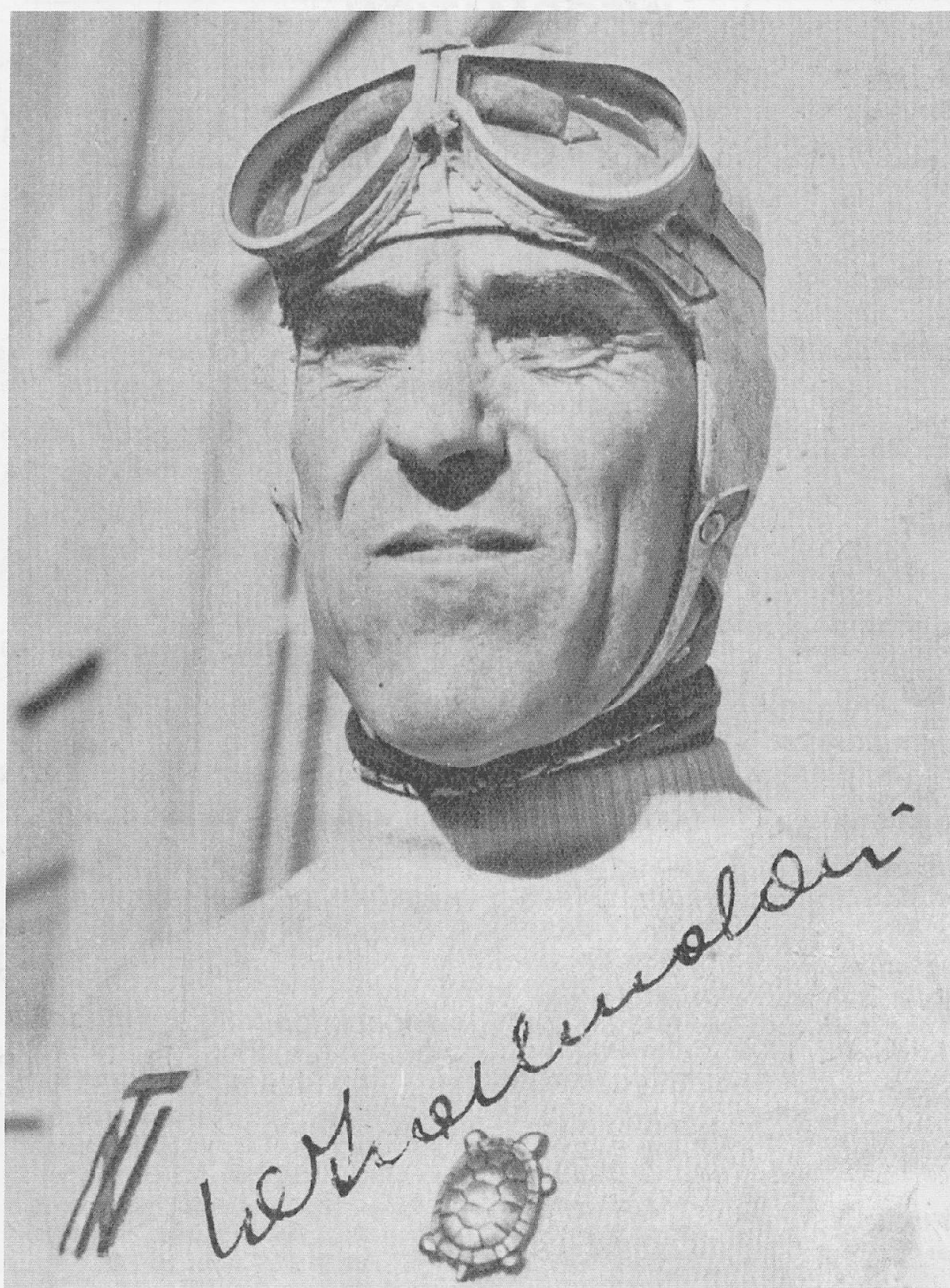


# RUTFLAGGAN NR 2 1995



RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 561, S-291 25 Kristianstad



## **Bidrag till Rutflaggan sändes till:**

**Staffan Lindberg**  
**Pungpinevägen 12, 128 38 Skarpnäck.**  
**Vi behöver både bilder och reportage!**

**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 i PageMaker 5.0 i Windows-miljö. Leverans kan ske i olika Windows-format t.ex PageMaker 5.0, Microsoft Word, World Perfect, Windows Write, ASCII-text, m.fl. Arbetar Du i Macintosh kan Du få texten i PageMaker 5.0-format, Word 4.0, 5.0, 5.1 och 6.0 för Macintosh eller ASCII-text. Det går också bra med tydlig maskinskriven text.



**T-shirt** av absolut bästa kvalitet, vit med klubbens märke  
Obs! endast ett fåtal kvar, passa på, finns i storlekarna M, L, XL Pris 110:- kr  
**Klistermärke** ca 85 mm Pris endast 10:- kr

**Jackmärken** tillfälligt slut (sedan 10 år) nya är på g (dröjer inte 10 år)  
Pris ca 25:- kr beställ gärna redan nu

*Porto tillkommer*

Beställ hos Roland Haraldsson, Björkåkra, 514 92 Uddebo  
tel 0325-272 40, 010-299 12 02, fax 0325-272 40

*Tycker Du att RHK ska satsa på mer regalia? Kepsar, jackor, muggar eller något annat? Hör gärna av dej till RHK klubbshop.*

**Visa att Du tillhör Skandinavians bästa bilklubb**

---

## **Prylmarknad**

### **Säljes;**

#### **INTERGRALHJÄLMAR**

2 st Peltor Intergralhjälmar, den lätta, den godkända, för alla som kör utan tak.  
Storlek S och L. Endast 2200:- kr

**Roland Haraldsson,**  
tel 0325-272 40, 010-299 12 02,  
033-13 25 41, fax 0325-272 40

#### **FORMEL-VEE 65-66**

Dollingtonkaross.  
Bra skick.  
Pris: 9.500:--

**Tommy Palycha**  
tel 08-776 42 06  
fax 08-776 42 03

# Från ordföranden



**STAFFAN LINDBERG**

## För den bästa av läsekretsar presenteras härmed 95 års sommarnummer av RUTFLAGGAN

**Först av allt måste jag rätta till en sak som glömdes bort i förra nummret.**

Anna Vium m fl gjorde i slutet av förra säsongen en rundfråga bland medlemmarna hur dom ställde sig till att man slår samman flera klasser i samma heat. Frågorna och de 28 svaren ser ut så här i Annas presentation.

### ENKÄTUTVÄRDERING STD 1994-1995

Sammanställt av A.Vium 1995-01-31

Med anledning av styrelsepresenterat förslag till klassammanslagning enligt

1) Std + GT/GTS. 2) Std + Std Ny vid behov, har de aktiva tillfrågats om sin syn.

Samtliga (!) i RHK har mottagit enkäten och 28 (i klassen) har svarat. Resultatet enligt nedan.

#### FRÅGA

Tycker du att vi skall åka...

#### SVAR

Som tidigare : 82 %

Samkört : 14 %

Ej svar : 0 %

Övrigt : 4 % (1 st)

Om du måste åka samkört föredrar du...

GT/GTS : 43 %

Std Ny : 36 %

Ej svar : 17 %

Övrigt : 4 % (1 st)

Om du i 2 svarat GT/GTS, kan du åka  
med Std Ny till nöds?

Ja : 34 %

Nej : 66 %

Om du i 2 svarat Std Ny, kan du åka  
med GT/GTS till nöds?

Ja : 80 %

Nej : 20 %

### ÖVRIGA SYNPUNKTER

Tre huvudgrupper kan skönjas:

1. Dessa (totalt 36%) anser att Std med hänsyn till storlek och profil bör kunna fortsätta som egen klass. Om sammanslagning är nödvändig ses GT/GTS som bästa alternativet.
2. Här (11 %) föredrar man Std Ny av publikskäl, inte heller här är sammanslagning-entusiasmen så stor.
3. 7 % har tryckt på däckreglementets hämmande inverkan och vill ha nationellt däckreglemente.

Övriga har varierande synpunkter enligt nedan:

- ~ Lätta på begränsningen av sponsordekalerna på bilen.
- ~ Räkna bort 1 eller 2 tävlingar i slutpoängen så kan flera delta i den svenska serien.
- ~ Öka körtiden genom sammanslagning eller annat, (ointressant hur) för att motivera de höga kostnaderna per helg.

Så till sist har en svarande ignorerat ställda frågor utan istället utnyttjat enkäten för en rejäl utskällning. Med viss svårighet går dock att utläsa att de aktiva inte bör ha synpunkter och åsikter, utan acceptera styrelsens och tävlingsledningens beslut. Med reservation för eventuella läs- och tolkningsfel.



Slut på Annas presentation. Om jag får framföra några synpunkter så förstår jag till att börja med inte vad däck och reklamen har med "samåknings-saken" att göra. För en tid framöver är det nog slutdiskuterat om däck och reklam. Det är tävlingsarrangören som har hela ansvaret och avgörandet när det är fråga om att sammanslå klasser i olika heat. Självklart hindrar detta inte att han kan vara mycket intresserad av vad dom aktiva deltagarna tycker. Han har dock sannolikt ett eget perspektiv på arrangemanget som han i första hand följer. Låt oss arbeta för och hoppas på att alla klasser växer sig så starka att det här bekymret inte bli så stort.

Vidare i detta nummer har vi klassrepresentanternas repotage från tävlingarna i Anderstorp och Falkenberg och Mians fyliga och något lamentariska berättelse om en racingkvinnas öden och äventyr.

#### **På Anderstortävlingen var det första gången som jag var med om att det görs alkotest på förarna.**

När man ser sig omkring i depån eller bevitnar gästbudens på ortens krog kvällen före tävlingen så måste man nog dra den slutsatsen att alkotest är befogat. Vad jag vet var det ingen som "torskade" den här gången men enligt utsago händer det att förare kommer till start med promille.

