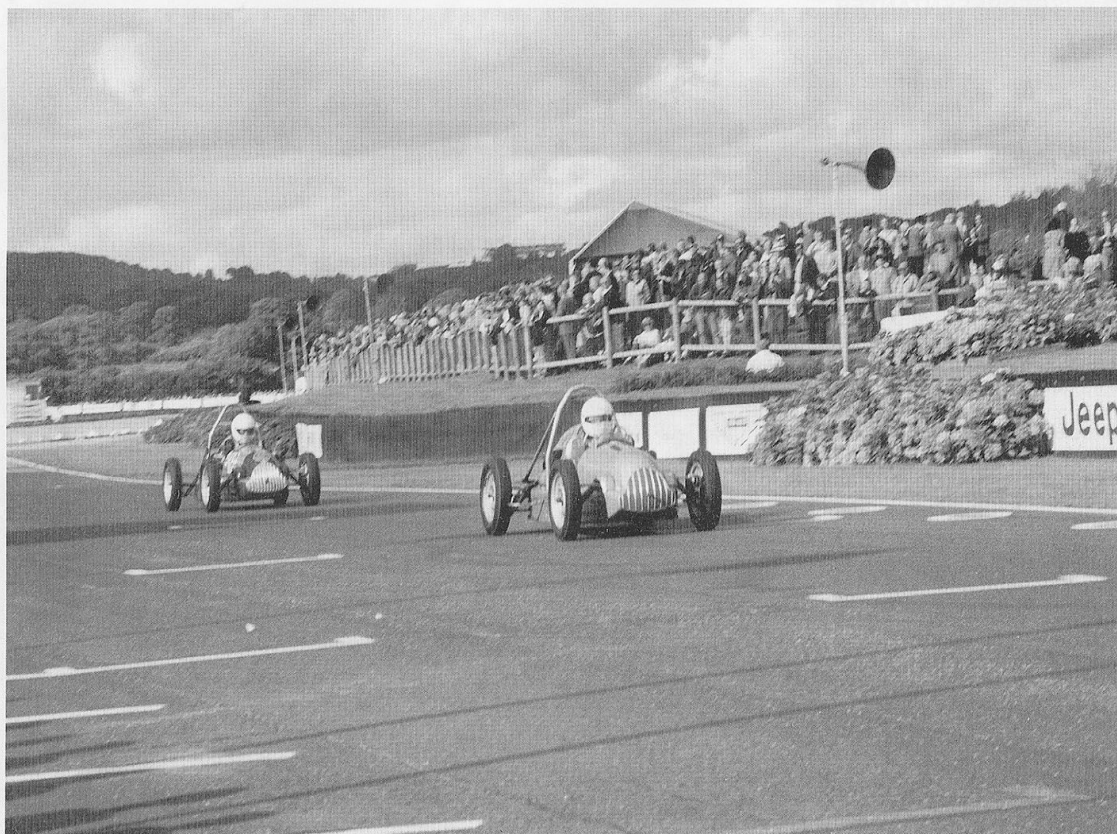


RUTFLAGGAN NR 1 2003



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

GLORIOUS GOODWOOD mm.



*Bäste svensk på Goodwood, Peter Kumlin före näst bäste, C-G Peterson.
Bägge kör svenskbyggda Effyh-maskiner. Foto: Per Hågeman*



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov
Hemsida: www.rhkswe.org

Rutflaggan

Till nummer 2 2003 vill vi ha in bidrag snarast.
Tävlingarna skall snart börja. Du kanske kan skriva
några rader om din "nya" bil som Du har renoverat,
eller om något annat. Senast vecka 15.

Om det inte stämmer i matrikeln, eller om Du flyttar,
eller byter telefon, kontakta medlemsregistratören,
Anders Ek.

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande Bruno Rösler
V. ordförande Yngve Gustavsson
Kassör Anders Ek
Sekreterare Åke Hansson
Ledamöter Ursula Ljungberg
Anders Ericsson
Per Knuthsson

Suppleanter Henrik Hansson
Lennart Nilsson

Tel. 019-29 24 18
08-590 845 04
042-13 55 51
08-715 84 96
042-21 29 08
018-26 24 05
0500-45 20 45
0554-409 32

Mob./fax 070-622 56 18
070-650 82 58
0705-63 29 00
070-766 69 90

E-mail
bruno-rosler@swipnet.se
yngve.gustavsson@cramo.se
anders.ek@marinbs.mil.se

hh-tech@home.se
lennart.nilsson@osterbergs.nu

KLASSREPRESENTANTER

A-D Roland Haraldsson
GT-GTS Henry Andersson
Hans-Erik Johansson
Midget Per Hågeman
Formel J Horst Brüning
Formel V Karl-Göran Ljungberg
Conny Johansson
Formel Ford Michael Juhlin
Johan Krondahl

Standardvagnar Yngve Gustavsson
Bo Lindman, ass., media 1000 cc
Lennart Nilsson, ass, resultat
Göran Dahlén, 1000 cc hems.
Fredrik Tornérhielm, 1000 cc
G+H, Sportv. L-G Widenborg
GT-Nationell Stefan Svensson
Jan Hellberg
Standard -Ny Lennart Elofsson

033-41 62 41
0515-411 51, fax 0515-411 75
0470-75 30 13
040-91 18 13, fax 040-91 18 13
0435-230 97, fax 0435-230 47
042-37 58 08
0155-507 91

ph.race@alfa.telenordia.se

yngve.gustavsson@cramo.se
bo.lindman@telia.com
lennart.nilsson@osterbergs.nu
goran@orbi.se
linn.fredrik@swipnet.se

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg tel. 0470-223 98
L-G Widenborg tel. 042-20 74 33
Magnus Nilsson tel. 031-14 62 80
Åke Hansson tel. 08-715 84 96

REVISORER

Åke Axelsson tel. 08-551 741 41
Mikaela Axelsson

FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg tel. 0470-223 98
Peter Kumlin tel. 0243-2284 77
Åke Lindh tel. 044-24 15 10
Åke Hansson tel. 08-715 84 96

VALBEREDNING

Arja Koivisto tel. 08-715 84 96
Per Hågeman tel. 040-91 18 13
Bo Lindman tel. 08-698 95 90

REGALIA

Anders Ek 042-13 55 51

REDAKTIONEN

Per Hågeman tel. 040-91 18 13

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP + MEDLEMSREGISTER

Anders Ek, tel. bost. 042-13 55 51
E-post: anders.ek@marinbs.mil.se

PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB, tel. 0435-77 03 70, fax. /72.
E-post: kiki.berlin@ogats-gladje-ide.se

Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Tills vidare:

Per Hågeman

S. Klockspelsvägen 3A, 217 74 Malmö.

ph.race@alfa.telenordia.se

Vi behöver både bilder och reportage!

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

BRUNO vill bara säga.....

BRUNO RÖSLER

Ett stort tack för förtroendet och tilliten för mig att axla Horsts mantel. Sannerligen ingen lätt uppgift! Hans entusiasm inför uppgifterna han åtog sig, är egenskaper som få förunnats äga. Tack Horst!

Dags att kavla upp ärmarna!

Nu är det förvisso ingen enmansshow att ratta RHK genom säsongen, utan ett lagarbete där hela styrelsen i högsta grad hjälps åt efter bästa förmåga. Framtidskommittén gnuggar geniknölarna, och i mekargaragen lyser självfallet flitens lampa. Klassföräldrarna (kan även vara en hon) eggjar, manar och kämpar på. Klart som en startflagga att vi ånyo kan hålla oss i schack. Men vänta bara ...

(De som har kallgarage skall kanske vänta någon vecka med att kavla upp?) Börjar man bli gammal eller ...?

Väl mött vårsol och RHK:are

Bruno

PS. Visste Ni att vi fått utrymme för 4-5 bilar på Stockholms Bilsalong i vår? Finns friska idéer så hör gärna av Er till Åke Hansson.

PS 2. För de som kör i Standard och GT, Period G och H: Det blir ingen hyreskostnad för transporter vid STCC-tävlingarna utan detta ingår i anmälningsavgiften.

Tävlingsdatum, RHK Cupen 2003

17-18 maj	Mantorp	STCC/Std/GT-76
24-25 maj	Kinnekeulle	SSK
31 maj-1 juni	Karlskoga	RHK 25 års jub. + Std/GT-76
15 juni	Mantorp	1-dagars
5-6 juli	Falkenberg	STCC/Std/GT-76
12-13 juli	Knutstorp	MGCC 30 års + Std/GT-76
2-3 aug.	Falkenberg	Falkenbergs MK
16-17 aug.	Karlskoga	STCC/Std/GT-76
23-24 aug.	Anderstorp	RHK ?
30-31 aug.	Knutstorp	STCC/Std/GT-76
13-13 sept.	Mantorp	RHK Final + Std/GT-76 + 1tim.

Falsterbo Classic & Sportscar Show

Vi har blivit tillfrågade om att deltaga i rubr. arrangemang.

Du kan ställa ut Din tävlingsbil, eller deltaga i Classic Rally, Festivalrally, Concours de Charme eller Concours d'Élégance. Datum för detta är den 18-20 juli, 2003.

Upplysningar per tel. 040-47 55 00, fax 040-47 55 98 eller E-mail info@fcss.nu

Det finns även en website: www.fcss.nu

HALVPANNORNA



Goodwood Revival, 6-8 sept, 2002.

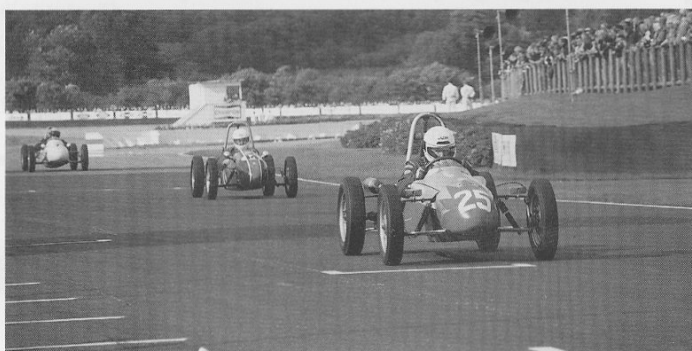
Som vanligt ett mecca för oss med gamla "riktiga" tävlingsbilar, och då kanske särskilt för oss som kör F-3/500 cc, där vi som vanligt får ett helt eget race med bara midget. Häftigt med 30 bilar på linjen. De som gjorde Goodwood äran, eller kanske fick äran att bli inbjudna var Peter Kumlin och Håkan Sandberg (bägge för 5:e gången), Allan Göransson, Lars Hågeman, Olle Linde, Horst Brüning och C-G Peterson; CG för första gången och Horst första gången i midget.

PER HÅGEMAN

Det bjöds på två träningar, så även de som var ovana vid banan fick en bra chans att lära sig den. Vid den första träningen med litet blött underlag lyckas Peter Kumlin bäst med femte tiden, men vid den senare med torrt underlag lyckas "Rookien" C-G Peterson bäst av svenskarna, en dryg halvsekund bättre än Peter Kumlin.

Totalsnabbast på träningen var Reg Hargrave med en fruktansvärt snabb Kieft-Norton, en dryg sekund snabbare än Julian Majzub som vunnit de tidigare fyra gångerna. Reg berättade för övrigt att detta var hans 17:e (!) race i år.

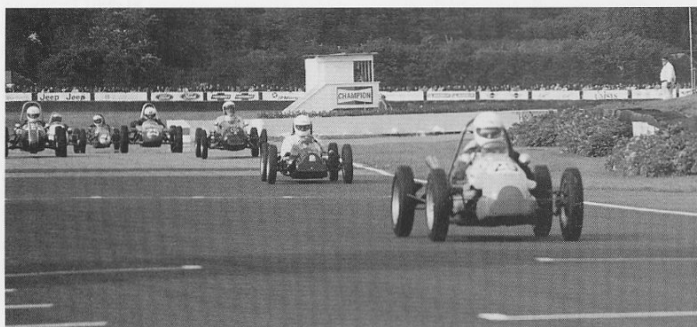
Så var det då lördag eftermiddag, och av tradition race för Earl of March Trophy, dvs. Halvpannorna. Till skillnad från andra klasser kör midget bara ut från depån, kör varvet, ställer upp och startar medan övriga har ett "grönflaggsvarv" efter uppställningen innan ny uppställning och start. Som vanligt också tät stämning och spännande innan flaggan faller. Det blir litet oro i starten, och Håkan Sandberg kommer inte iväg, och Lars Hågeman tappar en massa placeringar. Peter



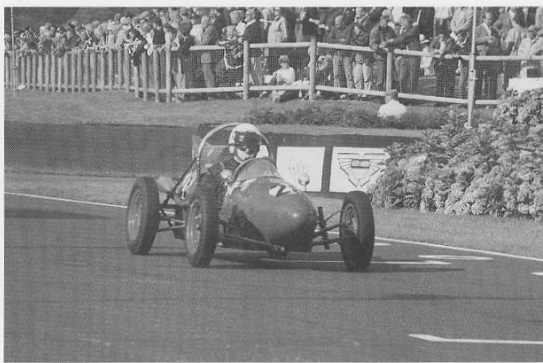
Horst Brüning i Kent Perssons Kiehn spec. (25) hade en hård fight med Olle Lindes Cooper (14), foto: Per Hågeman.

Kumlin, som här gjorde sin 5:e Goodwoodstart var främst bland svenskarna på ca 10-12:e plats följt av C-G Peterson. Det syntes att flertalet av engelsmännen hade betydligt bättre ös i sina motorer, och inte överraskande hade Reg Hargrave tagit ledningen. Övriga svenskar höll sig nära varandra kring 20:e plats, som blev litet bättre när någon bröt.

