

# RUTFLAGGAN NR 2 1998



RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 5189, S-121 18 Johanneshov



*Waxholms Billopp -97. Hela Waxholm fylldes av vackra historiska racerbilar denna lätt regniga höstdag. Alla trivdes trots vädergudarnas tilltag. Foto Bo Lindman*

# Horsts sida

## HORST BRÜNING

Sätter mig vid datorn för att skriva ledare till rutflagga 2.98. Detta är tredje gången eftersom allt blir så fort inaktuellt. Tillkomsten av den här tidningen har minsann varit en pärs. Redaktörer med nya jobb, datorer med virus eller åsknedslag i el- och teleledningar. Men nu är den i alla fall här. Håll tillgodo.

Om 2 veckor är det MGCC:s Sportvagnsmooting på Ring Knutstorp och då är halva säsongen avklarad. Vart tar tiden vägen. Klubbarbetet, flytt och annat tar hela ens fritid och bilarna står och deppar i garaget. Deltagandet på Falkenbergs-banan och på Gelleråsen har varit riktigt bra och det blev roliga och spännande tävlingar. Detta trots att en del av mina nya landsmän, skåningarna, verkar tro att Vättern är Ishavet och Jönköping, Nordkap. Slött.

Styrelsen planerar redan nu för 1999 och här behövs det minsann lite mer hjälp med klubbarbe-

tet om vi skall fortsätta den positiva trenden som vår gren av motorsporten upplever just nu. Ta nu tillfället i akt och kontakta valberedningen innan alla roliga jobb är upptagna. Vi behöver en registerhållare med tillgång till en vettig dator (programmet i access finns), skriv- och datakunniga personer som kan hjälpa till med tidningen och många skrivkunniga reportrar och fotografer annars blir det inga tidningar. Någon som kan hjälpa vår kassör med bokföringen, banvärdar samt en flitig tävlingssekreterare.

Du som inte deltog i Karlskogatävlingen och fått RHK:s jubileumsklocka, kan beställa en sådan hos vår Kassör Anders Ek eller köpa den på en av våra tävlingar för det facila självkostnadspriset på 350:-

**Horst**

## Preliminär Tävlingskalender - 1998

8/8-9/8	Mittsverigebanan, ingår ej i RHK-Cupen
15/8-16/8	Kinneulle-SSK
29/8-30/8	Mantorp
4/09-6/09	Anderstorp
11/7-12/7	Falkenberg STD-65 inbjudningslopp, ingår ej i RHK-Cupen

## Regler och Poängberäkning i 1998 års RHK Cup

- 1) Endast medlemmar kan tillgodoräkna sig poäng i RHK-cupen.
- 2) Endast tävlingar som ingår i RHK's tävlingskalender räknas i cupen.
- 3) Om 2 tävlingar körs under samma helg räknas lördagstävlingen som kvaltävling och söndagstävlingen som finaltävling.
- 4) Vid samma poäng totalt är det den tävlande med mest bilar i klassen som placeras först.
- 5) Alla klasser kör enligt detta. Eventuella interna cuper inom klasserna är fria.

### Poängberäkning vid minst 4 bilar i klassen:

1:a	9 poäng
2:a	8 poäng
3:a	7 poäng
4:a	6 poäng
5:a	5 poäng
6:a	4 poäng
7:a	3 poäng
8:a	2 poäng
9:a	1 poäng

### Poängberäkning vid mindre än 4 bilar i klassen:

1:a	4 poäng
2:a	3 poäng
3:a	2 poäng
4:a	1 poäng

Dessutom får alla startande i varje tävling:  
5 poäng

Sammanställt efter inkomna synpunkter och önskemål på RHK's framtids- och planeringsmöte hösten 1997.

H.Brüning  
1997.12.12

PS Alla klassföräldrar skall så snart som möjligt lämna tillägg till startnummerlistorna till Per Hågeman som kommer att uppdatera datalistan.



**Article 3 - Period classification of cars:**

At the end of this article, add the following:

"However, cars which individually can prove a competition history in a different period from that in which they were manufactured have the possibility of racing in the configuration they were in at that time."

(As from 01.04.98)

**Article 8.11 - Fuel:**

At the end of this article, add the following:

"Substitutes for lead compounds may be added to the fuel if these substitutes are freely available from commercial retailers."

(As from 01.04.98)

**Article 11.12 - Bumpers:**

(see bulletin n°338)

Change the first sentence of this article as follows:

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

(As from 01.01.99)

- the dimensions and weights given on the car's homologation form are respected, taking into account a tolerance of  $\pm 5\%$ ."

(Immediate application)

**APPENDIX V - SPECIFICITIES OF CERTAIN CARS:**

Add:

"FERRARI

275LM, 330P2 Spyder, 330P4 Spyder

These cars, in period F, may keep the original safety rollcages/rollbars in place of the structures required by article 10.11 of Appendix K."

**Article 12.5 - Engine:**

Change the text of this article as follows, with immediate effect:

"Reboring: Allowed to a maximum oversize of 1.2 mm provided that the increase does not change the capacity class.

Cylinder head and block: The compression ratio may be modified by machining the face of the block or cylinder head and/or by omitting the gasket or using a gasket of different thickness.

Pistons, camshafts and valve springs: They may be altered, or alternative pistons, camshafts and valve springs of different specification or manufacture may be used, provided that the number employed does not exceed that of the homologated engine.

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

- these operations are carried out with no addition of material.

- it is always possible to establish unquestionably the origin of these parts as being series-produced, authorised by these regulations, and/or homologated.

(As from 01.04.98)

Delete:

"FORD

Falcon

The windscreen may be replaced with polycarbonate of minimum 5 mm thickness."

(As from 01.01.99)

**APPENDIX V : SPECIFICITIES OF CERTAIN CARS:**

340, mars -98

**FORD GT 40**

In period F the maximum authorised rim diameters are as follows:

Front: 6.5 x 15"

Rear: 8 x 15"

(immediate application)

**FORD GT 40**

This car may be used in GTS of period F if it uses the brakes, engine and tracks corresponding to homologation form n° 224.

(immediate application)

**TVR Grantura**

In period E the authorised rim diameter is 15".

(immediate application)

**VW Käfer**

This car must be considered as a GT when modified by Oettinger in accordance with homologation form n°138.

(immediate application)

**Article 3 - Period classification of cars:**

At the end of this article, add the following:

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

(as from 01.01.98)

**Article 11.12 - Bumpers:**

Modify the text of this article as follows:

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

Cars competing in rallies must be fitted with bumpers to the period specification of the model unless:

either a) the model was homologated in period without bumpers, or b) the actual chassis concerned competed in events run to FIA regulations in the period without bumpers."

(recommended as from 01.01.98, obligatory as from 01.01.99)

**Article 11.14 - Supplementary accessories:**

Modify the title and point 5 of article 11.14 as follows:

"Supplementary accessories: ...

...

5) The original speedometer may be replaced by an alternative provided that the replacement is situated exactly in the same housing and is of the analogue type. Supplementary analogue type instruments are also allowed."

(as from 01.01.98)

**APPENDIX V : SPECIFIC TO CERTAIN CARS:**

338, jan -98

**BMC**

Cylinder heads bearing the casting number 12G940 are accepted only on the 970 cm<sup>3</sup>, 1070 cm<sup>3</sup> and 1275 cm<sup>3</sup> Cooper S engines.

(as from 01.01.98)

**FORMULA 2**

The use of the Ford BDA engine is confirmed for Period G cars

(as from 01.01.98)

**JAGUAR XKD**

A Jaguar XKD in Period E may be considered to be either from Period E with a 3.4 litre engine, or from Period F with a 3.8 litre engine.

(immediate application)

**NSU 1000 L (TYPE 67)**

(see bulletin n° 328 - March 1997)

Modify the text as follows:

"In Period F TC, when the alloy wheel 4.5" x 12 mentioned in homologation form n° 1313 is used, tracks shall be as follows:

Front: 1259 mm - Rear: 1248 mm"

(immediate application)

## FIGHE D'IDENTITE POUR VOITURE ANCIENNE IDENTITY FORM FOR HISTORIC CAR

At the request of the issuing ASN, following the theft of the car, the following identity form is cancelled immediately:

A.S.N.: RAC-MSA (GB)  
N° : 308  
Emise en / Issued in : 1989

Marque / Make : Maserati  
Modèle / Type : 4CL  
N°châssis / Chassis n° : 1582

At the request of the issuing ASN, the following identity form is cancelled immediately:

A.S.N.: Deutscher Motor Sport Bund e.V. (D)  
N° : H285/85

Marque / Make : Lotus  
Modèle / Type : XI Le Mans  
Chassis n°/ N° Châssis: 530

## REGULATIONS CONCERNING THE PRESENTATION OF THE HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORMS (HVIF) TO THE FIA

338, jan -98

These regulations are intended for the ASNs and establish under what conditions certain HVIFs (cars built from 01.01.1966 onwards) must be approved by the FIA before being issued by the ASNs to the owners of the cars. The date of application is 01.01.98.

### ARTICLE 1 : SUBMISSION OF APPLICATIONS

Any vehicle competing in any FIA-sanctioned International event must be verified as a historic vehicle, and an FIA Historic Vehicle Identity Form (HVIF) must be issued.

These HVIFs are delivered by the ASNs, but for cars built from 1/1/1966 onwards, the FIA Historic Vehicle Identity Forms must be verified by the Technical Working Group of the Historic Cars Commission before being issued.

The applications may only be submitted to the FIA by an ASN on behalf of a licensed Competitor, who must complete and sign the draft HVIF.

#### 1.1 STUDY OF HVIF APPLICATIONS

Each year, the FIA draws up the calendar of acceptance procedures (see article 5). This calendar specifies the deadlines for receipt of applications;

The ASNs must send the applications (with original photographs) to the following address:

FIA - Secretariat of Historic Cars Commission  
8 bis, rue Boissy d'Anglas  
75008 PARIS  
FRANCE

Each application must be received by the FIA Secretariat by the dates mentioned under Article 5 at the latest. Any delay will entail the postponement of the application until the following meeting. The ASNs must first ensure that the applications are complete and in conformity with the regulations, before sending them to the FIA.

#### 1.2 AUTHENTICATION OF THE HVIFS

Following each consultation of the Technical Working Group, the applications approved will be sent back to the relevant ASNs.

The minutes of the authentication consultations shall contain all the comments relating to the applications submitted and shall be communicated to the ASNs concerned.

Photos or documents which are missing or photos which are to be changed may be sent separately, but the other information must be sent to the Secretariat in the form of corrected pages of the draft HVIF.

If this information does not reach the FIA Secretariat in a 6 months delay a new application will have to be submitted.

### ARTICLE 2 : RECOGNITION CRITERIA

The history of the car must be unquestionable and continuous. Among other possible proofs the following documents must be sent together with the draft HVIF:

#### Owners:

- proof of the successive owners (registration certificates, insurance certificates, ASN and FIA identity papers).

#### Competition:

- copies of entry lists, results, photos.
- photos of the car prior to its restoration.
- copy of the official homologation form.

If the documents are not written in English, a summary of their contents in this language should be provided.

Moreover, a form will not be valid until it has been ratified, and must not therefore bear any number beforehand.

### ARTICLE 3 : FORMS

#### 3.1 COPIES OF BLANK HVIF

The FIA has printed the blank HVIF in French/English, and each ASN may order copies of them which will be sent in return for a small charge.