Det är ganska besynnerligt att folk som satsar stora pengar på racerbil och kringatiraljer äventyrar hela investeringen genom att medvetet försvaga sina resurser. Eller är det så att vissa "karlaktarlar" tror att spriten inte biter på dom. Så är det tyvärr inte. En 70 kg person förbränner en cl sprit (40%) i halvtimmen. Ett "halvrör" 37,5 cl tar alltså över 18 timmar att bli av med. God sömn, bastubad, starkt kaffe, språngmarcher eller andra "kurer" är helt verkningslösa för att påskynda tillnyktrandet. Verkingarna av fyllan, läs förgiftningen, sitter dessutom i flera timmar efter det att man blivit av med alkoholen, man ser sämre och reagerar långsammare. Detta gäller alla människor. Den som missköter sig utsätter både andra och sig själv för ökad fara. Om alkohol skall förekomma i racingsammanhang så skall det vara som motorbränsle eller rengöringsmedel — ingenting annat.

#### **På omslaget till detta nummer ser ni ett porträtt av en av alla tiders störste racerförare — Tazio Nuvolari**

Känd för oss gamlingar men kanske inte lika bekant för ungdomarna. Han levde mellan 1892 och 1953. Efter att ha vunnit

30 motorcykelrace och fått smeknamnet "figlio del Diavolo" (Djävulens son) övergick han på 20-talet till bilar där han vann över 70 race. Han körde bl a Bugatti, Alfa Romeo och Auto Union. Segrarna var i många fall i stora internationella Grand Prix Europa runt. 1936 tog han hem Vanderbilt Cup i USA på en Alfa Romeo tillhörig Scuderia Ferrari. Bucklan han fick var nästan större än han själv. Mannen från Mantua var liten i växten men en stor racerförare. Den "italienska" körstilen med relativt raka armar anses ha introducerats av Nuvolari. Efter kriget arbetade han hårt men förgäves för att det skulle bli något av den Grand Prix-vagn som Cisitalia byggde efter Porsches konstruktion. Tazio Nuvolari vann sin sista seger 1950 på en bana på Sicilien som heter Tigullio och ligger vid Monte Pellegrino. Han hade länge problem med sina lungor, rökte tappert och dog sötöden, troligen i lungcanser.

#### **Hur har du det med den fysiska spänsten?**

En tysk veckotidning redovisar en enkel i Houston, Texas utforskad metod att uttröna detta. Gör så här! Stå ledigt på golvet med armarna löst hängande efter sidorna. Blunda och lyft lätt på ena foten så att du står på ett ben. Det är viktigt att du blundar. Om du inte kan stå så i mer än 15 sekunder behöver du träna mera. Klarar du upp emot 30 sek är du som folk är mest men behöver nog ägna kroppen lite mer intresse. Kommer du med råge över 30 sek är det sannolikt inte din bristande "fitness" som är orsaken till att du inte kör bättre. Testet bygger på att en tränad person har en bättre genomblödning av innerörat där balanssinnets "givare" sitter.

Själv fick jag en mindre chock när jag första gången inte klarade 10 sek. Det är nog åldern — eller spriten. Det gick något bättre efter lite övning.

Vi ses!  
**Staffan**





# Funderingar efter halva säsongen.

**HORST BRÜNING**

Med 3 race avvecklade och endast 2 kvar kan man redan nu unna sig några synpunkter och kanske lätt kritiska tankar. Allt snack om att anmälningsavgiftens storlek inte har med deltagarantalet att göra har ju visat sig vara helt felaktig.

I Anderstorp med 500:- hade vi nog de största startfälten någonsin i historisk racing att vi dessutom även fick mest tid på banan gjorde inte saken sämre. Där blev det massor av publik som inte gjorde arrangören ledsen. Att packa in allt för många klasser och blanda den historiska racingen med avvikande klasser kommer inte att gynna vår profilering. Vi är numera en av racinggrenarna som kan få ihop det största antal bilar med varierande fält och spännande race. Nog om det.

Ginettan växer och står på egna hjul, lackad är den och drivlinan är nästan färdig. Saknas bara lite bromsrör, el, torkarmotor och mekanism, fläkt och några fler små detaljer. Vi jobbar på.

Jag vill här passa på och tacka Åke Axelsson för att han på Anderstorp bjöd på en riktig fight. Jag har kontrakterat Tommy Brorsson "just in case".

Nästa vecka bär det iväg till Nürburgring och Zandvoort som förhoppningsvis även i år blir ett trevligt och givande äventyr med många goda vänner och spännande race.

Vi syns på Mantorp.

**Horst**

## FANGIO DÖD

**Den oöverträffade racinglegenden, femfaldige världsmästaren Juan-Manuel Fangio har gått ur tiden vid en ålder av 84 år.**

Fangio gjorde först karriär i sitt hemland Argentina där han körde långdistanslopp typ Carrera Panamericana och blev nationell mästare 1940 och 41. 1948 komhan tillsammans med några andra argentinska förare till Europa. Han körde Simca Gordini och Maserati 4 CLT och vann i Sanremo, Marseille, Pau, Perpignan och Monza. 1950 städslades han av Alfa Romeo och erövrade 1951 sitt första VM på en Alfa Romeo 159.

1954 tog han först några VM-poäng på Maserati för att senare under säsongen ta hem sitt andra VM på Mercedes-Benz W 196. Även året därpå blev han världsmästare i samma bil. Säsongen 56 körde han Ferrari och trots att han inte trivdes särskilt bra hos dem blev han åter världsmästare.

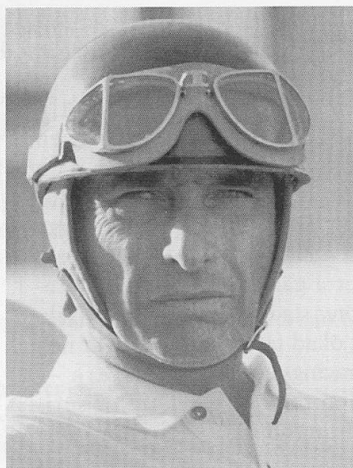
Fangios mest omtalade och kanske största insats som förare var när han segra-

de över Hawthorn och Collins på Nurburgring 1957. Efter ett däckbyte som sinkat honom nästan en hel minut lyckades han köra ikapp och om båda Ferrariförarna samtidigt som han putsade sitt eget varvrekord med 24 sekunder. Han körde då som fram till slutet av sin kariär Maserati 250 F med vilken han tog VM 1957.

Frankrikes GP 1958 blev Fangios sista tävling Trots att han nästan blev varvad av segraren Hawthorn blev avskedshyllningarna en segrares. Juan-Manuel Fangios meritlista blev följande: Fem VM, 24 Grand Prix segrar och 28 pole positions.

Utöver sin skicklighet och enorma fighting spirit var Fangio en äkta sportsman, omtyckt och respekterad, en prydnad för sin sport..

**SL**



# Hösttävling Anderstorp

Vår hösttävling och säsongfinal på Anderstorp kommer i år att bli den 9. september. Vi tränar och tävlar hela lördagen och ta oss sedan med inhyrd buss till High Chapparal där vi kommer att ha en jättefest med mat, dryck, underhållning och prisutdelning. På söndagen blir det fri åkning på banan. Håll brevlådan under uppsikt för att mer information kommer. Se nu till att ha grejerna i trim för att det lär bli mycket åka.

Trimma på  
**Horst**

## FIA:s bulletin!

### NR 305

#### . Lightening of parts (clarification) :

It must be noted that, according to Appendix K, no modifications are permitted for Series Production and Competition Touring Cars, Standard Grand Touring Cars and homologated Competition Grand Touring Cars, other than those explicitly authorized under articles 10, 11 and 12 : i.e. homologated parts must be as supplied in period.

#### 1995 EUROPEAN HISTORIC RALLY TROPHY Correction to article 6, Classification.

Reference to the points system applied to each event has been omitted : it is confirmed that this remains the same as in all previous years of the Trophy, identical to the European Trophy for Historic Sports Cars, as follows :

In order to count for the classification of the Trophy an event's results must include :

- A general classification, with no class divisions.
- Classifications, taken from the general classification, relating to each of the classes.

- For classes with 4 or more starters :

1st	9 points
2nd	6 points
3rd	4 points
4th	3 points
5th	2 points
6th	1 point

- For classes with less than 4 starters :

1st	4,5 points
2nd	3 points
3rd	2 points

### NR 307

Erratum to Bulletin n° 306, page 43 : Under point 1.2, "Participation of cars of period G", the definition of the period is 1966-71, not 1966-72.

**Austin-Healey 100 and 3000**, all models, periods E and F.

For immediate application, the maximum authorised track dimensions are :

Front : 1270 mm  
Back : 1285 mm

### 308

- Tyres

ASN's are reminded that they are requested to submit to the FIA by 15.7.95 at the latest any proposals concerning the tyre lists for 1996.

### NR 306

#### 1. EUROPEAN HISTORIC RALLY TROPHY (MEASURES FOR IMMEDIATE APPLICATION)

##### 1.1. Addition to article 6, Classification.

In order to be classified, a driver must pass the fast time control of the event.

##### 1.2. Participation of cars of period G (1966-72).

Cars of period G may be admitted to participate in Trophy events under the following conditions only :

- they will not be eligible for Trophy points ;
- they will not be timed in the first and last special stages of the event ;
- they will be restricted to a separate classification from the other cars in the event ;

#### 2. SCRUTINEERING COSTS (FOR IMMEDIATE APPLICATION) :

For historic car events, the costs of dismantling a car for scrutineering will be borne as follows :

- if the car is found illegal, the competitor may be charged, but not more than the minimum fee agreed for Group N by the ASN of the country of the event ;
- if the car is found legal, the organiser will bear the dismantling costs, also not more than the minimum fee agreed for Group N by the ASN.