Reg Hargrave höll lätt ledningen och snart var man klar över att Julian Majzub, som vunnit fyra gånger i rad tidigare, inte skulle vinna. Han hade fullt sjå med att gå upp på andra plats och slå James Culver i en överraskande snabb Cooper-Vincent med blott en tusendel. Peter slutade på tionde plats medan C-G Petersons SRM-motor kroknade en aning, och han landade på 12:e plats. Av de övriga svenskarna kom Lars Hågeman, Swebe 17:e, Horst Brüning, Kiehn Spec. 18:e, Olle Linde, Cooper, 19:e och Håkan Sandberg, RJ 500, 25:e. Allan Göransson tvingades bryta efter fem varv med sin Swebe då det var något "high tec" som naturligtvis varken passade eller trivdes i miljön, utan lämnade in. Ett bra facit dock!



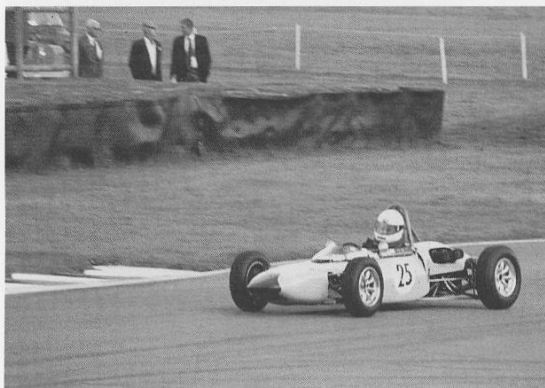
Nästan hela svenskgruppen som höll till litet längre tillbaka, men hade roligt ändå. Lars Hågeman före Allan Göransson, bäge på Swebe. Längre bak skimtar Horst Brüning och Olle Linde. Foto: Per Hågeman



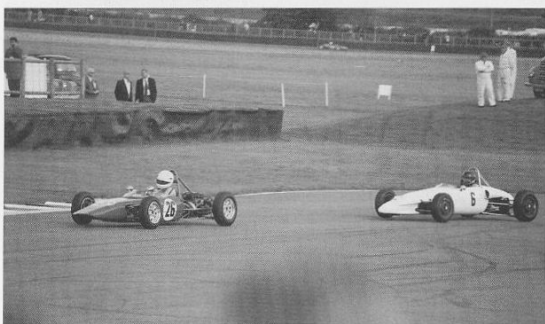
Håkan Sandberg hade litet trubbel med sin RJ 500, men kom i mål. Foto: Per Hågeman

Vi hade ett par svenskar som körde i Formel Junior också. I år var det "öppet" för mittmotorbilar med skivbromsar, alltså "värsta" sorten. Jörgen Carlsson kom med sin Merlyn Mk 3 och Anders Ericsson med sin ex Picko, Lola Mk 5. Som svensk och med i gänget, räknar vi naturligtvis också Erik Justesen från Danmark, här också i en Merlyn, fast Mk 5. Har tyvärr inga rapporter från träningen, men även här kunde man märka att flera av engelsmännen hade motorer med betydligt mer krut än övriga. Var det någon som sa "Richardson"?

I tävlingen var det först kamp mellan Martin Walford och Michael Schryver i var sin Lotus 22, men Schryver snurrade bort sina chanser, så Walford kunde lätt vinna ett bra stycke före Rob Longdon i en Lola Mk 5A. Jörgen Carlsson hade en fight med Bob Bir-



Jörgen Carlsson kämpade mot övermakten i sin Merlyn Mk 3. Foto: Per Hågeman



Erik Justesen i en Merlyn Mk 5 här i fight med Oliver Crosthwaite i en Gemini Mk 4. Foto: Per Hågeman

rell i en Brabham BT6, men fick nöja sig med en 12:e plats, med Erik Justesen på 13:e. Anders Ericsson hade fått in någon sten eller annat främmande i motorn, så den var mest 3-cylindrig, och landade på 19:e plats.

Det kördes ju naturligtvis en massa andra lopp, dock utan svenskt deltagande. Roligt var att se St Ma-

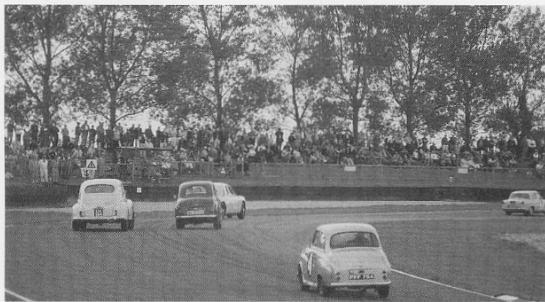


Anders Ericsson fick in "främmande" element i sin motor, och det var inte bra. Foto: Per Hågeman

rys Trophy för standardvagnar, som nu hade profilerat sig att bara omfatta period "E", dvs äldre än vad vi är vana vid att se. Inte oväntat var det två Jaguarer som var snabbast närmast följt av en Austin A35 (!) och en Morris Minor och ytterligare en A 35. Det var naturligtvis häftigt att se Barrie "Whizzo" Williams dra genom första svängen, Madgewick med full kontrollerad sladd med sin Morris Minor, men det lär knappast ha varit någon "period" maskin i varken den eller A 35:orna utan snarare 1275 S, minst. Det kan ju naturligtvis diskuteras om arrangören gör rätt här som tillåter bilar som är värre än Grupp 5, fastän det inte fanns då? Fast förarmaterialet var det inget fel på: Stirling Moss, Rauno Aaltonen, Emanuele Pirro,



Barrie Williams i en vilt sladdande Morris Minor skrämmer livet av Balmes Lincoln Cosmopolitan som blir varvad! Foto: Per Hågeman



Blandning i fältet: Austin A30 och 35, Jaguar och Peugeot 203. Foto: Per Hågeman



DKW-fight, Johnny Herbert och Emanuele Pirro jagar en bortflyende David Leslie i en M.G. Magnette.



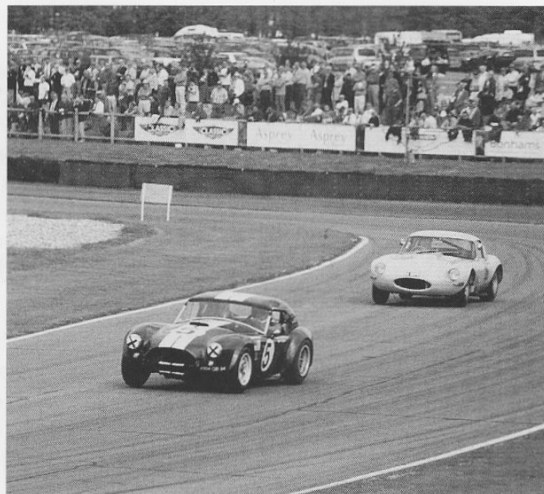
Aj, aj, aj. Charles Fripp har flippat runt med sin Jaguar XK 150. Foto: Per Hågeman

Jason Plato, Gerry Marshall, Tony Lanfranchi, Tony Dron, Johnny Herbert..... ett slags "who is who" över 5 decennier.

Huvudloppet, The RAC TT Celebration, var väl annars loppet för GT-bilar, och då av det allra finaste slaget.

Emanuele Pirro var med även här, och tog ledningen med sin Jaguar "E" före Patrick Tambay i en AC Cobra.

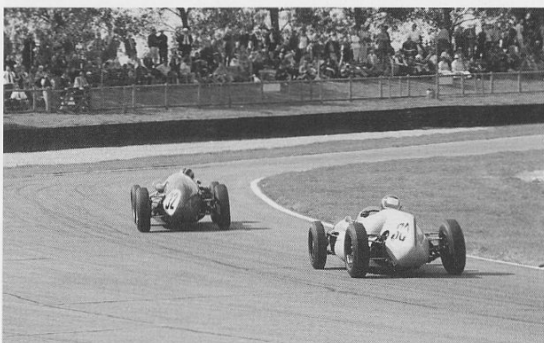
Så höll det på, och sedan var det dags för förarbyte. Gregor Fisker hoppade i sin Jaguar, och Henri Pescarolo avlöste Tambay i Cobran. Figheten fortsatte, men Fisker kunde inte hålla emot Le Mans-veteranen, utan det blev fransk seger. Här var också en hel del an-



Sanningens ögonblick. Henri Pescarolo, som körde tillsammans med Patrick Tambay i AC Cobran har passerat Gregor Fisker som delade Jaguar E-typen med Emanuele Pirro i The RAC TT Celebration race. Foto: Per Hågeman



Gabriele Tarquino delade denna vackra Alfa Romeo GTZ med Jason Wright och blev bästa bil under 2 liter i RAC TT. Foto: Per Hågeman



John Harper, # 32 i en Cooper-Climax T51 vinner Richmond & Gordon Trophies före Martin Stretton, # 30 i en Cooper-Climax T45. Foto: Per Hågeman

nat intressant som Sunbeam Tiger "Le Mans", Ferrari GTO och Aston Martins Projectbilar.

Naturligtvis körde man även lopp för sportvagnar och andra formelklasser; men utrymmet sätter stopp, och de har också refererats i de flesta tidningar som behandlar historisk racing.

Bus Stop at Spa/Francorchamps

17-18.5 2002

Jungeby Racing denna gång bestående av: mig "forever young", Monica 70 och Julia 10, gjorde ett första halt på väg mot Spa/Francorchamps i Jönköping, hos Leif Norberg Motorsport. Hewland lådan på min Van Diemen RF76 fick en översyn. Växlarna byttes för att passa banan och rullande start. Några dåliga doggringar byttes mot nya med ny konstruktion som skulle ge lättare, snabbare växlingar. På banan visade sig doggringarna fungera alldeles utmärkt, växlarna slank i som "Millers" oljade blixtar. Leif berättade att några andra racerförare, bla Rolf Johansson, hade passerat Jönköping dagen innan på väg mot Spa.

TORBJÖRN JUNGEBY

Efter nattuppehållet i Tormestorp gick vi upp kl. 0300 för att klara de 1000 kilometrarna på en dag och samtidigt komma fram så tidigt att jag skulle kunna förbereda fredagens första träning som startade kl. 0900.

Väl i Francorchamps blev vi insläppta till banan precis vid La Source. Framför oss låg nu start-rakan som sluttar ner mot Eau Rouge. Det lutade mycket mer neråt än vad jag någonsin föresållt mig, faktum är att jag inte visste att det lutade över huvud taget. I botten låg den beryktade Eau Rouge som efter kurvpartiet reste sig som en bergvägg och tog sikte mot himlen! Efter ca 1000km på autobahn var vi trötta, hungriga och alla (visade det sig i efterhand fast ingen vågade erkänna sin förtvivlan just då) undrade i stilla tanke om jag som amatör skulle klara denna berg och dal bana. I den del av depån som var avsedd för CFFC blev vi mottagna av Harald Kuhn som hälsade oss välkomna och anvisade några ytor som var lämpliga att gruppera på.

En rundvandring i depån tog vid, bl.a. träffade jag Alan Crocker som upplyste mig om att i Eau Rouge och Blanchimont var det "Flat out" som gällde om man skulle hänga med bl.a. eftersom de följs av långa rakor. Dessutom var man tvungen att ligga rätt i uppförbacken, Raidillon, efter Eau Rouge innan krönet, annars var det "morsning och goodbye" eftersom banan där gör en svag vänster som nerifrån sett är helt skymd.

Jag kommer inte ihåg vad jag tänkte riktigt när Alan informerade mig, någon form av black out infann sig förmodligen.

När mörkret sänkte sig över Spa/Francorchamps hade vi hunnit gruppera och jag hade fixat bilen inför fredagens träning.

Fredagsmorgonens dusch blev en märklig upplevelse. Från mitt duschbås hörde jag plötsligt någon som på högljud engelska sjöng om fotbolls-VM, victory och "Svän-Goran Åricsson". Jag undrade, med tvålen i ögonen, för ett kort ögonblick var jag egentligen befann mig.

Träning

Väl på plats i bilen och uppställd i depån inför första träningen fick jag efter en stund syn på en bil med förare och handräckare som jag kände igen. Det var

Peter och Raja Sikström och Van Diemen som också väntade på det första elddopet med den 7km långa Spa/Francorchamps. Under träningen lade jag mycket tid på att försöka memorera alla banpartier. Undersökta även hur pass jag vågade gasa i de kritiska partierna Eau Rouge och Blanchimont. Jag konstaterade att bilen tog i backen när kompressionen på fjädrar var som hårdast en bit på väg upp i Eau Rouge. Det var så lite så jag justerade inget eftersom bilen i övrigt uppförde sig tillräckligt bra för min förmåga.

Förarmöte

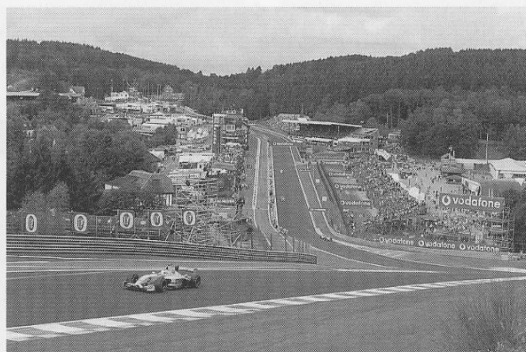
På väg till förarmötet mötte Rolf Johansson som precis avverkat sitt förarmöte. Vi hann precis hälsa innan jag var tvungen att rusa till mötet; att komma för sent eller utebli till ett förarmöte gillas inte av arrangörerna. Väl på mötet kände jag efter en stund någon som klappade mig på axeln, det var Peter som berättade att han och Rolf deltog i en annan liknande tävling för historiska bilar. Peter hade en intensiv helg körde träningar och tävlingar för 2 arrangörer.

