel.nr:

0346/193 88 Helena/Sven-Göte Svensson

0346/806 48 Rolf Nilsson

0346/501 76 Erling Larsson

Välkomna!

Engelsk läsövning för Lotus "nuts"

– men även Porsche-åkare kan kanske finna ett visst nöje...

CHAPMAN ETHICS

I must now recall an incident from my many years as a director of Lotus to explain one important factor. Chapman and I were discussing his public image objectives for 1970, and how he wanted to be viewed by the world (especially since I was trying to get his name changed to Sir Colin Chapman). He said, "I want to be seen as Britain's Mr. Porsche." I said that was impossible and he frowned and asked why.

"Because you are a crook," I replied staring back at him. He half smiled and asked why I felt that way.

"Right, Ferdinand Porsche is approached by two of his engineers with wheel bearings for a new car. Porsche says, "What is their expected

road life?" And the engineers reveal that one costing 5 Pounds will last three years and another costing 10 Pounds will run about five years. "Find me a bearing that will last ten years," he dictates.

"So?" asked Chapman.

I continued, "Two engineers came to you with two possible bearings. One will cost 1.75 Pounds and last for about one year, and the other will cost 2.50 Pounds and last two years.

You ask, "How long is our warranty?"

Chapman smiled, because he knew I was right.



A-D sidan

Nordisk Cup, Historisk Racing, Förkrigsbilar 1998

För tredje året i rad har förkrigsbilarna kört tävlingar ingående i Nordisk Cup för förkrigsbilar. Totalt har fem tävlingar körts, tre i Sverige och två i Danmark.

Precis som tidigare år avgjordes cupen vid sista tävlingen, och marginalen var endast två poäng mellan segraren och tvåan. I år hamnade den vackra sil-

verpokalen, som är ett vandringpris, i Sverige efter att tidigare år haft hedersplats hos danske Svend Algren. Det blev Roland Haraldsson med en Riley Brooklands som i år tog hem cupen före sin märkeskollega Lars-Göran Itskowitz.



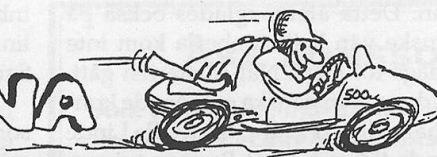
Svend Algren kör mot en andraplats i förkrigsklassen på Knutstorp

Foto: Linus Pröjtz, Nostalgia

Så här blev resultatet för Nordisk Cup 1998.

1.	Roland Haraldsson	Sverige	Riley Brooklands	46 poäng
2.	Lars-Göran Itskowitz	Sverige	Riley Brooklands	44
3.	Svend Algren	Danmark	MG	39
4.	Jesper Herman	Danmark	Fiat 508 Spec.	31
5.	Per Gjerdrum	Norge	Bentley	28
6.	Jan Unneberg	Norge	MG	26
7.	Henrik Schou-Nielsen	Danmark	Riley	26
8.	Bo Lindgren	Sverige	MG K 3 Repl.	23
9.	Magnus Ahlquist	Sverige	Mathis	22
10.	C-O Christiansson	Sverige	Alvis 14/70 Spec.	16
11.	Joakim Itskowitz	Sverige	Singer	10
12.	Håkan Sandberg	Sverige	ABC Super Sport	5

HALYPANNORNA



PER HÅGEMAN

Karlskoga, Jubileumsracet, 6-7 juni 1998

Jubileumsrace var det. Och var bör det hållas om inte på vår äldsta permanenta bana, Gelleråsbanan utanför Karlskoga.

Redan anno 1949 invigde man en speedwaybana som låg på innerplan innanför sista högersvängen innan man går ut på rakan. Redan då var planering och arbete igång för TT-banan som invigdes med tävling den 4 juni 1950. Man körde naturligtvis midget även då. Banan var inte asfalterad utan bestod av sand och grus vilket gjorde att den snabbt blev uppkörd och Sven Andersson i en Swebe hörde till dem som fastnade i sanden. Suverän vinnare blev Åke Jönsson, som med sin Effyh slog engelsmännen Carter och Coldham i Coopervagnar, med långt över en minut.

Banan har sedan dess förlängts i flera etapper, bl.a med det så populära velodromavsnittet, som dock på

senare år tyvärr aborterats av s.k. miljöskäl. Det är tydligt att kultur och miljö kan vara svårt att förena ibland.

Nåväl, nu var det 1998, och faktiskt var det en del halvpannor på plats igen, även om det tyvärr inte var så många som 1950. Fem trogna ekipage dök i alla fall upp, och snabbast på träningen var vår norske gutt, Mads Gjerdrum, och efter honom kom Olle Linde och Anders Eriksson som hade på tusendedelen samma tid.

I racet visade Mads att träningstiden inte var en tillfällighet, utan han vann lätt. Olle Linde klev in på andraplatsen och Ingemar Edwardsson blev 3:a. Anders Eriksson tvangs tyvärr bryta, och Torbjörn Eriksson kunde inte starta. Den täta fighten från Falkenberg uteblev.

Resultat:

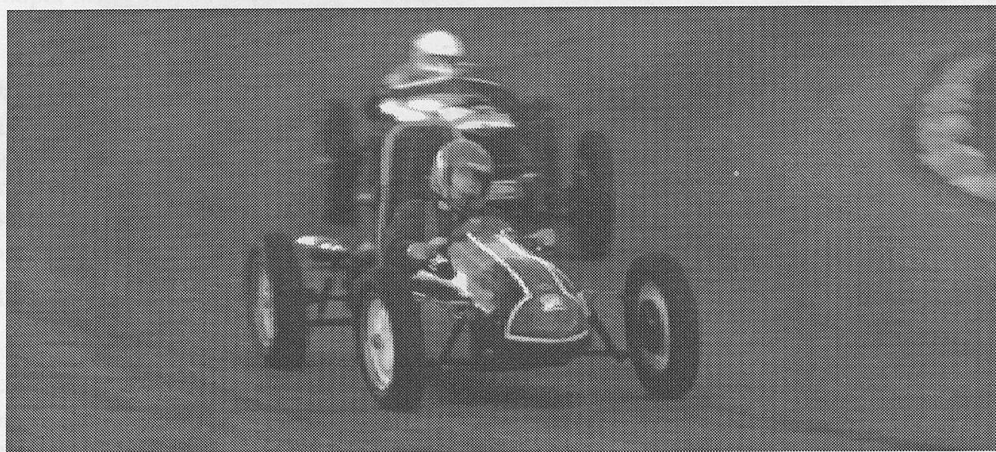
1. Mads Gjerdrum	Cooper Mk 12-Norton	15.24,270
2. Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	14.28,168 -1v
3. Ingemar Edwardsson	Effyh-JAP	14.22,486 -2v
4. Anders Ericsson	Cooper Mk 9-JAP	Bröt
Torbjörn Eriksson	Effyh-JAP	Startade ej

Knutstorp, Svenskt Sportvagnsmeeting 18-19 juli

Som vanligt var det stor generalmönstring för midgetbilar i samband med MGCC:s årliga Sportvagnsmeeting. Inte mindre än tretton midgetekipage hade mött upp och hade eget heat tillsammans med förkrigsbilarna. När så träningarna som gick i skiftande väder, var slut, så var det Kent Persson som var överlägset snabbast med sin Kiehn Spec., nästan 2 sek. före

Göran Anderberg och Olle Linde. Vissa av de vanligtvis "säkra" korten var för tidpunkten osäkra, och förpassades längre ner på listan.

Under de tidigare morgontimmarna hade, som väl alla erfor, Fader Pluvius öppnat på samtliga sina kranar, men tills midgetheatet skulle starta, hade det torakat upp hyggligt, även om det rann en del förrådiska



Olle Linde snurrade bort en placering i toppen

Foto: Linus Pröjtz, Nostalgia

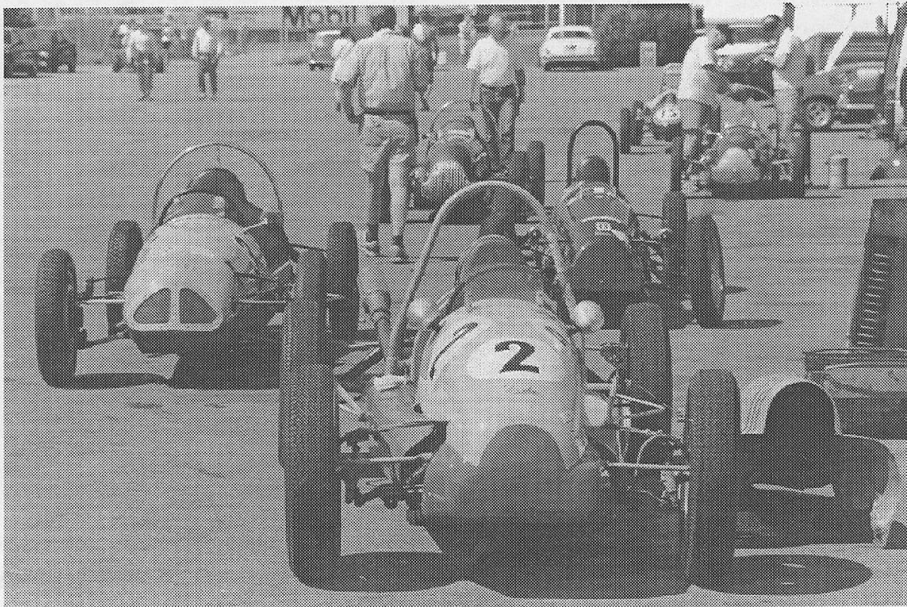
rännilar över banan. Detta återspeglades också på varvtiderna. Vår finske vän Yrjö Amberla kom inte igång när det var dags för start. När så starten gått, var det Göran Anderberg som ganska omgående kunde ta ledningen, behålla den, och dra ifrån. Olle Linde snurrade, och tappade tid, och Kent Persson tvingades släppa Roland Fröjd förbi sig, och blev mot slutet

inblandad i fight med Lars Hågeman och Peter Kumlin. Per Hågeman kunde med möda passera Håkan Sandberg.

Utav de som startade, var det bara Allan Göransson som behövde bryta, så facit blev bra vad gäller midgetbilarnas tillförlitlighet.

Resultat:

1.	Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	14.40,891
2.	Roland Fröjd	Cooper Mk 11-Norton	14.53,745
3.	Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	15.00,667
4.	Lars Hågeman	Swebe-JAP	15.01,171
5.	Peter Kumlin	Effyh-JAP	15.04,301
6.	Per Hågeman	Cooper Mk 12-Norton	15.12,300
7.	Håkan Sandberg	JBS-Triumph	15.12,799
8.	Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP	15.35,316
9.	Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	15.53,382
10.	Ingemar Edwardsson	Effyh-JAP	9 varv
11.	Torbjörn Eriksson	Effyh-JAP	9 varv
12.	Allan Göransson	Swebe-Triumph	2 varv/bröt
	Yrjö Amberla	Cooper Mk 12-Norton	Dns.