#### 3.2 INFORMATION TO BE GIVEN ON THE HVIF

The form may be filled in in the language of the country in question, but must include an English translation of all the data. Apart from the wheel measurements, all dimensions must be given according to the metric system.

It is mandatory to fill in the form completely.

This form may not include any information other than that required by the different questions.

### ARTICLE 4 : CORRECTION OF A HVIF BY THE TECHNICAL WORKING GROUP

Should the Technical Working Group find that an already accepted HVIF contains specifications which are inaccurate or do not comply with the prescriptions of Appendix K or the present regulations, this form will have to be corrected as instructed by the Technical Working Group.

The FIA Identity Form is the property of the FIA even if the Form states otherwise. The issue of the Form may be delegated to the ASN, but the final authority for the issue or withdrawal of the Form will remain with the FIA.

The FIA Identity Form may be withdrawn at any moment if the Historic Cars Commission so decides (art. 4.3 of Appendix K).

### ARTICLE 5 : SCHEDULE OF APPLICATION PROCEDURES

Application deadlines  
(see Article 1.1)

March 13, 1998  
July 26, 1998  
September 23, 1998



## FIA CUP FOR HISTORIC GRAND TOURING CARS

338, jan -98

### Article 2 - Eligible cars:

Change the end of this article as follows:

"N.B.: to be admitted to races of class GTS12, but not eligible for GT Cup points:

Original Grand Touring Prototype cars, corresponding to the definitions of GTP categories A and B in Article 8.5 of Appendix K, 1963-1965 inclusive, with no cylinder capacity divisions.

The composition of the classes must be ... that his car is included in the correct class."  
(as from 01.01.98)

## VOITURES HISTORIQUES HISTORIC CARS

336, nov -97

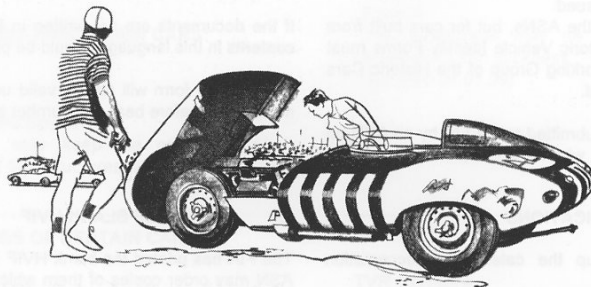
### Austin Healey 3000 Mk III

Suite à une refabrication il est possible d'utiliser sur ces voitures, uniquement si elles correspondent aux fiches d'homologation FIA n° 57 ou 163, les culasses d'aluminium "Denis Walsh Racing". Ces culasses doivent porter visiblement l'indication "Denis Walsh Racing" dans leur fonderie.

### Austin Healey 3000 Mk III

Following the remanufacturing of "Denis Walsh Racing" aluminium cylinder heads, it is possible to use these cylinder heads on these cars but only if they correspond to FIA homologation form n° 57 or n° 163.

These cylinder heads must be visibly marked with the words "Denis Walsh Racing" in their casting.



**RHK**  
klubbshop

**Visa att Du tillhör  
"gammelbilklubben" med fart!**

**T-shirt** av absolut bästa kvalitet, vit med klubbens märke.

Den perfekta julklappen! Finns i storlekarna M, L, XL. Pris 110:- kr

**Jackmärke** snyggt helbroderat jackmärke.

Pris 30:- kr, vid köp av fler än ett 25:- kr

**Klistermärke** ca 85 mm. Pris endast 10:- kr

**Stort klistermärke** ca 190 mm Pris 20:- kr

**RHK:s jubileumsklocka** Pris 350:- kr finns på våra tävlingar och kan beställas från Anders Ek

Porto tillkommer

*RHK club shop*

Roland Haraldsson, Björkåkra, 514 92 Uddebo.

Tel o fax 0325-272 40 även 010-299 12 02

## SÄLJES;

### **BMW 700 Coupé -60**

den lilla blå,  
E-bil, grp 2, extra motor samt massor med  
reservdelar ingår i köpet.  
En av två i Sverige. Klar för RACERbil  
(de du Lindman!).  
Pris: ca 50000:- ev byte mot någon annan rolig bil  
tex. P1800, FF, FV eller servicebil/buss.

#### **Dick Gärder**

tel 054-562894 (bost).

### **HOLBAY F3 motor**

Typ Ford TC "lightweight" säljes i delar.  
Pris: BUD.

#### **Kjell Wallin**

tel 08-773 17 17, dagtid  
08-644 75 75, sena kvällar

### **Till Volvo Amazon**

Stor sortering av nya och beg. delar, även "svåra"  
delar.

Lack och racebyggnationer utföres.

Fälgriktningar + alu. svets.

Inget är omöjligt!

#### **Peter Boström**

Standardvagnsåkare Nr. 63  
tel 019-22 53 33

### **Motortidningar**

Typ IMS 60-70-tal, Sportscar, Bilsport mm.

#### **Peter Boström**

Standardvagnsåkare Nr. 63  
tel 019-22 53 33

### **Formel Ford 1600**

#### **Van Diemen 1978**

Ram + kaross (ej nos)

#### **Förgasare:**

Weber 32 DGV. Man choke,  
bestyckad för Datsun 1200cc.

Weber 36 DCD. Fabriksny, man. choke,  
bestyckad för Opel 1900cc.

#### **Peter Sikström**

tel 033-26 55 13  
010-283 60 70

### **Till Lotus Europa**

Spax stötdämpare fram, ställbara, 500:-/st.

#### **Leif Jönsson**

tel 0435-218 34

### **Bilsläpvagn**

Längd 6,9\*2,4\*2,0 alum.

Totalvikt 2500 kg lastar 1340 kg.

Sidodörr, jalusi-dörr bak. Karkis på långsidan.

Pris: 50.000 kr.

#### **Olof Eriksson**

tel 026-27 37 14  
070-540 39 83

## KÖPES;

### **2 st förgasare Weber 40 DCOE 2 eller 40 DCO 3**

Gärna med insugningsrör passande Ford 105e.

Köper även andra delar till denna motor, ex. kamaxel,  
topplock och stålsvånghjul. Med andra ord allt som kan  
passa min FJ.

#### **Stig Åke Fagerström**

tel 016-35 67 71, bost.  
016-702 70, verkst.  
070-673 64 40, mob.

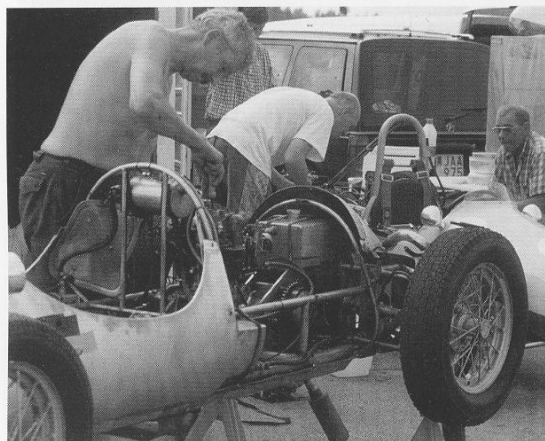
## ÖNSKAS HYRA;

### **Garage till racerbil**

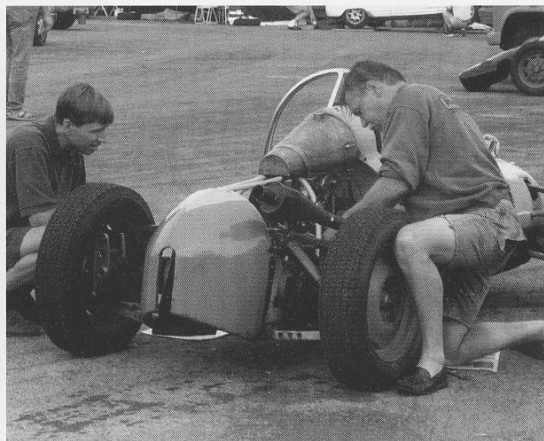
(Lotus Europa). Stockholmsområdet.

#### **Per Forsman**

tel 08-783 78 24  
070-593 24 38



Här skruvas det halvpanna, fast när gör det inte det?  
Foto Kenth Druid



Per Hågeman ser efter om det verkligen sitter en  
motor där, det har ju fungerat i 10 minuter.  
Foto Kenth Druid



# Sekreteraren spekulerar:

**En ny rubrik i rutflaggan?! Nu när jag inte längre törs skriva vilka oförskämdheter som helst i standardvagnspalten, måste jag ju hitta på ett nytt forum för mina ocensurerade och onyanserade åsikter!**

**Rutflaggan är inget publicist- eller åsiktsmonopol, så du får mer än gärna kommentera och invända mot det som skrivs här. Kanske vi ska utveckla detta till en insändarspalt och åsiktsventil för våra klubbmedlemmar?**

**Jag lovar inte att alltid hålla med, eller ens vara solidarisk med den som skriver, men jag lovar att alla åsiktsinriktningar ska få komma till tals!**

**BO LINDMAN**

## **Det är dyrt att åka racing!**

Ingen nyhet, tänker Du. Att pengarna rullar fortare än racerbilen vet väl alla som tävlat med bil.

Att det är ännu dyrare att arrangera våra tävlingar kanske inte alla tänkt på?

För en RHK-Cup tävling ligger genomsnittskostnaden på 70:000:- /tävling. Det gör 420.000:- på en säsong om 6 deltävlingar!

Ha gärna det i bakhuvudet nästa gång du tycker startavgiften är för hög, eller att arrangören kunde gott juda på lite mer!

## **RHK behöver egna funktionärer!**

Som du ser här ovan kostar det en rejäl slant att arrangera vår RHK-Cup. Ett sätt att i framtiden hålla kostnadsökningarna i shack, är att på sikt skaffa oss kompetensen och möjligheten att arrangera helt i egen regi. Då får vi också möjlighet och utrymme till mer körtid och/eller fler heat.

För att klara detta måste vi dock ha en egen funktionärsstab.

Om du har någon form av funktionärslicens är vi glada om du vill meddela oss detta, så vi kan börja bygga upp ett register över klubbens funktionärskompetens.

Oavsett om du har tävlingsledar-, domar-, tekniker, eller banfunktionärslicens kan du dra ditt strå till stacken. Vi behöver allas kunskaper om vi i framtiden ska kunna nå målet med egna tävlingar! Tveka nu inte, eller bli arbetsskygg, utan skriv ett par rader till klubbens adress, eller slå en signal till någon i styrelsen och tala om ditt intresse för att vara med och bygga upp RHK:s funktionärsstab!

## **I år vill vi ha gentlemens racing på banorna!**

Ni känner väl igen den klassiska uppmaningen till förrarna på Indianapolis 500?

*"Gentlemen start your engines!"*

Vi kanske skulle införa denna uppmaning vid line up i RHK-Cupen. Jag tycker i så fall att vi lägger betoning- en på gentlemen.

Historisk racing är ju i mångt och mycket, (inte bara när det gäller våra bilar) en reinkarnation av hur racing var under "The glory days". Jag tänker på den härliga stämning och gemytliga gemenskap vi oftast har i depån. Vi hjälper varandra om någon kört sönder, vi lånar delar av varandra, vi ger tips till värste konkurren- ten om spårval och inställningar för att han ska bli lika snabb som du själv. Vi är inte drabbade av mängder av superglassiga semitrailers, minibikes och trendigt bal- la teamkläder, datalogging och datorer som nästan kör bilen åt oss o.s.v.