Ett varv

Om man startar efter La Source har man en startraka som lutar med bra lutning ner mot Eau Rouge, man hinner gott och väl gå igenom hela lådan till högsta växeln innan det är dags att positionera sig inför svackan i Eau Rouge med påföljande killekill i magen. Om man kommer över krönet på rätt sida har man sedan en odramatisk färd på Kemmel framför sig till Les Combes.

En lång svagt uppför lutande raka där man har gott om tid att kolla temperaturer, tryck och liknande. Efter Les Combes kan man säga att man passerar ett antal kurvkombinationer (serpentin) som tas på 2an eller 3an förbundna med relativt korta rakor. På dessa rakor har man fullt upp att positionera sig och bromsa i tid för att kunna svepa igenom följande kombination med maximal hastighet. Alla dessa kurvkombinationer: Malmedy, Bruxelles, Pouhon, Double Gauches, lutar ständigt neråt. När det väl planat ut i PifPaf väntar en dubbelhöger, Stavelot som helt och hållet går ut på att skaffa så hög fart som möjligt som man vill ha med sig ut på rakan innan den svaga vänstern, Blanchimont, som helst skall tas Flat out med följande killekill i magen (kan inte låta bli

att förundras över Burti:s krasch i denna kurva i september 2001, enligt vad som sades var farten ca 270, hans retardationssträcka kan inte varit mycket mer än 10 meter i däcktraven, räkna på det, den som vill, att den karln fortfarande vandrar på jorden måste ses som ett under även om säkerheten hela tiden utvecklas). Har man väl klarat Blanchimont är det inte lång tid till Bus Stop eftersom man helst skall ha nått topphastigheten här. Buss Stop är en tvär dubbelchikan som jag tar på första växeln i första delen för att sedan gena så mycket som möjligt för att kunna accelerera fullt hela vägen mot La Source. Bus Stop skulle det visa sig senare, blev en av mina favoritpartier. Kommer inte ihåg om jag han få i 4an innan La Source. La Source är en skarp hårnål som tas på 1:an. Sedan börjar det om på nytt med nya fräscha 7km.



Berömda "Eau Rouge" som den ser ut idag.
Bild med tillstånd av Jordan Racing

Tävlingen

Min träningsridning hade givit mig startposition nr 28 av 31. Framför mig hade jag i startordning Michel De Groote/ Luxemburg i en Merlyn Mk 20, till vänster om ho-

nom Reinier Van Der Veen/Nederländerna i en Van Die-men RF88 och till höger om mig Günter Böhm / Tyskland i en Swift SC88. Väl uppställda i depån formade jag min målsättning i denna tävling. I första hand komma ikapp och förbi Michel för att förbättra min placering i klassen tom årgång 1978. Reinier och Günter tävlade i klassen tom 1988. Starten gick bra, jag hamnade snart i en klunga med Reinier, mig och Michel i nämnd ordning. Günter låg lite före oss. I stora drag utspelade sig nu följande:

Efter några täta varv i klungan passerade jag Michel på rakan efter Eau Rouge. Nu tog jag upp jakten på Günter. Han var ganska långt före så jag trodde inte jag skulle kunna komma ikapp. Men skam den som ger sig, efter något eller några varv var jag framme och nosade i växellådan. Eftersom jag tyckte att jag fick bra fart i Stavelot

och behärskade Blanchimont och sen bromsning i Bus Stop var strategin att slipstreama vägen fram mot Bus Stop och bromsa sent. Det funkade! Men i upphetsningen att vara förbi Günter missade jag ingången



Så här såg det ut 1956, med Stirling Moss i ledningen med en Maserati 250 F.

till Bus Stop och fick köra rakt förbi chikanen. För att slippa eventuell bestraffning körde jag långsamt och tittade på funktionärerna för att kunna upptäcka eventuella bestraffningssignaler. De rörde inte en min! Jag smög ut igen på rakan mot La Source med full acceleration. Nu hade naturligtvis mina 3 huvudkombattanter hunnit passera. Djävlar! Jag kanske kan komma ikapp innan loppet är över tänkte jag med en dåres envishet. Jag var osäker på hur många varv som var kvar, uppskattningsvis minst 3 av totalt 8, så det var bara att ge järnet. Jag passerade Reinier strax efter krönet efter Eau Rouge, tydligen hade jag bra fart genom Eau Rouge. Efter något eller några varv hade jag åter kontakt med Michel och Günter inför Les Combes. Jag planerade nu åter en sen inbromsning i Bus Stop med förarbete i Stavelot-, Blanchimont- sektionen, då jag misstänkte att min tid snart var ute (inte många varv kvar om ens något). Dörren till en sen inbromsning i Bus Stop stod öppen, allt gick enligt plan men det var trångt och det fanns inga marginaler för felmanövrar. Väl inne i Bus Stop var jag före och var nu tvungen att täcka upp så jag inte blev efter i accelerationen in till La Source. Inför La Source var jag nervös, Günter var i min växellåda, jag fick gå in defensivt men inte för fort så jag riskerade snurra. När vi passerade mållinjen vajade målfaggan. Det var i grevens tid jag kom förbi och jag var bara 2 tiodelar före Günter över mållinjen.

Varvet efter målflagg funderade jag på om jag var för tuff i min iver att vinna placeringar? Jag beslöt mig för att undersöka saken när vi kom till depån. I La Source innan vi svängde in i depån såg jag en funktionär som höll upp en noskon som hade väldigt fin gul färg, ungefär som min, formen kände jag också igen, även numret verkade bekant, jag har också nr22! Från cockpit med bälte på kan jag inte avgöra huruvida nosen är på plats eller ej. Efter lite efterforskningar visade det sig att jag förlorat nosen i den hårda inbromsningen inför La Source, förmodligen redan på första varvet. Eftersom man har blicken dit man skall köra så såg jag inte när nosen for rakt fram i tangentens riktning. Jag misstänker att jag hade missat i förberedelserna kvällen innan och inte låst Dzus-kopplingarna. Nåja, ingen hade blivit träffad och nosen var så gott som i "ny-skick" förutom skrapmärken på undersidan. Väl i depån lovordade Michel, Günter och jag ivrigt den täta körningen vi fått uppleva. Jag frågade om någon uppfattade mig som för aggressiv i attackerna, men det var i alla fall ingen som öppet hävdade det. Jag undrade också varför de så snällt lämnade dörren öppen i Bus Stop. Michel sade i alla fall att han inte kunde ta in sin bil så snabbt och snävt utan att riskera att snurra. Vi avslutade med att glatt tacka varandra för god kamp. Jag kände mig riktigt nöjd med min bil och mitt sätt att utnyttja dess kapacitet. Jag startade som 28 av 31. Kom i mål som 22:a. Man kan bli bättre den saken är klar.

I efterhand undrar jag hur det gått om jag hade haft min nos på plats? Hade jag kunnat bromsa sena-

re, fått högre fart på rakorna? Hade jag sedan vid några tillfällen gett lucka inför Eau Rouge istället för att ligga för nära och komma i kapp innan krönet var passerat, och som följd av det förlora fart hela vägen fram till Les Combes? Hur hade det då gått? Jag hade kanske inte tagit några mer placeringar men jag hade förmodligen haft en komfortablare tävling. Nåja, jag genomförde träning och tävling utan blesyrer på bilar och människor, det fick vara tillräckligt för denna gång. Vid en närmare titt i resultatlistan ser jag nu att det fanns bilar före mig i placeringslistan som hade sämre varvtider!

Vi startade vår väg hem mot Sverige med att tanka vid den lilla Aral-tappen i Fancorchamps som ligger precis vid banan. I den stod en äldre dam som förmodligen upplevt en hel del knutet till banan. Vägarna var dekorerade med foton från svunna tider med kort på kända förare och bilar.

I skrivande stund slår det mig att jag under min vistelse på Spa inte hade en enda tanke på att göra en Häkkinen,. Jag som så länge planerat att arrangera en Häkkinen med hjälp av några förarkollegor. Så kan det gå med planer när stunden är full av andra händelser. Men jag har i alla fall redan listat ut vad årets Julklapp blir. Mats Fiskbäck visade mig nämligen en sammanställning över några europeiska banor samlade i en pärm som går att köpa. Banorna var beskrivna ur en rad aspekter bl.a. idealspår, banbredd, om curbsen går att utnyttja etc. Självklart blir det årets Julklapp. Till mig själv, från mig alltså! Jä..a egoist!?

Happy laps Torbjörn Jungeby



Uppställning i depån före start.

PS

Om jag höll "flat out" i Eau Rouge och Blanchimont? Kanske nån gång, för det mesta hade jag ett sk "Confidence lift" = "fega".

Mycke killekill blev det ändå.

DS

En tillbakablick till Nürburgring

Ett minnesvärt besök till Nürburgring när gammelmilarna kör i augusti, för många år sedan. Gunnar Lundström, även kallad Professorn, kom med sin dieseldrivna Peugeot från Umeå, för att ansluta sig för vidare resa i min sons Ford Sierra Combi. Väl framme vid min bostad i Huddinge, backar han sin Peugeot till min garagenerfart. Han missar infarten grovt och kör omkull en lyktstolpe på gatan. Denna lyktstolpe hamnade med ett brak i planteringen. Elkablarna slets av, med kortslutning som följd. Den fina kromade kofångaren på Gunnars Peugeot såg bra ledsen ut.

HANS P. ZOLNIR

Så började resan ner, tidigt nästa morgon. Med högsommarvärmen antågande, bar det iväg i sonens, nästan pedantiskt välskötta, Ford Sierra Combi. Varmare och varmare blev det under dagens resa. Vi fyra i bilen; mina två pojkar, Gunnar och jag, svettades ordentligt. Bilen, den fina Sierran, var inte utrustad med någon AC. Själva resan ned genom Danmark och Tyskland brukar vara en trist tillställning.

Väl framme vid hotellet som Erwin (Erwin Derichs Rennwagen) hade bokat åt oss i närheten av banan, hämtade jag mitt presskort. Detta presskort gav mig sedan tillträde till nästan alla faciliteter i depån och vid banan.

Då tävlingarna inte kommit igång passade vi på nästa morgon med att åka från hotellet till Erwins verkstad som ligger i Mayen, en charmig småstad som ligger i närheten av Nürburgring. Erwins verkstad ligger i ett industriområde där. Jösses vad mycket bilgodels det fanns att beskåda här. Alfa Romeo med kompressormatad rak 8, Alfa Romeo sportvagnar med öppen kaross, mittmotor och 2 liters V8 som hade renoverats åt fabriken museum., olika Ferrari, Porsche, Delage, Bugatti osv. Verkstaden liknade faktiskt ett mindre bilmuseum. När mina grabbar och Gunnar satt och fikade, tog Erwin mig åt sidan, och talade om för mig att han skulle visa mig något jag inte fick berätta för någon. Vi gick nu genom några dörrar jag inte lagt märke till innan. Dom var låsta, och Erwin låste upp och låste omsorgsfullt efter oss igen, så ingen kunde följa efter.

Där stod överraskningen i all sin glans. En 6-hjulig Tyrrell med Ronnie Petersons namn på plastkarossen. Jag blev verkligen stum av den fantastiska synen av denna historiska racer. För mig var det verkligen en stor överraskning, ungefär som tomten för barnen till jul. "Erwin, Erwin, får jag sätta mig i bilen för ett foto?" –NEJ, blev det bestämda svaret, men jag gav mig inte. "Men Erwin, jag kommer inte att avslöja att du har denna Tyrrell-bil för någon, jag lovar!" Även denna gång blev det ett nekande svar, med kommentaren: "Förstår du Hans, plasten har åldrats, och den har blivit mycket skör, om du så bara spottar på den, så spricker den." Fotografering blev det till slut av ändå. Jag fick istället huka mig och posera bredvid

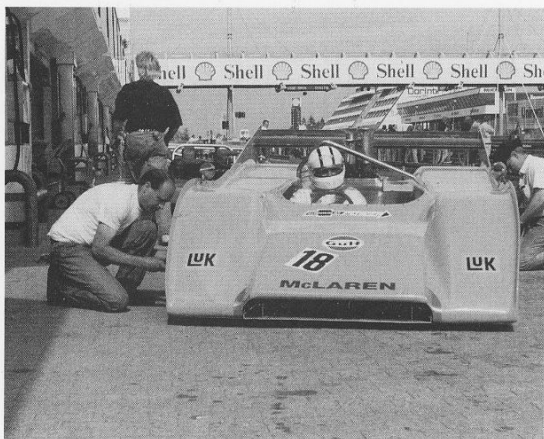


*Hans Zolnir och Ronnie Petersons sexhjuliga Tyrrell.
Foto: Erwin Derichs*

Ronnie's Tyrrellracer, och Erwin fotograferade. Där fanns även några andra Formel-1 bilar från 70-talet. Men Ronnie's sexhjuliga Tyrrell förblir höjdpunkten. Erwin gav mig senare tillståndet att avslöja denna, av mig, så länge bevarade hemlighet.

Det fanns under dessa tävlingar på Nürburgring en mängd kända racerförare. Så även Dennis Hulme som körde den minsta och den största tävlingsbilen. Den lilla var en Honda sportvagn på 800 cc. Denna Honda fanns med i Erwin Derichs depå. Den stora var en McLaren 8 liters M8 som jag fotograferade med Denis vid ratten under ett depåstopp. Om jag minns rätt vann Denis båda sina race med dessa så olika bilar.