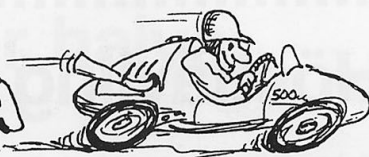
#### 3. ANNOTATION OF THE FIA HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORM (FOR IMMEDIATE APPLICATION) :

Should a form be marked with a "red spot" (in the upper right hand corner of page 1) by the scrutineers, indicating an illegality to be corrected for the next event but not warranting confiscation of the form, the car shall be allowed to compete if the fault has no effect on performance, but shall be excluded from the event if the fault is performance-related.

#### 4. SAFETY MEASURES FOR THE PARTICIPATION OF THOROUGHbred GRAND PRIX CARS (AS DEFINED IN APPENDIX K, ART. 8.8.) IN HISTORIC MOTORSPORT :

- 1) The minimum licence requirement for drivers is international Grade C.
- 2) Circuits used must be licenced to minimum FIA Grade B4 (F3 Championship level).
- 3) All vital components of the cars such as uprights, hubs etc should be crack-tested annually. This will be a recommendation for 1995 and mandatory for 1996.
- 4) The event will be observed by the FIA.

# HALVPANNORNA



## STURUP 23 april

PER HÅGEMAN

**Vi 500-åkare har den förmånen att bli inbjudna till en premiär på den lilla Sturupsbanan innan RHK-Cupen sätter igång. Även om vi tidigare är bekanta med banan så var det debut för Trelleborgs MK som arrangör. Tyvärr så var 500 deltagandet begränsat till sju ekipage, då ett flertal av de "säkra" korten inte kunde ställa upp. Vi kompletterades av Bosse Tinghäll med sin Formel Vee.**



*Nu kör vi så att.....*

Efter träningen kunde konstateras att vi skulle bli decimerade med två man. I Allan Göranssons Triumphmotor hade ett foder begivit sig på resa neråt, varvid kannringarna kom att komma ovanför fodret och fjäderna ut, och åstadkom sedvanlig kolv- och kolvringsallad med egen hemlig oljemoulad. På Kent Perssons Kiehn lossnade ett ramlager och började klämma fast vevaxeln, men det stannade visst vid detta, lyckligtvis. I övrigt så var Göran Anderberg snabbast, och tänkte nog visa var skåpet skulle stå.

### **SÅ VAR DET SÖNDAG OCH RACEDAGS.**

På väg ut till start blev det ytterligare decimering. Per Hågemans Cooper tappade både framdrev och kedja, och framme vid starten så lade Carl-Axel Klarbergs Alfa Dana-JAP av med ett mystiskt fel. Efter någ-

ra varv så tappade Lars Hågeman, som låg tvåa, en liten skruv som håller insugningsröret, varvid hela förgasaren ramlade av. Nu började man undra. Göran Anderberg laddade på för fullt i täten, men blev plötsligt svartflaggad. Med humöret närmande sig kokpunkten styrde han motvilligt in i depån, för han trodde att det kunde bero på att förgasaren flödade över, men det visade sig att det var ena drivaxeln som gått av och vispade runt mot allt som var i vägen. Så var det bara två kvar. Bosse Tinghäll i ledningen med sin FV och Björn Leufvenius på andraplatsen med sin Effyh-Triumph (Utan foder), och så fortsatte det in i mål, även om vi tyckte oss höra Björns Effyh missa litet på slutet. Men vi höll tummarna. Han vann midgetklassen i alla fall. Överlägset!

Ja, det var en dag som man helst vill glömma.



# ANDERSTORP 3-4 juni

*Som vanligt, höll jag på att säga, så bjöd Anderstorp på en regnig fredagsträning och ett blandat väder på de övriga två dagarna vid sitt årliga internationella historiska evenemang. Det var bara vår norske vän Carlo Eriksen som premiärkörde sin RJ 500 som vågade sig ut på fredagsträningen utav halvpannorna. Övriga väntade till lördagsträningen, och här var "altmeister" Peter Kumlin snabbast före Lars Hågeman. Olle Linde gjorde ett stort hål i vevhuset på JAP-motorn. Han trodde först bara att han tappat kedjan. Tänk så fel det kan bli.*

Före tävlingen så beslöt vi att vi skulle räkna sammanlagt resultat av de båda tävlingarna för beräkning i RHK-Cupen. Start i tävlingen skulle ske meddelst rullande start efter masterbil. Tyvärr blev det litet väl omständligt med först ett varv efter mastern och därefter uppställning i griden, och därefter ytterligare ett varv efter masterbilen innan starten gick. Man skulle nog med fördel kunna ställa upp bilarna i en "dummygrid" i bandepån, och därefter köra ett mastervarv.

Masterbilen körde alldeles för långsamt för våra bilar på lördagen, vilket Kent Persson smärtsamt fick erfara, då han fick bryta på första varvet med igenoljat stift. Annars var det Peter Kumlin som höll i taktpinnen ett litet tag, innan bröderna Hågeman kom och ville dela på gracerna. Lars Hågeman fick dock ganska snart kasta in handduken, med ett stort hål i motorn i sin Swebe. Det verkar som om midgetåkarna hamnat i en motig period. Ett par varv senare fick även Carlo Eriksen bryta.

Per H. fick dela ledningen med Peter ett antal gånger, och vid den gamla startplatsen började Peters motor spotta och smälla så att det såg ut som om det var slut-

åkt. Det trodde även Per Hågeman när han passerade och förberedde sig för en lugn defilering in i mål. Döm om hans förvåning, när tydligen motorn likt en Fågel Fenix repade sig, och Peter kunde återta ledningen ett par kurvor senare med en rejäl "rem" på ytterkanten. Per H. glömde i villan bort att midgetbilarna blivit varvade innan, och skadan gick inte att reparera innan målgång.

## Söndag

bjöd på bra racingväder med uppehåll och inte för varmt. Masterbilen höll ett något högre tempo, så förmodligen var de flesta ganska nöjda. Peter Klumlin tog täten, men

### RESULTAT SÖNDAG

1. Per Hågeman	Cooper-Norton Mk 12	Har tyvärr inga tider
2. Peter Kumlin	Effyh-JAP	
3. Olle Linde	Alfa Dana-JAP	
4. Kent Persson	Kiehn-JAP	

snart kunde Per Hågeman överta med sin snabbare Cooper-Norton, och den höll han in i mål före Peter. Olle Linde hade kört hem på lördagen, och fått låna Göran Anderbergs Alfa Dana-JAP, och gick in på tredje plats. Lättkörd bil tyckte Olle; det gick inte att snurra med den. Kent Persson styrde in på 4:e platsen.

### RESULTAT LÖRDAG

1. Peter Kumlin	Effyh-Jap	16.46,52	(7 varv)
2. Per Hågeman	Cooper-Norton Mk 12	16.48,24	
3. Carlo Eriksen	RJ 500		3 varv
4. Lars Hågeman	Swebe-JAP		1 varv
5. Tihm Lilja	Effyh-Triumph		0 varv
6. Kent Persson	Kiehn-JAP		0 varv

Sammanlagt visade det sig att Per Hågeman hade drygt 4 sek. bättre tid än Peter Kumlin och skillnaden i lördagsheatet var mindre än 2 sek. varför den förstnämnde avgick med segern.

# FALKENBERG 18 juni

**Även på Falkenberg bjöds på blandat väder, men i stort sett hade vi tur med vädret. Vissa klasser fick emellertid köra i regnväder. På träningen var Per Hågeman snabbast före överraskningen Ingemar Edwardsson, som styrde sin Effyh med bravur.**

En intressant "ny" bil dök upp till denna tävling. Det var Yrjö Anderla från Finland i en Cooper-Norton Mk 12, ex Curt Lincoln. Bilen har en långslagig Norton Manx-motor, och chassienummer Mk 12/3/58, vilket är numret efter undertecknads. Carlo Eriksen blåste sin toppackning och kunde ej starta i tävlingen.

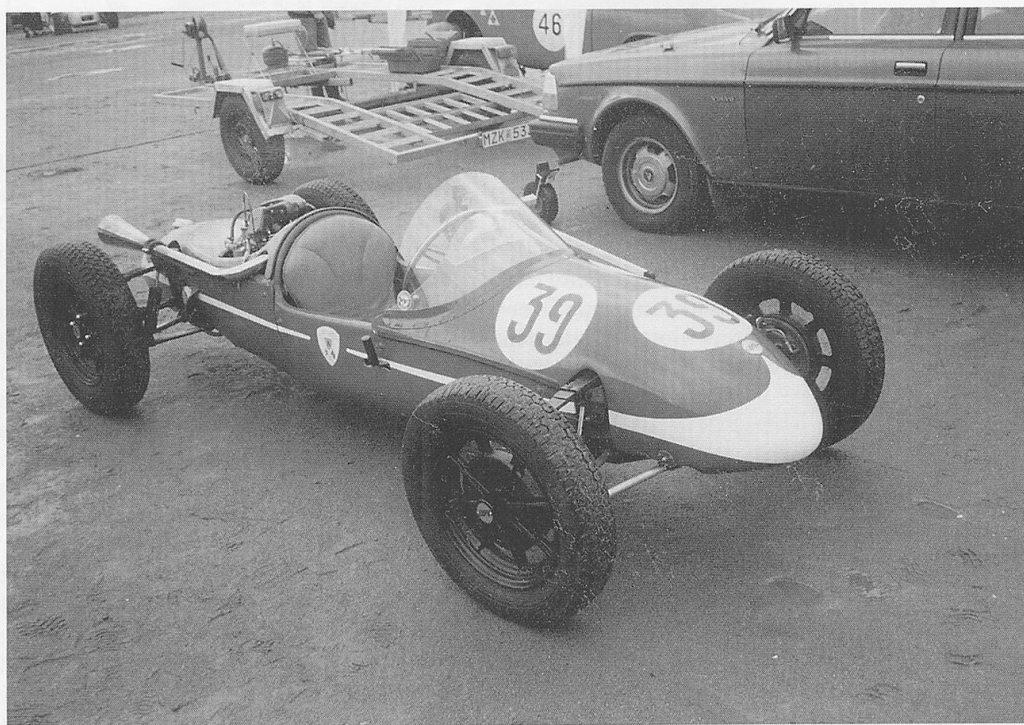
Även här praktiserades flygande start, men med uppställning i depån och start re-

dan vid första passering av startlinjen. Bra! Per Hågeman kunde ta täten bland midgetbilarna som han höll in till mål. Ingemar Edwardsson förmådde inte hålla sin andraplats från träningen, eftersom något brast i bakvagnen och bilen blev mycket svårkörd. Kent Persson hade bra krut i sin JAP-motor och kunde belägga andraplatsen före vår finske gäst, Yrjö Anderla och Ingemar Edwardsson.