Kort sagt historisk racing är en gemytlig form av klubbbracing, där alla kan vara med och kul på banorna,

oavsett resurser och ambitionsnivå. Låt det fortsätta att vara så!

Vad nu då, finns det någon som vill ändra på det- ta, tänker kanske du!

Ja, tyvärr har det dykt upp tendenser som i värsta fall förstör den härliga stämning som ju är intimt för- knippad med historisk racing. Jag tänker naturligtvis på den tilltagande buskörningen, som vi sett en hel del av i år, i de olika "EM-serierna" för historiska bilar.

De två senaste årens säsonger har vi också tyvärr fått se en del exempel på detta i Sverige.

Visst ska vi köra racing med våra fina gamla bilar, men när det blir så mycket allvar och presitge att det är o.k. att trycka en konkurrent av banan, eller ge honom en knuff så han ger sig i närkampen (den "fegisen" kan ju rent av vara rädd om sin mödosamt renoverade kle- nod!). Då har det gått för långt!

Vi har i några heat sett tendensen, och den är lätt att se, efterom ett fåtal förare oftast är inblandade i dessa incidenter gång efter annan. När det känns viktigt att köra biltävling med plåtkontakt som ingridiens bju- der ju bilsporten på möjligheter som Folktrace och Ral- lycross.

Visserligen är vi i historisk racing rätt många som av na- turliga skäl kommit lite till åren, men bevara oss för den töntiga gubbprestige som man ibland kan ana, när man ska visa vilken jäkel till racerförare man är. Lustigt nog dyker den också ibland upp hos de mest rutinerade, där man minst väntar den.

Personligen tycker jag att om man har så dålig självkänsla att man måste fuskrimma bilen och köra folk av banan för att det känns så viktigt att vinna till varje pris, då har man inget i bilsporten att göra -och i synnerhet inte i den historiska racingen!

## **Varför är det så olyckligt med lite plåtskrammel i historisk racing?**

Tänk efter, om du har en sällsynt bil, kanske det enda bevarade exemplaret, eller en riktig udda modell. Hur lätt eller billigt det är att få fram t.e.x. nya skärmar och bärarmar? Nej just det! Till en Koja, Cortina, Elan el- ler MGB går det mesta att köpa, det gäller bara att vara utrustad med välfyllt läder! Men kör du något mera udda kan redan en lätt smäll innebära månaders stille- stånd medan delar jagas, eller i värsta fall måste nypro- duceras one off! Det tar tid och blir dyrt!

Följden blir att vi får färre ekipage i våra heat. En del t.o.m. kanske tröttnar helt på att behöva lägga all tid och pengar på att reparera bilen, så man lägger av med historisk racing. Sedan har vi alla dom som ringer till klubben och funderar på att börja åka, men tvekar för att det är för tuffa tag. Ofta har man en välrenoverad

klenod hemma, naturligtvis vill man inte att den ska användas som bromskloss eller stöd i kurvorna av någon som tror att det är BTCC eller Nascar vi håller på med.

Det finns flera bra racingklasser och serier, som lämpar sig bättre för den tuffare typen av close racing, så för den som känner för detta finns ju alla möjligheter!

Att det sedan på vissa banor ibland blir lite väl trångt och incidenter uppstår, eller att man missbedömer situationen, med plåtskrammel som konsekvens, det hör till sporten.

Bara vi som förare är säkra på att vår kompis och medtävlare inte gjorde det med vett och vilja, ja då kan vi nog ta det, även om man sörjer sin sargade racerhistoriska klenod!

Close and clean racing - our way of racing!

P.S.

Behöver jag ens antyda att vi i RHK i fortsättningen kommer att ha en betydligt lägre toleransnivå beträffande ojuste körning?

Saxad artikel ur Bergslagsposten från den 21.2 -98, insänd av Stene Danielsson

## Uno ska hålla igång Safarirallyt

### SÅNGSHYTAN.

Det var nära redan förra året, men nu ser det ut att bli av.

Rallybilen som hälleforsaren Uno Svensson preparerat var i fredags, förra veckan på väg från Mombasa till Nairobi. Under lördagen skulle den vara framme.

Nästa helg åker han efter.

Uno Svensson ska se till att den vita Volvo Amazonen håller hela sträckan ut för Stein Johnsen under Safarirallyt i Kenya som startar lördagen 28 februari.

Det här blir nytt för mig, usch ja.

Hoppas att det blir en upplevelse även om det blir en chock. Safarirallyt anses ju som världens hårdaste rally, säger Uno Svensson med en underton av skräckblandad förtjusning i rösten.

Som längst bort har jag varit i Frankrike tidigare, och så en resa till England, men en sådan här chans får man bara en gång, konstaterar han.

### Tjuvstopp

För ett år sedan kom han aldrig iväg. Föraren Stein Johnsen fick inte ledigt från jobbet. Ett akutfall i sista minuten gjorde i stället att arbetsgivaren ASEA skickade honom till Qatar. Där körs inte något Safarirally.

Inför årets rally ser det bätt-

re ut.

Det har regnat mycket, 54 millimeter de senaste dagarna. Ta med lätta regnkläder, men glöm inte bort att det är varmt, och ta med handdukar.

Detta skriver Stein Johnsen i ett fax som ligger på Unos köksbord.

Föraren är redan på plats. På söndag åker Uno efter.

Uno kommer att hålla i trådarna för det mekaniska på Stein Johnsens bil. Till sin hjälp har han två mekaniker till. En chaufför skall se till att serviceteamet håller sig i närheten av tävlingskipaget med en engelsman som kartläsare.

Nu undrar den uppmärksamma om man fortfarande kör Amazon i Safarirallyt.

Det gör man i en särskild



klass för klassiska bilar.

Det är samma sträckor som VM-rallyt, berättar Uno.

Enda skillnaden är väl att en 33 år gammal Volvo kanske inte är lika snabb som dagens stinna maskiner.

Totalt är det 250 mil som skall köras under tre dagar. Av dessa är 140 mil specialsträckor.

Rallyvägarna i Kenya är inte av motorvägsklass. Regn av skyfallskaraktär har drabbat landet nyligen.

Några avlysningar som vi är vana vid görs inte. Det kan dyka upp allt från elefanter till barn på trehjulringar utefter sträckorna.

Det blir knappast som att köra rally i Bergslagen.

### Vattenlös

Jag har delvis preparerat bilen, berättar Uno. Motorn är hans verk. Det sitter en P1800-bakaxel under bilen.

Fördelen med den är att den är starkare än Amazonens original och så får man skivbromsar på köpet, berättar Uno.

Eftersom det har regnat så mycket har jag fått lägga ned en del arbete på att anpassa bilen för det.

Det kan bli ett och annat bad.

Avluftningar till tändsystem, växellåda och annat har specialtillverkats.

Förra året var det åt andra hållet har andra som fick vara med berättat för Uno Svensson. Då var det så torrt att allt ville sätta igen sig med damm.

Jag tror att det är bättre med blöta än för torrt, säger Uno.

Med körningar bitvis på tre tusen meters höjd över havet har fogasarna behövt en an-

nan bestyckning än vid havsnivån för att få rätt fläs.

Förutom under själva tävlingen kommer det delvis svenska teamet där Uno ingår att bo hos en legendarisk rallyförare med viss anknytning till Sverige som numera bor i Nairobi.

### Indisk veteran

Joginder Singh har kört Svenska Rallyt 26 Safarirallyn har denne indiske sikh bakom sig. Han vann 1965 i en Volvo PV han köpt av Tom Trana.

Han har kört med många olika bilar. Sista Safarirallyt körde han en Mercedes 450 SLC, visar Uno i en bok om detta rally där Joginder Singhs namnteckning finns på pärmens insida.

En tung 450 SLC är inte modellen man först kommer att tänka på i rallysammanhang.

När han provade olika bilar försökte han att köra sönder dem för att hitta svaga punkter. Mercan påstår han var omöjlig att få att gå sönder och motorn är stark, konstaterar Uno.

För tillfället står denna bil på Nordiska Museet på bilutställningen som fortfarande pågår där. Förra året var Joginder Singh i Sängshyttan i samband med att PV:n skulle installeras på museet.

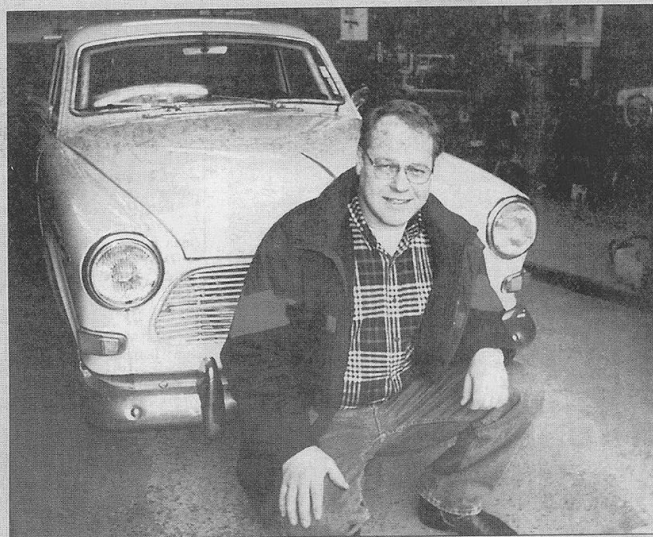
Nu återgår han gästfriheten.

Joginder har sagt att vi skall ge oss ut på en safari när rallyt är över om vi lever fortfarande.

Då hoppas jag att kunna få se en gepard. Det är vackra djur, snabba och smidiga.

Det är ytterligare en dröm Uno Svensson har.

MICHAEL LANDBERG  
0591-135 10



Amazonasafari. Uno Svenssons vita Volvo Amazon för bahracing står hemma i garaget. Där får den stå ett tag till. Bilen han snart skall meka åt Stein Johnsen i Afrika är av samma märke, modell och färg, men den kärnan skall det köras Safarirally med.



# AD sidan

## Nordisk Cup Historisk Racing Förkrigsbilar

### Tävlingsprogram 1998

**23-24 maj Falkenbergs Motorbana**

Förutom vår cup deltar samtliga klasser i RHK cupen och sportvagnsklasserna. Vi får vara beredda på att köra i samma heat som "halvpannorna" och ev formel Ve. Classic Motor kommer att göra ett reportage om vår cup, viktigt att så många som möjligt deltar.

**6-7 juni Gelleråsen Karlskoga,**

klassisk bana. Samtliga RHK klasser deltar vid denna tävning där RHK firar sitt 20 års jubileum. Stort tält är hyrt för jubileumsfesten som äger rum vid banan på lördag kväll. Även du som inte är medlem är välkommen. Lång resa för många men förhoppningsvis väl värt besväret att få köra på klassisk mark och möjlighet att delta i RHK:s festligheter.

**18-19 juli Ring Knutstorp,**

Svenskt Sportvagnsmeeting, alltid trevligt vid denna tävling, bra arrangemang, trivsam stämning och mycket bilar. Här kör vi förhoppningsvis ihop med enbart "halvpannorna".

**1-2 aug Ring Djursland,**

inte långt från Grenå. Danska MG klubben arrangerar Danskt Sportvagnsmeeting, en klubbävling där RHK är inbjudna. Danskt gemyt plus enligt uppgift trevlig bana. Här hoppas vi få köra ett eget heat.