På sista tävlingsdagen, närmare bestämt söndag morgon, var jag tvungen att lämna min DKW växellåda för modifiering vid ett närliggande hotell där DKW växellådsspecialistens bil stod parkerad. Jag hade, i den värme som rådde, absolut ingen lust att ge mig iväg dit. Men jag måste, och gjorde färden! Väl framme öppnade jag bakluckan på Sierran, tog ut växellådan ur bagageutrymmet, lade lådan vid specialistens låsta bil, och stängde bakluckan på Sierran. När jag hade stängt upptäckte jag att bilnyckeln låg kvar i bilen. Larret var på, och av någon anledning hade jag, trots värmen, stängt alla fönster. Där stod jag, ensam i värmen, och hotellet var obemannat med portkod för gästerna. Inga gäster fanns kvar; alla tittade på tävlingar-



Denis Hulme i en 1971 års McLaren M8F på "Ringen" 1990. Foto: Hans P. Zolnir

na. Ingen offentlig telefon i närheten. Min mobiltelefon låg i den låsta Sierrans framsäte där jag hade lagt den, och flinade emot mig. Inte en människa och ingen annan bebyggelse i närheten av hotellet. Jag tror att så känns det när man blir lämnad på en öde ö utan att kunna ta sig därifrån. Men längre fram såg jag ett Gasthaus, så innan paniken hann infinna sig, begav jag mig dit. Efter några minuters promenad nådde jag fram. Döm om min förvåning "det hade öppnet". Här satt männen från byn och drack sitt goda öl och hade allmänt trevligt. I Tyskland finns denna sed kvar, att männen träffas på detta sätt i ett Gasthaus vid söndagsförmiddagarna.

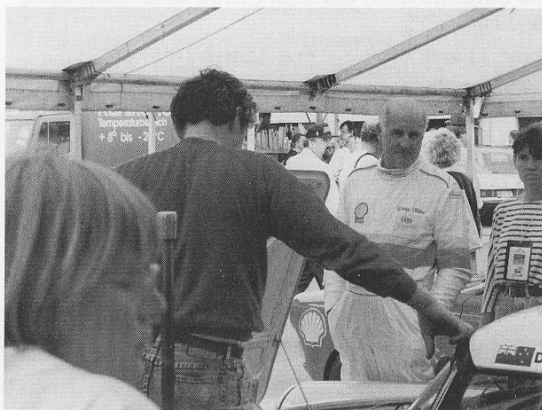
De skrattade hjärtligt när jag berättade om min prekära situation. Men hjälp fick jag. Mannen som ställde upp, fick av mig i uppdrag att hämta några inbrottsverktyg. Jag vill dock här inte avslöja vad dessa verktyg bestod av. Sonen, som äger Sierran, hade för avsikt att efter resan sälja bilen. Så jag fick absolut inte göra några märken på bilen, eller skada den på något sätt. Jag försökte nu komma in i bilen utan att göra åverkan. Det visade sig efter diverse olika försök vara stört omöjligt att öppna den dj—a Sierran. Jag fick panik, men tänkte för mig själv: "Det finns ingen bil i världen som är inbrotts säker". Efter att ha funderat en stund och även lugnat ner mig litet så bag jag min



Här kör Denis Hulme så det ryker med en Honda 800, Foto: Per Hågeman

tyske hjälpare att hämta en bormaskin och en hålsåg på minst 40 mm. Alldeles förskräckt gick han iväg för att hämta dessa verktyg. Jag förstod honom. Medan han nu hämtade dessa marodörverktyg, skruvade jag loss den bakre nummerskylten. Nu var det bara att borra. Han, hjälparen, förstod inte heller nu varför detta stora hål borrades. När nu det stora hålet fanns i bakluckan bakom nummerplåten, var det bara att lyfta stängsen som alltid på en kombibaklucka, går från handtaget till låsanordningen längst ner. Jag öppnar luckan, larmet går igång med ett tjut, jag tar nyckeln och trycker av larmet och larmet tystnar. Hurra! Nu skruvar jag tillbaka nummerskylten och inget syns; inget skadat på bilen. Hjälparen fick en skälig ersättning för sitt avbräck, och jag åkte tillbaka till "Ringen".

Väl framme vid "Ringen" igen, ställer jag bilen på pressens P-plats, som alltid har lediga platser, för det är nästan omöjligt att hitta en P-plats i närheten av ingångarna under pågående tävlingar. Nu kan jag slappna av och sätter mig på pressläktaren som ligger strax innan start och mål, mitt emot bandepåarna. Medan jag går igenom programmet, fick jag sällskap av en parant dam som satte sig bredvid mig på den annars tomma läktaren. Under samtalet som uppstod, visade det sig att hon skrev för en Nya Zeeländsk motortidning. Jag



"Denis Hulme, populär gäst på Nürburgring" Foto: Hans P. Zolnir

nämnde naturligtvis för den trevliga damen att hon hade den gamle F-1 världsmästaren, Denis Hulme här som hon säkert skrev om. Hon svarade strålände: - "Yes, Denis is my husband".

Under hemresan till Sverige berättade jag att jag läst Dagens Nyheter om en mängd Sierra Kombi som importerats till Sverige med ett hål i kombiluckan bakom nummerskylten. Väl hemma i Huddinge åkte Gunnar Lundström vidare mot Umeå med sin buckliga Peugeot. Lyktan låg fortfarande omkullkörd på tomten. Men helgen efter kom min äldste son och sade uppriktigt: "Farsan, farsan! Jag tog bort nummerskylten bak på Sierran. Kan du tänka dig, den har ett hål bakom plåten som du läste om i DN!" Då var jag tvungen, med hela familjen församlad vid kaffebordet, att berätta sanningen om fadäsen att låsa sig ute ur Sierran på Nürburgring.

1000 cc cupen

– En återblick på året som gått. Del 1.

2002 var tredje året för 1000 Cupen. Kanske man tors påstå att cupen börjar bli permanentad nu? Antalet deltagare har hela tiden ökat. Visserligen inte med några dramatiska tal, men trenden är utan tvekan klar. Detta är en form av historisk racing som har framtiden för sig! Körglada, lättmekade och charmiga småbilar från tidigt 60-tal är alldeles utmärkta clubracingbilar, om man som de flesta av oss som deltar, dels tycker om den speciella stämningen i historisk racing och den sociala samvaron som därtill hör, dels anser att racing på hobbynivå inte nödvändigtvis måste innebära total dränering av hushållskassan.

BO LINDMAN & GÖRAN DAHLÉN

2002 var det 12 ekipage som upptäckt detta, och plockade poäng i 1000 cc Cupens totalt 4 deltävlingar. Flest antal deltagare samtidigt på startlinjen i 1000 cc Cupen var det på MGCCs tävling i juli. Då var det hela 9 ekipage som enhälligt ansåg att: "A real racing-driver never needs more than 1000 cc!"

De ekipage som deltagit i 1000 cc Cupen 2002 är:

Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC
Lars Byström	DKW F 12
Göran Dahlén	Saab 93
Tord H. Elander	NSU Prinz
Per Hågeman	DKW Junior
Nils-Olov Jonsson	Saab 96 Sport
Peter Kumlin	Austin A 35
Bo Lindman	Saab 96
Lennart Nilsson	Saab 96 Sport
Bengt Pettersson	Saab MC
Fredrik Tornérhielm	Saab 93
Krister Wigren	Saab 96 Sport

1000 cc Cupen kördes alltså över 4 deltävlingar, alla ingående i RHK-Cupen för "Standard -65".

Det var premiär för 1000 cc cupen på Falkenbergs motorbana. Vid första racet den 4-5 maj med en-liters-bilarna startade totalt ca 15 vagnar i "Standard -65", varav fyra i 1000 cc cupen. Resultat? Jo, denna gång

blev det en Fiat Abarth 1000 som drog det längsta strået efter en mycket jämn tillställning. "Bella Italia" – snabba bilar från det landet börjar på "F". Segrare blev alltså Arne Allard, Vikingstad, som med relativt knapp marginal höll undan för Nils-Olov Jonsson, följd av Lennart Nilsson, båda i Saab Sport. Med tanke på att Nils-Olovs motor inte varit isärskruvad på 7 år, får man anse att den, väl inkörd, gör ett bra jobb! Varför skruva på något som fungerar? (Just det! Min DKW-motor satt jag ihop senast 1968; Red.s anm.) Fyra kom Per Hågeman med sin DKW Junior. Per kör i period "E", och är därför inte fullt ut lika snabb som övriga i 1000 cc klassen. Tord Elander var också anmäld, men hann tyvärr inte få sin NSU klar till premiären.

Resultat:

1. Arne Allard,	Fiat Abarth	15 p.
2. Nils-O Jonsson,	Saab Sport	14 p.
3. Lennart Nilsson,	Saab Sport	13 p.
4. Per Hågeman,	DKW Junior	12 p.

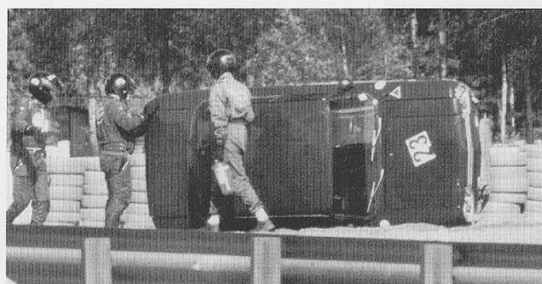
Så har vi hunnit fram till Raceweekend nr 2 för 1000 CC cupen i samband med Velodromloppet på Gelleråsen i Karlskoga den 15-16 juni. Hela åtta 1000 cc bilar var nu samlade på startlinjen bland de övriga i standard -65. Kul att se flera ansluta fram i säsongen; Wigren i den fina kortnos-Saaben, Kumlin i Austin A 35 och Tord Elander som nu fått rull på sin snabba NSU.



Här har starten gått med 1000 cc cuparna. Foto: B-Å Liljevind.



*Peter Kumlin debuterade på Karlskoga med sin söta Austin A35. Den mest fotograferade bilen??
Foto: B-Å Liljevind*



*Tord Elander på sidan med sin NSU.
Foto: B-Å Liljevind.*

Efter tidsträningen hade Allard i Fiat Abarth pole framför Tord Elander i NSU. De hade klockats för bra träningstider på 1.31,49 resp. 1.31,95. Tredje och fjärde träningstid hade Nils-Olov Jonsson, 1.33,93 följd av Lennart Nilsson, 1.35,27.

När det drog ihop sig till start, började dramatiken. Nilsson släckte ett stift och fick trampa koppling igen, varför bakomvarande Pettersson var nära att köra på. Litet senare var det dags för Nils-Olov Jonsson att kliva av efter att ha skjutit bort ett tändstift då gängorna givit upp. Nilsson kämpade ett tag till på två cylindrar, men fick lämna in något varv senare.

Därefter var det dags för Herr Elander. I depåkurvan försvann bromsarna, och NSUn gick rakt ut i gruset med en rullning på sidan som följd. Både förare och bil klarade sig dock bra. Bengt Pettersson fick släp-

pa på slutet, och vinglade i mål med nästan tom tank. Suverän segrare denna gång var med stor marginal Arne Allard före Krister Wigren med Per Hågeman som trea. Det lönar sig att ha en pålitlig bil, och prestera en jämn körning!

Resultat:

1. Arne Allard	Fiat Abarth 1000	15 p.
2. Krister Wigren	Saab 96 Sport	14 p.
3. Per Hågeman	DKW Junior	13 p.
4. Bengt Pettersson	Saab Monte Carlo	12 p.
5. Peter Kumlin	Austin A 35	11 p.
6. Tord Elander	NSU 1000	10 p.
7. Lennart Nilsson	Saab 96 Sport	9 p.
8. Nils Olov Jonsson	Saab 96 Sport	8 p.

1000 cc Cupen, 2:a halvlek upplevd från SAAB nr 17

2:a halvlek syftar inte på någon svårbegriplig bollsport, utan i denna ädla tidskrift syftar rubriken snarare på att när andra halvan av racersäsongen är ett faktum, då vaknar några av oss mer svårstartade förare upp! Till dessa hör onekligen undertecknad som begick säsongspremiär vid MGCC:s sedvanligt mycket välarrangerade Svenskt Sportvagnsmeeting.

BO LINDMAN

För egen del har första halvan av den historiska tävlingssäsongen ägnats åt så föga historiskt som turboladdade långloppsbilar, givetvis av samma märke som vanligt, dvs. Saab. Någon måtta på utsvävningarna får det ju trots allt lov att vara! Efter att ha fått uppleva hur både Porsche Cup-bilar och Ferrari 360 (alltså inte Volvo 360!!) är hopplöst trötta i jämförelse med de turboladdade nutida Saabarna, var det dags att komma ned på jorden igen, och åter ta fram den gamla trogna 2-takts Saaben.

Givetvis borde ju inför denna sena säsongspremiär bilen vara färdig i tid (vad gör man inte för att gentlemannamässigt ge konkurrenterna ett väl tilltaget förspång i poängjakten?) bilen vara färdig i tid. Självfallet

blev det därför en del jobb nära in på MGCC-tävlingen. Konstigt, jag som skruvat ock skruvat, och ändå är inte bilen färdig?! Visst ja, den racer jag skruvade på hade visst fler cylindrar och en massa annat ovidkommande. Efter att ha ägnat en helg hos hovleverantören av det nya motorkonceptet, "XP-Nicklas" och en dag i bromsbänken hos Frank på SQR, var den nya motorn både noggrant ihopsatt, och dessutom injusterad. Tiden satte dock hinder i vägen för det avstämda avgassystemet. Men man måste ju å andra sidan ha något att skylla på om man kör för sakta!