Swebe-bilar

Foto: Per Hågeman

Kinneulle Ring Festivalen 15-16 augusti

Om det var gott om deltagare på Ring Knutstorp, så var det raka motsatsen på Kinneulle Ring i SSK:s regi. Det var bara Göran Anderberg och Per Hågeman som ställde upp. Två midgetar; ynkligt! Man hade ju dock nästan haft en månad att hämta sig på. På träningen

var som väntat Göran Anderberg snabbast, naturligtvis följd av Per Hågeman på behörigt avstånd.

På tävlingen hände det inget speciellt, utan Göran Anderberg blev näst sist bland midgeterna, och Per Hågeman blev god tvåa.

Resultat:

1.	Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	14.35,386
2.	Per Hågeman	Cooper Mk 12-Norton - 1v.	13.51,876

Mantorp Park Automobil Sportcar Show 29-30 augusti

Äntligen hade åtminstone några midgetåkare repat mod. Fem ekipage dök upp, men tyvärr skulle det bli problem av det ena eller andra slaget för samtliga. För somliga gick träningen utan problem, medan vissa fick mecka.

På Mantorp kör man ju av hävd ett race på den långa banan under lördagen och ett på den korta på söndagen.

Lördagsracet blev en walk overseger för Göran Anderberg. Per Hågemans Cooper började gå underligt, och det var inte så konstigt då hela förgasaren lossnade. Muttrarna var ordentligt lock-tightade, men pinnbultarna gav sig ut istället. Peter Kumlin kunde passera, för att kort därefter själv bryta med skuren motor. Anders Ericsson och Torbjörn Eriksson bröt bägge redan på första varvet. Ja det blev inget vidare midgetfacit den här gången.

Resultat:

1. Göran Anderberg, Alfa Dana-JAP	10.59,320
2. Peter Kumlin, Effyh-JAP	- 2 varv
3. Per Hågeman, Cooper Mk 12-Norton	- 2 varv
Anders Ericsson, Cooper Mk 9-JAP	Bröt
Torbjörn Eriksson, Effyh-JAP	Bröt

Söndagsracet började med att Torbjörn Eriksson, Göran Anderberg och Peter Kumlin inte kunde komma ut till start. Per Hågeman och Anders Ericsson kunde dock komma ut med sina Cooper. I början var det fight, men sedan fick Anders bryta med ett varv kvar, så det blev en walk overseger för Per Hågeman, som dock kunde glädja sig med att passera 3 st F-Vee under loppet.

Resultat:

1. Per Hågeman, Cooper Mk 12-Norton	13.39,582
2. Anders Ericsson, Cooper Mk 9-JAP	- 1 varv

Anderstorp, RHK-final, 5 sept.

Sorgligt dåligt midgetdeltagande. Bara Göran Anderberg och Per Hågeman på plats. Övriga stannade hemma eller så var dom på marknad i England får att leta delar. Vad beträffar loppet så kan man säga: Se Kinnekulle.

Resultat:

1. Göran Anderberg, Alfa Dana-Jap
2. Per Hågeman, Cooper Mk 12-Norton

Vi som var på plats och dessutom stannade kvar kunde emellertid avnjuta middag och prisutdelning och trevligt umgänge bl.a. i baren på Hotell Åsen.

ÅKE JÖNSSON

ÅKE JÖNSSON, FRAMGÅNGSRIK MIDGET-ÅKARE OCH FLERFALDIG MÄSTARE PÅ MC AVLED STRAX FÖRE JUL I EN ÅLDER AV 87 ÅR.

Tillsammans med broder Rudolv hade han redan före kriget en karriär som motorcykelåkare. Under flera år ingick han i Husqvarnateamet. Kriget avbröt emellertid den karriären, men han kunde snabbt påbörja en ny när midgetracingen introducerades i Sverige. En bil vid namn Effyh byggdes på Rönneholmsvägen i Malmö, och Åke såg med en gång att detta var något för honom. Som välbeställd bryggare kunde han också stötta detta projekt inledningsvis och blev också dess "fabriksförare".

I början var Effyn helt överlägsen alla hembyggen, men även när det kom fram likvärdiga vagnar i form av Cooper och Swebe, visade Åke var skåpet skulle stå i de flesta fall. Under säsongen 1948 sopades barnorna fullständigt vare sig det gällde rundbana eller backe. Något svenskt mästerskap fanns under Åkes aktiva tid inte instiftat, men tidningen Racing hade en omröstning 1948 för att utse Sveriges bäste bilförare. Åke fick 1697 röster, tvåan fick 266.

Nog sagt!

1949 års säsong gick i samma stil. Bland annat vann han 7 segrar under en och samma månad! Svemo hade i brist på SM gjort en egen poängtabell, och denna vann Åke klart. 1950 hade Effyh gjort 4-hjulsbromsar, samt även längre hjulbas till sina bilar, vilket gjorde att man nu också kunde köra på asfaltbanor.

Debut med ny bil på finska Djurgårdsloppet och seger inför 66.000 åsk. Förutom alla rundbanesegrar, vann han alla övriga banlopp i Sverige och kom 2:a vid Frankrikes GP på Rheims.

Naturligtvis vann han även Svemos poängtabell!

1951 blev ett mörkt år. På väg till en isbanetävling kom en mötande lastbil över på fel sida och kolliderade. Åke var mycket illa där och var konvalescent under lång tid, och återvände aldrig till tävlingsbanan som aktiv.

Vi hade emellertid tillfälle att träffa honom vid historiska evenemang, och som den utpräglade tävlingsmänniska han alltid varit hade han alltid kritiska synpunkter på utväxlingar och annat. Och det kommer han nog också att ha i fortsättningen från sin läktarplats, för han kunde vara envis också.

Årets säsong med Formel Ny-gänget

BJÖRN OTTERBERG

Trots att årets sommar var den blötaste i manna-minne, så slapp vi köra i regn i år också. (Jag var inte med på Knutstorp)

Antalet Chaufförer i vårt heat har ökat, trots att några som körde i fjol har hoppat över årets omgång. Ett par bilar kände vi igen, men nu med nya förare. Jan Wahlbäck kör Anders Lofthammars gula Royale, medan Bengt Ernryd har Jan Molins röda Royale. Rolf Johansson finns i Per Norbergs Van Diemen, men gick inte

att känna igen i sin nya färg.

Totalt har 31 gubbar och en tjej varit aktiva i de åtta typ- och åldersklasser som åker heat 4.

Resultaten i all ära, men depålivet och alla diskussioner om hur vi skall kunna åka ännu fortare, eller att få grejerna att hålla bättre, sätter färg på tillvaron. Det märks också av alla intresserade som kommer fram och pratar, att våra bilar lockar fram både minnen och entusiasm.



Mikael L tycks undra om Pär behöver hjälp



Bengt föredrog bekväm mekarställning

1999 års säsong verkar lovande. Flera nya förare och bilar är på väg. Det blir också byte av klassrepresentant, ja det blir till och med två. Mikael Ljungdahl och Per Knutsson skall i fortsättningen hålla ihop vårt gäng.

Ni som har e-mail, skicka er adress till Mikael på adress:

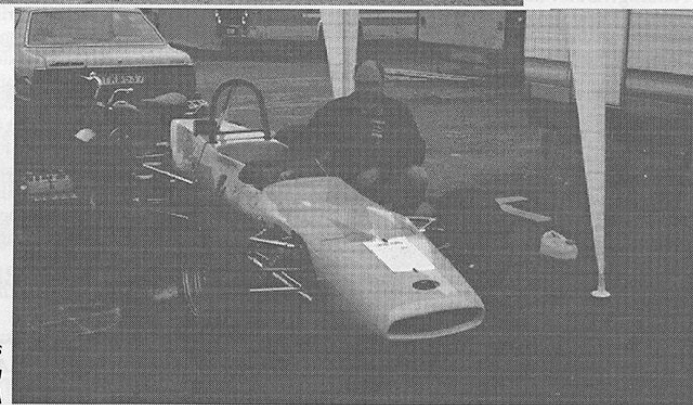
merlyn@algonet.se

Formel Ny-gänget

PO Söderbergs March F-2 lade av litet för tidigt på årets sista tävling på Anderstorp. Brusten växelådsaxel!



Francis Horn kom från Norge med sin Chevron B 38 och han ville gärna få med sig fler norrmän hit. Det vill vi också!



Jan Wahlbäcks enormt fina, gula Royale RP 3A

Ett historiskt möte... med Svante Vorr sjö!

I samband med en semesterresa till Norr- och Västerbot- ten i april, hade jag den stora glädjen att få hälsa på hemma hos Svante Vorr sjö. Namnet säger allt för den som är intresserad av historisk racing, så ni förstår att jag hade en riktig högtidsstund.

Svantes karriär började 1963 när han startade i Norrländska vinterrallyt i Skellefteå. Han körde sin Volvo PV på lånade däck, och fick starta sist i B-juniorklassen... Grabben var 22 år gammal och kom och sopade rent genom hela startfältet och vann.

Det här gav förstas mersmak. Han ville prova iskörning, så han ställde upp i Skellefteloppet några veckor senare. Återigen lånade han ihop några däck och gav sig iväg i sin 3-växlade Volvo. Låg och plockade bil efter bil tills hjulstället gav sig. Nu hade finnarna fått upp ögonen för den snabbe norrlänningen, och skickade en inbjudan att komma över och köra i Uleåborg. Svante tackade ja och åkte över "kölen", i tävlingsbilen förstås. Loppet började med Le Mansstart och slutade på prispallen.

Våren -64 skaffade Svante en 4-växlade Volvo Sport, och åkte genom landet för att köra i Karlskoga och Falkenberg. Som många kanske minns, var det en prydlig ung man som satt bakom ratten, alltid klädd i kostym och slips. Nu var han den ende som kunde matcha Lotus Cortinorna som gick som skällade troll på banorn

Naturligtvis blev det Lotus Cortina för Svante ock-



Svante på den tiden det begav sig! I ledning på Skarpnäck 1965. Hårt uppvaktad av Anders Josephsson. Bakom följer Lars Elgén.

så, så småningom. Hösten -64 bar det iväg ner till Monza för att tampas med "de stora pojkarna". Svantes snabbaste tävlingsvarv höll 180 km/tim - i snitt! - och han hade näst bästa träningstid totalt. Det vittnar väl både om körskicklighet och starka tävlingsnerver.

Under några år blev det en helt normal tillvaro att köra tävlingsbil både i Sverige och utomlands, och han berättar om ett fantastiskt liv där förarna fick all möjlig uppbackning och kunde leva kungligt. 1968 började villkoren försämrats och Svante beslöt att lägga av. Han hade ju trots allt 5 SM och en massa härliga minnen att leva på.

Åtminstone en av Svantes Cortinor finns fortfarande kvar. Den står under vård och utbyggnad hos en ny ägare i Umeå, och det skall bli kul att få se den på banorna så småningom.