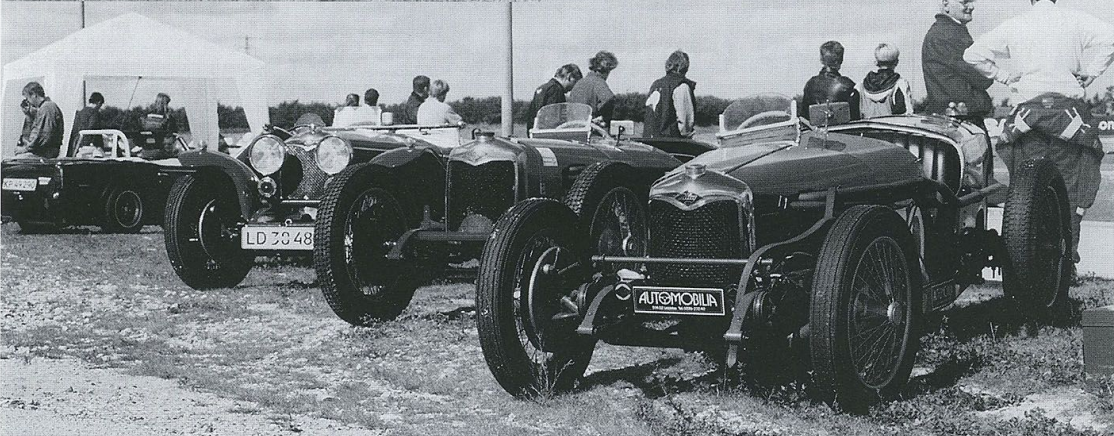
**5-6 sept. Classic Car Cup Copenhagen.**

Stadslopp mitt i centrala Köpenhamn. Mer uppvisning och jippo än tävling men ändå mycket trevligt. Vi körde här -96 och hoppas på en upprepning av en på många sätt spektakulär helg med internationella inslag. Vi kommer förmodligen att ha vår prisutdelning i samband med banketten på söndag kväll.

Kontakta cupadministrationen om Du inte får inbjudan från tävlingsarrangörerna



*Svend Algren, M.G. Q-typ Special 1934,  
segrare i Nordisk Cup 1996 och 1997*



*Tre Rileybilar deltog vid tävlingen i Roskilde -97*



# Racervognsfabrik på første sal.

**Uno Jensen var en af Danmarks kendteste dirt-track køreere i fyrrene og halvtredserne, på sin JAP racer. At hen samtidig havde en stor portion mekanisk snilde, gjorde ikke sagen ringere.**

**AF STIG HOLM-MADSEN**

Denne evne, samt lysten til at prøve grænser, her sikkert være to af årsagerne til, at Uno Jensen her indskrevet sit navn i dansk motorsport som den hidtil eneste der her heft held til at konstruere, producere og sælge racervogne, som med rimelig succes deltog i klasserne Formel 3 Midget og Formel Junior i en årrække på Roskilde Ring og i det øvrige Skandinavien.

Da Roskilde Ring søndag den 5. juni 1955 slog portene op til sit-åbningsløb og dermed indvarslede en ny tid for dansk automobilsport, var klassen for de små Midget racere eller Formel 3, som de også blev kaldt, et af stævnets hovedløb. Det var lette eensædede vogne med en JAP eller Norton motor, anbragt bag føreren. De engelske Cooper og de svenske Effyh vogne, var goat repræsenteret på startlinien. Det blev dog danskeren Robert Nellemann i sin egen konstruktion "SILVER BIRD" (den står nu på Egeskov veteranmuseum), der løb med pokalen den dag.

"Det må jeg også kunne gøre" her Uno Jensen sikkert tænkt, og som sagt så gjort konstruerede hen en Midgetracer, stærkt inspireret af den engelske Cooper og kaldte den "ALFA DANA". Efter sigende skete det i en 1. sals lejlighed i København. Ser man i startlisten for F3/Midget med Norton motor ved stævnet den 3. juni 1956, finder man med startnummer 9, "Vognmanden fra Hedehusene", Gunnar Henriksen i en Alfa Dana. Vinderen af 1øbet blev ganske vist Arne Lohmann i Scuderia Palans Cooper Norton, men det blev da til en 5. og en 6. plads for Alfa Danaen. I de følgende sæsoner markerede de sma racere fra Uno Jensens 'tfabrik' sig ubmærket, både i JAP klassen og i Norton klassen. Hvem husker endnu ikke digre Børge Nielsen i sin røde Alfa Dana med den runae forkromede styrtøjle?

I 1959 blev en ny international racerklasse født: FORMEL JUNIOR. En ensædet racervogn, 360 kg/1000 ccm eller 400 kg/1100 ccm. Sammen med ingeniørerne Vilhelm Nel, emann og Per Krogh, konstruerede Uno Jensen en Formel Junior racer, der i kvalitet og finish ikke gav de udenlandske fabrikanter noget efter på det tidspunkt.

I påsken 1959 afholdt Automobil Sports Klubben og Roskilde og Omegns Motorklub en racervognsudstilling på et af Roskildes hotelier. Her blev den nye Alfa Dana Formel Junior præsenteret. I programmet kunne man læse følgende:

## **ALFA DANA JUNIOR**

Een-sædet racervogn bygget efter Formel Junior specifikation, ikrafttrådt 1. januar 1959.

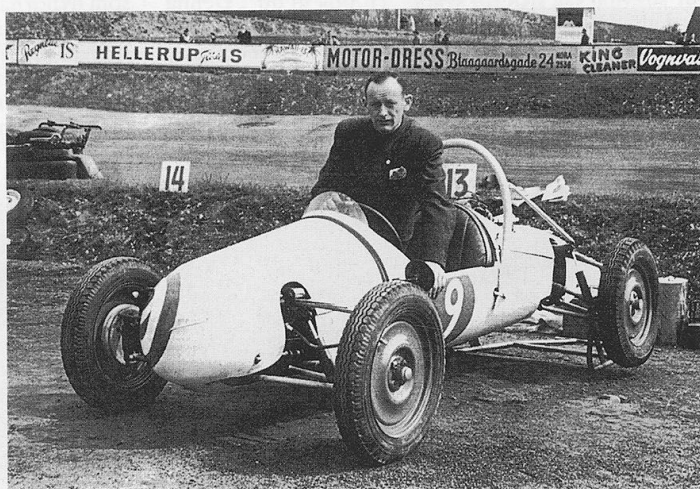
Motor B.M.C. serie A (Morris 1000) opboret til 998 ccm. tunes til 66 HK ved 6.800 omdrejninger. Afbalanceret krumtap, aluminiumssvinghjul, Iskenderian krumtap, to S.U. karburatorer, modificeret ind- og udblæsningsmanifold, større ventiler og lettet vippetøj. Kompression 9,5:1. Forhjul ophængt i ulige range tri-

angler, øverste i fællesakse med støddæmper, affiedret med langsgående torsions stænger, tandstangsstyring. Baghjul ophængt i svingaksler, ophængt i centerlinien og med lavt svingpunkt bag og under differentiale. Indenbords bremses, to separate bremsesystemer, alle pedaler ophængt. Aluminiumskarosseri på rumgitterramme i crommolybdænrør.

Ved Copenhagen Cup stævnet den 7. juni 1959, debuterede klassen på Roskilde Ring. I et felt, der talte vogne af mærkerne Elva, Stangiellini, Nardi og Simca Gordini, blev Alfa Dana'en nummer 3 med Uno Jensen ved rattet. Der blev ialt bygget 3 stk. Alfa Dana'er med frontmotor, samt 1 stk. Mark 2-udgave med en Auto Union motor, anbragt efter engelsk model, bag føreren. Alle 4 vogne var anmeldt til Copenhagen Cup stævnet den 22. maj 1960, men ingen af dem fik en topplacering, selvom Poul Rasmussen, der kørte Alfa Dana Auto Union modeller, kort forinden havde fået en topplacering i det finske Djurgårdsloppet.

En kombination af manglende udviklingsmuligheder og en vei nok begrænset økonomisk baggrund, satte en stopper for yderligere modeller. Teknisk set var Alfa Dana Junior vognene brevet overhalet indenom at blandt andet de engelske Lotus og Brabham vogne og tilsidst forsvandt de heft ud af racerbilledet på Roskilde Ring.

Heldigvis er disse herlige vogne ikke heft forsvundet. Så vidt vices, eksisterer alle Alfa Dana former vognene i dag i Danmark, dog i vidt forskellig stand. Dog er een af dem, den røde vogn fra "Scuderia Dragola" stadig "på banen", ved old-timer løb, både i Danmark og ude i resten af Europa. Det er den farverige Mogens "Morgan" Christensen, der her fornøjelsen at sidde bag rattet i racerklenodiet. Desværre lever Uno Jensen ikke mere, men hens Alfa Dana racervogne her været med til at skrive et gyident kapitel i dansk automobilsports historiebog.



Dansk racervognspioner, Uno Jensen med en af sine F-3 racere.



# Standardvagnar

## Året var 1966 eller var det 1967?

**Jag minns inte så noga. Det jag minns däremot var en kylen blåsig sommardag på Skarpnäcks flygfält. Somrarna på 60 talet, så minns jag dem, var regniga och kyliga. Men vad spelar vädret för roll när SSK hade meeting på nämnda flygfält i Stockholm.**

**HANS P. ZOLNIR**

Vid denna tid var SSK fortfarande en äkta sportbilsklub. Tänk er, vi hade en egen motorbana i Stockholm. OK, inte världens häftigaste, men det gick att köra racing med bil och mc där. På senare år dök Bromma flygfält upp med en enkel träningsrunda bestående av trafikkoner men nu har vi en slinga på Tullinge flygfält, lite krokig och en riktig raksträcka. Tyvärr inga riktiga tävlingar än för oss, men Dragracing kör redan för fullt på Tullinge.

### **Nu åkte jag med min trimmade SAAB till Skarpnäcks flygfält.**

Schysst, redan då 2takt frälst. När man närmade sig flygfältet, så hördes det redan på långt håll, att det var race på gång. Ingen hade 1966/67 en tanke på decibelbegränsning, här gällde det fritt blå.

Och där stod dom, eller också körde dom, alla de drömmar som man hade läst om i motortidningarna eller sett på utställningen Sportvagnen och Vi, som Picko anordnade i Ostermans hallar. Eller så byggde man en modellbil för mer räckte inte plånboken till. Plånboken, liknade vid denna tid mera en flugsmälla. Därför förblev dessa hobbybilar länge enbart drömmar för mig.

### **Det jag särskild minns var, det vänliga bemötande som dessa sportbilsägare visade till dom intresserade.**

Men där stod den, ett rött tingest med mycket feta däck, ett lågt tak, en mycket sluttande vindruta, mittmotor och 12 cylindrar, en Ferrari 250 LM. Fråga mig inte vem som ägde konstverket, jag minns inte, eller bättre sagt jag frågade aldrig. Men jag frågade däremot ägaren om jag fick åka med en runda på fältet. Min förvåning var stor när jag fick till svar: "Hoppa in du". Denna färd glömmar jag aldrig. Inte för att det gick så märkvärdig fort, Utan hur bilen fungerade inuti. Det bullrade och skramlade motorljudet i från dom 12 cylindrarna lät helt annorlunda nu än det man hörde när man stod utanför på banan och lyssnade och hur spartanskt men funktionellt allt var.