Den förra motorn hade jag lyckats spika sönder med fatalt resultat som följd. Jag som inte ens kan hantera hammare och spik! Vidare hanns diverse under-

håll med, som t.ex. ett synnerligen välbehövligt hjul-lagerbyte, bromsrenovering och byte av vindruta för att våra besiktningskillar inte skulle behöva fundera på om rutan var av rätt kvalisort. Fasen, nu ser man ju banan genom den oblästrade vindrutan. Ger säkert 2,5 sekunder per varv, bara det!!

För att göra säsongpremiären mer osäker, beslöt Stockholms undre värld att begagna sig av min trailer för att transportera och elda upp stulna bilar. Numera vet jag att även en galvad trailer kan brinna till den milda grad, att rambalkarna påminner om halvkokt spagetti! Nåväl, efter några dagars letande hittas ersättningstrailer i rimlig prisklass. Som tur är nära Stockholm närmare bestämt Tingsryd. Nästa år skall jag gå repetitionskurs i Sveriges geografi! Till slut var Saaben klar och lastad på det nya släpet, familj och verktyg inpackade för avfärd söderöver.

Eftersom MGCC alltid lyckas göra ett bra jobb, växer arrangemanget, därför var det i år ett 3-dagars arrangemang. Fredagen bjöd oss 1000 cc åkare på två fria träningspass, vilket var minst sagt välbehövligt, då senaste tävlingen med Saaben var exakt för ett år sedan tid vid föregående MGCC-race. Rattrost slipades av efter bästa förmåga.

Debutanter i tidsnöd! Ja, det var några som slet ännu mer än undertecknad för att kunna delta, och det var team Toda-XP som skulle premiärköra sin läckra Saab 93:a i 1000 cc Cupens period E. På torsdagskvällen ringde dom för att kolla upp reglerna för monteringen av en del mindre detaljer som båge, bältesinfästningar, huvudbrytare och dylikt. Det skruvades hela natten, (känner igen det; reds. anm) garanterat utan ens 10 minuters sömn, för att sedan direkt sätta sig i bilen för att köra från norra Stockholm till den närbelägna racerbanan Ring Knutstorp, bara 60 mil från garaget! Hoppas att Fredrik, Göran och Nicklas själva kan berätta om denna heroiska premiär i ett kommande nummer av Rutflaggan!

Nåväl, efter att slipat litet rattrost, var det dags att tidsträna på lördagsförmiddagen.

Men det var då katten vad klasskamraterna fuskar med körningen numera! Dom var ju flera sekunder snabbare än förra året... Två som verkligen fått upp ångan, och blivit varam i kläderna är Bengt Pettersson med sin malmgråa Saab Monte Carlo och Krister Wigren med sin EM-meriterade, mycket fint renoverade, Saab Sport, som när det begav sig kördes i Europacupen för standardbilar av Gösta Karlsson. Måste vara enda Saaben med äkta racinghistoria från perioden?!

Helt enligt säsongens mönster var Arne Allard snabbast med sin underbara Fiat Abarth 1000 Corsa. Men det är klart, körde man den bilen på 60-talet, har man hunnit skaffa sig en del rutin. Att Lars Byström skulle vara snabb på Knutstorp var knappast någon överraskning, detta trots att han gjorde säsongdebut denna helg. Rattrost biter tydligen inte på alla! Av Saabarna var Nils-Olov Jonsson snabbast; inte

heller detta något förvånande. Nisse kör Saaben som ingen annan sen Carlsson på takets dagar! Därefter följde Lennart Nilsson före Krister Wigren och undertecknad. Benke Pettersson var strax före debuterande Fredrik Tornérhielm som var snabbast av de två E-bilarna, före Per Hågemans DKW Junior.

I stort sett stod sig ordningen efter söndagsmorgonens träningspass. Sekunder och tiondelar kapades här och där. Arne Allard fick till ett fantomvarv, medan jag själv hade några tiondelar kvar till Krister Wigren. Ändå måste ju stackars Krille släpa på en massa extrakilo i form av trippelförgasare och dubbla kromlister på Sporten.

Nåväl, inför racet kunde vi konstatera att alla 9 ekipagen i 1000 cc Cupen var redo för eftermiddagens race. Inte ett enda motorras bland våra annars rätt fragila småkubikare! Arrangören hade den goda vänligheten att låta 1000 cc Cupen få köra ograverad i det rekordstora heatet med 32 bilar enligt banlicensens maxantal. Något som vi 1000 cc åkare var mycket tacksamma för. Arrangörerna fick säkert pussla en hel del för att få ihop heaten så att alla fick åka. Någre Amazoner, förstärkta med en ny Falcon och en lika ny Alfa, fick gästa i GT-heatet. Detta är givetvis att angenämt problem, men inför kommande säsonger bör vi nog hitta ett sätt som håller ihop respektive TC-klass? Kanske återigen dags för över/under 1300 cc principen? Eller skall vi hoppas på att vi får ut så många i 1000 cc Cupen, att vi får ett eget heat? Njae, kanske inte realistiskt redan 2003, men visst vore det väl kul?! Ärligt talat så kanske det bara är vid detta populära arrangemang som problemet blir akut?

Så var det racedags, och vad skall man säga?

Står alltså så långt bak på Knutstorps startraka, att den faktiskt tagit slut! Det innebär start i kurva, nedförslut och totalt skymd starter. En ny upplevelse som bilarna runt omkring mig, hanterade bättre. Fick en usel start! Nisse, Lennart och Krille far iväg och får lucka. Allard och Byström först. Sedan kommer ingenting, sedan kommer Tornérhielm på min utsida och skymtar också Benke i min ögonvrå. Det var då själva.... Efter halva rakan har dock de 850 cc Enander-dresserade hästarna hunnit upp i galopp, så faran för röd 93:a, DKW Junior och malmgrå Saab är för tillfället avvärt. Nu gäller det bara att få häng på det bortflyende startfälter. Går rätt så bra; är ikapp Krille Wiggins sport på krönet, men förbi är litet svårare att ta sig. Vi har en tät och mycket rolig fight, där Krille nog är litet stressad av den gamla enkelförgasars Saaben, för han går upp på två hjul, tar omvägen över gruset ut på rakan, och lyckas lura efterföljande bil att ta exakt samma väg. Måste sett komiskt ut när två nästan sammanlänkade röda Saabar missar banans sträckning på exakt samma sätt i god turordning. Tappar några meter ut på rakan p.g.a. detta, och bestämmer mig för att bygga mitt tempo istället för att försöka pressa Krille. Jag ser ju på vilka banavsnitt jag är snabbare, så

jag bestämmer mig för att istället bygga fart och ta honom på något av dessa ställen. Min chans kommer när Krille tar i litet för mycket över Diedens bäck och inte får en ren utgång på rakan. Då bestämmer jag mig för att ta ut 1000 varv extra innan jag växlar upp till 4:an. Det fungerar! Mitt för Start/mål är jag jämsides, och petar då i fyran. Ser på varvräk-naren att den med marginal passerat 8.500 varv – nytt varvrekord, i motorn alltså! Sänder en tacksamhetens tanke till Nicklas som byggt motorn; både prestanda och hållbarhet känns lovande. Inne i kurvan efter rakan är jag före, och sedan lyckas jag få litet lucka, men i slutet av racet slappnar jag av litet, och Krille kommer närmare, men inte tillräckligt.

Resultatet för min del, en 5:e plats i klassen. Efter att fått avgöra den täta fighten med Krille i egen favör, är jag ganska nöjd, men nog hade jag gärna haft bättre häng på Lennart Nilsson och Nils-Olov Johnsson. Nu såg jag bara Lennarts vita Sport i andra ändan av rakan, så det finns litet att jobba ikapp... Av övriga hann jag inte med att se ett dugg, så de får själva berätta om hur det gick.

På Knutstorp träffar jag finländske Triumph Spitfire-föraren Jari Tabell, som jag lärt känna över nätet. Inte så dumt ibland med modern teknologi, faktiskt! Jari tycker jag skall göra slag i saken, och komma till Tavastehus och banan i Ahvenisto i augusti. Eftersom vi pratat om det förut, och jag känner att jag missat så många race i år, så lovar jag att komma över. Något som visar sig vara ett helt riktigt beslut, men det får bli en egen separat skildring av den resan.

Så var det säsongens 4:e race och final i 1000 cc Cupen och även i RHK-Cupen.

I år gick den av stapeln på Mantorp Park, efter att många år ha körts på Anderstorp. Kändes nästan litet konstigt att inte köra finalen på Mossen, men Mantorp är i varje fall för mig, den plats där racingintresset föddes 1969, när jag som mycket ung flaggvakt bevistade mitt livs första banrace där! Innan dess var det 100 % rally i huvudet på undertecknad.

Nu skulle vi få köra långa s.k. F-2 slingan, vilket är betydligt roligare än den ibland använda 2 km korta slingan. Den över 4 km långa ursprungsbanan används ju inte i sin helhet längre. Synd då backen ner mot Rom-kurvan var banans snabbaste parti. Att

avåkningszonen bestod av ett krondike och publikparkering tänkte man inte på, inte heller att utgången i Rom-kurvan avgränsades av en bastant klippvägg om man var överentusiastisk.

Finalweekenden inleddes med fri träning på fredagen. Mitt jobb gjorde att jag fick tillfälle att låta mekaniker Kjell få användning för sin, för några år sedan, återtagna licens. Kjell testar bestyckning och kör bort litet rattrost inför det 1-timmasrace med förarbyte som vi också är anmälda till. Telefonrapporterna låter lovande, bilen verkar fungera bra, trots hård behandling i Finland några helger tidigare.

När jag anländer lördag morgon, känns det rätt lyxigt att bilen redan står på plats i depån. Bara att gå till Sollan och anmäla sig. Sedan så är det dags för besiktning, och då kanske det vore bra om "mekanikerskrället" kunde masa sig upp ur hotellsängen och anlända med de tämligen behövliga bilnycklarna! Hinner knappt börja tänka den elaka tanken förrän han med bihang dyker upp i depån.

Förutom min bil, ser jag ytterligare 7 st 1000 cc ekipage i depån. Det är serieledande Allard med sin Abarth, Nils-Olov och Lennart med sina Saab Sportar, Benke Pettersson i Monte Carlon och de två E-bilarna Per Hågemans DKW Junior och Tornérhielms 93:a. Denna gång med debuterande Göran Dahlén bakom ratten. Göran är annars den som elegant rattar 1000 cc Cupens hemvist på nätet; www.classicsaabracings.se, kika in där!

Tidsträningen känns "så där" för min del; labbar litet med huvud och luftmunstycke utan att hitta riktigt rätt. Tycker nog att jag inte har riktigt samma fart i maskin efter Finlandstävlingen. Var jag för hård mot grejorna där trots allt? Likaså är jag rejält irriterad på frånvaron av riktig attack i min körning, framförallt för att jag inte törs hålla stumt på 4:an in i första vänstern i Parisen efter start. Jag som förr njöt av att låta bilen 4-hjulsdrifta igenom där, fegar nu alldeles förskräckligt! Nåväl, även en blek träning borde ju ge en tid på griden, trots allt, och en bättre start än på Knutstorp har jag allt tänkt mig leverera.

Tänker inte mer på det, utan går igenom bromsar, förgasare och litet allmänt plock inför racet. Beundrar Jürg Bächis nybygge i form av den fina Opel (vad annars när det är Jürg?) Commodoren. Sätter mig och tar en fika med Lennart Nilsson i hans buss



Först Arne Allard sedan artikelförfattaren i Saab no 17 före Nils-Olov Jonsson (hur det kom sig?) och Lennart Nilsson. Foto B-Å Liljevind

och pratar lite skit. Gick ju bra för dig på träningen säger han. Jaså, tänker jag, är det så illa; är jag sämst av Saabarna? För snabbt gick det ju inte! Nä, svarar Lennart, du är snabbast! Du skojar!? Varpå Lennart ger mig tidsträningresultatet. Gissa om jag är förvånad när det bara finns en Fiat Abarth före mig i 1000 cc Cupen! Kändes otroligt skönt efter att par år med krånglande motorer och blek körning, att man äntligen är med i rätt halva av gänget igen! Nu ska det åkas; Se upp Arne, är min spontant inspirerande tanke! Inser dock snart att 2 sekunder per varv som Abarthen är före, trots allt kan vara ett litet hinder, men race är race! Strax efter mig har Nils-Olov kört till sig 3:e tid. Tror nästan aldrig att jag slagit Nisse på tidsträning förut, så mitt humör kan ni ju gissa.

Finalheatet i 2002 års 1000 cc Cup ger mig chansen att visa att den dåliga starten på Knutstorp inte var någon tillfällighet! Trots det goda utgångsläget med Arne Allard snett framför mig i ytterlinjen, och Nisse bredvid mig, likaså i ytterlinje, så sumpar jag starten totalt! Allt det är Volvos fel!!! Står bakom en Amazon som är så hög att jag tror det är Skatteskrapan på Södermalm. Att kunna se startern är bara att glömma bakom den häffaklumpen. Lutar mig än åt vänster, än åt höger, för att få en vy av startern, men nej, vinkeln kan inte kallas gynnsam. Bestämmer mig för att titta två led fram; snett framför mig står The-lins snygga, nybyggda Amazon, och han brukar alltid vara startsnabb. När han sticker, så sticker jag; är min reservplan!