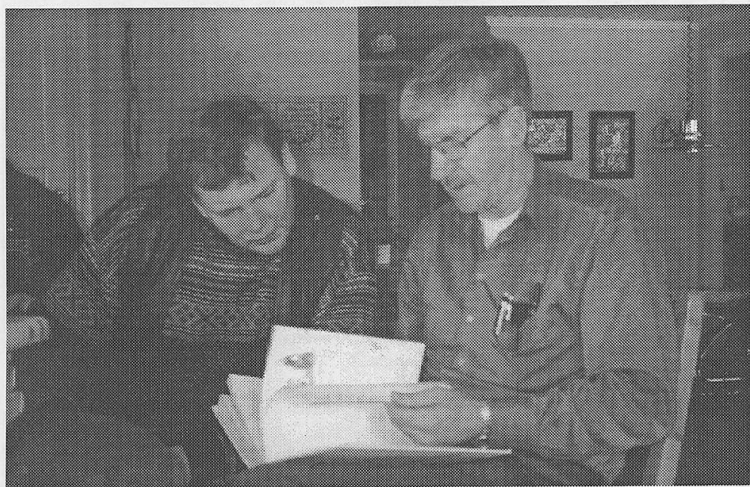
Det var allt en härlig nostalgitripp han tog mig på, och jag kunde riktigt se hur det började dra i gasfoten på den gamle fartfantasten. Jag försökte att bjuda igen med att han får köra min Cortina om han dök upp på någon bana i sommar, men han sa rakt ut: "Det är inte värt, jag är rädd att jag får ett återfall, - men nog skulle det vara roligt att träffa alla gamla kompisar, du får hälsa alla så mycket".

Och därmed är det gjort.

Hör av dig, Svante när återfallet närmar sig.

Du är alltid välkommen ut på banorna igen!

LARS-ÅKE NILSSON
Fjugesta



Svante och Lars-Åke fördjupar sig i "Motoråret" från mitten av 60-talet

Standard '65

Nu har det vänt, vi går mot allt ljusare och varmare dagar. Det är nu hög tid att förbereda för kommande tävlingssäsong. För den som har koll på grejerna, tid och pengar kan 1999 erbjuda standardåkarna ett digert tävlingsprogram. RHK-serien har 6 st tävlingar och STCC kör 5 st dubbeltävlingar. Det blir troligtvis även en EM tävling på Knutstorp.

Själv har jag just börjat med att få i ordning på skadorna från min "Hell drivers"-åkning på Kinnekulle. Bilen fick betydligt mer omfattande skador än jag trodde från början. Så för er som inte har börjat meka är det hög tid att starta.

Meka så det ryker!

Som ni märkt har vår klubbtidning tappat fart. Ni får gärna komma med reportage så att det inte blir helt "slut i rutan".

Vad händer ute i garagen?

Är det några nya bilar på G?

Det surras om att vi får en Citroen till klassen. Det








ska bli spännande att se.

När det gäller startnummer till årets säsong, måste vi göra ändringar för att skapa plats för främst TC 12 och 13 som växt snabbt. Många av oss berörs men förhoppningsvis skall vi klara oss en tid. Ditt nya startnummer finns som bilaga i Rutflaggans nummer 2.

Jag var på ett möte i Växjö den 29 november om STCC och historisk racing 99. Det bildades en arbetsgrupp som driver projektet där Hans Wängstre är den som är samordnare för historiskt STCC.

Du når Hans på telefon 0155-70207 eller 070 - 572 44 28. Här kommer några punkter från mötet:

HTCC TÄVLINGSDATUM

-  ***Mantorp 24-25/4, Gelleråsen 29-30/5, Anders-
torp 19-20/6, Anderstorp 31/7-1/8 och Man-
torp 28-29/8***
 -  ***Det är dubbeltävling vid varje tävling, 1 lördag
och 1 söndag. 2 st testkörningar fredag***
 -  ***Kostnad för deltagande är reg. avgift 8000:- +
1000:- för varje tävling, totalt 13000:-***
 -  ***Engångsanmälan kostar 2500 + 1000:-/tävling***
 -  ***Bilarna skall följa Appendix K***
 -  ***Det finns ca 16 åkare som avser att tävla full
säsong, främst Cortina och Koja förare***
 -  ***Det är tillåtet att anmäla en bil och två förare***
- OBS! HTCC, ej RHK-Cup!**

HÄLSNINGAR ÖSTEN JOHANSSON

Planeringsmöte

RACERHISTORISKA KLUBBEN

PLANERINGSMÖTE

Plats: Eurostop Jönköping

Datum: 1999-01-09

Närvarande: Klassrepresentanter, Styrelse, Tekniker o Framtidsgrupp.

1. Mötets öppnande: Ordförande hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.
2. Säsongen 1998: Föregående års protokoll gick igenom. Under säsongen 1998 gjordes totalt 680 starter fördelat på samma antal heat och klasser som tidigare. Konstaterades att sammanslagning av GT/GTS och Standard 65 i liten o stor klass som på försök infördes under säsongen, vid tävlingar där banlic, ej räckt till för standard 65 fallit väl ut. Framkom att ojust körning fortfarande förekommer i vissa klasser. Beslutades att klassföräldrarna tillsammans med någon från styrelsen tar tag i detta. 5 st Midgetbilar deltog under höstens tävling på Goodwood i England.
3. Säsong 1999: Följande tävlingsdatum är planerade för -99:

8-9 Maj	Kinneulle	SSK
5-6 juni	Mantorp	Sports Car Show
19-20 juni	Karlskoga	Velodromloppet RHK
3-4 juli	Knutstorp	EM deltävling Hyllinge
17-18 juli	Knutstorp	MGCC
21-22 aug	Falkenberg	FMK
11-12 september	Anderstorp	RHK final

Till banvärdar 1999 utsågs:

Kinneulle	Göran Kålbörn
Mantorp	Solveig Baehrendts / Lennart Elofsson
Karlskoga	Bruno Rösler
Knutstorp	Martin Rasmussen/ K-G Schiit
Falkenberg	Bengt Åke Bengtsson/ Thomas Hall
Anderstorp	Horst Brünig

I dagsläget är det fortfarande oklart om EM deltävlingen på Knutstorp blir av. Angående Anderstorp gäller enl. uppgift att det är klart att köra där men bullerkravet är max 75 dba 300 m från banan. Ingen tävling på Mittsverigebanan ingår i RHK cupen. Roland Haraldsson informerade om gatrace i Oslo 5-6 juni. RHK har inte fått någon information om detta tidigare. Olyckligt att detta sammanfaller med vår Mantortävling. Östen Johansson informerade om möte i Växjö ang. Std 65 heat vid STCtävlingar-99. Vid mötet var det 16 st som var intresserade av att delta. Till kontaktperson utsåg man Hans Wängstren samt till tekniker L-G Widenborg. Konstaterades att detta troligtvis inte kommer att påverka antalet deltagare i RHK-cupen i någon större omfattning. Bo Lindman återkommer med info i Rutflaggan ang. tävlingsdatum i Finland. RHK:s tävlingskalender sänds till all motorpress. Inbjudan till tävling i Idrottsbladet samt Rutflaggan.

4. Priser 98/99: Priser utformning diskuterades. Vissa klasser vill ha tillbaka förfaranden med Pokaler vid varje tävling. Svårigheten är att få någon att åta sig detta arbete. Beslutades att under 1999 fortsätta med plaketter och sköldar med tillägget att liten skylt med 1 a, 2 a och 3 e pris beställs som kan klistras under plaketten. Vid varje tävling skall full

poäng räknas. Styrelsen fick i uppdrag att fatta beslut om ett förslag att följa officiell klassindelning enl. FIA i resultatlistor.

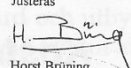
5. Klassföräldraskap: Klassrepresentanterna rapporterade om den gångna säsongen samt förväntningarna inför 1999. Konstaterades att tillväxten i ett flertal klasser är mkt god medan andra stagnerat, totalt sett blir det samma deltagarantal under -99 som tidigare år. Lista med fasta startnummer delas ut till klassföräldrarna för uppdatering, sammanställes av Per Hägeman. Den som ej deltar vid någon tävling mister sitt fasta startnummer. Beslutades att styrelsen upprättar en befattningsbeskrivning för klassföräldrar. Styrelsen ombesörjer att klassföräldrarna får sköldar före tävlings säsongens början, samt om det är möjligt att plaketter finns i anmälningssekreteriatet vid respektive tävling. Mikael Ljungdahl och Per Knutsson avlöser Björn Otterberg som klassrepresentant för Formel Ford.
6. Styrelsearbete: Konstaterades att informationen mellan styrelse och klassföräldrar ej fungerat tillfredsställande under 1998. Beslutades att styrelseprotokoll skall distribueras till klassföräldrarna samt att protokoll från planeringsmöte infördes i Rutflaggan.
7. Övriga frågor: L-G Widenborg gick igenom dom FIA-bulletiner som utgivits samt informerade om nya tekniska regler. F.n. finns 403 internationella ID-handlingar samt 48 nationella i Sverige. Appendix K -99 finns att tillgå från SBF i slutet av januari. Fråga angående vilken licens som krävs för att få köra historisk formelbil. L-G Widenborg kontaktar SBF för ett klargörande som publiceras i Rutflaggan. Styrelsen fick i uppdrag att ta upp frågan med SBF om att Appendix K skall ingå i licensavg. Befattningsbeskrivning skall upprättas för banvärdar. Lennart Elofsson frågade om klassning av stolar. Staffan Lindberg svarade att Appendix J -93 fortfarande gäller. Henry Andersson fick i uppdrag att kontakta Allan Dunevall och fråga om han vill vara miljöansvarig för RHK. Ordförande föreslog att RHK skulle bjuda in andra bilklubbar för att prova på bankörning t.ex. under söndagen på vår egen Anderstortävling. Beslutades att ordförande fick uppdraget att ordna detta. Östen Johansson samordnar RHK:s deltagande vid Göteborgs motorshow. RHK disponerar en monterytta om ca 80 m². Ingen ers. utgår för transporter av utställningsfordon till och från mässan. Påpekades vikten av att alla avtal mellan RHK och arrangören upprättas skriftligen. Göran Kålbörn informerade om svårigheter att få tag i tändstift till Saab 2-takt. L-G Widenborg svarade att det går bra att använda adapter för mindre gänga. Rutflaggan: Per Hägeman arbetar med nr 1 -99 och ev. nr 2. Diskuterades problemet med insamlandet av material samt sammanställningen av detta. Ordförande samordnar att ett förslag om ny redaktionskommitté. Utarbetas till årsmötet.
8. Mötets avslutande: Ordförande tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