När vi efter några varv kom tillbaka till depån ålade jag mig ur bilen och ramlade, under stort skratt av publiken, rakt ned i backen. Jag märkte aldrig under färden att jag bromsade med båda benen i durken. Så det var ganska darriga ben som jag försökte att stå på, men som sagt det gick inte.

### **Under dagen tittade jag även på några hemmabyggen, det fanns gott om dom.**

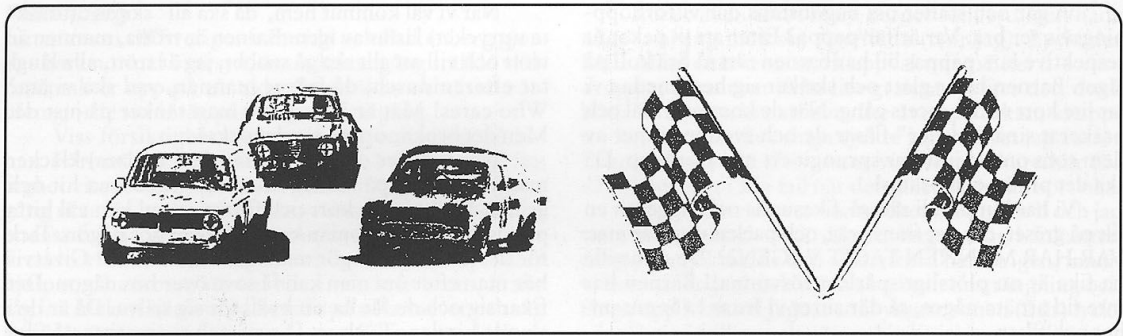
Särskilt intressant var för mig en öppen sportbil med självtillverkad plastkaross, mycket snygg. Mekaniken kom från Hillman Imp. Bilen gick riktig fort så länge den inte blev överhettad. Och det blev den efter 3 - 4 varv. Efter körningen tog ägaren och jag oss en titt på bilen och funderade på varför maskineriet överhettades. Kylaren satt ju fram och de långa kylledningarna till den bakmonterade motorn, samt den låga yttertemperaturen borde egentligen hålla tempen nere. Även luftintaget i fronten var tillräckligt stort, men vad var felet? Vår vän med den snygga Imp-Sportbilen tänkte rätt, med luften in till kylaren, men tänkte inte på var luften sedan skulle ta vägen för att komma ut igen. För bakom kylaren var det stängt. Så det var bara för honom att åka hem och säga. Det fanns dessutom en detalj på denna Imp-Sportbilen som jag aldrig ha sett igen. Det var den enkla och välfungerande lösning att bygga en sportbilsram.

### **Recept:**

Man tar sig in i ett lagerlokal och tömmer hyllorna. Sedan skruvar man isär hyllorna, släng hyllorna. Använd nu vinkelstänger inklusive dom 8 mm bult med mutter som hyllorna fästes i. Dessa vinkeljärn sågas nu till rätt längd och skruvas ihop för att bli en passande ram till Impens mekanik. Som sagt en enkel, billig och välfungerande lösning, mycket ska man se innan ögonen ramlar ur. Det fanns fler kuriosa lösningar att beskåda där, men därom mera i en senare artikel.



Waxholms Billopp -97. t.h. Göran Kölbörn Ford Cortina GT och T.v. Mats Andersson Volvo Amazon 122S



## STANDARD NY Grp 2

*Denna gång har vi fått ett bidrag från bröderna Rasmussens Racingänkor. Det är nog många som känner igen sig.*

### Hur det är att vara fru till en "racerförare".

*Vi är två fruar som tänkte berätta lite om hur det är att vara fru till en "racerförare" och om hur männen betar sig och lever under racersäsongen, sett ur en närståendes synvinkel.*

En racersäsong brukar börja i december/januari någon gång. Då har bilen stått i garaget hela hösten utan att något har gjorts vid den. Sista tävlingen brukar vara i september/oktober, så hösten har ju varit väldigt lång!

Men man kan ju hålla minnet vid liv genom att titta på kort och videofilmer. Vill man slippa besväret med att behöva ta fram kort och film kan man ju alltid tapetsera väggarna i vissa rum med förstorningar på "riktiga fartbilder". Det är ju så klart det bästa, att sen vi mammor får sår i öronen av att höra barnen tjata om fars/pappas bil varenda gång de ser korten, det gör ju inte så mycket.

De första gångerna de går ut i garaget är det mest för att "kolla in" bilen. Besöken brukar inte bli så långa då. Sen kommer de helt plötsligt på att nu är det bara några veckor kvar till första racet och då blir det panik i bygget.

Då ska allt kollas på riktigt, det ska ändras här, fixas till lite där, justera något och javisst, jag måste ju byta det där också. Det är nästan så att vi fruar också blir justerade eller utbytta i rena farten.

Under denna tiden och fram till sista tävlingen är körd, så finns det inte tid till så mycket annat. Då heter det .... när racersäsongen är över, då... Ska man åka på semester så får det bli mellan två tävlingar. Går inte det, så får man stanna hemma.

Sista veckan läggs all tid i garaget, då ser vi inte dem överhuvudtaget. När man går och lägger sig är man ensam, men ibland kan det ligga någon sidan om en i sängen när man vaknar fram mot morgonkvisten för att gå på hemlighuset, men när det är dags att stiga upp då är oftast den andra sänghalvan tom igen, eller fortfarande!?

#### **Så är det då äntligen dags!**

Kommer ni och tittar? Det är frågan som vi vanligtvis får. Svarar vi då nej, p.g.a. olika anledningar, får vi höra, det kan ni väl, tänk på barnen, de tycker ju att det är så roligt.

Så kan ni väl ta med fika, så att vi kan fika tillsammans. I detta läget kan man ju inte göra något annat än att säga ja.

Så vi packar bilen full, vi också, men det är barn, extra kläder, fika korg o.d. som är vår dyrbara last. Efter en liten stund kommer första frågan. När är vi framme? Den frågan hinner barnen ställa ett antal gånger under en färd som varar i ett par timmar. I en bil utan luftkonditionering, där temperaturen stiger rätt bra innan man är framme. Då är vi varma, svettiga, lite irriterade och faktiskt glada över att färden äntligen är slut och att vi är på plats. Har vi tur finns männen vid sina bilar och säger ett glatt: Hej, vad kul att ni kommer! Vi ska snart köra.

De börjar ta på sig sina overaller och sedan måste de gå och lämna på trycket. På vägen till toaletten stannar de och tittar på en bil eller två. På vägen från toaletten stannar de och tittar på en bil eller två och snackar med någon. Efter det är det faktiskt dags att lämna på trycket igen! Faktum är att de hinner med det rätt så många gånger innan det är dags att köra, för de har ju varit så förutseende att de har tagit på overallen i väldigt god tid.

Innan det är dags att köra för att ställa upp, kollar de däcken, öppnar huven för att se att allt verkligen ser bra ut, kollar så att hjälm och handskar finns på plats innan de för sista gången går och "slår en sjua". Hur stor blåsa har de egentligen? Sen är det dags!!



Lättning av förare



Vi går och ställer oss någonstans där vi förhoppningsvis ser bra. Var är far/pappa? Efter att vi pekat ut respektive fars/pappas bil har barnen rätt så bra koll på läget. Barnen hejar glatt och skriker sig hesa medan vi tar lite kort under racets gång. När de kommit i mål och parkerat sina "juveler" flåsar de och svetten rinner av dem som om de just har sprungit ett maratonlopp. Då ska det pratas och pratas!

Vi har hunnit bli rätt så fikasugna och lägger ut en filt på gräset, där det finns gräs, och packar upp vår mat. VAR HAR MÄNNEN TAGIT VÅGEN?? De som ville ha fika är nu plötsligt spårlöst försvunna!! Barnen har inte tid att äta något, så där sitter vi fruar i vår ensamhet och fikar.

Nåja, det är ju tur att det är gott och förhoppningsvis så är det solsken. När männen äntligen dyker upp igen så tar de en macka på stående fot för de har inte ro till att sitta ner någon längre stund. När vi undrar var de har varit, så får vi till svar att de har varit och pratat med alla medtävlade om racet så klart. När de har svalt sista klunken kaffe, då är det dags att börja om från början för då är det FINAL!

Innan vi kan börja vår färd hemåt så får vi ju hjälpa dem att packa ihop tält, lasta stolar, bord, verktygs-lådor och gud vet vad de mer har med sig. Sist men inte minst så ska det värdefullaste av allt lastas och då får vi kolla så att det blir bra.

När vi väl kommit hem, då ska all "skiten" (ursäkta uttrycket) lastas av igen. Barnen är trötta, mannen är trött och vill att allt ska gå snabbt, jag är trött, alla längtar efter en dusch, då frågar mannen, vad ska vi äta? Who cares! Mat är ju inte det man tänker på just då. Men det brukar ordna sig det också.

När vi sitter och äter (oftast hämtepizza) kläcker mannen ur sig, på lördag kommer grabbarna hit och grillar. Vi ska kolla kort och filmer, så ni kan väl hitta på något, hör efter om ni kan sova över hos någon. Tack för det ja. Men vad gör man inte för sin man? Givetvis hör man efter om man kan få sova över hos någon. Det fixar sig och de får ha sin kväll för sig själva. Då är de i sjunde himlen. Tänk att få sitta och prata, titta på film och kort utan att fru och barn kommer och stör. Kanon!

Nu ska vi inte trötta ut er mer med vårt prat om hur våra män är och hur det kan vara att vara fru till dem. Trots deras fel och brister så håller vi tummarna för dem och hoppas att det ska gå bra för dem 1998. Good luck!

*Skrivet av fruarna Rasmussen*

## SAMMANFATTNING AV 1997 ÅRS SÄSONG SETT UR MINSYNVINKEL

***Som vanligt tycker man när det är som mörkast att första start ligger såååååå jätte långt bort, men den kommer som vanligt med blixstens hastighet. Bilen var i alla fall klar i god tid denna gång (omväxling förnöjer även i bakaxeln). Ny stol och nytt 6-punktsbälte var monterat, diffbroms och ett större grenrör likaså.***

### **Anderstorp**

Årets premiär gick av stapeln på Anderstorp där vi fick en "ny gammal klasskamrat" i legenden Erik Berger, nästan alla i vår klass var på plats denna gång, saknade bara Erik of Norway. Strålande väder och stämningen var på topp som den brukar vara. Martins nya bil blev även den klar till premiären och alla hade väl sin förväntningar om den skulle gå bra eller dåligt. Bilen gick lika bra som den ser ut, fränsett den "snabba" styrväxeln den var allt annat än snabb om man fick tro Martin,

ingen styrrespons över huvudtaget trögt till tusen och ändå var den helt ny direkt from UK. Den var utsliten efter Anderstorps tävlingen eller faktiskt redan efter träningen på lördagen.

Inga stora problem uppstod under denna tävlingshelg, normal kontroll för oss alla med undantag av Mikael Kosunen som hade en trilskande bil. Peters bil kollade Rune upp medan Peter tog en välförtjänt? tupplur i en vilstol. Ingen tävling som inte för något trist med sig, så även denna gång när våra "cirkustält" skenade över Martins och Frittes privat bilar. Men efter lite tak och huvlackering så såg dom anständiga ut igen. Tur som jag hade så var jag och handlade till kvällens grillning. Alla var nog rätt så nöjda på Söndagen efter finalen bilarna gick så som vi förväntade oss.