Alla bilar kör iväg, och i ögonvrån ser jag Nisse komma upp och förbi. Abarthen sticker som ett skott. En bil står kvar på startlinjen, gissa vilken? Jo, The-lins Amazon som jag tagit sikte på för att få en vettig start. Nu blir det återigen en kass start för mig. Kommer ifatt Nisse skapligt i parisen, men förbi? Icke! Försöker några gånger att få häng på honom, men rutinerade Nils-Olov får efter ett par varv den lucka han behöver. Av mina medtävlare i klassen ser jag inte ett dugg. Så det blir en ganska odramatisk resa mot årets bästa resultat, en 3:e plats i klassen.

Allt detta gör att vi inte har några som helst problem för att räkna ut totalsegraren i 2002 års upplaga av 1000 cc cupen. Det blev den totalt överlägsne Arne Allard, som med sin lilla Fiat Abarth 1000 Corsa, slog alla Saabar och DKW. Detta trots att Abarthen handikappas svårt av alla ventiler och kamaxlar som hoppar runt därinne. Stort grattis Arne, det blev en välförtjänt seger! Vi hoppas också att 1:a priset skänkt av Saabs Bilmuseum gör att vi kan rå på dig lättare nästa

säsong! Nicklas Enander kan nog hjälpa dig med trimningen av Saab 92 trampbilen!

Det nya greppet på söndagen med ett 1-timmars långlopp tänker jag inte orda så mycket om då vi bara var två 1000 cc ekipage som antagit utmaningen att rejsa i en hel timme med förarbyte. Förutom mig själv, med Kjell Löf som "Beifahrer", var det Göran Dahlén och Nicklas Enander i 93:an.

Fick en bättre start den här gången och slogs med både Cortina GT och Amazoner. Lyckas t.o.m. åka ifrån dem, men efter 5-6 varv sansar jag mig något, då jag inser att Kjell också kan tänkas uppskatta att köra på inte alltför överhettade däck. Dessutom kryper vattentemperaturen iväg litet långt tycker jag. Efter drygt 30 minuter med många kul närkamper, även med GT-bilar som vi annars inte får mäta oss med, går jag in för att överlämna ratten till Kjell för hans första biltävling sedan 1972 (då i karting). Förarbytet går galant, nästan så man kunde tro att vi tränat, men sådana seriösa förberedelser är väl

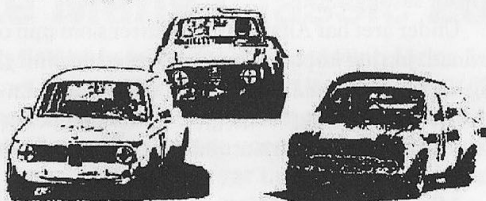


Arne Allard med sitt fina pris, en Saab till barnbarnet!
Foto: B-Å Liljevind

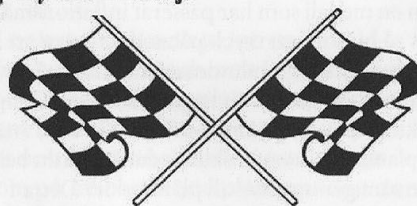
fusk?? Kjell är snabbt ute på banan, och presterar resten av loppet en stabil och klok körning, som resulterar i att vi kör in på 15:e plats totalt i det 25-30 bilar starka startfältet. Vi är klart nöjda med säsongavslutningen! Stackars Dahlén och Enander får på ett tidigt stadium bryta med ett tappat hjul p.g.a spräckt fälg. Ett bekymmer som inte är helt kul att konstatera som vanligt på dessa originalfälgar.

Efter detta var det bara att invänta 2003 års 1000 cc Cup, och försöka få vinterns nödvändiga underhåll på Saaben undanstökat i god tid, innan vitsipporna tittar upp ur gräset på vårkanten. Erfarenheten säger mig att detta egentligen är den stora utmaningen med historisk racing; att få bilen klar i god tid före första tävlingen...

Stand Ny grp 2



Myranes Bil & Olja



LENNART ELOFSSON

Säsong 2002

Årets säsong blev lite av ett mellanår enligt min mening. Endast på två tävlingar var deltagarantalet bra, nämligen Knutstorp och avslutningen på Mantorp. Premiären på Falkenberg var acceptabel. Kinnekulle och Gelleråsen var en katastrof när det gällde antalet deltagare. Nya förare och bilar i år är Jürg Bächli med en Opel Commodore och Ulf Andersson i en Volvo 142. Nya förare med gamla bilar är Mikael Södergren och Sören Gunnarsson båda med Escort. Generalras med hål i blocket har drabbat Tomas Hall (Escort) och Rikard Hasselblad (BMW). Sorry grabbar, hoppas att hålet inte blir för stort i plånboken så att ni kommer tillbaka.

Vinterskvaller

Det har kommit en förfrågan från STCC om RHK vill köra med dem vid fyra tillfällen. Det blir Stand-Ny/GT-Ny som kommer att få köra. Dessa fyra tillfällen räknas in i sammanställningen Stand Ny Cup. Det kommer att bli ytterligare två tävlingar i Stand Ny

förutom tävlingarna med STCC. Nämligen RHK: s egna tävlingar i Karlskoga och avslutningen i september (Mantorp eller Anderstorp).

Vi klasspappar har ringt runt och pejlant intresset. Det verkar som om många är intresserade men tvekar inför en hög startavgift. RHK gör allt de kan få att få ner kostnaderna. Vi har fått löfte om sponsring av några inom klubben. Personligen tycker jag att det ska bli jätteskojigt att få vara med. Allt är inte helt klart ännu. Det kommer en intresseanmälan med Rutflaggan snart.

Det ryktas om att Kinnekulle har fått ny asfalt under sommaren. Det var i sådana fall välbehövligt.

På planeringsmötet 10 november i Jönköping diskuterades bl.a. priser.

Jag har personligen tröttnat på medaljer och träsköldar. Det fungerar inte bra. Dessutom tycker jag inte att det är någon prestation att bara komma till banan och kvittera ut en medalj.

Jag föreslår till årsmötet att vi gör följande ändring av systemet.

När man fullföljt 3 tävlingar och passerat målflaggan så får man en pokal som delas ut av klasspappan efter tredje tävlingen eller vid avslutningstävlingen.



Thomas Hall drar på för fullt med sin Escort BDA på hemmabanan, Falkenberg. Foto Per Hågeman

Då tycker jag att man har presterat något och förtjänar en pokal. Dessutom blir värdet av denna pokal högre än en medalj som har passerat inflationsmärket. Givetvis så blir det ett tryck på en del förare att köra tre tävlingar, vilket gynnar deltagarantalet på tävlingarna. Att ta sig i mål i tre tävlingar under en säsong bör väl alla klara av någon gång i sin karriär.

På planeringsmötet diskuterade vi även att bestraffa förare som ger upphov till plåtskador. Detta för att stävja hård körning. Det diskuterades hur man eventuellt ska bestraffa de skyldiga. Ett förslag att ge båda förarna som är inblandade i skadan ett tidstillägg. Jag tycker inte om ett sådant straff. Varför ska jag straffas om någon bromsar på sig och stöter till mig? Mitt förslag till årsmötet blir istället följande.

Klasspappan kan inspektera bilarna och snacka med förarna efter tävlingen. Han/hon får göra en bedömning och utdela en varning till den förare som bedöms skyldig. Efter två varningar så blir det rött kort och 10 poängs avdrag i totala poängställningen.

Det krävs då att klasspapporna får stöd av styrelsen och kanske lite hjälp hur vi ska bedöma. Givetvis så ska tävlingsdomarens beslut gälla om det blir en anmälan som behandlas.

I Stand-Ny så har det varit relativt få incidenter hitintills. Hoppas det håller i sig. För det är inte roligt att dela ut ett rött kort till en kompis.

Jag har förstått att det fortfarande är en del oklarheter i poängberäkningen. Vi Stand-Ny har bara givit poäng till de som har kört minst halva loppet. Detta gick vi med på som en kompromiss pga. att det fanns en sådan skrivelse i Appendix K (eller om det var någon annan plats) enligt Horst. Men ingen annan har

räknat på detta vis. Styrelsen får klarlägga vad som gäller inför säsongstart.

Under året har Alfian fått konkurrens om min omvårdnad. Jag har köpt en Fiat Coupe med en femcylindrig turbomotor på 220 hk. Wow vilken kick! En del modifieringar har jag redan gjort redan och fler är på gång. Det gäller nu bara att hålla igen så att det inte blir en ny banbil.

Min Alfamotor får en översyn i vinter. Jag tvingades bryta på Mantorp med vibrationer och rassel. Det visade sig vara svänghjulet som lossnat! Nu jagar jag ett nytt svänghjul och hoppas på att kunna stoppa dit ett lättat sådant denna gång. För övrigt såg det bra ut i motorn. Inget behövdes bytas.

Jag ska laborera med backpulserna på avgassidan för att om möjligt plocka fram några fler hästkrafter. Jag har sågat av grenrören 2 cm för att kunna skjuta in byxröret ytterliggare 2 cm. Därmed blir totala längden på primär och sekundärrören 2cm kortare. Detta för att få maximal negativ puls bakom avgasventilen strax innan den stänger och hjälpa insugningen av luftbränsleblandning i cylindern. Bakom den delvis öppna insugningsventilen ska man ha maximal positiv puls vid samma tidpunkt dvs. Övre Dödpunkt. Detta är mycket av hemligheten med att få ut maximal effekt ur en motor.

Vi i Stand-Ny vill tacka Stefan Olsson på Myranes Bil & Olja för alla priser han skänkt. Hoppas du är med nästa säsong Stefan?

Ciao
Lennart Elofsson



Standard-ny gänget med full fart ut på Falkenbergsrakan. Foto Per Hågeman

Le Mans Classic 2002

Jag fick höra talas om denna tävling för ca 1 år sedan, och det verkade ju intressant. Snart nog så fick jag höra att kompisarna KG Almström, Janne Hansson och Lars-Erik Larsson planerade att ställa upp, och att det skulle vara med en SAAB 93. Eftersom endast bilmodeller som tävlat på Le Mans var tillåtna, så är det ju intressant att veta att SAAB ställde upp på Le Mans 1959, ja det var t.o.m. två stycken, en engelsk och en svensk rattad av Gunnar Bengtsson och Sture Nottorp. Det svenska ekipaget kom på en hedrande plats, medan den engelska skar en kolv. Loppet skulle delas in i olika tidsdivisioner, och när det blev klart att man skulle köra ihop med Ferrari 250 TR, Maserati 450 S och liknande och såg en vision av en SAAB påkörd bakifrån på Mulsannerakan, så svalnade intresset. Men Cadillac var ju med 1950! Kunde ju vara häftigt. Trots misslyckade prutningsförsök inköpte Lars-Erik en Cadillac Coupé 1950, lik den som var med samma år, men det var en hel del att göra vid, så intresset fadade, och det blev inget av, så nu står han fortfarande där med en Cadillac 1950. Jag hade hela tiden varit utanför och sett det hela från litet distans, ända tills telefonen en dag ringde. Det var Lars-Erik som förklarade att han tänkt över detta med Le Mans, och *naturligtvis* var det med hans Borgward Hansa 1500 RS Coupé som man skulle starta med, och där blev jag plötsligt aktuell.

PER HÅGEMAN

Jaha, det var bara att tänka efter! Eller rättare sagt så tackade jag ja utan att ha tänkt efter. Säkrast så, kanske!? Det var ju naturligtvis en massa praktiska och andra spörsmål som dök upp efterhand. Skulle vi åka med de Englebert Racing som satt på bilen eller?? Det visade sig att de följar som satt på skrivarens av dessa rader Borgward var rundare än de som satt på, så det blev fälgbyte och samtidigt även byte till Dunlop Racing (5.50x16"). Den mörkröda färgen passade ju inte, så det fick bli en "neutral" gladgrå färg på fälgarna.

n del provkörningar på småvägarna utanför Lockarp företogs. Allt över 120 km/h kändes ruggigt fort. Det skramlade dessutom en del i motorn, men det hade det alltid gjort. Men det lät nästan som lagerbank, men ändå inte riktigt så. Men vi kunde ju inte åka ner och vara osäkra och se den rundligt tilltagna anmälningsavgiften bara segla iväg fortare än en avlöning. Så tur var hade jag uppdrag -race- på Mantorp, och dessutom på Nürburgring inplanerade, så Janne och Lars-Erik fick nöjet att ta ur motorn och kunde konstatera att vevlagren och veven var slut, så de måste bytas. Även alla bussningar i framvagnen och bromsband mm. byttes ut, och även här hade jag "uppdrag" så det blev tyvärr bara litet i periferin som jag fick lov att hjälpa till.

Nåväl, en tidig morgon for vi iväg, Larssons inklusive de bägge sönerna som fått ledigt från skolan, och undertecknad. Janne åkte med K-G Almström som trots vad som skrivits i inledningen, till slut hade anmält sig med sin BMW 3,0 CSL "Broadspeed" som han tänkte starta ihop med en engelsman.

Jag skall väl inte skriva för mycket om nerresan, mer än att vi färdades i en Citroën, och att Paris var en stad som man helst borde undvika, dvs. om man ville komma fort fram. Vi skulle passera på västra sidan, men på något dj-a vis så blev det östsidan ändå, men det visste vi inte förrän vi kört runt nästan hela Paris.