1999-01-09

Vid protokollet


Åke Hansson

Justeras


Horst Brünig

ARBETSBESKRIVNING

Bil: 1

Funktion: Klassrepresentant i RHK

- * Vara en länk mellan styrelse, banvärd och klassförare
- * Värna om att Appendix K respekteras
- * Ta hand om nya medlemmar
- * Uppmana förarna i klassen att vara medlem i RHK
- * Ansvara för startnummer
- * Dela ut sköldar till medlemmarna vid årets första tävling
- * Dela ut priser i samband med varje tävling, samt bistå vid årlig prisutdelning
- * Upprätta resultatlistor efter varje tävling
- * Distribuera resultatlistor till Rutflaggan, Idrottsbladet/Michael Hoffstedt och press
- * Bidraga med material till Rutflaggan

Styrelsemöte

RACERHISTORISKA KLUBBEN STYRELSEMÖTE

Tid : 1999-01-10
Plats: Jönköping

Närvarande:	Horst Brüning	Ordf.
	Anders Ek	Kassör
	Bengt Åke Bengtsson	Ledamot
	Osten Johansson	Ledamot
	Bruno Rösler	Ledamot
	Åke Hansson	Sekreterare
	Per Hågeman	Framtidskommittén
	Staffan Lindberg	Framtidskommittén
	L-G Widenborg	Framtidskommittén

1. Ordförande hälsade alla välkomna samt förklarade mötet öppnat.
2. Föregående protokoll genomgicks. Konstaterades att tagna beslut genomförts. Kvarstår att utse en tävlingssekreterare. Hans-Erik och Oskar Kärrqvist har under hösten deltagit i teknisk CL-kurs hos SBF.
3. Kassareport gick igenom av Anders Ek.
4. Säsong 1998:
Konstaterades att deltagarantalet i stort sett varit oförändrat de senaste 3 åren. Tävlingsgarna under året har avlöpt utan större problem.
5. Säsong 1999:
Tävlingsdatum enl. Rutflaggan.
Inget besked från Hyllinge ang. EM-tävling. Beslutades att om RHK skulle medverka i denna tävling måste samtliga våra klasser ges möjlighet att delta. Beslutades att icke RHK-medlemmar skall betala en administrationsavgift om 150 kr. för att få delta på våra egna tävlingar.
6. Specialpriser 1998:
Styrelsen beslutade att tilldela Bruno Rösler Presidents Trophy. Anders Eriksson Torstens Memorial.
7. Enligt beslut på planeringsmötet 990109 fortsätter vi med plaketter och sköldar Under 1999. Klassföräldrarna tar hand om utdelningen av priserna.

8. Ordförande sköter kontakten med sportvagnsklubbar. I dagsläget är inget avtal färdigt inför 1999. Ordförande skriver till samtliga klubbar och klagör våra krav. Informerar om hur vi hanterar våra priser samt att minst 1 reg. Besiktningssman För historiska bilar skall kallas till varje tävling.
9. Konstaterades att informationen under 1998 varit bristfällig. Enligt beslut på Planeringsmötet skall protokoll distribueras till klassföräldrarna. Fasta styrelse Möten för 1999 skall bestämmas vid konstituerande styrelsemöte efter årsmötet.
10. Rutflaggans produktionskostnad för 1998 har varit ca 50.000kr inkl. porto. Konstaterades att det är viktigt att komma tillrätta med problemen under 1999. Diskuterades finansiering av tidningen genom fler annonser. Beslut togs om att Per Hågeman samordnar nr 1 -99. Fasta utgivningsdagar skall fastställas. Ny redaktionskommitté skall bildas. Ev. med Per Hågeman som samordnare tills vidare.
11. Beslutades att Per Hågeman samordnar fasta startnummer för 1999. Ordförande undersöker möjligheten att ta fram namnskyltar att fästa på bröstet för RHK's representanter vid tävlingar. L-G Widenborg föreslog att RHK skall ta fram en presentationsfolder med medlemsansökan på baksidan. Styrelsen gav i uppdrag åt Per Hågeman, L-G W, Horst Brüning samt Åke Hansson att arbeta vidare med detta. Önskvärt att det är klart till mässan i Göteborg.

Klassföräldrar utses av styrelsen. Arbetsbeskrivning enl. bilaga 1.

Beslutades att det ska vara 2 banvärdar vid varje tävling för att arbetsbelastningen inte ska bli för stor. Banvärdarna skall fungera som en länk mellan styrelse och arrangör samt bevaka RHK's intressen vid tävlingsarrangemangen.

Banvärdar 1999:

Kinneulle	Göran Kölbörn / Åke Hansson
Mantorp	Solveig Baehrendtz/ Lennart Elofsson
Karlskoga	Bruno Rösler/ Stig Åke Fagerström
Knutstorp	Mikael Rasmussen/ K-G Schildt
Falkenberg	Bengt Åke Bengtsson/ Thomas Hall
Anderstorp	Horst Brüning/ Hans Erik Johansson

Beslutades att banvärdarna skall sköta försäljningen av regalia vid respektive tävling. Regalia skall även kunna beställas av kassören. Beslutades att Ordförande undersöker möjligheten att ta in nya produkter och komma med förslag till nästa möte.

Staffan Lindberg påpekade olämpligheten att ha sittande ordförande som mötesordförande vid årsmötet.

Valberedningen redogjorde för sitt arbete inför årsmötet.

L-G Widenborg frågade om vilka rutiner som gäller för nya medlemmar. T.ex. vilket material dom får sig tillsänt Anders Ek redogjorde att dom får Rutflaggan samt medlemsmatrikel med klubbens stadgar.

Diskuterades möjligheten att låta nyare Std och GT-bilar delta. L-G Widenborg informerade om svårigheten med reglementen för dessa bilar.

12. Ordförande tackade deltagarna för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

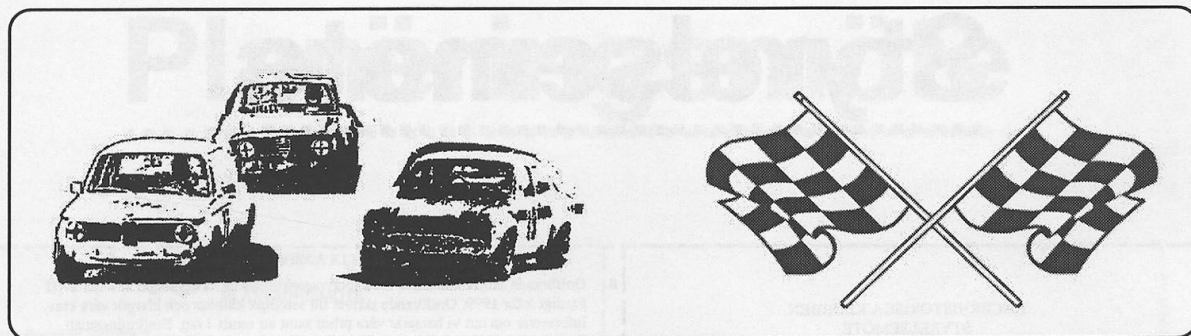


Vid protokollet

Åke Hansson
Åke Hansson

Justeras

H. Brüning
Horst Brüning



STANDARD NY grp 2

Knutstorp 17/19 juli

Äntligen gick Alfa som den skulle. Hackningarna från Falkenberg och bluddringarna från Gelleråsen var borta. Denna helg var nog bland det blötaste jag har upplevt som tävlingsförare. Men trots det körde jag på slicks på alla träningar och själva tävlingen. Vi i Stand Ny drabbades inte av de värsta skurarna under våra körpass utan körde i stort sätt på torr bana. 12 bilar var anmälda till Stand Ny men 11 kom till banan. Magnus med sin Capri föll bort innan första träningen pga ett dåligt vevstaklager. Pågarna Mats Åbjörnsson och Anders Weidow som delar Escort fick i vanlig ordning byta topplockspackning. Med en kompression på 13:1 blir det enorma påfrestningar på packningen.

Träningen gick bra och inga haverier eller andra tråkigheter inträffade. Peter körde snabbast med sin Escort TC på första tidsträningen. Han slog till och med Erik Berger också i en Escort TC med några hundra delar. På 3:e plats kom Robban i sin Alfa. Träning 2 visade Erik Berger att gammal är äldst och slog Peter med några tiondelar. Martin knep 3:e platsen och därefter kom Robban. Erik Berger passade på att fylla 73 och hyllades av alla. Vilket fenomen! Men så motiverar han flitigt.

Tävlingsdagen inleddes med ett rejält skyfall vilket ställde banan helt under vatten strax innan NGK kurvan. All träning på förmiddagen ställdes in och bl.a. med hjälp av brandkåren kunde banan torrläggas och



Mantorp 98



Söndagens race starten

Foto M Rasmussen

första tävlings heatet släppas iväg 13.05. Bra jobbat! Jag hade täckt över min Alfa med ett helgarage under lördagsnatten. Innan jag hann plocka bort det på söndag fm. kom en liten kille med sin pappa gående. "Pappa vad har dom gjort med den bilen?" sa han. "Det är bara ett regnskydd" sa pappan. "Pappa den bilen tål nog inte vatten" ljöd han. Av barn får man höra sanningen.

Helt torr var nu inte banan när vi körde vår tävling en timma senare. Det rann vatten över asfalten i kurvan på höjden innan "liten" och ända ner till rakan var banan fuktig. Just där på höjden var det mycket besvärligt och Berger for ut i däckstraven. Själv valde jag innerspår ända ner och genom "liten" intensivt uppvaktad av Micke som hade snurrat och bjöd på en fin uppkörning. Peter Holmberg i Escort TC vann totalt och därmed 1600 klassen. Martin Rasmussen i sin Cortina körde in på en andra plats båda de totalt och i 1600 klassen. Robban i sin Alfa kom på tredje och 1:a i 2000 klassen. Efter Robban följde Mats Åbjörnsson, undertecknad och Micke, alla i 2 liters klassen. På sjunde totalt och trea i 1600 klassen kom Bertil Carlsson.

Efter tävlingen kom mandomspövet att hämta sin

släpkärra på ängen som nu var en lervälling. Jag lyckades ta mig fram till min kärra men sedan var det kört. Jag fastnade i skiten och en traktor fick dra ut både Alfa 75:an och släpkärran i ett moment. Jag noterade att det var ett 60 tal kärror kvar och undrade hur många egentligen som skulle klara sig själva.

Alla utom en Ford (Micke) kom till start till söndagens tävling. Erik Berger stod sist och var laddad för en kanonstart vilket han också lyckades med. Han avancerade tre startled lätt som en plätt i sin vassa Escort. Snart var han uppe i ledningen i Stand Ny, vilken han höll ända in i mål. Fredrik i Caprin kom tvåa drygt två sekunder efter Erik. Därefter kom Tommy i BDA:n och på 4:e kom Robban i sin Alfa.

Själv kom jag på 10:e, men på en tredje efter Robban i 2 liters klassen. Totalt leder nu Robban 2 litersklassen med 50p före mig på 48p och på tredje ligger Micke Rasmussen i en Escort Crossflow med 43p. Avgörandet kommer att ske på Anderstorp. För att jag ska slå Robban krävs nog att jag plussar på med 25 HK, lite bättre väghållning och en jävla massa arm-svett.