*Anderstorp, maj -97*

### Falkenberg

Innan resan till Sveriges framsida och Falkenberg gjordes bara normal översyn, även denna gång ställde vädrets makter upp på vår sida. Solen sken och även värmen gjorde sitt intåg på riktigt denna gång.

Viss försiktighet iaktogs när jag rullade ut på banan. Förra säsongens övning var inte helt glömd så lite feghet visade sig nog då och då. Hamnade även denna gång utanför banan efter långa rakan. Dock var bilen endast full av grus och damm. Skulle lämna plats för Fredde vid inbromsningen och kom ut med vänster hjulpar, på curbsen varvid bilen vände helt om, Fritte såg lite blek ut när han passerade på sista varvet och såg min bil nästan uppe i däckstravarna. Bilen tappade dock lite effekt under sista träningen pga ett sprucket grenrör, men Rune hjälpte mig att fixa det så att jag kunde köra i alla fall. Lennart gjorde sin översyn i depån istället för hemma innan han körde söderut. Om jag inte misstänker mig så var det problem dels med någon elkabel, dels med fjädrarna till returen på förgasarna. Men även det gick att fixa till. Kvällen av njöts med råkor och lite ljugande för varandra precis som vanligt.

### Knutstorp

Så var det dags för vår "hemma bana" nämligen Ring-Knutstorp lika kul att köra på som alltid. Bilen var ok igen Bertil Karlsson hade gjort ett bra jobb med mitt grenrör. I övrigt bara normal översyn vilket passade mig eftersom jag samtidigt målade huset där hemma och inte kunde vara i verkstan all min lediga tid. Bra med en bana som bara ligger ca 50 min hemifrån. Något väldigt ovanligt hade däremot hänt till denna tävling, det regnade på oss. Jag har aldrig haft regn tidigare under någon av mina tävlingstillfällen. Magnus och jag agerade förtrupp reste ett tält innan Martin och Lennart kom. Allt på plats bilen blev besiktigad och allt var bra.

Eftersom jag hade bytt utväxling till 4:11 så kändes bilen mycket rappare och piggare än tidigare. Lennart hade aldrig haft den äran att köra på Knutstorp tidigare så han var nog lite försiktig i början (han kunde gott vara försiktig hela tävlingen för min del). Nu började problemen, efter ett antal varv märkte jag att mina bromsar inte var vad dom borde vara, och vid inbromsningen efter rakan så rundpall och ut på gräset. Fick liv i motorn igen och fullt ös kom upp till hårnålen när det lät lite konstigt om bilen (helt normalt när oljan har tagit slut) inget oljetryck att tala om rullade ner till depån. Motorrummet liknade en nyupptäckt oljekälla, väldigt söligt.

Overall på och domkraft fram, bil hissades upp. Mekaniker under (jag), felet lokaliserades till gummi-packningen vid filterflyttningen. Givetvis så fanns det ingen sådan just när man behöver en. Man tager vad man haver som Kajsa Varg så käckt myntade en gång, ett nytt oljefilter fick släppa ifrån sig packningen vilken precis passade (nästan) i adapterplattan. Allt skruvades på plats och ett nytt oljefilter sattes också på plats, ny olja hälldes i. Motorn startades och oljetrycket var med igen. Enkelt fel. Resten av dagen gick åt till att få bort allt oljespill.

Vi har ett undermedel till allt nämligen Bräkleen. Det gick åt en hel del (undrar om Fritte saknade sina flaskor). Så var det då dags för le grande final. Kom iväg så bra som man kan begära i alla fall före Lennarts Alfa.

Körde även förbi Herr Berger som tydligen hade något vajsning med sin växellåda (tror jag). Lyckades hålla Alfa efter trots stark uppvaktning. Efter 3-4 varv drog jag dessutom ifrån lite granna tycktes det, dock började oljetrycket att avta lite även på rakan, knappt tre kg, men det fick duga tyckte jag. Nu vet jag varför Lennart kom lite efter, hans vindrutetorkare har för dålig kapacitet i alla fall när det gäller att torka bort olja.

På det sjätte varvet var trycket nere på noll och jag var i moll och fick se färdigt tävlingen från bankanten denna gång. Lastade och skulle köra hemåt igen, innan vi kom så långt så fick vi göra en kraft ansträngning och fånga upp Martins Jaguar som yngste sonen (2 år) lyckades lägga i friläge och nästan backa igenom staketet ut på banan. Vi visste inte att vi var så snabba på korta distanser.

Väl hemma så konstaterades att samma fel gjort sig påmint igen, eftersom jag inte visste vilken skada motorn tagit av att gå utan olja, så blev det "motor ur". Målsättningen var att hinna byta lager och annat som ev. var skadat, innan semestern som i år bl.a. skulle gå till SAAB festivalen i Trollhättan. Det fixade sig nya lager vilket verkligen var välbehövligt, kammedja och släpa byttes när motorn ändå var öppnad. Efter semestern så lyftes motorn tillbaka och kändes helt ok igen. Det egentliga felet var att adapterplattans fästhylsa (den som sitter på oljefiltrets vanliga gänga) hade skruvats sig saktareåt, och när jag bara drog åt kontramuttern så spändes inte adapterplattan åt. Dock kändes det som om den satt fast. Nu sitter det fast ordentligt.



### Kinneulle

Den "knasiga" Kinneulle stod som nästa tävling, fint väder och MYCKET varmt. Första träningstiderna var nästan lika dåliga som första gången jag körde banan. Just då kunde man fått en Escort till väldigt lite pengar.

Men skam den som ger sig, nästa träning gick dock lite bättre men inte som jag hade tänkt mig, dåligt fäste en bil som bara kasade runt som en smörklick i en het stekpanna. Jag hade dessutom innan andra träningen erbjudit Fritte att köra min bil om jag inte förbättrade min första tid. Denna tävling agerade han åskådare och "Messerschmitt" (han är nog den enda av oss som inte har kört på Kullen). Han behövde inte byta om. Till finalen togs ett snabbt beslut om att inget kunde bli sämre än vad det redan var så Yokohama 008-R fick ersätta mina gamla och dåliga slicks. Starten gick och bilen kändes helt annorlunda mot innan. Svängde när jag ville



det och gick inte rakt fram i kurvorna. Efter tre fyra varv var fästet helt fantastiskt. Alfian med Elofsson i tap-pade mark för varje varv, och under bron gick det att hålla fullt, vilket dock var en både trevlig och ruggig upplevelse (vågade bara prova två gånger). Slutsatsen från Kinnekulle blir att vid hög värme så biter 008:r riktigt ordentligt. Som vanligt körde vår klass sist så hemma var jag först 01.30 på måndags morgonen.

### Mantorp

Säsongen började att gå mot sitt slut och nu var det dags för Mantorp, vi slog följe alla från Skåne och vi var nog en imponerande syn längs E 4:an. Vädret var... givetvis fint, det regnar ju aldrig när jag skall köra tävling.

Bilen gick bra och körningen var vad jag hade förväntat mig. Lennart tog revansch för Kinnekulle. Tyvärr så slutade dagen inte så kul för honom. Fritte och jag hade en lite obehaglig upplevelse vid en varvning strax innan chikanen, en grå Porsche körde om oss under vår fajt precis som om undan här kommer jag. Vi kör ju inte så fort i sig men hade ju varit ett lätt byte på rakan. Allt gick dock bra denna gång. Fredde ägnade halva lördagen till att byta växellåda på Caprin. Tyvärr så gick det inte att köra i alla fall, men viljan hade han ändå. Mitt skruvande denna gång bestod i att byta torkarmotor och länkage på min Opel Omega, och det var det gått om tid till, det kunde ju bli regn på hem vägen. Tyvärr så hade vi det mycket trångt och bökitigt i depån, man hade packat ihop oss ganska tätt. Hemma sent även denna gång, körde sist igen.

### Anderstorp

Även denna gång behövde bilen bara en liten översyn. Dom där Fordarna är kanske inte så dumma trots allt.

Sista mötet för säsongen stod för dörren, allt helt så alla hade nog samma tanke att nu tar vi det lilla lug-

na så att man har en bilen som är ok efter tävlingen. Anderstorp bjöd på en fin helg och toppenväder (ni vet vad som gäller med regn när jag kör?). Dock fick vi skrapa is på söndagsmorgonen. Tidtagningen fungerade inte efter ett blixtnerslag, men vad brydde vi oss om sådana petitesser, när solen lyser och alla har trevligt och det är sista löpet för året. Startuppställningen lot-tades efter hur man låg till i cupen totalt, i alla fall gjorde vi i vår klass på detta vis. Vi hade fint besök från Norge denna gång. Erik Andersson dök upp med sin NSU, och den inte bara höll ihop utan Erik vann dessutom sin klass upp till 1300 cc före Fritte, som vunnit allt annat under året. Lite trist bara att Eriks bil kommer så sällan och havererar så ofta. Hoppas att du får det att hålla nästa år Erik.

"Den gamle" (inget ont menat) Erik Berger gjorde som vanligt. Vann sin klass, det var 5:e gången detta året och blev klassegrare totalt. Martin blev tvåa i löpet och tvåa i klassen. I min klass vann Lennart för 4:e gången i år, och undertecknad blev "bara" tvåa igen. Men klasseger blev det. Förmodligen för att Lennart blev utan poäng på Mantorp, men race är race. I STORA klassen kammade Fredde hem segern denna gång men Magnus fick totalsegern.

På söndagen var det lite lekstuga och provkörning- ar av varandras bilar. Ganska kul det med. En del av oss hade monterat in passagerarstol så man kunde få prov- åka med. Familjen kom upp så barnen fick sig en åktur. Även hustrun, men hon uppskattade inte det så mycket som barnen. Hon tyckte att fyra varv var alldeles till- räckligt. Dagens nöjdaste passagerare var utan tvekan Rolf om man mäter efter största leende (tur att öronen tog emot) när han kom in i depån efter en åktur med Erik Berger. Vid tretiden packades och lastades allt för sista gången denna säsong och hem färden tog sin bör- jan.