Nåväl vi nådde i alla fall Le Mans i hygglig tid och åkte direkt ut till banan och fick lastat av. Där träffa-

de vi också våra teamkompisar i förkrigsklassen där anmälnaren hade med sig en av sina fyra Stutzar; denna hade dessutom kompressor. De hade ett gäng mekar med sig, och det visade sig snart att vi hade gemensamma vänner i GB. De hade också en amerikanare med sig, och han bodde utanför Hjärnarp vid Halandsåsen. Han kände visst också Johan Krondahl. Världen är allt bra liten ibland!

Sedan vi orienterat oss till vår depå och i omgivningarna så åkte vi in i stan och letade upp vårt hotell, och sen ut på stan till en restaurant. Medan vi skulle beställa så kom Peter Lindqvist cyklande på trottoaren, så vi bytte några ord med honom. Han skulle ju också åka med sin fina Ferrari 250 TdF.

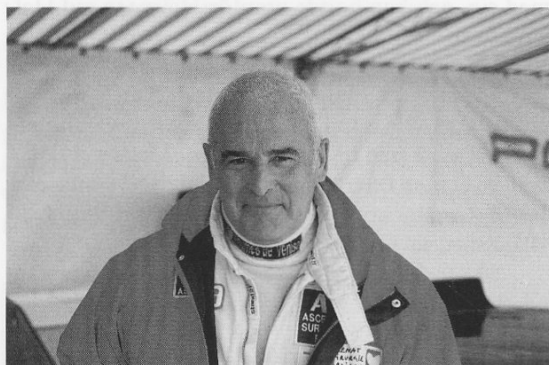
Så var det då dags för besiktning, och man känner sig ju aldrig riktigt säker. Vår Borgward var ju med på Le Mans redan 1953, och kanske eftersom det var en tysk bil så skulle den väl kollas extra noga. Man slog i alla fall sönder vindrutan när man skulle "testa" glaset den gången. Den här gången gick det smärtfritt med en vänlig fransk besiktningsman. Det var väl bara Lars-Eriks och Jannes störthjälmar -obetydligt yngre än bilen- som man klagade på, så de fick naturligtvis låna min godkända hjälm.



Lars-Erik och Janne kletar på vårt nummer "48".
Foto: Per Hågeman

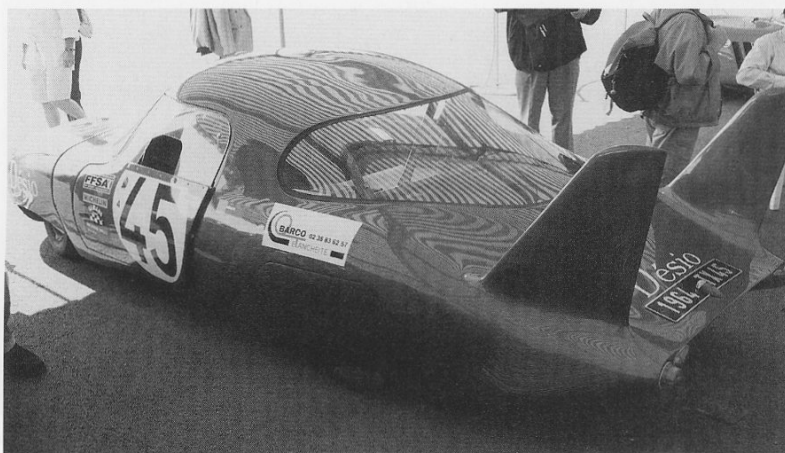
Tävlingen skulle genomföras med fem olika tidsperiodsgrupper med 60 bilar i varje grupp. Första gruppen var för förkrigsbilar, den andra, våran, för bilar från 1946-56, nästa 1957-61, följande 1962-65, och den sista med de häftigaste bilarna 1966-1975. Förutom racet i varje heat, med eller utan "index" så körde man även en lagtävling. Alla bilar med No 48 som vi hade, körde i vårt lag.

Nu hade vi tillfälle att kolla in våra teamkompisar. Gänget från förkrigsklassen med Stutzen hade vi redan träffat, och i klassen efter oss visade det sig att det var en amerikanare som hette Dudley med en Ferrari 250 TdF likadan som Peter Lindqvists. Hans hustru talade bra svenska. Det visade sig att hon hade bott i Stockholm mellan det att hon var 3 och 16 år, då hennes far arbetade för Ford. Hon berättade att de tog över Ferrarin till Europa i början av året, och åkte sen på olika rallyn eller andra tillställningar, och hade allmänt roligt. Jojo!! I grupperingen till 1965 var det också en amerikanare, Gauthier, av juvelerarfamilj med en Alfa GTZ, så där saknades väl inga slantar heller. Vi såg inte mycket av honom, men väl mer av hans roliga mekare. I den nyaste klassen, kom det in en "ersättare", en tysk som hette Schleifer i en "elak" Lola T70 Mk 3B som sköttes av några holländare.



Jean Claude Andruet, känd Le Mans och rallyprofil på 60- och 70 talet. Foto: Per Hågeman

JMycket intressanta bilar i övrigt kunde ses, många av dem som man inte hade sett förut. Man hade



Fenmercor, släng er i väggen.
Det här kallar jag fenor!
En CD från 1964.
Foto: Per Hågeman

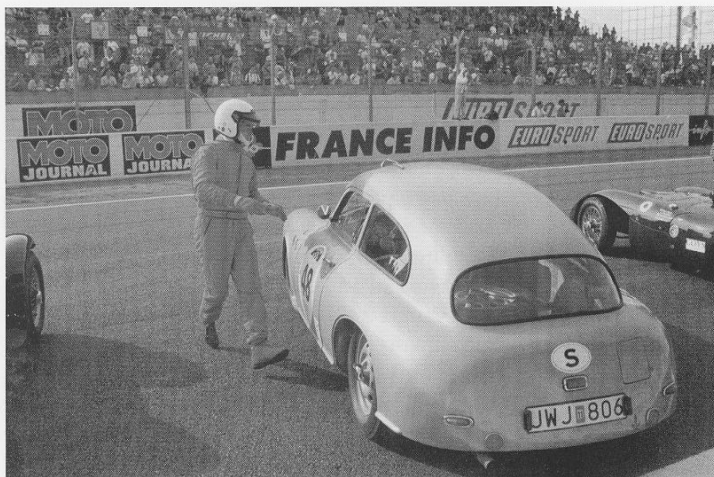
anammat samma system som på Goodwood att man anlitat Jeep-klubben för transporter från depåerna och ut till parkeringarna där det förväntades att man hade fordon och husbilar och annat som inte hade i depåerna att göra.

Fredag kväll var det förarmöte, men de flesta blev väl inte helt kloka på hur saker och ting skulle gå trots detta. Vi tänkte att vi får väl göra som de andra. Lördagen skulle få utvisa. Det var endast en timmes träning på förmiddagen, och då skulle vi dela på det, Lars-Erik, Janne och undertecknad. Det skulle bli max 2 varv per skalle; Vi skulle ju byta störhjälms också, så det blev bara en runda för Janne innan de flaggade av. Våra tider blev ju inte heller något lysande, eftersom varje varv stympades antingen i "framkanten" då vi körde ut ur depån, eller i "bakkanten" då vi åkte in i depån, således inget helt flygande varv och vi hamnade som 54:e bil av 61. Men vad gjorde det? Starten skulle som alltid gå kl 16.00, och när alla heaten hade tävlat vardera en omgång, så skulle man ha en separat "natträning", i vilken Janne och Lars-Erik skulle delta.

Så var det då alltså klart för start, och man skulle göra en Le Mansstart där Lars-Erik var riktigt snabb, och passerade en hel del bilar, innan det blev så trångt att det bara var att styra ut i gräset. Sedan skulle man dra iväg över rakan, för att sedan samla ihop sig, och sen bege sig ut på ett mastervarv på den över 13 km långa slingan, och sen starta "på riktigt".

När förkrigarna kört sitt första pass, var det så dags för vårt team. Lars-Erik skulle köra först. Alltså, ånyo en Le Mansstart, mastervarv och så flygande start. Eftersom våra träningsrundor var sämre än de borde varit, kunde han passera en hel del bilar de första rundorna, och var bl.a. involverad i en fight med en Ferrari 500 Mondial, en Porsche Spyder och och en Jaguar XK 120. När väl passet var över, hade vi avancerat till plats 46. Överlägset snabbast var Win Percy i en Jaguar D-type, f.ö. samma vagn som vann 1955. I de följande loppen skötte sig våra lagkompisar också bra. Ferrari 250 TdF:en gick in på 21:e plats i sitt heat och Alfa GTZn tog en 31:e plats, medan tysken i Lolan överraskade med att gå in på andra plats.

Nu började det bli mörkt, och tävlingsmomenten som sådana avbröts. Nu skulle det alltså bli natträning! Vi hade redan i förväg bestämt att Lars-Erik, såsom bilägare, skulle köra sammanlagt två pass, varav det andra i mörker, och Janne det andra nattpasset, medan jag skulle köra det av-



Le Mansstart. Lars-Erik antrar Borgwarden. Foto: Per Hågeman

slutande passet. Träningen var snålt tilltagen, så det blev tvenne rundor till Lars-Erik, medan Janne återigen bara fick en.

Tempot vit nattkörningarna var naturligtvis inte så snabbt, men vi kunde avancera till 38:e plats tack



Stutzgubbarna kollar in sin bil. Foto: Per Hågeman

vare att vi inte hade något mankemang med bilen. Tyvärr fick våra vänner med Stutzen bryta med en rasad koppling under natten, så där fick laget en kraftig åderlätning i fortsättningen. Ferrarin gick in på en 22:a plats i sitt race, och "vår" Alfa tror jag blev ännu litet bättre, dock hade generatören lagt av. "I leave it to you, boys" sa Gauthier till sina roliga mekare, och gick



Le Mansbil? Jajjamen! Det tävlades friskt med Renault CV 4 på Le Mans i början av 50-talet. Foto: Per Hågeman

iväg för att sova. Dom hittade visst någon kollektor mm. hos någon italie-nare, men gavlen passade visst inte. Dom menade dock att: "We have a good battery, and it will be light next time, so it doesn't matter!" I detta racet inträffade tyvärr en olycka där bl.a. en Alpine brann upp; lyckligtvis hann dock föraren ut innan. Detta gjorde att hela programmet förskjöts drygt en timme. Tyvärr råkade också Lolan ut för problem i sitt race. I trängseln på första varvet hade han stött ihop med en annan bil och stukat till en fälg, så det blev depåbesök, hjulbyte, och så iväg igen. Han kom emellertid in igen, för det var nog något stag eller nåt som krökts, så det blev meka hela passet. Jag träffade

den ena Alfameken senare, och han förklarade: "I put all the old bits together again, and now it works! And I don't know why."

Dröjsmålet gjorde att Janne fick starta i morgongryningen istället för i mörker, och han höll samma tempo som Lars-Erik gjort på sitt dagpass, och gick in på en 36:e plats. Inga problem med bilen. Av lagkompisarna höll väl Ferrarin runt samma placering som innan, medan Alfian gick in på 20:e plats. Glädjande var att Lolan var lagad igen, och Schleifer körde upp från längst bak till en 8:e plats.

Så var det dags för undertecknad. Mastervarv. Konstigt att en del skall ha så svårt att hålla tempo.



Våra lagkompisar i Alfian i mekartagen. Foto: Per Hågeman

Nåväl, fram emot chikanen innan start och mål, hade det i alla fall dragit ihop sig. Nu gällde det bara att få bilen i mål utan att göra bort sig. Vi hade tidigare kommit överens om att hålla oss under 5.400 v/min, för att vara säkra på att komma runt, så det blev till att hålla igen på rakorna. Det hade lätt gått att åka fortare, men man vill ju inte ha ut en stake genom sidan. Man hittar snart också de som man skall slåss emot. En Ferrari 500 Mondial hade tydligen ett gott öga till mig, och syntes allt som oftast i backspegeln. Nu gäller det att bromsa så sent som möjligt, framförallt till chikanerna på Mulsannerakan, innan han hinner ifatt. En Jaguar XK 120 försvann lyckligtvis allt längre bak.



Full rulle med Borgwarden på start- och målakan.
Foto: Per Hågeman

Framför mig hade jag en förvånansvärt snabb Panhard Monopole, en Allard och en DB med något så ovanligt (för DB) som en 2 litersmotor. Allarden gick för fort, även om den var långsam i kurvorna, men DBn hängde jag lätt med, då han också var rätt långsam i kurvorna. Snart hade Panharden passerats på en raka, men på andra varvet fick Ferrarin lätt förbi inför alla på start och målakan och drog ifrån. Nu måste något göras åt DB:n. Det gick sakta i chikanerna, men en aning fortare på rakorna, dvs. när jag höll mig till 5.400 varv och Panharden hade börjat komma nära igen, så läget var akut. Snart började varvningarna också. Rakan efter Mulsanne ner mot Arnage har en svag högerböj, och där beslutade jag själv, enhälligt, att dra till 6000 varv. Jag hade ju själv, 43 år tidigare, stått på Borgwardfabriken och härdat och slipat stakar, så jag visste ju att dom skulle hålla. Således passerade jag DB:n på ytttern och var före in i "Indianapolis"-området som består av en högersväng följt av en vinkel vänster. Det passade bra, för jag visste att Borgwarden var betydligt snabbare på det här partiet, och jag kunde med illa dold skadeglädje se DB:n köra rally-cross ute i gruset i sin iver att hänga med. Skönt! Nu var det bara att köra lugnt; dock i svängarna innan målgången närmade jag mig snabbt en DKW Monza som vinglade, om inte över hela, så dock över drygt halva banan. Han höll väl på att köra soppartorsk med målet hägrande. Problemet var, att det kom en snabb Jaguar "C"-type och skulle varva, så det var bara att bromsa ner bakom vingelpellen, och i med en lägre växel, och sen passera. DB:n och Panharden hade dragit fördel av den episoden, och var nu riktigt nära igen, men bakom, och det var sen målgång, så det var inga problem. Jag lyckades landa på 30:e plats, så jag var nöjd, och varken Lars-Erik protesterade då jag berättade att jag "övervarvat".