#### RESULTAT:

- |                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| 1. Per Hågeman        | Cooper-Norton Mk 12 |
| 2. Kent Persson       | Kiehn-JAP           |
| 3. Yrjö Anderla       | Cooper-Norton Mk 12 |
| 4. Ingemar Edwardsson | Effyh-JAP           |

*En riktigt historisk bil; Yrjö Amberlas ex-Curt Lincolns Cooper-Norton Mk 12*



# Standardvagnssidan

## Sen sist....

**Så var det dags för lite nytt från oss som har förmånen att åka racing i en av Svensk racings absolut bästa klasser just nu! (opartiskt eller hur ???!)**

**BOSSE LINDMAN**

Lite allvar bakom påståendet ligger det trots allt. Efter den delvis regniga succé helgen på Anderstorp 2-4 Juni måste jag påstå att våra historiska standardbilar nog går utanpå det mesta man kan se på svenska racerbanor just nu (kanske SSK.s Yokohama Cup kan utmana oss, men annars.....) Naturligtvis är det extra roligt att vara klasspappa för ett så stort gäng (nästan 30 st på Anderstorp) som dessutom bjuder på rafflande race av bästa märke. Du som vill läsa mer om Anderstorp får i detta nummer ett reportage från vår fortkörande motorjournalist och Cortina-pilot Mattias Persson. Mattias som också i sin egenskap av chefredaktör på Automobil är vår klass-sponsor 1995 berättar i egen spalt om både sitt engagemang för vår klass och Anderstorpracet.

### **Populära standardbilar**

Att våra bilar är populära märks inte minst på de förfrågningar som kommer från arrangörer i Norge och Finland. Just nu ser det ut som vi får möjlighet att under Augusti visa upp oss i både det västra och östra broderlandet. Du som är intresserad hör av dig, så får du mera info och så försöker vi bereda plats!

### **Standard 65?**

I förra numret av Rutflaggan efterlyste jag förslag på särskiljande namn mellan vår klass och standard ny. Tydligt är det ingen som använder telefoner (eller också har alla redan en Mobiltelefon?!). I varje fall är det klenk med förslag som kvalificerar till ett gratis telefonkort.

Ett lysande undantag är vår klasspappa för standard ny som föreslår Standard 65, respektive Standard 71 för våra klasser. Ett bra förslag utan krångligheter som väl beskriver skillnaderna klasserna emellan! Roger, du får ett telefonkort mot uppvisande av raceklar Escort TC vi nästa race!

### **Föraenkät sammanslagna heat**

I vintras genomförde vår "Mini-Lady driver" Anna Vium en enkät hos samtliga Standardvagnsförare. Där ställdes frågor om en sammanslagning med GT/GTS eller Std-Ny. Efter att sett vårt startfält på Anderstorp kan man väl tycka att det är svar nog. Vi är tillräckligt starka att stå på egna ben! Detta speglar sig också i enkätsvaren där hela 82% föredrar att köra som tidigare i eget heat. Om man skulle bli tvungen att köra ihop med en annan klass är det en liten majoritet (43%) som föredrar att köra tillsammans med GT/GTS.

- 36% procent åker hellre ihop med Std-Ny.  
- 21% har ej svarat på denna fråga.

Den största skillnaden finner vi i svaren på frågan om man kan tänka sig att åka tillsammans med annan klass än den man svarat i enkäten. Här kan 34% av de som föredrar att åka med GT/GTS till nöds tänka sig att köra med Std-Ny (66% säger alltså nej till detta) Medan 80% av de som helst åker med Std-Ny även kan tänka sig att åka med GT/GTS.

### **Slutsats**

De slutsatser man kan dra av enkäten är att en majoritet vill att "Standard -65" kör eget heat. Man kan acceptera sammanslagning med annan klass för att ge publiken stora startfält, man kör i så fall helst ihop inom tidsperioden. D.v.s. med GT/GTS.

Överlag ges det uttryck för en positiv ödmjukhet inför problemet med små startfält (om det uppstår) De flesta verkar överens om att vi kör med andra klasser om det behövs.

En återkommande åsikt (både hos förare av små och stora bilar) är riskerna med för stora fartskillnader. Här är farhågorna stora om "Standard -71" kör tillsammans med oss.



### Övrigt från enkäten

Andra åsikter som kom fram vid enkäten är att relativt många tycker att vårt däckreglemente är för dyrt och medför att många står över tävlingar. Man vill ha ett friare däckreglemente för att undvika sammanslagning av klasser. Vidare vill man lätta på reklamreglerna för att kunna motivera sponsorer till att satsa på våra bilar och på så sett ge fler möjlighet att vara med.

Beträffande däcken verkar de flesta som stod över förra året nu tagit ett djupt tag i plånboken och inhandlat Dunlop Racing. Låt oss nu hoppas att dessa visar sig så ekonomiska att köra på att alla har råd att vara med och leka i försättningen. Så får vi väl se vad "grodätarna" hittar på i däckregler för kommande säsonger!

Beträffande reklamregler i Appendix K är det ju (tyvärr) ingen tveksamhet om vad som gäller. Jag kan personligen väl förstå problematiken med både tidstypiskt utseende och behov av sponsorer, men nog vore det trevligt med ett något friare reglemente för reklam. Argumentet att det inte ska vara proffsracing med stora sponsorer håller väl inte så bra när man ser vad internationella historic-team förfogar över (men som sagt detta är en högst personlig åsikt).

Nä nu ska jag gå ned i garaget och damma av Saaben inför Falkenberg!

PS: Ny devis bland oss Saabåkare:

"Vi gasar tills det rasar,  
vi gasar mer så vi knäcker en vev!"

*Ha det bra och kör så det ryker!*

**Bosse**

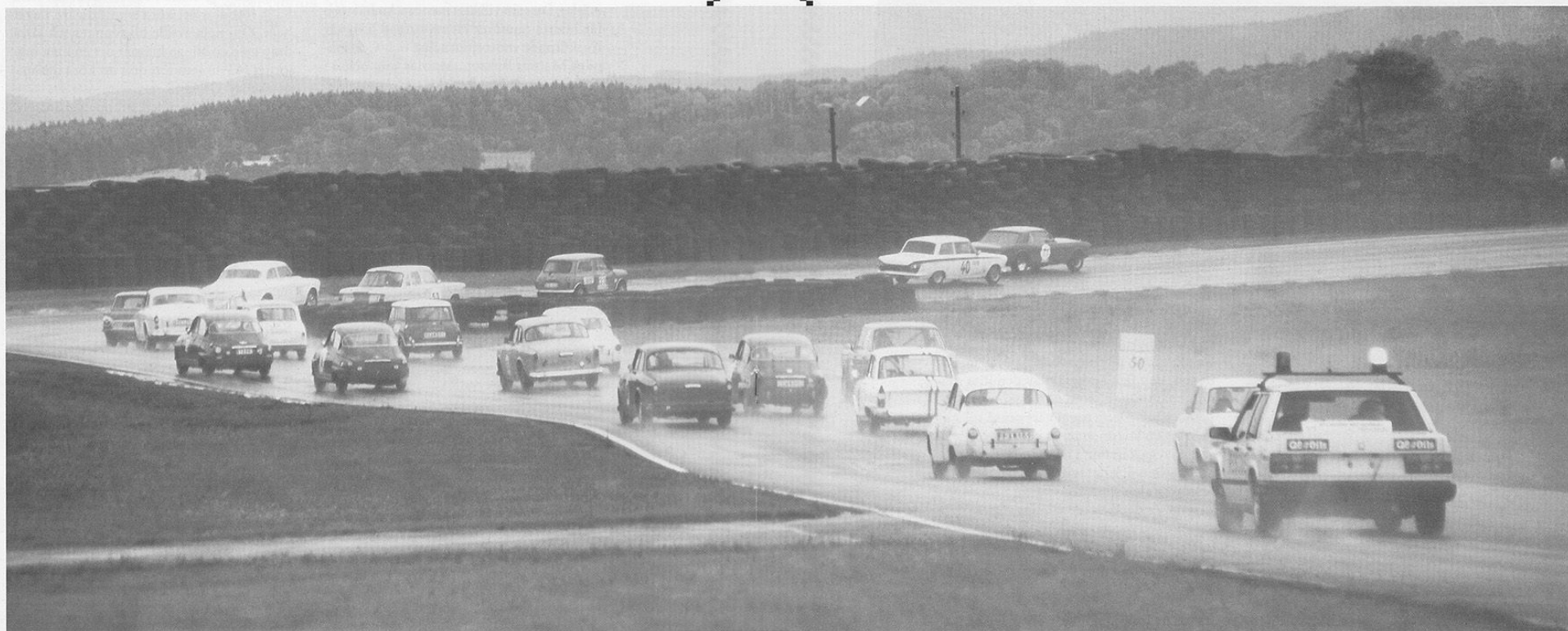
## Falkenberg 17-18/6 1995 "Standard -65"

**Så har vi då avverkat även den andra deltävlingen i RHK-Cupen. De ca 20 standard-vagnsförare som var där vet att Falkenberg bjöd på riktigt svenskt sommarväder. D.v.s. kraftiga regnskurar med tätta mellanrum! Lite uppehåll och någon solstråle fick vi ändå se!**

**BOSSE LINDMAN**

Den mestadels blöta träningen gav Nils-Olov Johnsson som tränings snabbast i 1150 cc klassen. Kul att se vår nykomling Daniel Magnusson så respektlöst ge sig på diverse röda Saab Sportar. De senaste årens suverän i klassen Anders Weglin hade till och med svårt att sätta emot! Var säkra på att det kommer att filas Saabmotorer i Gäddvik under juli. Anders är inte den som ger sig i första taget!