**ANTAL KÖRDA TÄVLINGAR I RESPEKTIVE KLASS:**

0-1300	BG Fritzon	5 starter och 4 vinster 1 andra plats
	Erik Andersson	1 start och 1 vinst
	Eva -Lisa Andersson	1 start och 1 andra plats
	Martin Rasmussen	1301-1600 6 starter och 1 vinst 4 andra platser och 1 bruten
	Anders Persson	4 starter och 1 andra plats och 3 tredje platser
	Peter Holmberg	6 starter och 1 andra plats och 2 tredje platser och 3 fjärde platser
	Erik Berger	6 starter och 5 vinster och 1 bruten
	Mikael Kosunen	1601-2000 2 starter och 1 andra plats 1 bruten
	Michael Rasmussen	6 starter och 1 vinst och 4 andra platser och 1 tredje plats
	Robert Pettersson	1 start och 1 vinst
	Lennart Elofsson	5 starter och 4 vinster 1 andra plats
	Fredrik Andersson	2001- 3 starter och 1 vinst och 2 andra platser
	Magnus Paulsson	5 starter och 4 vinster och 1 andra plats
	Kristoffer Lindqvist	3 starter och 1 vinst och 1 andra plats och 1 tredje plats

**START I ALLA TÄVLINGARNA HADE FÖLJANDE:**

NR 12	Martin Rasmussen
NR 20	Peter Holmberg
NR 22	Erik Berger
NR 32	Michael Rasmussen

*Vid spakarna Michael Rasmussen*

**Nu har säsongen redan startat och det har varit lite strul med utgivningen av Rutflaggan. En del av nedan information skulle vara med i ett tänkt vårnummer. Jag har gjort en startlista för 98 som ser ut enligt följande:**

Klass	Namn	Bil	Årsmmodell	Startnr
1 0-1300	Erik Andersson	NSU/spiess gr2	1967	4
	Tord Elander	NSU TT 1300	1971	6
	Eva-Lisa Andersson	BMC Clubman	1972	8
	Håkan Lindevret	BMC 1275 GT	1972	9
2 1301-1600	Ola/Hans Junelöv	Lotus Cortina MK II		11
	Martin Rasmussen	Lotus Cortina MK II	1968	12
	Sven-Åke "Emil" Andersson	Ford Escort TC	1969	14
	Ola Åkesson	Ford Escort TC	1969	15
	Anders Persson	Ford Escort TC	1969	16
	Bertil Carlsson	Ford Escort TC	1970	18
	Peter Holmberg	Ford Escort TC	1972	20
	Erik Berger	Ford Escort TC		25
3 1601-2000	Anders Agfors	Alfa 1650 GTJ	1966	26
	Greger Pettersson	Ford Escort BDA	1969	28
	Mats Åbjörnsson/Anders Weidow	Ford Escort gt	1970	30
	Tommy "målararen" Sjödin	Ford Escort BDA	1970	31
	Michael Rasmussen	Ford Escort Mk1	1970	32
	Chister Glenning	Volvo 142	1970	34
	Sture Danielsson	Opel Ascona	1971	36
	Robert Peterson	Alfa 2000 GTV	1973	38
	Lennart Elofsson	Alfa 2000 GTV	1975	40
	3 2001-	Fredrik Anderson	Ford Capri 3000	1970
Magnus Paulsson		Ford Capri 3000	1970	44
Kristoffer Lindqvist		Ford Capri 3000	1970	46

In i listan ska även Bertil Holmgren i en Volvo 140.

Totalt blir det 25 bilar. Nu kanske inte alla kommer till första tävlingen. Men vi börjar bli ganska många och börjar snart propa på ett eget heat. Jag vet att det finns flera på gång t.ex. Fiat Abarth, Alfa, BMC, Renault och BMW. Vi har även vår tyske vän Peter Mucke som jag inte vet om han kommer. *Peter kommen Sie?* Efter denna verbala språkövning så övergår vi till en kort rapport från årets (98) första tävlingar.

#### **Falkenberg 23/5-24/5**

Till denna tävling dök 10 Stand Ny bilar upp. Fyra var nya i klassen nämligen Ola Junelöv, Bertil Holmgren, Mats Åbjörnsson ( delar bil med Anders Weidow) och Bertil Carlsson. Välkomna grabbar! En del började skruva alldeles för sent och hann inte komma. Vi saknade en del Stockholmare. Erik Berger uppenbarade sig i en alldeles nybyggd bil som gick hiskeligt fort. Ola Junelöv körde bums sönder dreven i bakaxeln och fick byta till en annan utväxling som gjorde att motorn fick varva alldeles för mycket. Senare körde han även sönder avgassystemet. Då gav han upp och åkte hem. Trist, men kom igen Ola. Mats Åbjörnsson fick byta toppackning på Escorten. Min egen Alfa hackade vid varv över 6000, vilket verkade vara ett simpelt fel jämfört med de andras.

Sista tidsträningen var rena Trandansen på baksidan. Bilarna sladdade åt alla möjliga håll och en del hamnade långt ut i gräset. Själv så dansade jag ett steg åt höger och två steg åt vänster men höll mig kvar på banan. Förklaringen kom varvet därpå. Då hängde halkflaggan ute vid varje postering. En Abarth Scorpione hade tömt tråget på all olja.

Under själva loppet inträffade inget dramatiskt så vitt jag vet. Erik vann totalt Stand Ny och därmed 1600 klassen. Magnus körde in på en andra plats och en första i stora klassen. Martin var tätt bakom Magnus och knep en 2:a placering i 1600 klassen. Robban knep första plats i 2000 klassen. I 1300 klassen fanns tyvärr ingen deltagare. Michael Rasmussen och jag hade en liten fight under hela loppet. Jag försökte flera gånger pressa mig förbi på rakan men bilen orkade inte riktigt denna gång. Rolig och just fight mellan klasspapporna.

#### **Gällerråsen 6/6-7/6**

Nu kom det några fler än förra gången. Nya i gänget blev Tommy " målaren" Sjödin i Martin Rasmussens gamla BDA Escort och ett tillskott i lilla klassen av Håkan Lindevret med en BMC 1275 GT. Välkomna grabbar. Håkans "koja" är en original tävlingsbil från Comfort Racing stallet.

"Fredde bus" kom med sin Capri och körde mycket fort. Det ryktades om att det satt Volvobromsar på Caprin. Kan detta vara möjligt "Fredde"? Ordet bus har han fått av mig men inte för hans körsätt på banan för det är korrekt. Men han har berättat historier från livet som har gett mig anledning att kalla honom "Fredde bus". Köra genom en trädgård på motorcykel med ett koppel poliser i hälar!! Hade han nöjt sig med ett varv så kunde det vara glömt men två varv, nå då det blev det "Fredde bus". Körkort hade han givetvis inte heller. Vädret under helgen var väl inte det allra bästa. Men för det mesta var banan torr under våra körpass. Undantaget var sista tidsträningen på söndags morgonen. Då regnade det. Men det var faktiskt den enda gången som min bil fungerade perfekt. Annars hade hackningarna från Falkenberg tilltagit trots en dryg veckas felsökning och nu gick han sämre än någonsin. Jag lyckades inte hitta felet nu heller. Kanske är det förgas-

na? När jag pressar bilen kommer problemet. Men helgens olycksfågel var nog Erik Berger. Efter två avåkningar ut i gruset med en motor utan luftfilter fick motorn nog och gav upp på lördagseftermiddagen. Byte av motor skedde under natten. Men under tävlingen gick lådan sönder istället. Även Peter Holmberg fick bryta med trasig växellåda. Men innan det hände visade han att bilen är snabb och han kan bli farlig längre fram. Grabbarna Mats Åbjörnsson och Anders Weidow med Anders som förare denna gång fick ånyo göra ett byte av topplockspackningen. Hur många packningar/mil drar er Escort? Dessutom sjönk en ventil allt längre in i sätet och orsakade en total kompressionsförlust på en cylinder. Finito, ingen tävling denna gång för dom. Dubbelt lågtryck kan man säga.

Tävlingen genomfördes i torrt väder med några enstaka stänk på vindrutan. Efter en bra start kunde jag plocka några placeringar i början. Men efter två varv var det roliga slut för min del. Att ta sig i mål blev huvuduppgiften denna gång. Kopplingen på Tommys BDA slirade under starten och orsakade lite strul bakom. Men inget hände och alla kom iväg utan plåtskador. "Fredde bus" körde fort och vann Stand Ny totalt och även stora klassen. Kristoffer körde in som tvåa både i Stand Ny och i stora klassen. Martin Rasmussen blev trea i Stand Ny och etta i 1600 klassen. Robban knep första platsen i 2000 klassen och Håkan Lindevret vann givetvis 1300 klassen som enda deltagare. En del plåtskador uppstod vid en fight mellan två bilar. Onödigt tycker jag och domaren, vilken hissade svartflagg.

Tyvärr strulade jag till det vid vår interna prisutdelning och hoppade över både Martin o Tommy. Förlåt mig grabbar. Om alla kom självmant till vår prisutdelning utan att klasspapporna springer omkring och samlar ihop gänget så kanske vi får lite mer tid till att skriva ihop en bra resultatlista. Skärper ni er så skärper vi oss. Inom en halvtimme efter tävlingen ska alla Stand Ny förare vara på plats där Micke och jag huserar i depån. Ingen förare inget pris. Ibland har vi mycket värdefulla priser. Ibland delar vi även ut dekalerna från prissponsorn, så ta vägen förbi och fråga efter dekalerna så snart som möjligt. En viktig sak lärde jag mig i Gällerråsen. Meka aldrig med bilen då du har din brandsäkra overall på dig. Olja på den, då är den inte så brandsäker längre. Självklart, men hur många har inte gjort det när bilen inte fungerar.

Numera har vi i Stand Ny en egen pressfotograf som både filmar och tar läckra actionbilder. Mening- en är att vi efter säsongen ska kunna köpa en video med klipp från alla tävlingar. Jag vet att fotografen även har actionbilder från andra klasser. Det bästa är att de är till salu, så kom och hälsa på fotografen. Vem han är? Jo en gammal Fordförare och bror till Bertil Carlsson som numer kör i våran klass. Han heter Lennart Carlsson och bor ihop med Bertil i deras husvagn på tävlingarna. Han är en mycket duktig "rörmockare" och är bl.a. duktig på att byta glykol i värmesystem. Ätminstone att tappa ur glykolen.

**Lennart Elofsson**  
E-mail: [Lennart.Elofsson@saab.se](mailto:Lennart.Elofsson@saab.se)  
Fax 013185268

**Hemsida Stand Ny**  
(Done by Anders Rasmussen)

<http://w1.404.telia.com/~u40400788/RHK.html>



## Resultat Stand Ny 98

Klass	Startnr	Namn	Bil	Falkenberg 23/24 Maj	Gällerråsen 6/7 juni	Summa
1 0-1300	4	Erik Andersson	NSU/spiess gr2			
	6	Tord Elander	NSU TT 1300			
	8	Eva-Lisa Andersson	BMC Clubman			
	9	Håkan Lindevret	BMC 1275 GT		9	9
2 1301-1600	11	Ola/Hans Junelöv	Cortina Lotus			
	12	Martin Rasmussen	Lotus Cortina MK II	8	14	22
	14	Sven-Åke "Emil" Andersson	Ford Escort TC			
	15	Ola Åkesson	Ford Escort TC			
	16	Anders Persson	Ford Escort TC		13	13
	18	Bertil Carlsson	Ford Escort TC	7	12	19
	20	Peter Holmberg	Ford Escort TC		5	5
	25	Erik Berger	Ford Escort TC	9	5	14
3 1601-2000	26	Anders Agfors	Alfa 1650 GTJ			
	28	Geger Pettersson	Ford Escort BDA			
	30	Mats Åbjörnsson	Ford Escort gt	13		13
	30	Anders Weidov	Ford Escort gt			
	31	Tommy Sjödin	Ford Escort BDA		13	13
	32	Michael Rasmussen	Ford Escort Mk1	12	12	24
	34	Chister Glenning	Volvo 142			
	36	Sture Danielsson	Ascona			
	38	Robert Petersson	Alfa 2000 GTV	14	14	28
	40	Lennart Elofsson	Alfa 2000 GTV	11	11	22
	49	Bertil Holmgren	Volvo 140	5		5
4 2001-	42	Fredrik Andersson	Ford Capri 3000		9	9
	44	Magnus Paulsson	Ford Capri 3000	9	5	14
	46	Kristoffer Lindqvist	Ford Capri 3000		8	8

## Vemmentorp Bed & Breakfast



Bo på en fyrlängad Skånegård från 1850.  
Genuin miljö med kallersten och  
brunn på innergården.  
Ät frukosten ute bland rosorna eller inne  
det mysiga rummet med 1800-talsmöbler.