För en Alfa går inte sönder, eller?

Anderstorp 5 augusti

Vår tidsträning var schemalagd till 11.10 så många anlände först på förmiddagen, så även jag. Min Alfa var orörd sen Mantorpstävlingen. Bara att lasta och köra. Erik Berger fick något fel på växellådan, tror jag

och kom inte ut på träningen. Micke Rasmussen avstod även denna tävling eftersom felet från Mantorp inte var löst. Fredde i sin Capri var snabbast på tidsträningen följd av Tommy Sjödin i BDA-Escorten. Hur

mycket hästkrafter han har beror på hur mycket han vågar varva motorn. Upp mot 9000 varv så nås 200 hk. Robbans Alfa ligger tätt bakom Tommy. På Anderstorp betyder motorn en hel del. Men även bra utväxling krävs för att nå hög topphastighet i slutet på rakan.

Stående start tillämpades till tävlingen och allt gick bra och alla kom iväg. Erik Berger kom som skjuten ur en kanon och avancerade åtskilliga placeringar. Strax efter långa rakan så fick han ett problem med växellådan och jag kunde nästan köra förbi men precis som jag var jämsides så kom han igen och jag fick

inte någon bra linje i nästa kurva och tappade fart. Det gjorde att en Escort (Anders Weidov) och en Mini Marcos kunde köra förbi mig på nästa raka. Erik fick tyvärr senare än en gång bryta med ett tekniskt fel. Fredrik i Caprin vann och Magnus Paulsson också i en Capri kom tvåa. Robban där framme jagade Tommys BDA, men det blev för svårt. Tommy blev trea och Robban slutade på en 4:e plats. Tyvärr fick vi inte bästa varvtid i slutresultatet, bara sluttid. Det var första och enda gången på tävling i år, men inte första gången på Anderstorp. Årets citronpris för dålig tidtagning går än en gång till Anderstorp.

Kinnekulle 15/16 augusti

Även denna helg gick i regnets tecken. Men tursamt nog regnade det inte under något av Stand Ny:s körpass. Jag och Tommy Sjödin ha de monterat nya Maxsportdäck som regndäck, men de fick ligga oanvända hela helgen. Det var inte så många anmälda och många Skåne- pågar svek denna tävling. Men vi fick ett nytillskott i 1600 klassen, nämligen Anders Berger, son till Erik Berger. Att äpplet inte faller långt ifrån trädet visade han redan på tidsträningen. Han fick 5:e tid på 1.05.621. Hans första tävling någonsin. Dessutom var Escorten högerstyrd. Bra gjort! Pappa Erik var snabbast på 1.01.036. Kristoffer i Caprin var tvåa på 1.03.836 och Tommy i BDA- Escorten fick 3:e tid och Martin 4:e i sin Cortina.

Tävlingen vanns av Erik Berger med sonen Anders på 3:e plats!! Kristoffer snurrade av i Kvarnkurvan när han låg och tampades med Erik. Tommy blev tvåa och

Anders Persson knep 4:e platsen, Micke 5:e, jag och min Alfa lyckades knipa en 6:e plats och Håkan i sin "koja" blev sju. Men på sista varvet i sista kurvan tvärdog min Alfamotor och jag fick rulla i mål med död motor. Det visade sig vara säkringen till bensinpumpen som hade gått sönder. Givetvis hittar man inte detta på plats utan tvingas skjuta bilen vid på och avlastning. Dagen efter när bilen står hemma i garaget så uppdragas detta på ca 3 minuter. Med en ny 8 Amp säkring så fungerade det igen. Hoppas det inte händer igen. Stackars Bertil Carlsson som fick växelådsras under bron på sista varvet. Till följd av detta rök både ett bakhjul och årets totala seger i 1600 klassen visade det sig. Ty Martin Rasmussen som ledde klassen drabbades av ett fördelarfel på formeringsvarvet och fick bryta.

Otur grabbar!

Mantorp 29/30 augusti

Denna klassiska tävling blev höjdpunkten för många klasser och vad jag förstår även så songsavslutning för sportvagnsserien. RHK har ytterligare en tävling i Anderstorp den 5/6 sep tember. Anderstorpstävlingen är väldigt tätt på Mantorpstävlingen. Hoppas bilen håller. Endast säkringen till bensinpumpen gick ånyo sönder. Nu har jag bytt till en 16 amp istället vilket fungerar. En kontroll av bromsbelägen fram efter lördagens tävling indikerade att nya belägg var av nöden. Framförallt på vänster sida. Hittade ett gammalt i reservdelslådan och bytte på insidan vänster fram. Även denna helg fortsatte vädergudarna att trilskas, men som vanligt mellan körpassen i Stand Ny. Stand Ny kör till-

sammans med GT Ny och racersportvagnar, totalt 24 bilar i detta heat på Mantorp (14 Stand Ny). Olof Wijk som kör en Lola T380 med en nedtrimmad Formell1 motor från 76 var snabbast totalt. Denna bil är en autentisk Le Mans bil och hiskeligt snabb. Är du inte vaksam och håller utkik i backspegeln på rakan kan jag lova att du vaknar med ett ryck när han blåser förbi. Detsamma kan man säga om Pekka Nyströms 7 liters Corvette. Men hans ljud är lite dovre än Lolan. På tidsträningen i Stand Ny var Fredrik Andersson i Capri V6 snabbast tätt följd av Erik Berger Escort TC. På tredje kom Tommy Sjödin i en Escort BDA och Robban på 4:e i bästa AI fan. Lördagens tävling på långa

banan räknas inte in i RHK cupen utan är bara underlag för startposition till söndagens riktiga tävling på korta banan. Vi i Stand Ny har diskuterat detta och många vill räkna in lördagen i Cupen. Vi får se till 99 års säsong.

Under lördagstävlingen blev det lite bök och tekniska problem så alla kunde inte fullfölja. Däribland Erik Berger som bröt med trasig växelförare. I Stand Ny vann Fredrik Andersson i Caprin med Tommy i BDA:n som tvåa. Robban i Alfian kom på tredje.

På kvällen satt jag och läppjade på mitt kaffe och studerade den febrila verksamheten kring alla Fordarna. På två Fordar plockades växellådorna ur och reparerades. En Ford fick byta drivaxel och råta ut ett krokigt axelrör. En annan Ford fick byta kuggstång. Micke hade problem med en sprucken oljepump i Forden och beslöt sig för att inte tävla under söndagen. Tog en tugga på mackan och tänkte för mig själv "En lagom trimmad Alfa är nog inte så dumt i alla fall". "Ett säkringsbyte kan vara lagom".

Vårt nyligen instiftade vandringspris för totalseger i Stand Ny gick till Martin Rasmussen, som också vann klass 2 1301-1600 i sin Lotus Cortina MKII. Priset beräknades med hjälp av en viktning av poängen i förhållande till antal startande vid varje tävling. En klass med flera startande gav mer viktpoäng än en

ensam startande i en klass.

Prisutdelningen hölls i samband med avslutningsfesten på hotell Åsen i Anderstorp. Det var en mycket trevlig fest. På söndagsförmiddagen uppdagades att flera pristagare hade fått fel pokal med sig hem. Det blev ett hiskeligt letande och bytande av pokaler under dagen.

Baren var välbesökt under lördagskvällen.

Jag undrar om det var något samband mellan detta och röran med pokalerna?

På söndagen var banan hyrd för fri åkning. En del provade konkurrenternas bilar så även jag. Till min stora förvåning så var det sol och värme hela helgen. Inte en endaste lilla droppe från ovan.

Till de klasspappor som vill göra en mapp över deltagarna i klassen har jag gjort en färdig mall som ni kan använda. Man kanske får klippa och klistra lite för att normala kort är nog lite större än vad som får rum på här avsedd plats.

Nyttillkomna i Stand Ny uppmanas att fylla i och ta med foto och blankett till första tävlingen. Men innan dess ska ni ta kontakt med Michael Rasmussen eller undertecknad för att få ett startnr.

Saluto!

LENNART ELOFSSON • E-mail: lennart.elifsson@saab.se

PH

Ursäkta mig...

Robban, som vann och Ni andra i Std "72" upp till 2 liter. Det blev fel, så ni kom inte med. Vid den sena, eller rättare sagt tidiga timmen innan materialet skulle lämnas iväg, blev den rätta sidan av misstag utbytt mot en felaktig. Men här följer Ert resultat.

RHK-Cupen 1998

	Falkenberg 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinnekuile 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
Std "72" 1601-2000 cc							
1. Robert Petersson, Alfa Romeo 2000 GTV	14	14	14	--	8	13	63
2. Lennart Elofsson, Alfa Romeo 20000 GTV	11	11	12	7	7	11	59
3. Tommy Sjödin, Ford Escort BDA	--	13	--	9	9	14	45
4. Michael Rasmussen, Ford Escort GT	12	12	11	8	--	--	43
5. Mats Åbjörnsson, Ford Escort GT	13	--	13	--	--	--	26
6. Anders Weidow, Ford Escort GT	--	--	--	--	--	12	12
7. Bertil Holmgren, Volvo 1425	--	--	--	--	--	--	5

Standard '65

GÖRAN KÖLBORN

Mittsverigebanan, Härnösand 8-9 augusti 1998

RHK var inbjudna till att åka på premiären på Mittsverigebanan, och det var ett gäng standardbilar till slut, men inga GT/GTS. Banan var tyvärr ej godkänd ännu för formelbilar.

Då tävlingen inte ingick i RHK-Cupen, så körde vi ihop med STD Ny, som hade en hel deltagare i form av en för ny och snabb Opel Kondom, som tog hem det hela, men det räknar vi väl inte, eller hur, Jonas?

Banan är mycket fin och verkligen underhållande att köra, plus att det hela är genomsyrat av en stor entusiasm och glädje från alla funktionärer med inställningen att ingenting är omöjligt. Jag hoppas verkligen att vi får köra där igen, och att alla kommer då. Det är inte längre från Stockholm än An derstorp. (Men från Malmö är det en d-a bit; Red.s anm)

Banan verkar vara litet hård mot bakaxlar, då flera fick problem med diffbromsarna. Det kan nog bero på att det var ny asfalt med bra grepp, samt snabba kurvor där diffen verkligen fick bekänna färg. Själv hade jag inga problem, då min bil saknar diffbroms.

Helgens stora oturskille var Christer Glenning som först rasade kamdrivningen på första tidsträningen, och sedan kopplingen i andra för att sen få ut en ventillyftare genom blocket på tävlingen. Det var ingen kul avslutning på en racingkarriär för en gammal kämpe som Christer.