Av 1300 bilarna var Lennart Thurn snabbast, han var också bland de tränings snabbaste totalt, duktigt kört! 1600 gänget som bara var tre denna gång hade Lars-Åke Nilsson som snabbaste bil. Lars-Åke var också delat snabbast totalt av standardbilarna på tidsträningen. Kul var här att se Thomas Hall som nykomling i vår klass. Thomas som annars mestadels kört Mazda Miata i sportvagnsserien har köpt Tommy





### **Söndagen bjöd på fortsatt regnande.**

Lagom innan line-up för Standard -65 kom det en riktig regnskur, men banan var trots allt halvtorr i spåret när det var dags att köra ut på pace-car varvet. Ett pace-car varv som gav oss prov på några nackdelar med detta startförfarande. Pace-car bilen körde så pass sakta och stod vid ett par tillfällen nästan stilla så att flera förare fick problem att få sina bilar att gå rent. Stackars C-O Christianssons nybyggda Volvo PV började ryka svart dränkt av bensin och rullade åt sidan. Vi som körde Saab oroade oss följaktligen för igenslagna stift under denna märkliga startprocedur.

Johanssons mycket fina Lotus Cortina. Tur att Thomas hade två bilar då Thomas blev mycket fullt påkörd efter målgång i road-sport C, där han körde sin nya Mazda Miata. Mycket riktigt blev de...

Bland "Volvogänget" var Hans Axemyr snabbast. Imponerande snabb bland alla volvobilar var också nykomlingen Mats Anstrin med sin superfina BMW 1800 Tisa. Bo Bergström var enkelt snabbast i sin klass eftersom han med sin Mustang var den ende i klassen över 2500cc. Vad som var mer imponerande med hans körning var att han tillsammans med Lars-Åke Nilsson var delat totalsnabbast på tidsträningen med sin Mustang, på den av regn och olja hala banan. Att under dessa förhållanden köra så snabbt med en amerikanare vittnar om talang!



Nåväl starten gick utan några vidare incidenter och på den korta banan var fältet väl samlat. Snabbast iväg, som det såg ut från de bakre leden, var Lars-Åke Nilsson och Bo Bergström.

Banan var fortsatt ganska slirig trots att det började torka upp bra. Efter några varv såg man Mats Anstrins BMW ligga på sidan i kurvan efter startrakan. Som tur var ingen allvarlig rullning, utan BMW:n lade sig försiktigt och med viss tvekan på sidan. Såg ut som den fick god hjälp av den lösa sanden i sandfällan, som alltså gjorde nytta denna gång. Detta tog tyvärr också till stor del bort tävlingsmomentet i heatet, då Pace-car bilen gick ut mitt i fältet framför Anders Weglin som fick det tvivelaktiga nöjet att se resten av den klungan vi åkte i försvinna som en sönderskattad avlöning. Efter något varv fick vi tecken att köra förbi pace-car bilen som naturligtvis skulle lagt sig framför den ledande bilen! Uppdelningen av fältet var dock redan ett faktum. Det var inte bara Anders Weglin och vi andra i kön som blev drabbade. Även Bo Bergström och Lars-Åke







Nilsson råkade ut för incidenter. Om dessa berodde på missade flaggor p.g.a. den tuffa figthen dem emellan eller otydligt agerande av flaggposteringarna ska jag låta vara osagt. Men faktum är att det obeserve-rades både blå och gulflagg ute samtidigt vid något tillfälle, vitflaggan viftades det också med på ett tveksamt sätt efter pace-car bilens återgång till depån. Hur som helst, detta lite märkliga race hade det goda med sig att vi fick se en ny segrare i vår klass, nämligen Lennart Thurn som verkligen visade hur man rattar en Kojä när det är lite slirigt under galoscherna. Grattis Lennart! Två blev fint åkande Hans Axemyr i sin välpreparerade Amazon. Efter honom följde Bo Johnsson med den läckra Alfa Romeo GTA:n. Där har vi också klass-segrarna i 1300, 2500 och 1600 cc klasserna. Bo Bergström vann "Big Banger" klassen. Var är ni andra jänkebilsåkare, är det ingen som törs utmana Bosse? Klassen upp till 1150 cc var återigen störst till antalet startande. Här vann Daniel Magnusson sin andra raka seger! 4-timmars racing med hundkoja verkar ge förträfflig tävlingsrutin. Nils-Olov Johnsson och Anders Weglin kom tvåa respektive trea i 1150 klassen. Själv hade jag aldeles för mycket ögon i backspegeln på den allt mer fortåkande Lars Byström i sin nybyggda DKW. Nu kom Lars inte riktigt ifatt, men det är väl bara en tidsfråga. Dessutom har du ju hemmabana på Knutstorp nästa gång Lars!

Avslutningsvis får vi hoppas att Falkenberg bara hade en dålig dag med tanke på vårt lite lustiga heat. Vädret rår inte ens en racerarrangör över, men lite asfalt i depån skulle vi gärna önska oss, så vi slipper folkracefeelingen i leran mellan heaten! Hoppas det går att hitta en krona eller två till detta nu när kommunen fins med i bilden!

En allmän reflektion under vägen hem (det var gott om tid att fundera) var lämpligheten över det nya påfundet med rullande start. Pertsonligen undrar jag om det bidrar till någon nämnvärd ökning av säkerheten. Visserligen minskar risken för stopp med påföljande påkörningar i startmomentet, men starten ser betydligt rörigare ut nu än tidigare. Farten in i första kurvan är ju inte precis lägre än med stillastående start. Inte heller är fältet mer utspritt, snarare är det så att vi där bak lättare hänger med i starten. När

dessutom känslan finns att startfunktionärer och pace-car förare är ganska osäkra inför detta startmoment undrar jag om vi verkligen ska ha det så här?

Kanske vi ska börja med att vidareutbilda våra funktionärer i detta så att de får en fair chans att göra ett lika bra jobb som



tidigare. Reflektionerna kring detta startför-farande återkom även vid ett besök på Anderstorp i samband med den internationella GTR-tävlingen där. Här fick vi se hur struligt det blev i bl.a. Camaro Cup starten och hur svårt det är att hålla fältet i god ordning när pace-car bilen rullar i låga 30-40 km/h.

Kanske detta ska upp till debatt i denna tidning och Idrottsbladet innan något mindre önsvärt inträffar? Tyck till!

**Eder Bosse**

*"Two Stroke -Much Smoke!"*



# AD 3/4sidan

**Här är ett om än så litet, så ändå bevis på att klasserna för de riktigt historiska bilarna fortfarande existerar, eller gör de? Jo det måste vara så för undertecknad har åstadkommit inte mindre än två klasseggar i år, åtminstone har jag erhållit två pokaler och detta borde väl vara bevis nog. Man brukar ju prata om de sista entusiasterna men jag börjar känna mej som den siste entusiasten och då åsyftar jag inte att jag brukar komma sist i mål. Än en gång får man rikta ett tack till alla i formel äldre heatet som i sina mer eller mindre nya bilar låter en så gammal bil vara med.**

**ROLAND HARALDSSON**

Det finns alltså inte så mycket att rapportera om när det gäller årets två första tävlingar, förhoppningsvis blir vi fler i Knutstorp, en 100 -200% ökning är inte helt orealistisk.

**För att fylla denna halvsida så får jag istället rapportera om några andra händelser.**

För andra året i rad var jag på Vintage Sportsclub vårace på Silverstone (endast som åskådare). Ett bättre sätt att möta våren och hämta inspiration till säsongen kan man nog inte tänka sej. Lika gemytligt och trevligt som på våra race med den stora skillnaden att här är man många fler och med många verkligt historiska och intressanta bilar.

För övrigt var ca 60% av VSCC:s alla svenska medlemmar på plats, det vill säga tre personer. En av dessa var Gunnar Elmgren som rattade en 250F med den åran. I detta heat fanns flera 250F, en Ferrari Dino, Aston Martin, Cooper Bristols, Gordini, ERA mm. I heaten för inte fullt så högpotentia grand prixbilar hittar man allt ifrån Alfa Romeo 8C till en massa Riley Brooklands plus naturligtvis Bentleys, Talbot, Lea Francis, Alvis, you name it.

Vad jag inte riktigt har förståelse för är alla dessa mycket modernt utvecklade specials som tycks bli fler och fler. Detta är kanske acceptabelt men det får inte bli på bekostnad av de genuina bilarna. Här borde man kanske snegla lite på vårt kära appendix K.

**Den ultimata förkrigsracern, en ERA, på besök i Stockholm.**

Ett evenemang som inte har något med racing att göra annat än att ett fåtal äldre racerbilar deltog, (dock fler än i Anderstorp och Falkenberg) är Gärdesloppet, som gick av stapeln i pingsthelgen för andra året.

I år hade arrangören lyckats få dit en verklig raritet från England. Synd att vi inte visste detta helt säkert, då kunde vi säkert fått Donald Day att ställa upp i Anderstorp när han ändå var här. Han brukar inte tveka, han kör gärna och ofta, och det han kör med är i mina ögon den ultimata förkrigsracern, en ERA.