Om jag minns rätt så kom vi på 29:e plats totalt i vårt heat, och 28:e räknat efter index, och i lagtävlingen på en överraskande bra 19:e plats.

En sorglig syn. KG Almströms BMW 3,0 CSL krökte vevaxeln på träningen, och blev stående i depågaraget.
Foto: Per Hågeman

På kvällen var det prisutdelning, som man kanske hade kunnat göra litet mer av, men så dags var väl de flesta ganska nöjda. Glömde också nämna att det var ytterligare två svenska ekipage med; KG Almström från Höllviken med sin BMW 3,0 CSL, och Peter Lindkvist, Stockholm med en fin Ferrari 250 TdF. KG körde sönder sin vevaxel redan på träningen, medan jag tror att Peter kom omkring 20:e.

En rolig detalj var att vi monterat en s.k. virbulator på huven, en genomskinlig snöplogsliknande möjäng, som var ett vanligt tillbehör på 50-talet, och som skulle hindra mygg, knott och liknande att komma på rutan. Lars-Eriks söner räknade in 17 myggor som satt fastkletade på virbulatorn, så den gjorde ju litet nytta. En annan rolig iakttagelse man gör, numera, när man tittar på gamla Le Mansbilder, är att man gärna vill orientera sig var bilden är tagen.

Måndag morgon tog vi adjö till Le Mans och styrde norrut, men för mig blev det inte ända hem, för på ett "Tankestelle" vid Burscheid hoppade jag planenligt



Det svenska Borgward-gämget efter väl utträttat förvärv efter tävlingen. Fr.v. Artikelförf., Lars-Erik och Janne. Foto: Annbritt Karlsson

av, och följde med Hasse Sellberg till Elba för att åka rally i hans Volvo PV, men som Kipling sade: "Det är en helt annan historia."



Från GT/GTS-loppet på Knutstorp.

När RHK ställde ut på Malmömässan i våras (2002) så fick vi i kulisserna en förfrågan om vi möjligen ville vara med vid det stora STCC arrangemanget på Knutstorp. Detta lät lovande, och snart kom det via klassföräldrarna m.fl. till en uppgörelse

PER HÅGEMAN

Man kan konstatera att det blev ett lyckat drag för alla parter. När det var tävlingsdags, hade närmare 30 ekipage anmält sig. Det största GT-fältet i minnaminne. Det fanns de som menade att detta tom. var roligare än STCC-loppen. Nåja, vi hade i alla fall det racet med flest deltagare; en nog så viktig ingrediens vid ett tävlingsarrangemang. Segrade gjorde Tommy Brorsson före Lotus-kollegan Rolf "Myggan" Nilsson.



Tommy Brorsson har tagit ledningen i GT-loppet före "Myggan" Nilsson och H-J Krag.



Fight i mittfältet. Per Broberg i MGB före Anders Lotsengård, Austin Healey och Lennart Almström, Lotus Elite.



God variation på bilar. Roger Adamsson i MGB (21), Andris Nolendorfs, Porsche 911 (19), Anders Ek, Lotus Elan (26), Hans-Erik Johansson, Jaguar E-type (3), och Jörgen Carlsson i sin lilla Lotus Elite (95).

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR RACERHISTORISKA KLUBBEN 2002

Verksamhetsåret startade med årsmöte 9/2 i Jönköping 40 st medlemmar deltog även i år.

Säsongen hade totalt 750 starter vilket är en markant minskning mot föregående år. Utlandsstarterna har varit ca 170 st vilket är en ökning med ca 20 st.

RHK: cupen har haft 6 deltävlingar under året. Falkenberg, Kinnekulle, Anderstorp EM, Karlskoga EM, Knutstorp samt avslutningstävling med traditionell fest på Mantorp. Klubben har för första gången stått som arrangör av en EM tävling Formula Junior Lurani Thropy på Karlskoga. GT/GTS har deltagit vid STCC tävlingen på Knutstorp som inbjudningsklass med ett mycket trevligt TV inslag i SVT, producerat av Titan Television.

Klubbens medlemsantal har under året varit 365 st.

Styrelsen har haft 6 protokollförda möten där även representanter för tekniker och framtidsgrupp deltagit. Följande personer har under året ingått i styrelsen Horst Brüning, Anders Ek, Bruno Rösler, Ursula Ljungberg, Anders Ericsson, Östen Johansson, Åke Hansson, Per Knuthsson och Yngve Gustavsson. Planeringsmöte har enligt tradition hållits med klassrepresentanter och tekniker.

RHK har under året varit representerade i Racesam av Bruno Rösler och Åke Hansson, i Stockholms Bilsportförbund av Åke Hansson som även varit rådsdelegat i Svenska Bilsportförbundet. Klubben har även haft representanter vid MHRF:s årsmöte Horst Brüning, Bruno Rösler samt Anders Ericsson.

Klubbens ekonomi har varit god trots negativa resultat av dom egna tävlingarna på Karlskoga och Mantorp. Rutflaggan har utkommit med 5 nr, Per Hågeman har varit redaktör.

För Styrelsen 030123 Åke Hansson

RHK STYRELSEMÖTE

03.01.18

Plats: Jönköping

Närvarande:	Horst Brüning	Ordförande
	Bruno Rösler	Vise ordförande
	Anders Ek	Kassör
	Åke Hansson	Sekreterare
	Anders Ericsson	Ledamot
	Ursula Ljungberg	Ledamot
	Per Knuthsson	Suppleant
	Yngve Gustavsson	Suppleant
	L-G Widenborg	Adjungerad
	Pekka Nyström	Adjungerad
	Lennart Elofsson	Adjungerad (del av mötet)

- § 1 Ordförande öppnade mötet genom att hälsa deltagarna välkomna.
- § 2 Fastställande av dagordning. Beslutades att börja med RHK/STCC som extra punkt.
- § 3 Diskuterades formerna för ett deltagande av STD/GT Ny som inbjudningsklass vid STCC under fyra tillfällen 2003. För och nackdelar framkom.

Beslutades att genomföra detta samarbete med STCC under 2003.
 Anders Ericsson reserverade sig mot beslutet.
 Poängberäkning skall ske enligt RHK:s regler, lördagstävlingen skall räknas som kvaltävling inför söndagens tävling.
 Intresseanmälan har inkommit från 28 st standard och 17 st gt åkare.
 Kostnaden blir 1900:- till arrangören vid varje race samt 1500:- till STCC. Totalt 3400:- för en tävlingshelg, el är inkluderat i avgiften.
 Avgiften till STCC är maximerad till 25 startande. Vid fler bilar minskas avgiften utslaget på antal deltagare, denna avgift kan även komma att minska beroende på hur mycket sponsorpengar RHK kan få in till detta ändamål.
 Beslutades att inbjuda dessa två klasser till ett extra möte efter årsmötet för ytterligare information.

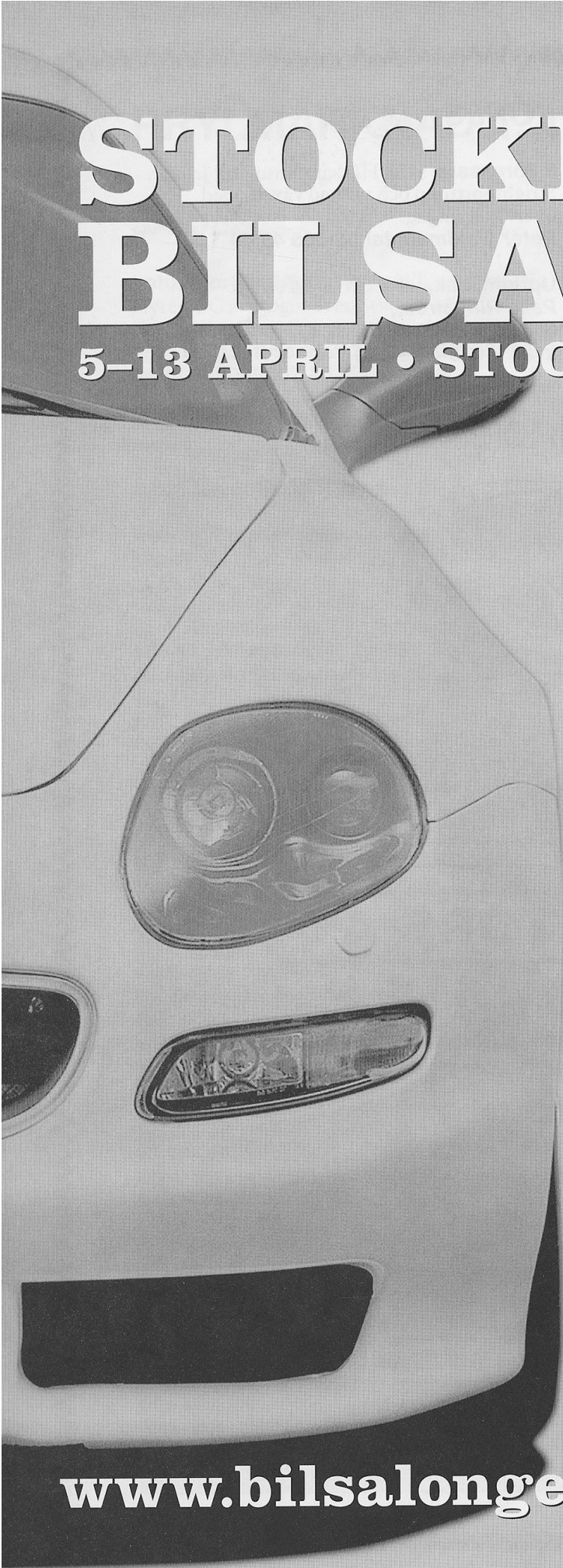
- § 4 Föregående protokoll godkändes.
- § 5 Ekonomi: Negativt resultat för 2002. Trots detta är klubbens ekonomi fortsatt god.
- § 6 Tävlingar 2003: Karlskoga Motorstadion har brevledes meddelat att vi inte kan köra där 6-8/6 trots att vi har ett skriftligt avtal. Detta beroende på att STCC tävlingen har flyttats till denna helg. Diskutioner pågår om att lösa detta problem.
- | | | |
|----------------------|------------|---------|
| Klara tävlingar 2003 | Mantorp | 10-11/5 |
| | Kinneulle | 24-25/5 |
| | Knutstorp | 12-13/7 |
| | Falkenberg | 2-3/8 |
- § 6 Styrelsen arbetar på att få en tävling på Anderstorp samt en avslutningstävling ev. Karlskoga.
- § 7 Hemsidan: Datorhaveri har gjort att hemsidan ej kunnat uppdateras under senare delen av hösten. Digitalkamera har inköpts och förvaras av webmastern.
- § 8 Teknik: App K 2003 finns att hämta på SBF:s hemsida, kan även beställas från SBF. Teknikermöte planeras i samband med Sthlm:s Bilsalong i April ev. i MHRF:s lokaler Horst kollar detta.
 Viktig nyhet i App K är att alla bilar från och med period G nu skall ha bälten som överensstämmer med App J innevarande år.
- § 9 Rutflaggan: Nästa nummer kommer efter årsmötet.
- § 10 Övriga frågor: A/ Ny informationsfolder produceras Horst ansvara för detta.
 B/ Tre st nya RHK flaggor är beställda.
 C/ Beslutades beställa RHK skjortor eller västar till våra egna funktionärer.
 D/ Regalia tas tills vidare över av Anders Ek.
 E/ Stockholms Bilsalong Anders Ek kontaktar arrangören.
 F/ Minnessak till 25 års jubileum Horst kollar detta.
 G/ Festkommite ansvarig för arrangemang Yngve Gustavsson. Övriga ledamöter Bruno Rösler och Ursula Ljungberg.
 H/ Segrare RHK: cupen 2003 Mats Andersson F ny.
 I/ Torstens Memorial tilldelas Conny Johansson för främjande av klubbens verksamhet framför allt inom Formel Ve.
 J/ Presidents Trophy tilldelas Per Schoultz för ett gott stöd under det gångna året.
 K/ Verksamhetsberättelse sammanställs av Åke Hansson och Horst Brüning.
 L/ MHRF evenemangskalender uppgifterna uppdateras av Horst Brüning.
 M/ Anmälarlicens beställes 9 st kopior från SBF ombesörjes av Åke Hansson.
 N/ Anmälan till tävlingar 2003. Beslutades att kopia på medlemskort skall bifogas anmälan samt kopia på första sidan av ID handlingen. Underskrift av anmälare tas bort från blanketten.
- § 11 Nästa möte konstituerande efter årsmötet.
- § 12 Ordförande tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Justeras

Åke Hansson

Horst Brüning



STOCKHOLMS BILSALONG

5-13 APRIL • STOCKHOLMSMÄSSAN



TEMA
DESIGN
FÄRG & FORM

www.bilsalongen.com

STOCKHOLMS
**BIL
SALONG**
STOCKHOLMSMÄSSAN
5-13 APRIL 2003