Resultat:

1.	Jonas Nylén	Opel Commodore Coupé	STD Ny-75	14-01,226	
2.	Håkan Ricknäs	Ford Cortina Lotus	TC 13	14.17,454	
3.	Lars-Åke Nilsson	Ford Cortina Lotus	TC 13	14.18,080	
4.	Jana Andersson	BMC Cooper S	TC 12	14.27,981	
5.	Uno Svensson	Volvo Amazon S	TC 14	14.40,253	
6.	Christer Nordlund	BMC Cooper S	TC 12	14.40,571	
7.	Göran Kölbörn	Ford Cortina GT	TC 13	14.58,731	
8.	Anders Weglin	SAAB 96 Sport	TC 11	14.28,973	11 v.
9.	Nils-Olov Johnsson	SAAB 96 Sport	TC 11	14.42,072	11 v.
10.	Lars Kjellberg	SAAB 96	TC 11	15.11,935	11 v.
11.	Christer Glenning	Volvo PV 544 S	TC 9	Brutit	3/4 v.

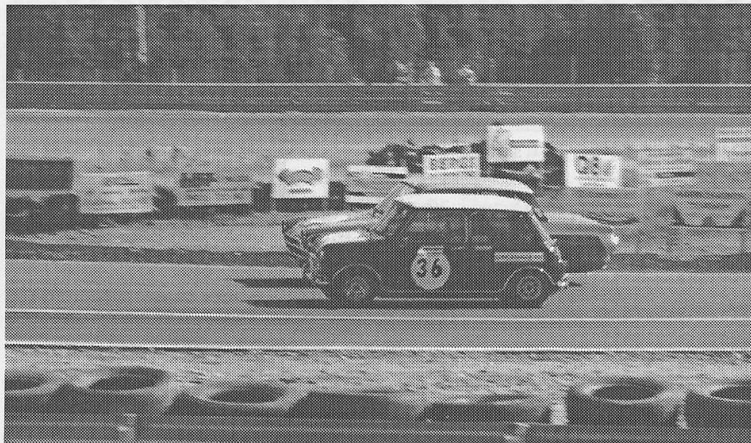
Mantorp Park, Sportscar Show, 29-30 augusti

Vi körde dessa två tävlingar ihop med GT/GTS för att få till ordentliga startfält och jämna race. Det var uppdelat på STD/GT-GTS upp till och med 1300 cc, inklu-

sive alla E-bilar och STD/GT-GTS över 1300 cc. Det fingerade mycket bra, och gav jämna roliga race, även om det saknas litet disciplin hos vissa om vad bankanten är till. Det är inte så roligt att få bilen blåstrad av sten när någon kör ut-anför banan och sedan vräker sig in framför, och tar med sig chikanens grusfälla på köpet, men det har inte att göra med blandningen av klasser, utan snarare vem som sitter bakom ratten.

Lördagen vart det regn till tävlingen, och det gjorde att resultatlistan såg lite annorlunda ut än vanligt. Söndagen var det uppehållsväder.

Här följer resultatet av tävlingarna. Jag har inte tagit med GT/GTS bilarna, då Mian säkert skriver om dom, men resultatet visar det totala ihop med GT/GTS.



Battle of Britain! Christer Nordlund BMC Cooper S och Göran Kölbörn, Cortina GT på Mittsverigebanan
Foto: Linus Pröjtz, Nostalgia

Lördag, tävl. 1, 10 varv. -1300 cc

2.	Jana Andersson, Mini Cooper S,	TC 12
3.	Tommy Jagerwall, BMC Cooper S	TC 12
4.	Lennart Thurn, Morris Cooper S	TC 12
6.	Christer Nordlund, Morris Cooper S	TC 12
7.	Joakim Elander, NSU Prinz 1000	TC 11
9.	Bengt Bengtsson, BMC Cooper S	TC 12
11.	Carl vin Heidenstam, BMC Cooper S	TC 12
12.	Gunnar Dahlgren, Austin Cooper S	TC 12
13.	Olof Ekman, Volvo PV 544 Sport	TC 9E
14.	Sveneric Myhr, Renault R 8 Gordini	TC 11
18.	Yngve Gustavsson, BMC Cooper 9v.	TC 11
23.	Perc Brodén, BMC Cooper S 8v.	TC 12
24.	Nils Thelin, DKW F-12 7v.	TC 11
25.	Börje Melin, Volvo PV 544 Sport 3v	TC9E

Lördag, tävl. 1, 10 varv, över 1300 cc

4.	Mikael Gustavsson, Ford Cortina Lotus	TC 13
5.	Bengt Winqvist, Ford Falcon Futura Sprint	TC 15
6.	Christer Johansson, Ford Cortina Lotus	TC 13
9.	Thomas Hall, Ford Cortina Lotus	TC 13
10.	Hans Svedberg, Ford Cortina Lotus	TC 13
11.	Tommy Johansson, Ford Falcon Futura Spr.	TC 15
14.	Anders Hylén, Volvo Amazon S	TC 14
15.	Bo Johnsson, Alfa Romeo 1600 GTA	TC 13
16.	Bo Bergström, Ford Mustang	TC 15
17.	Uno Svensson, Volvo Amazon S	TC 14
18.	Hans Axemyr, Volvo Amazon S	TC 14
19.	Håkan Ricknäs, Ford Cortina Lotus	TC 13
20.	Bengt-Åke Bengtsson, Chevrolet Corvair	C.TC 15
21.	Sören Johansson, Ford Cortina Lotus	TC 13
22.	Göran Kölbörn, Ford Cortina GT	TC 13
23.	Dan Johansson, Volvo Amazon S	TC 14
25.	Peter Boström, Volvo Amazon S	TC 14
26.	Mikael Hoffstedt, Volvo Amazon S	TC 14
27.	Lars Krokstedt, Volvo Amazon S	TC 14
28.	Bjarne Nygren, Ford Cortina GT	TC 13
29.	Hans Rosendahl, Ford Mustang	TC 15
31.	Lars-Åke Nilsson, Ford Cortina Lotus	TC 13
32.	Lennart Nilsson, Ford Cortina Lotus	TC 13

Söndag, tävl. 2, 15 varv, -1300 cc.

2.	Jana Andersson, Mini Cooper S	
3.	Tommy Jagerwall, BMC Cooper S	
5.	Christer Nordlund, Morris Cooper S	
6.	Perc Brodén, BMC Cooper S	
8.	Bengt Bengtsson, BMC Cooper S	
10.	Gunnar Dahlgren, Austin Cooper S	
12.	Sveneric Myhr, Renault R 8 Gordini	
13.	Carl v. Heidenstam, BMC Cooper S	14 v.
14.	Börje Melin, Volvo PV 544 Sport	14 v.
16.	Yngve Gustavsson, BMC Cooper	14 v.
18.	Joakim Elander, NSU Prinz 1000	14 v.
23.	Lennart Thurn, Morris Cooper S	13 v.
24.	Olof Ekman, Volvo PV 544 Sport	4 v.

söndag, tävl. 2, 15 varv, över 1300 cc

4.	Bengt Winqvist, Ford Falcon Futura Spr.	
7.	Mikael Gustavsson, Ford Cortina Lotus	
10.	Thomas Hall, Ford Cortina Lotus	14v.
11.	Hans Svedberg, Ford Cortina Lotus	14v.
12.	Tommy Johansson, Ford Falcon F.S.	14v.
13.	Bo Bergström, Ford Mustang	14v.
14.	Hans Rosendahl, Ford Mustang	14v.
15.	Bo Johnsson, Alfa Romeo 1600 GTA	14v.
16.	Sören Johansson, Ford Cortina Lotus	14v.
17.	Anders Hylén, Volvo Amazon S	14v.
18.	Hans Axemyr, Volvo Amazon S	14v.
19.	Uno Svensson, Volvo Amazon S	14v.
20.	Göran Kölbörn, Ford Cortina GT	14v.
22.	Dan Johansson, Volvo Amazon S	14v.
23.	Lars Krokstedt, Volvo Amazon S	14v.
24.	Mikael Hoffstedt, Volvo Amazon S	13v.
25.	Peter Boström, Volvo Amazon S	13v.
26.	Bjarne Nygren, Ford Cortina GT	13v.
27.	Lennart Nilsson, Ford Cortina Lotus	13v.
28.	Bengt-Åke Bengtsson, Chevrolet C.C.	12v.
30.	Christer Johansson, Ford Cortina Lotus	8v.
31.	Håkan Ricknäs, Ford Cortina Lotus	5v.



Foto: Linus Pröjtz, Nostaliga

Alla kan ju inte köra en tråkig Cortina GT på Mittsverigebanan



Ililii, Räng, Täng, Däng!!! Ska DKW bli det talrikaste tvåtaktsmärket? Ryck upp Er alla SAAB-freaks! Lars Byström och Nils Thelin på Knutstorp



Göran Kölbörn, Cortina GT, Christer Nordlund, Cooper S och Dan Johansson, Amazon Sport, på finalen Anderstorp 5 september



Efter en hård säsong som depåslav så känns det fint med en bra avslutning! Anki (Henry Andersson) och Heléne (Håkan Ricknäs)

SVENSKA
BILSPORTFÖRBUNDET
The Swedish
Automobile
Sports Federation



För kännedom

Bredden, januari 1999

Till den det berör

Ang, tolkningar av Appendix K.

Den 15-16 januari 1999 genomförde FIA Historical Commission sitt årliga seminarium rörande den historiska tävlingsverksamheten – Appendix K.

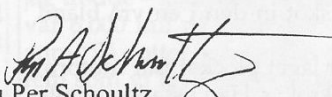
Vid detta möte representerades Sverige av Lars-Göran Widenborg och Per Schoultz, under mötet klargjordes följande tekniska frågor:

- A) Lotus Cortina m.fl, Fjäderben med justerratt s.k "LEDA-ben" se foto Bilaga 1.
Beslut: INTE TILLÅTNA i historiska tävlingar under Appendix K
- B) Spunna insugningstrattar av aluminium: se foto Bilaga 1.
Beslut: INTE TILLÅTNA, dessa är utanför periodspecifikationen för Appendix K.
- C) Fjädersupport, hjulupphängningsfjädrar.
Beslut: All form av extra eller ändrad fjädersupport är förbjuden.
- D) Lotus Cortina: rörförstärkt bakaxel.
Beslut: Förbjudet, en tidigare klargörande i Appendix K, tillägg V speciella klarlägganden för vissa bilar.
- E) Art. 12.5 toleranser på motordelar
KLARLÄGGANDE: Dimensioner och vikter som anges i bilens homologeringshandling skall alltid respekteras, inklusive de toleranser som där anges.
Om tolerans inte finns angiven, får en generell tolerans om + - 5% tillämpas.

Ovanstående klarlägganden kommer att tillämpas under kommande tävlingssäsong för historiska tävlingsbilar gentemot relevant regelverk för berörda bilar .