Nu fick Stockholmspubliken njuta av ljudet av den koppresormatade 2 literssexan (härstammar från Riley). Synd att han inte fick möjlighet att visa vilka resurser som finns i den bilen, då själva tävlingen var en slags regularitetstävling där det snarast gällde att inte köra fort utan tillräckligt sakta. Det är bara att gratulera arrangören till att ha lyckats locka hit en sådan raritet. Vår för finns inte denna typ av "fixare" hos våra race-arrangerande klubbar? Representerade RHK och AD klassen gjorde de båda klasspapporna, dock utan någon större framgång.

Detta var väl allt för nu, ha en skön fortsättning på sommaren, passa på att lufta gammalbil, motorcykeln, båten, gräsklipparen eller vad ni har för favorit leksak för tillfället.

*Roland*

# FORMEL FORD

## Heat 4

**Äntligen! Efter nästan fem år som läktarracer och mekaniker var det äntligen dags att lösa ut licencen igen och få sätta sig bakom ratten. Renovering av min Van Diemen 1977 tog ett år längre än beräknat, men på den vägen brukar det ju vara.**

**PER NORBERG**

Anderstorp stod på schemat som första prov denna säsong. Jag hade önskat mig sol och blå himmel, för man har ju alltid undrat hur de som kör formelvagn kan se något när det regnar. Nu vet jag svaret; de ser ingenting. Naturligtvis var det regn modell kraftigare på fredagen. Detta kombinerat med avsaknad av vindrutetorkare är ingen höjdare kan jag lova. Hur det nu var så blev det en härlig lördag och en ännu bättre söndag. Livet lekte för mig och min Formel Ford. Att köra formelvagn är den bästa bilupplevelsen hittills. Enda smolket i bågaren var att alla de som lovat att komma till denna säsong uteblev, ja nästan i alla fall. Svenne Hedman kom med en underbart snygg Royale RP16 och Anders Lofthammar med en lika perfekt Royale RP 3. En annan trevlig nykomling var Morten Larsen i en härlig Brabham BT21. Tyvärr var inte kylningen tillräcklig, vilket resulterade i en skuren motor. Kom snart igen Morten! Det gäller alla andra också.

### **Hur gick det i racet?**

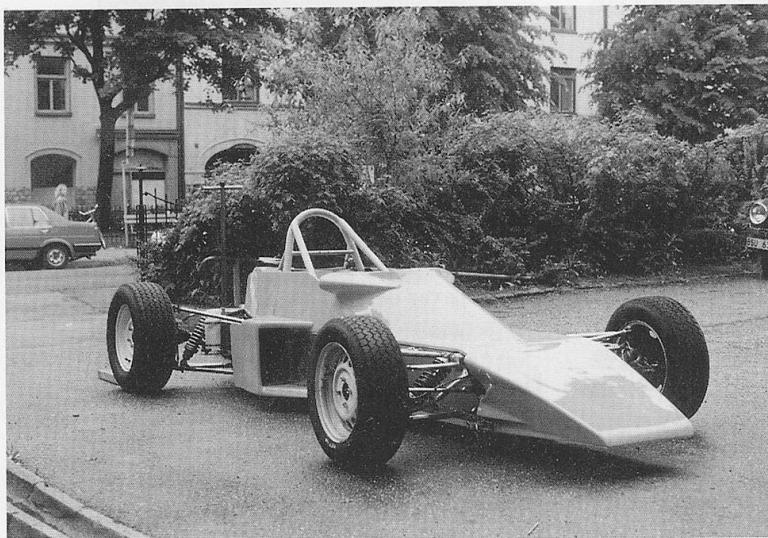
Jo, PeO och Lassbo försvann direkt, men vi andra hade flera härliga duster. Särskilt lördagsracet var tätt mellan tredjeplats och sjätte. Flera platsbyten under varje varv, ja, kort och gott härligt.

### **Nästa anhalt detta år var Falkenbergsbanan.**

**Jag hade önskat sol och blå himmel och vad blir det? Blött. Blött. Blött.**

På Anderstorp hade vi varit 11 som tränat första dagen, men nu var det katastrof- sju (7) formelvagnar. Var är ni alla med era bilar? Det finns ju ett flertal bilar som står färdiga runt om i landet. Var är de?

Lördagens körningar visade samma trend som Anderstorp. Det finns inget att göra åt PeO och Lassbo, de är klart snabbare än oss andra, som kämpar i divisionen under. Men vad gör det, vi har lika kul för det. Fler bilar skulle dock göra allt ännu trevligare.



*Väl mött på nästa race.*  
**Per**

*Per Norbergs  
Van Diemen  
Formel Ford 1977*



## GTN i Reab Oldtimers Superprix Anderstorp 2-4 juni 1995

OLOF EKMAN

**Plötsligt sackade Hasse Skoog. Morganbilen hade inte samma attack som förut och på läktaren kikade vi oroligt efter orsaken. Resten av GTN-fältet tycktes dra ifrån en aning.**

- Huven lossnade, förstår ni. På rakan fick jag slacka på bältet, luta mig fram och spänna huvremmen, kolla varvräknaren, spänna bältet, kolla huven igen, bromsa, kolla backspeglarna, växla ner och svänga. Ett jäkla sjå. Kunde inte koncentrera mig på körningen.

Hasse var lite upprörd vid efersnacket i depån men på gott humör. Klappar Morganhuven.

-Imorgon tar jag dem!

**Efter lördagens heat, som gav griden för tävlingen på söndagen, var det stort en nöjd samling GTN-förare som körde in i depån.**

Pekka Nyström irriterade sig över för mycket bromskraft bak, vilket fick den gula Corvetten att slingra sig under inbromsning, men var i övrigt nöjd. Under huven satt den gamla "lilla" motorn eftersom den nya sjulitersmaskinen inte var klar. Pekka defilerar trots det fortfarande ostört i täten och noterade 1.53.33 som bäst under helgen.

Lasse Sandblom har fått riktig snurr på sin röd vita Elan och var med 1.58.56 bakom Pekka. Hasse Skoog kom ytterligare några tiondelar bakom medan Mini-Marcosligan, den här gången representerade av Tomas Hall och Henrik Hansson, låg strax över två minuter.

De bägge, Tomas och Henrik, gaddade ihop sig och pratade om att tjuvstarta grovt, ta ledningen och sedan köra jämsides in i mål utan att släppa förbi någon. De flinade sedan glatt när de lyckades få någon åhörare att tro dem.

Medan Henrik fortsätter med Yokohama 008 har Tomas har i år skott om till 10" Dunlop Racing, vilka han är mycket nöjd med.

-Bilen går som en Mazda Miata! Tomas ler nöjt.

Vi andra Mini-Marcosåkare, tillika anglofiler, tycker att Tomas har lite konstiga referenser.

Staffan Aronsson fick inte någon riktig snurr på sin Davrian, som misstänkte och spottade, och han tillbringade en hel del tid under huven. När han väl fick sång i maskinen gick nånting dyrt sönder och Staffan fick kasta in handduken.

Staffan Svensson från Växjö, ny i GTN, dök upp med sin läckra blå Abarth 1300 Scorpione och hann prova den några varv i regn på torsdagen innan toppackningen tyvärr gick. Staffan fick lasta eftersom packningar till hans motor inte finns att tillgå i Sverige, men hann i alla fall konstatera att det bör gå att hänga med Mini-Marcosarna ganska bra.

**Söndagens race blev en rafflande strid i vackert väder.**

Med rullande start gick det fort in i första kurvan och Pekka mullrade som vanligt iväg främst, idag med målsättningen att hänga på Olof Wijk i Attilan.

Lasse Sandblom högg en klar andra plats medan striden om tredje blev knivskarp mellan Hasse Skoog, Tomas Hall, Henrik Hansson, Sverre Löchen och BG Fritzon, de bägge sista STD N-förare i 8-ports Cooper S respektive Timex-Escort.

Varv efter varv låg dessa i en tät klunga i ett hårt tempo med växlande ledning. Hasse, sugen på revanch efter huvincidenten, körde fort och brett och jagade Sverre vars koja var oerhört snabb med sina 13"-slicks.

Tätt, tätt bakom duellerade Tomas och Henrik tills Henrik tappade bromsarna i ett moln av förångad bromsolja. Henrik gick i depån medan Fritzon, som hittills legat köfångaren bakom de bägge, tog upp jakten på Tomas på allvar. Tomas lyckades hålla undan och gick i mål sekunden före.



Då hade Pekka jagat Attilan med våldsam attack och breda uppställ till publikens förtjusning och tagit GTN-segern med Lasse som säker tvåa och Hasse trea. På femte plats gick en nöjd Anders Sperber i mål med sin Elan efter en snygg körning med en helt rå motor. Anders kom i ett sent skede och fick prova sin bil i fem varv under lunchuphållet som enda träning.

Efter prisutdelning rev vi Henriks bromsar. Bromsskivans yta såg ut som om den var drejad. Beläggen var inte slut. De var borta. Belägg-backplaten hade böjt sig

av värmen. Kolvarna, som ätit sig igenom backplaten, var till hälften nedslipade och anledningen till att Henrik gick i depå var att kolvarna till slut hade hoppat ur calipern när de blivit för korta.

Vi såg och häpnade.

-Du måste ha känt nånting?

-Nej, inte så mycket. Jag hängde ju med i inbromsningarna. Henrik ler lite urskuldande.

Vi insisterar. Det måste ju ha märkts??

-Nja, jo. Det skrapade nog lite. Kanske.

## Falkenberg 17-18 juni

***Ett lynnigt väder terroriserade GTN-gänget och det lyckades alltid regna när det var dags att köra.***

Marius Heggstad med bror dök upp i stilenlig Land Rover med MGB:n på släp sent på fredag kväll och hälsade på gänget, Håkan Magnusson som hade skruvat i vinter och var sugen på att prova Marcosen, Hasse Skoog med sin Morgan, och Stefan Svensson med Abarth Scorpio medan Tomas Hall, Henrik Hansson och jag fanns på plats utan bil.