Bästa hälsningar
SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

Lars-Göran Widenborg
Teknisk kontrollant


e.u Per Schoultz
Teknisk chef

Postadress: BILSPORTENS HUS
Bergkällavägen 31 A
S-192 79 SOLLENTUNA
SWEDEN

Telefon: 08-626 33 00
Telefax: 08-626 33 22

Bankgiro: 495-8617
Postgiro: 35 23 00-8
Org.nr: 802000-3425



ONE WOMAN RACE TEAM

MIAN JUTTERSTRÖM

Del 8

Det var i slutet av säsongen 1997 och bara Mantorp och Anderstorp återstod att köra. Inför Mantorp hade jag tagit en så kallad kalkylerad risk, dvs. ramlager hade bytts underifrån utan att taga isär motorn. Om vevaxeln inte fått stryk skulle det fungera, men om den var sned, skulle det snart bli.....

Så med orden "slå av direkt om oljetrycket sjunker eller tempen stiger" i bakhuvudet, var jag nu på väg. Bilen gick som ett spjut på träningen, och själv var man glad som en speleman. I depån mötte jag Lars Widenborg som kände till mina bekymmer från föregående race, och han förhörde sig om läget. Den har aldrig gått bättre meddelade jag, varpå Lars torrt påpekade att en motor aldrig går så bra som just innan den rasar – glädjedödare där tänkte jag, och förträngde snabbt vad han sagt.

Det blev tävling. Första varvet var jättekul, men sen var det roliga slut och det var bara att rulla ut i gräset. Jäkla Lasse! Men så tänkte jag: "Din motor har bara gått och gått i åratall, och du behöver ju inte nödvändigtvis alltid köra alla tävlingar." Nu kan ju motorn helrenoveras i lugn och ro under vintern, så sluta tjura!

Efter denna uppiggande monolog, var jag vid ganska gott humör när jag bärgades in i depån. Det var inte förrän jag stod och lastade som polletten föll ner och verkligheten hann ikapp. Jag kan inte få in bilen i garaget utan fungerande motor! Detta eftersom jag bor på ett berg, alldeles för brant för att skjuta upp bilen, och för långt från gatan för att vinscha upp den.

Nu kom den välkända känslan av panik och förvirring. Vad göra? Men det finns ett ordspråk som lyder: "När nöden är som störst är hjälpen som närmast." – och så var det. Klasspappan i lilla standard, Göran Kölbörn, kom nu till räddning. "Kör hem bilen till mig, så hjälper jag dig att ta ur motorn" sa han. Tänk att det finns sådana människor! På väg hem, eller snarare till Göran, ringde jag Kjelle på Elwa Motors. Han skulle till England om ett par dagar, så det brann i knutarna.

Kvällen därpå för jag ut till Göran, och vi, fast mest Göran, plockade ut motorn och straxt före midnatt "dumpade" vi den hos Elwa Motors. Nästa kväll för jag återigen ut till Göran för att ta hand om MG:n minus motor. MG:n hade nämligen erbjudits plats i 356-garaget. Tack, Nicke, Janne och Frank! Så nu släpade jag.... tomma MG:n och sköt in den i en vrå bland alla Fritzar.

Kjelle hade vid det här laget plockat isär motorn. Vevaxeln var naturligtvis krokig. Han listade ner alla delar som behövdes.

Året innan hade jag köpt en massa prylar av Bruno Rösler. Kanske fanns det något där som nu kunde komma till pass; men vad, visste jag inte. Det blev till att åka hem och hämta rubbet, också tillbaka igen följande kväll.

Inte nog med att Göran och Kjelle och 356-garaget

ställt upp för mig, utan ytterligare en ängel bistod mig med en del kontanter. "Nya" motorn är definitivt på "G". Några dagar förflöt, så ringde Göran. Motorn är klar. Jag hämtar den. Kom ut i kväll, så lägger vi i den. På med släpet, hämta MG:n, lasta av, och in i Görans garage. Nu började imonteringen. Mycket muttrande från Göran om blandningen av millimeter och tum, och trångt och konstiga lösningar, eller var det nödlösningar. Vi höll på till midnatt, men blev inte färdiga, utan fortsatte kvällen därpå. Då upptäckte vi att generatoren var paj. Hämtade reservgenerator hemma och hos Elwa, inga fungerade. Göran plockade delar från den ena och litet från den andra, och fick så småningom ihop en som fungerade. Ytterligare kvällar gick åt, men nu var vi klara! Jag kommer inte ihåg hur många kvällar det blev i Görans garage, men ett stort tack till Carina, Görans fru, som lät mig låna Göran, kväll efter kväll.

Något trött p.g.a. sömnbrist, men mycket nöjd, styrde jag nu mot Anderstorp. Vi hade bara en träning, och bilen hackade! Fick den inte soppa? Göran gjorde rent soppafiltret där det satt en geléartad gegg, och det var nog det som var felet. Så var det tävling, och felet kvarstod, och jag fick bryta. Det visade sig sen vara fördelaren, så hur motorn skulle gå, gick inte att svara på.

Så var säsongen slut. Vintern kom, och fördelaren lämnades in för rengöring och sattes så småningom tillbaka. Det var långt kvar till tävlingssäsongen

En kväll på vårvintern skulle jag gå på kalas, och som jag stod och klädde på mig ytterkläderna, hör jag plötsligt forsande vatten som om någon stod och duschade. Märkligt, med tanke på att jag var ensam. Vem, eller vad är det?? Jag gick ner i källaren där det sprutar vatten, eller snarare en svart äcklig vätska ur ett rör i taket. Snabbt fram med hink, på hink, på hink, och plötsligt slutar det. Fattar först ingenting, men begriper så småningom att det var värmesystemet som tömts på vatten från 20-talet, kanske, hur som helst, blött vatten var det, och när jag står där i tystnaden i min en gång vita, nu svarta, aftonklänning och tittar på de nedstänkta väggarna och det slemmiga golvet, faller den sista droppen med ett splash ned på golvet, och jag inser att jag måste flytta nu, helst igår. Ni som följt mina skrivelser vet att det inte är första gången det hänt trista saker med vatten i mitt hus, och sen det här med garaget som bara kan användas om bilen fungerar. Huset tycker inte om mig!!!

Nu satte jakten på ett nytt hus igång. Jag visste exakt vad jag skulle ha; ett litet hus med stort garage, platt på marken. Under en månad tittade jag på 70 st hus, och redan efter ett 30-tal förstod jag att det jag sökte var en bristvara. I hälften av alla kåkar har man byggt gillestuga av garagen – folk är inte kloka. Gillestuga – vad är det? Blä! Övriga har inget garage alls, eller bara carport, och där är tomterna så små att man inte kan ställa ifrån sig ett ynka litet bilsläp. Något en-

staka hus fanns med garage, men då var husen jättestora, och vad skall jag med det till, som insett att bekymren stiger i direkt takt med kvadratmetrarna.

Så när jag tittade på mitt sjuttionde hus, som var litet på platt tomt, började jag i garaget och slog till direkt. Mäklaren blev något förvånad: "Men ni har ju inte sett huset inuti!" - "Skit i det! Jag lägger mig 100.000:- över. Är det affär, eller ej?" För första gången under denna månad fick jag tyst på en mäklare. Garaget var mitt, med vidhängande hus.

Jag genomförs av en euforisk känsla. Yes, yes, yes, jag har äntligen köpt ett garage, jag menar hus. Jeepy!! Känslan varade ungefär en timme, sen lade sig eftertankens klubbiga hinna över mig. Tänk om jag inte får mitt hus sålt, då sitter jag där med två, och måste låna hela köpeskillingen, och då går jag i personlig konkurs, och då kommer kronofogden - vad pinsamt! Tänk om de tar MGn, då dör jag. Hjälp, vad har jag gjort?

Måndag. Med panken kommer adrenalinet, och med adrenalinet kommer energin. Jag går på högvarv. Har under första rasten på jobbet anlitat en mäklare. Mitt hus är ute på marknaden; annons på söndag. Städar, målar om källaren, ni vet där skitvattnet sprutat. Lånar till handpenningen till nya huset, skriver kontrakt; tillträde om en månad då resten av pengarna skall fram. Tar en lång promenad när visningen av huset sker och återkommer en timme senare till ett trafik kaos. Överallt står bilar parkerade; på min gata, såväl som på alla tvärgator. Undrar just vem som har megafest idag? När jag närmar mig mitt hus inser jag att det nog måste vara jag själv. En strid ström av människor ringlar sig uppför min backe. Jag går in till grannen. De undrar vad det är frågan om. Jag svarar skämtsamt **exekutiv auktion**, men talar snabbt om sanningen, när jag inser att de trodde mig. Vilka typer, va?!

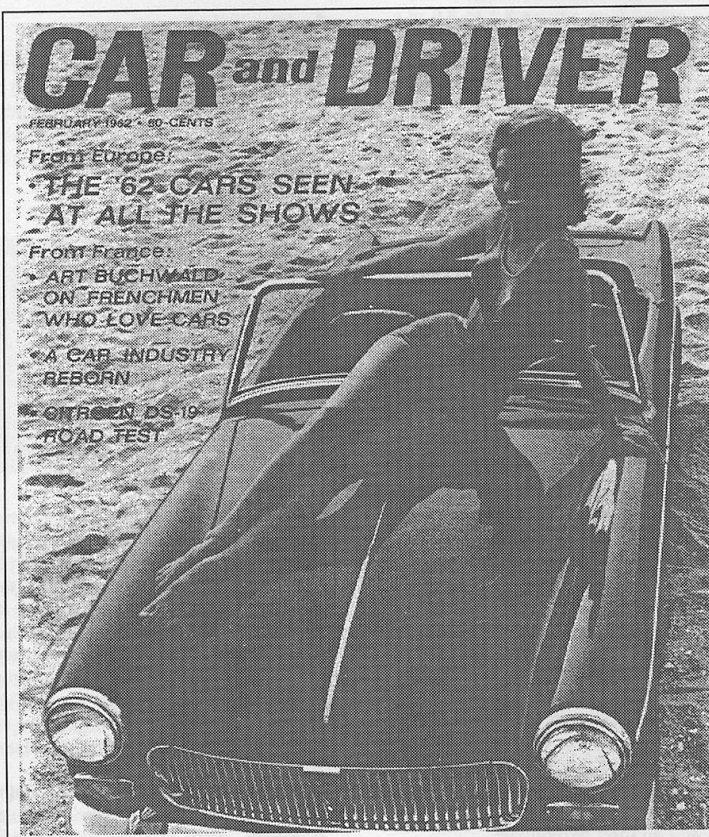
250 (tvåhundrafemtio!) familjer hade kommit till visningen, så man behöver ju inte vara Einstein för att räkna ut ungefär hur många personer som varit där. Det syntes förresten! Att huset inte rasade ihop är ju märkligt. Vi hade gått ut med alldeles för lågt pris insåg vi nu. De seriösa köparna sållades fram, och dessa ville ha nya visningar; det är så det går till. Mycket städa, och många promenader blev det under följande vecka, medan budgivningen pågick, och jag bet på naglarna. Så utkristalliserades en köpare, och jag bör-

jade röja. 150 m² biutor där man kan samla hur mycket som helst, och litet till. Som tur var, inföll påsken nu, så man kunde jobba dygnet runt. Jag hade knappt tre veckor på mig. Tillträdesdagen blev densamma på båda husen, alltså inga lån, om jag fixade det. Jag blev stamkund hos Sellbergs, för många sopcontainrar blev det. Mycket gav jag bort, och något enstaka sålde jag billigt.