Tomas hamnade i onåd när vi upptäckte att han hade valt att svika sin klass, lämna Mini-Marcosen hemma och istället köra i Saloonklassen med ett nyförvärv. Så gör man inte. Även om det råkar handlar om en röd/silver Ford Lotus Cortina. Tomas har lovat att köra Mini-Marcosen på Knutstorp och då må det väl vara förlåtet då. Knappt.

Istället fick vi ett nytt ansikte, Torsten Balkefors från Sandviken. Utrustad med en gul Davrian med Hillman Imp-maskin ger han sig in i 1300-klassen. Torsten välkomnades och utrustades genast med SRS Cup-dekaler. Av utseendet att döma (bilens alltså) kan det nog gå mycket fort med tiden. Kul!

***Vi körde, glädjande nog, tillsammans med GT/GTS vilket gav ett kul fält på femton bilar.***

Snabbast av oss var Hasse Skoog med 51.69 med Marius, nu mycket snabbare än i fjol, bakom med 53.12. Torsten och Håkan låg runt 56 sekunder medan stackars Stefan återigen hade problem med toppackningen och gick i depå. Totalsnabbast i GT-gänget var, inte oväntat, Tomas Henrysson i sin Elan med 48.39.

Söndagen träning gick i blött och regnsnabe Hasse fick till det och var totalsnabbast med 56.02, en halv sekund före Tomas. Regnet och den tidiga timmen betydde att endast Hasse och Håkan Magnusson orkade upp medan övriga låg och drog sig.

Till racet hade Stefan tvingats ge upp. Det visade sig att hans momentnyckel visar fel så att han konstant dragit sina toppar med 1,5 kg för lite! Marius sprang runt och raggade 35A-säkringar efter ett dunkelt elfel som slagit ut torkarna. Hasse var lycklig över sin tid och hoppades på regn medan Torsten mycket förnöjt bytte oljefilter. Hans träning hade tagit ett abrupt slut när en imponerande oljerökplym utvecklades efter en nedväxling. Det visade sig vara en felaktig packning i oljefiltret som hade gett sig och Torsten, som sett ett motorras framför sig, var lycklig..

Starten gick i torrt och Bengt-Åke Bengtsson stack genast iväg med Tomas Henrysson tvåa och Hasse trea. Fältet hann tre varv innan tunga droppar började falla och Hasse började hämta in. På läktaren höll vi andan medan han närmade sig. Med ett varv kvar bromsade han sig förbi och gick i mål några sekunder före Tomas. Strax bakom handskades Marius med en alldeles egen utmaning efter att torkarna lagt av efter tre varv. I hållregnet fick han mer gå på minne än sikt men körde trots det fort. Håkan trivdes och körde ett snyggt och problemfritt lopp med Marcosen medan Torsten tidigt fick bryta med småfel.

*Trots vädret en trevlig helg.*

# GT/GTS

**GT/GTS Falkenberg 17-18 juni -95**

## **Regnar det alltid i Falkenberg?**

**Och var höll ni hus alla GT/GTS-åkare?**

**Vi var nio bilar varav en ny. En Triumph TR 4 A som denna dag rattades av Per-Erik Svensson. Ett mycket fint tillskott till vårt heat och vi hälsar bilen såväl som dess två chaufförer välkomna.**

### **MIAN JUTTERSTRÖM**

Den här gången körde vi tillsammans med GTN och sportvagnar (trots att dom flesta vill åka med STD). En viss oro spred sig i leden för Olof Wijks supersnabba Lola T 380. För att underlätta beslöts det att Olof skulle ha sina ljus tända så man visste när han kom (och kunde hålla i sig) och jag lovar att han syntes för det gnistrade om framvagnen som på en F1:a men i fel ände så att säga. Dessvärre för Olofs del blev det teknisk flagg.

Av lördagens träning blev en torr och en våt så alla borde vara nöjda (utom jag som inte fick åka den torra).

Söndagen var våt, däremot såg tävlingen ut att bli torr. Även här var det rullande start, och alla kom iväg utan incidenter. Efter ett par varv öppnade sig himlen bokstavligen och vräkte ned vatten över oss. Detta till trots kom vi alla i mål helskinnade.

### **Resultat tävling GTS**

1	54	Bengt-Åke Bengtsson	RHK	Lotus Elan S 2	10:58,73
2	46	Thomas Henrysson	RHK	Lotus Elan	11:04,44
3	47	Tord Ekegren	RHK	Lotus Elan	11:59,09
4	61	Pehr Pröjtz	RHK	Triumph	11 varv
5	53	Hans Nilsson	RHK	Porsche	11 varv
6	12	Lennart Henjer	RHK	Alfa Romeo	11 varv
7	51	Anders Ek	RHK	Lotus Elan	11 varv
8	4	Mian Jutterström	RHK	M.G. Midget	10 varv
9	62	Per-Erik Svensson		Triumph TR 4 A	9 varv

Bortsett från vädret hade Falkenberg arrangerat en mycket trevlig och avspänd racinghelg som avslutades med pris utdelning av både "buckla" och blomma. Det tackar vi för!

**Mian**

# ONE WOMAN RACE TEAM;

## eller - hon som inte insåg sina begränsningar.

*I vintras fattade jag det fatala beslutet att fortsätta racing åtminstone en säsong till. Jag tänkte som så att eftersom M.G:n var pigg och kry när jag ställde in den i garaget så mår den naturligtvis lika bra när jag tar ut den. Allt jag behövde göra var att skaffa släp och en ny dragbil.*

**En följetong i okänt antal delar av MIAN JUTTERSTRÖM**

Dragbilen kom först stor och stadig med gott om plats att bo i på banan och därmed inga hotellkostnader. Det blev en Ford Granada combi -84. Släpet införskaffades på tidiga våren i snöstorm. Jag var klar för racing. Trodde jag.

De få dagar under våren då det inte snöade ägnade jag mig åt att fixa rost på granadan och hon fick till slut ett fräsht och tjugigt yttre. Så en dag ville Roger Grimborg låna granadan då han höll på att flytta. Visst självklart fick han det. Inte kunde jag veta att detta var starten till . . . .

Roger kom tillbaka med granadan tvärskärnad. Den gick inte att dra med, motorn spikade när man passerade 40 km i timmen osv. Min instinkt sa: SÄLJ! men förståsigpåarna sa: "Fixa toppen", så blev det. Det skulle gå på en helg och bli billigare om jag tog bort den själv. Detta var helgen före brommatesten.

Sagt och gjort, ut med bilen till Elwa Motors och med benägen hjälp av Ulf Westerlund monterades toppen bort, låter enkelt men nu är det så att under huven sitter ca. 2000 vakumslangor som förmodligen är ditsatta, inte för att skydda miljön utan för att testa människors sammanbrottspunkt.

Nu var det Kjelles tur att börja bearbeta toppen. Det visade sig att allt var fel. Ventiler av olika storlekar styrningar med mått som inte finns etc. Toppen måste vidare till ytterligare en instans. Tigga och be att ta den nu även om det är lördagkväll och hockey på TV — OK söndag morgon får du den. Nu hade jag alltså ingen bil! Men Kjelle var tjugig nog att låna mig hans bil — Granada förstås.

Söndag morgon — snöstorm — sitter på Söderleden i mina lånta fjädrar, upptäcker att temperaturmätaren ligger i botten —

inget vatten !!? Försöker hitta någonstans att stanna utan att bli överkörd. Drar i spaken till huven inget händer, vajern har lossnat — kul. Bland alla tankar som snurrar har jag en vag aning om att inget vatten ingen värme. Fullt påslag på värmen, funkar. Väl framme får jag veta att mätaren fungerar bara ibland!

Nu visar det sig vara ytterligare fel på toppen, som på måndag morgon skall lämnas in på ett tredje ställe. I stället för montering ägnar vi oss åt kamremsbyte etc i snögloppet, bilen står alltså ute. Jag får fortsätta att låna Kjelles Granada för att kunna ta mig till jobbet. Måndag. — Tredje instansen har inte tid med min topp förrän tidigast nästa vecka. Så helgen när jag skall testa M.G:n på Bromma har jag fortfarande Kjelles Granada. På väg till Bromma med M.G:n på släpet stannar jag för att tanka båda bilarna. När jag så är på väg upp på motorvägen igen börjar något brinna! Rök bolmar upp underifrån huven. Panikstannar ingen brandsläckare-stoppar bilen bakom. En mycket cool yngling kliver ut- låt oss avvakta-röken avtar; "kabelbrand, testa och starta, funkar det är det bara till att åk!" Tack och adjö.

Sent omsider efter div felkörningar kom jag så till Bromma. Lastar av, ut på banan, två varv och M.G:n trycker ut en massa vatten. Nytt kylarlock, ut, M.G:n kokar. Efter div. desperata åtgärder måste jag inse att något är mycket fel. Toppen? Ja varför inte? Lasta, hem, lasta av, plocka bort toppen, återigen med hjälp av Uffe. Inga vakumslangor, på 60-talet kunde man bygga bilar. Nu tog Uffe toppen till samma instans som där Pintotoppen redan fanns, och jag var helt "Top less"! Anderstorp om knappt två veckor. Kronorna började rulla.



Tredje instansen hade fortfarande ingen tid denna vecka så på tisdagen ringde jag och mannen på andra änden av tråden måste ha hört min desperation för efter en stund säger han; "OK i morgon kl 11". Bless his heart!

Summan alltid nio, insug 40, avgas 50, tidigare rena grekiskan, nu helt begriplig svenska. Toppen alltså på plats, kokar inte på tomgång, verkar lovande. Lånar grönskylt och tar mig diskret ut ur villasamhället och upp på motorvägen. Studsigt, kan inte åka fullt, förmodligen vägbeläggningen, hoppas jag, men har en ond föräning om att något mer är fel, men har inte tid med det just nu för den lilla älsklingen kokar igen. Det var alltså inte toppen, vattenpumpen? Nej. Kylaren? den har vi ju spolat, verkar OK men för säkerhets skull, finns ju inget annat kvar. Kylarelement finns i Göteborg och kronorna rullar.

Onsdag kväll när jag kommer från jobbet, har egentligen inte tid att arbeta, kommer Uffe ut med kylaren, slår ihop bilen, ut och testa, jippi! Vattentemperatur 70gr C, lasta M.G:n, lasta Granadan, nu min egen. Efter att toppen kommit på granadan gick bilen som anskit, tröttare än någonsin. Upptäckte att den fick bara halvgas, åtgärdades, nu gick bilen bättre men ryckigt. Uffe och jag bytte bil och han spenderade helgen med de 2000 vacumslangarna som jag nämnde tidigare. Fick det att funka, körde ut bilen till mig, ca 1 km från målet fick den spatt igen, bara att vända. Kjelle stoppade in ny förgasare. Jag fick tillbaka bilen.

Måndag morgon, svårstartad. På väg hem från jobbet kom ett pistolskott, ingen vanlig avgasknall, trampade ur, ett skott till, slog av motorn, rullade in på en parkering och påbörjade en lång promenad hem utan att så mycket som att kasta en blick på bilen. Jag var tämligen "fed up". Det visade sig att rotern gått sönder. Snacka om snedtändning! Tyckte nästan synd om Granadan. Klar kl tre på natten, upp kl sju till jobbet, hopp i bilen, trycker ned kopplingen, det knarrar! Ytterligare en åkomma som drabbat bilen under natten. Stannar till hos Red Line för att hämta olja, dom kollar. "Försök att inte använda kopplingen så fixar det sig nog!"

#### ***Anderstorp, here I come!***

Nu var jag i alla fall på väg och håller jag bara farten uppe så behöver jag nog inte växla. Naturligtvis var det massor av vägarbeten och broöppning i Södertälje. Så man blev ju något glad, när man upptäckte Jo-

han Sohlman med sin E-type på släp. Dragbil Granada! Fint, då håller jag mig i närheten av honom. Dessvärre måste jag köra mycket fortare för att fixa uppforsbackarna, så det var bara att blåsa om. Varje gång jag tvingades bromsa så det klank i bakändan på Granadan. Bakaxeln?! När jag så kör in för att tanka går jag ett varv runt bilen. Höger bakhjul är vinklat! Granadan har blivit kobent!! Bakaxeln måste ha gått av. Under och krypa. Ser inget konstigt. Hämtar killen på macken. Ber honom titta på hjulet, säger inte varför. Ser du något konstigt? Nä! OK. Betalar och tackar för mig. Varför varför har ingen upplyst mig om att granadan har delad bakaxel?

#### ***Kommer ned till Anderstorp precis i tid för att kunna besiktiga som sista bil, strålande.***

Parkerar Hotell Granada bakom Henry och Franks Corvette-tält. Lastar ur, får ställa div biltillbehör i Henrys släp ifall det skulle börja regna, vadå regna, det är ju högsommareväder. Hjälp det är jordbävning! Hela huset gungar. Någon käck typ står och gungar på Hotell Granada. Lika så gott att stiga upp. Kolla olja, vatten, luft och ut på banan. M.G:n okörbar, kan inte hålla fullt på rakan här, lika lite som hemma på motorvägen. Dåliga stötdämpare. Ja, men så här uselt?

Så börjar det regna, och regna, och regna. Får hjälp med att lufta stötdämparna inför nästa träning, lika värdelöst. Skall rulla in bilen i Franks tält för att titta närmare, medan han är och tvättar sin Corvette (det är skitigt på mossen, avåkning ej att rekommendera) Ettans växel har fastnat. Med benägen hjälp av Henry och Lasse Widenborg skruvas spaken bort. Efter ett intensivt bändande med en jätteskruvmejsel lossnar ettan. Nu är Frank tillbaka, så ut i regnet igen. Paketerar M.G:n och tar mig en lång funderare; vad håller jag på med egentligen? Sent, mycket sent tar jag ett samtal med Kjelle, förklarar att det är ingen idé att komma ned med stötdämpare. (Många vänliga människor har försökt få tag i stötdämpare åt mig här nere men ej lyckats, tack alla ni som försökte!) att vädret är miserabelt och jag är säker på att hela framvagnen är slut. Han kommer med förslag på ett antal åtgärder som jag kan sätta in under lördagen och lovar också att det skall sluta regna. Det är rätt i Granadan, vilken tur att jag, trots värmen i Stockholm, packade med kuppärmaren. Slår på den, 30 sekunder senare lägger den av och nu börjar det regna in i fotändan!

Vaknar tidigt, regnet smattrar på taket, fötterna är blöta, hissar upp dem och somnar om. Vaknar igen, det är tyst, kan det vara möjligt, regnet har upphört. Studsar upp och sätter i gång med åtgärdsprogrammet: 1. Öppna stötdämparna, håll i motorolja- gunga-häll i osv. 2. Balansera framdäcken. Bort med vänster fram. Släpa iväg det till Dunlopbusen långt, långt borta. balans OK men bula på däck plus spräckt fälg. Bäst att kolla även högra. Släpa, släpa, va? bula på det också! Har två i reserv, kollar dem också, slit och släp. De var OK. På med reservdäcken. Kolla olja, vatten, luft. När jag kollar luften i vänster fram ser jag att den fälgen har börjat spricka. Vet att en sida är alltid hårdare belastad än den andra, men vilken? Kollar med Thomas Henrysson, OK skiftar vänster med höger fram. Kollar höger bak OK, vänster bak, nå nu.....spricka i den fälgen också. Lätt att skifta, ingalunda, karossen sitter snett på bakaxeln och har man inte rätt fälg tar däck i på in-sidan, alltså testa med div spacers. Nu tror jag det är OK. Hopp i snabba kläderna. Mats son Vicke, bless him, kommer över och tar en snabb titt under bilen och säger att det fixar sig. Nu är jag klar för start. (Jag började kl 8, 13.05 var jag klar, 13.10 skulle vi ställa upp för start).

Perfekt med rullande start med tanke på att jag inte får lägga i ettan. Nu funkade det och jag kan hålla fullt på rakan. Visserligen vibrerar det men bilen är klart körbar och jag har fixat det själv, vilken välbehövlig ego boast! I rena glädjen kapade jag 2 sek på varvtiden. Fälgarna hade inte spruckit ytterligare så i morgon vågar jag nog ta i mera i Hansenkurvan. (Det gjorde jag också och kapade ytterligare 2 sek) Om aftenen gick

jag banan två gånger för att leta efter mitt bakljus som var väck. Där ute mötte jag även andra på liknande uppdrag, men inte f.. hittade jag det. Kvällen var fin, Midgeten funkade, Johan Sohlman hade fixat ny kopplingsvajer åt mig. Nu återstod bara att få den på plats, men det är ju en dag i morgon också.

Söndag, solen skiner, en "gammal" GT-åkare- Kurt Bertilsson kommer förbi tillsammans med en kompis och erbjuder sig att byta vajern, gud vad vänliga människor det finns. Racet körs, något stökig start där Elan knuffar Elan. Trångt i slutet på långa rakan, M.G:n får sätta två hjul utanför asfalten för att få plats. Sedan sorterar det ut sig. Tillbaka i depån, och vad hittar jag där om inte mitt bakljus, helt! Det var den goda nyheten, den dåliga är att vajern inte går att byta utan det är en justering som sitter under pedalen som är trasig.

Nu startar EM, ett klart underhållande race. Därefter lasta och påbörja resan hem. Delad bakaxel eller ej, det säger fortfarande klank när jag bromsar och knarrar när jag kopplar ur, men i övrigt rullar det på bra. Talar med Kjelle på Matbiten som undrar hur Granadan går. Jag berättar om mina farhågor angående bakaxeln och får då veta att problemet inte sitter där utan det måste vara så att påskjutsbromsen på släpet ej fungerar, så ta det lite försiktigt! Straxt därefter stiger ett rådjur ut i körbanan. Försöker bromsa, låser hjulen, klank. Släpper, bromsar igen, klank. Självordskandidaten står blickstill och glör. Ekipaget stannar ca 50 cm framför dären och först då masar han sig ner i skogen igen. Vilken tur att ingen låg bakom!

*Forts. följer i nästa nr av Rutflaggan.*

---

## Arctic Circle Raceway och Norsk Motor Klubb, Rana

Vi har i sista stund fått in en inbjudan till en tävling med ett historisk blandheat (GTS, GT ny, Standard och Standard ny).

Tävlingen äger rum den 17-20. augusti.

Ni som är intresserade ring till Olof Ekman tel.:  
0520-269 95 eller till Norsk Motorklubb Rana 75 - 15 45 00.  
Lycka till

**Horst**

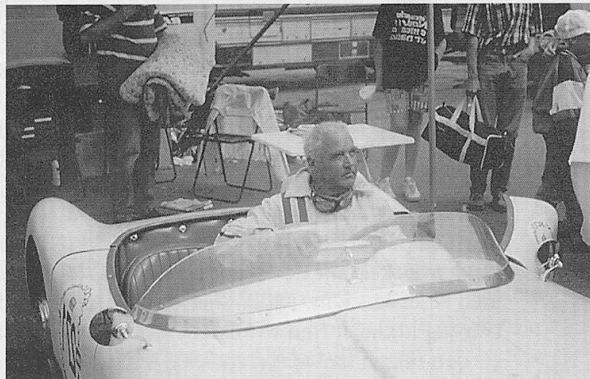


# FRÅN ANDERSTORPDEPÅN

Foto MAGNUS NILSSON



Vid Sonett 1:an i keps, Peter Bäckström, ny chef för Saabs bilmuseum.



Sittande i Sonett 1:an Carl-Magnus Skogh.