Nu började **naturligtvis** köparna krångla, så jag fick pruta p.g.a. tidspressen, men å andra sidan hade jag prutat på det nya huset, då jag vid kontraktskrivandet upptäckte att värmepannan var kass. Satt då på flyttkartonger på min egen vind och förhandlade via mobiltelefon. Ingen bra sits om man så säger. Nu var det nästan klart. Hade kontaktat flyttfirman och tjatat till mig den största flyttbussen som får gå inom tullarna. De hade hakat upp sig på det här med enmanshushåll, och tyckte det verkade onödigt, men lovade att skicka den i alla fall. Själva flytten skulle ske på måndagen, och jag hade fått lov att ställa dit MGn redan på torsdagen - valborgsmässoafton. Måste ju flytta det käraste först, så att den inte skulle komma till skada.

Nu var det onsdag, dagen innan valborgsmässoafton. På väg hem svängde jag in på B&W för att hämta min dagliga ranson av banankartonger. Förutom flyttfirmans 300 kartonger plockade jag nämligen upp 20 banankartonger där per dag. När jag kommer ut och försöker starta Sierran, är den stendöd. Den gick när jag parkerade - nu är den död, 5 min. senare, "Snälla, rara Sierran, jag har inte tid med det här nu". En engelsman förbarmar sig över mig, men lyckas inte få igång den. Får tag i min dotter som känner till en verkstad med litet udda tider. Hon bogserar mig dit. Killen öppnar huven och ber mig starta. "Det var som jag trodde - kamremmen" sa han (Den skall väl bytas var 6.000 mil på Fordarna, innan den går av. Red.s anm.) Så dotter och jag åker till OK och köper en kamrem som vi levererar till sagda verkstad. Mycket att göra har han. Jag tar till alla tjuvknep för att få honom att fixa min bil först. Försöker tom få honom att tro att Sierran själv är en Lady, och en kurvig sådan, "in distress".

Sen far vi därifrån, och jag funderar på hur man skall få fram en dragbil till i morgon, då jag skall köra över MGn.



APPENDIX K

Article 3 - Definition of periods:

- As from:

"G) Cars constructed after 31/12/1965 ...", change the end of this article as follows:

"G) Cars constructed and having competed in at least one International event between 1/1/1966 (1/1/1964 for Formula 3) and 31/12/1971, which are no longer eligible for current competition and which conform to the definition of one of the Groups 1 to 9 of the period (see articles 8.1 to 8.8 of Appendix K).

H) Cars constructed and having competed in an International event between 1/1/1972 and 31/12/1976, which are no longer eligible for current competition and which conform to the definition of one of the Groups 1 to 9 of the period (see articles 8.1 to 8.8 of Appendix K).

I) Cars of historical interest constructed after 31/12/1976 conforming to the definition of Group 5, 7, 8 or 9 of the period and having competed, in that configuration, in an international event before 1/1/1982 (1/1/1986 for Thoroughbred Grand Prix Cars).

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

Period J cars cannot be used in Historic competition until they are more than 15 years old unless these cars are included in an FIA approved series.

No car may take part in FIA Appendix K competitions with a specification of a period which is different from the period in which it is classified. If a specific car has competition history in a period later than that in which it was constructed, it must be classified in the period corresponding to its competition history, not in the period of original construction."

(As from 01.01.99)

Article 11.12 - Integrated bumpers:

Change the first part of this article as follows:

"Unless they constitute an integral part of the bodywork and except in rallies, the bumpers of homologated cars and their supports must be removed.

The following cars are considered as having bumpers constituting an integral part of the bodywork:

- Jaguar Mark 1 and 2.
- Austin and Morris Mini, and all their derivatives.
- Ford Falcon.
- Ford Mustang.
- All 120 type Volvos.
- VEB Wartburg, all types.

Cars competing in rallies must ..."

(As from 01.01.99)

Article 12.5 - Tolerances on the engine parts:

Modify the end of this article as follows:

"Finishing: Machining, polishing and balancing of the engine parts are authorised, on condition that:

- these operations are carried out with no addition of material.
- it is always possible to establish unquestionably the origin of these parts as being series-produced, authorised by these regulations, and/or homologated.
- the dimensions and weights given on the car's homologation form are respected, taking into account the tolerances specified on this form. If these tolerances are not specified on the form, a tolerance of $\pm 5\%$ may be taken into account."

(As from 01.01.99)

Appendix IV - Materials for the reproduction of parts in Thoroughbreds:

Between the existing Appendices III and IV, introduce the following text as Appendix IV, then renumber the subsequent appendices accordingly:

Recommended materials to be used in replacement and re-construction

1. Introduction

This manual is provided as a guide to the properties, selection and use of materials to be employed in the replacement and repair of components for "Thoroughbred Grand Prix racing cars". The aim is to ensure that the cars are maintained in as safe a manner as is. The document is set out in 3 sections:

1. Introduction
2. Short list of materials
3. Design data sheets.

Wherever possible it is recommended that a specification from the short list be used. This gives a range of materials to cope with virtually all applications on the cars. The third section comprises data sheets to cover the overwhelming majority of uses on the cars or ancillaries. Each of the materials is presented in the condition in which it is most regularly along with its purchase condition. Metal alloys are defined in the heat treatment condition in which they will be most commonly used.

A great number of problems are incurred in the specification of materials due to the myriad of systems of nomenclature employed and the different units used to present data. To that end each of the materials is given a "drawing reference", and "purchase condition". This consists of a standardised code for the material and, where appropriate, a condition descriptor. It is intended to provide a quick, unambiguous delineation of the material requirements. All mechanical properties are given in SI units and hardness in the Vickers system. Impact properties of the various metals have all been evaluated using the "Charpy" test to allow for ease of comparison.

It is preferable to request heat treatments in terms of final property requirements rather than specifying the complete treatment, which is included as a guide. This then puts the quality emphasis on the heat treater rather than the designer and makes control easier. Despite advances in technology, much heat treatment of metals remains a "black art". Please ensure that a test piece is included with each batch of components to be heat treated so that it can be subsequently checked.

2. Materials Short List

2.1 Ferrous alloys

2.1.1 Fabricating steels

- 2.1.1a AISI/SAE 4130- stressed steel fabrications (suspension, uprights etc.)
- 2.1.1b EN3- general purpose fabricating steel.
- 2.1.1c 15 CDV 6.
- 2.1.1d T45.

2.1.2 Through-hardening steels

- 2.1.2a VAR 300M- machined components requiring very high strength (axles, drive shafts etc.).

2.1.3 Carburising steels

For components requiring case hardening (gears etc.).

2.1.3a EN 36C

2.1.4 Free cutting steels

2.1.4a EN1 A For rapid production of non-stressed pieces (jigs and fixtures etc.)

2.1.4b EN 16T medium strength strength machined parts (shafts, crankshafts connecting rods etc.).

2.1.4c EN 24T high strength monolithic components and studs etc.

2.2 Aluminium alloys

2.2.1 2014 A T6- general high strength aluminium alloy for machined components.

2.2.2 5251-H3 work hardening alloy for sheet fabrications.

2.2.3 6082 T6- weldable heat treatable alloy.

2.3 Titanium alloys

2.3.1 Commercially pure Ti (grade 2)- for light weight fabrications.

2.3.2 Ti 6Al 4V- machined components requiring high specific strength.

2.4 Magnesium alloys

2.4.1 ZE 41 A T5- for lightweight castings.

2.5 Copper alloys

2.5.1 Phosphor bronze, PB1- for bearings and bushings.

3. Technical forms

The detailed technical forms may be obtained from the FIA on request:

FIA Sport

Historic Cars Department

2, chemin de Blandonnet

Case Postale 296

1215 Genève 15 Aéroport, Suisse

(As from 01.01.99)

COUPE DES VOITURES DE GRAND TOURISME HISTORIQUES DE LA FIA

FIA CUP FOR HISTORIC GRAND TOURING CARS

Article 6.2 - Inscription pour la Coupe :

Changer comme suit le début de l'article :

" Les concurrents en voitures de Grand Tourisme de Compétition (GTS) pourront s'inscrire auprès de la FIA, au minimum 4 semaines avant la première épreuve qualificative, en soumettant une fiche d'inscription à la Coupe.

Les concurrents en GTP A ou GTP B DEVRONT s'inscrire, dans les mêmes conditions, pour vérification de l'éligibilité de la voiture présentée. A cet effet ils devront joindre à leur fiche d'inscription une copie de la FIVH de leur voiture.

La fiche d'inscription pourra être obtenue auprès du Département des Voitures Historiques de la FIA. Une fois l'inscription acceptée, le concurrent recevra ..."

(A partir du 01.01.99)

Article 6.2 - Registration for the Cup:

Change the beginning of the article as follows:

"Competitors in Grand Touring Competition Cars (GTS) may register with the FIA, at least 4 weeks before the first qualifying event, by submitting a Cup registration form.

Competitors in GTP A or GTP B MUST register, in the same conditions, for confirmation of the eligibility of the car concerned. To this end, they must attach a copy of their car's HVIF to their registration form.

The registration form shall be obtained from the FIA Historic Cars Department. When the registration is accepted, the entrant will receive ..."

(As from 01.01.99)

N° 350 janvier / January

Detta gäller SAAB och DKW, standardvagnar kat. E och F

Det är numera internationellt godkänt att använda sig av gängade bussningar i topplocket för att kunna montera vanliga 14 mm tändstift, då NGK A7-9 ej längre är tillgängliga, på grund av att dessa upphörde för över ett år sedan. OBS! Det är ej godkänt att svetsa igen tändstiftshålen och

göra mindre dimensioner på det sättet, då det då räknas som tillägg av material, vilket är förbjudet.

Allt enligt samtal med Lars-Göran Widenborg 990109

Göran Kölbörn

Nästa nummer av Rutflaggan...

Kommer förhoppningsvis ut innan Kinnekulle...

Där kan Ni få läsa om DD 300 -legenden. Vidare kommer det att innehålla mer Borgward-historik, bl.a. med svenska framtåg. Karl Ljungberg har gått till botten med licensproblematiken, men kolla redan nu, att du redan förra året fick rätt licens som du är berättigad till. Det kan ha försunnit eller föranskats när vi gick över till kreditkorts-

licenser. Och läs One Woman Race Team. Ska Mian få fatt på någon dragare? Vi hade också tänkt att vi skulle publicera en komplett nummerlista över de fasta startnumren. Om du inte varit med och kört tidigare, tag då genast kontakt med redaktionen eller Din klassförälder.