Olof och Lena önskar Er varmt välkomna!

Hundar är också välkomna

Säsongen på Vemmentorp sträcker sig normalt från juni till  
och med augusti. Det går att ordna boende även under andra  
tider.

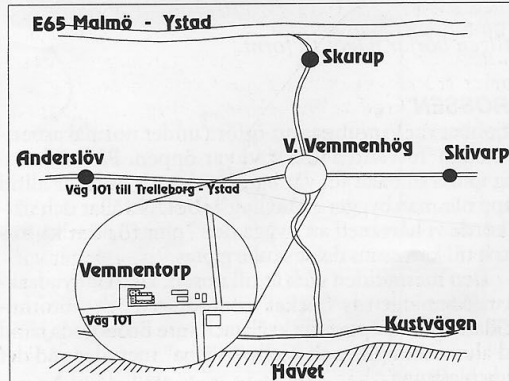
Bokning sker via telefon:

026-27 37 14,  
0410-256 43 eller  
070-540 39 83,

Olof och Lena.

### Priser/person:

Övernattning	180.00 kr
MHRF medlem	150.00 kr
Logen	90.00 kr
Basta	50.00 kr



# Så bygger vi en Formel Super Vee

STAFFAN LINDBERG

DEL 2

*Tidigare har jag berättat om förberedelserna. Men nu var det alltså tid för:*

## BYGGSTART

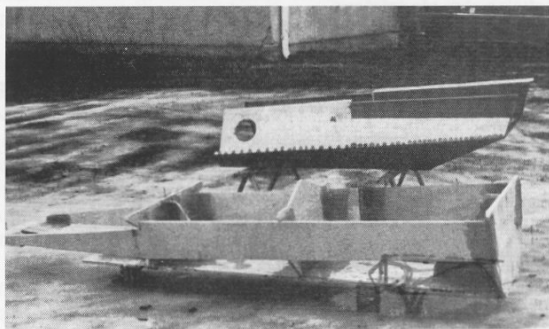
Av flera skäl föll det sig naturligt att starta bygget med att förfärdiga den centrala plåtlådan. Eller *mono-coque'n* som den så vackert kallas. Och t. o. m. i racing är det nyttigt med bra och trevliga grannar. Sådant har vi gott om i Burträsk. Alldeles intill oss finns företaget Tervento en firma som bland annat tillverkar varmluftpannor

I sin förnämliga verkstad har de ett flertal plåtbearbetningsmaskiner. Och de ställdes välvilligt till vårt förfarande.

Trots vår ovana vid detta arbetssätt så kunde vi under den första förmiddagen vika och svetsa ihop bottenplåten och de inre sidoplåtarna. Men sedan blev det besvärligare och började gå betydligt långsammare. Ju fler bitar som kom på plats — desto bökgigare blev det och svårare att komma åt med punktsvetsen. Till slut kunde vi bara arbeta med vår egen CO<sub>2</sub>-svets. Med det aggregatet kan man punktsvetsa (eller "punkta") ihop två plåtar utan mothåll. Man får ett resultat som påminner om nitning men som går snabbare att utföra och som ger ett starkare förband.

Genom att man inte gör hela, sammanhängande svetssträngar undviker man att plåtarna slår sig. Om vi inte haft denna svetsmetod att tillgå så hade vi tvingats att på vissa ställen tillgripa blindnitning.

Efter fyrtio timmar knäpande var faktiskt plåtskalet färdigt med fästpunkter för framhjulsupphängning, kuggstång, broms- och kopplingscylindrar, fästen för störtbågen och ramkonstruktionen runt motorn. Och det visade sig snart vid kontrollmätningen att vi sluppit undan alltför stora skevheter och att bygget överensstämde mycket bra med våra ritningar.



*Äntligen börjar något ta form.*

## KAROSSEN

Plåtjobbet var vi tvungna att utföra under normal arbetstid medan Terventos verkstad var öppen. På kvällarna drog vi oss tillbaka till vår egen verkstad, tiden är alltid knapp när man bygger en tävlingsbil, och kvällar och nätter körde vi hårt med att bygga den "plugg" på vilka formarna till karossens delar skulle gjutas.

Den mesta tiden gick åt till nosen. Den houvudsakliga utformningen av "locket" runt föraren och motorhuvten klarades av på en enda kväll tack vare Brors goda hand med aluminiumplåt och Kjells "fräcka" metoder vad det gällde plastning.

Annars kan jag försäkra er att det är mycket, myck-

et mer jobb att göra en plastkaross än vad man i allmänhet föreställer sig. Det finns nästan ingen ände på allt slipande och paddande innan man äntligen har fått fram en acceptabel form.

## TANKAR

Alla utrymmen är visserligen ännu inte helt utnyttjade. Men trots det ser det ut som om vi blir tvungna att nöja oss med en något mindre tankvolym än de 45 liter som reglementet tillåter. (Så nu är det bara att hoppas på att de är tilltagna i överkant. Vilket vi är ganska säkra på, enligt de papper vi fått om de första tävlingarna ser det ut att räckta med c:a 30 liter.)

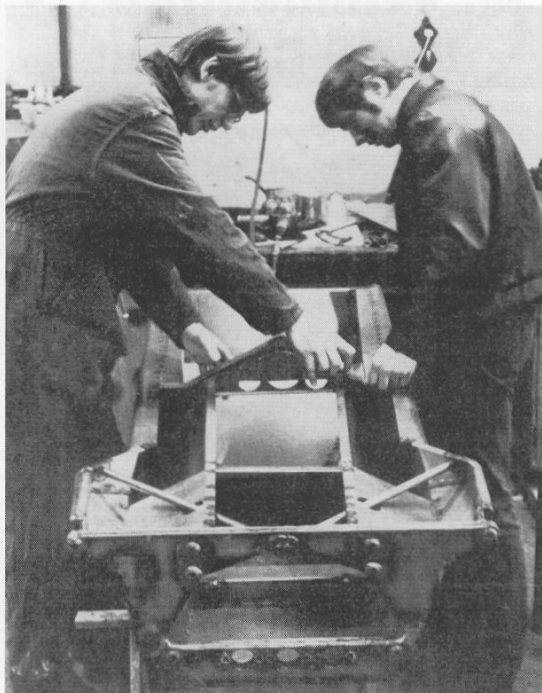
Det visade sig snart att växlingsmekanismen och alla ledningar tog mer plats än vad vi beräknat. Och det är ont om plats! Så vi minskade en aning på tankvolymen. Tankarna på vår prototyp är utförda i lättmetall och omsluter nästan helt förarens ben nedanför hans knän.

## BAKRE RAMEN

Sedan motor och växellåda i sinom tid anlant byggdes den omslutande ramkonstruktionen. Vi prövade oss fram med ett par varianter, det gällde ju att nå fram till en enkel och styv lösning.

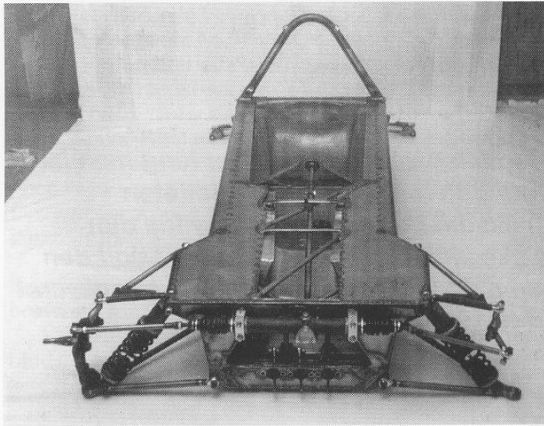
Slutresultatet avviker en hel del från ritningen. Viktigaste fördelarna är att den är mycket enklare att demontera och samtidigt ger den en något spatiösare hjulupphängning.

Motorn var också något större än vad som kunde utläsas av de ritningskopior som vi tidigare utgått från. Och det gav ju naturligtvis upphov till vissa förändringar

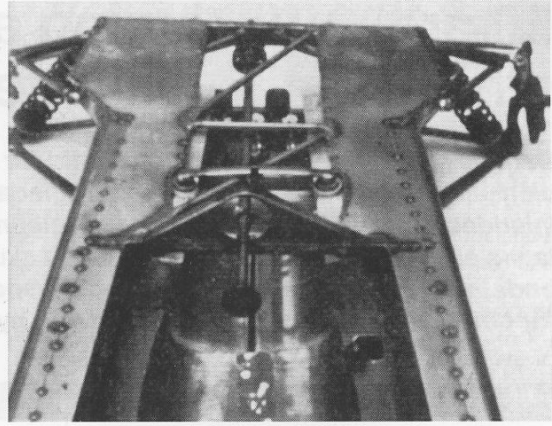


*Staffan Lindberg och Bror Jaktlund försöker passa i en del i *mono-coque'n*.*





Monocoque'n i färdigt skick.



Här ses tanken som en liggande halvkupol runt föraren.

### VRIDSTYVHETEN

När nu chassit var utbyggt i hela sin längd tog vi oss för med att pröva vridstyvheten. Vi hade ju eventuellt chansen att kunna åstadkomma ytterligare några förbättringar.

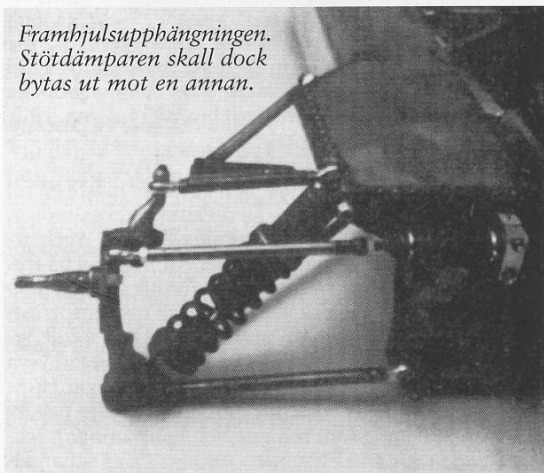
Ett tag planerade vi att montera fast fläktkåpan i ramen. Men den ser inte ut att kunna ta några större laster och sedan föra dessa vidare till de delar av ramen som man skulle kunna önska. Som vanligt är tiden vår största motståndare. Den har inte heller medgivit så omfattande arrangemang för att exakt mäta chassits styvhet. Men jämfört med de ramar som tidigare byggts här uppe i Burträsk är resultatet verkligen tillfredsställande.

### TIDSNÖD

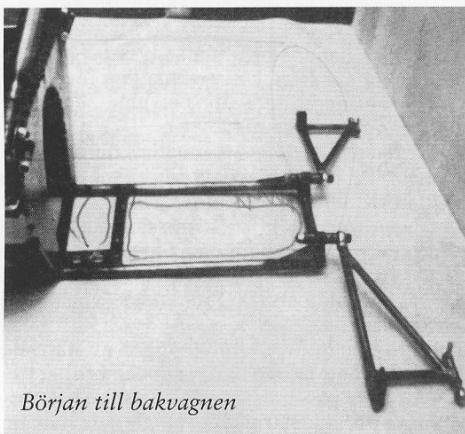
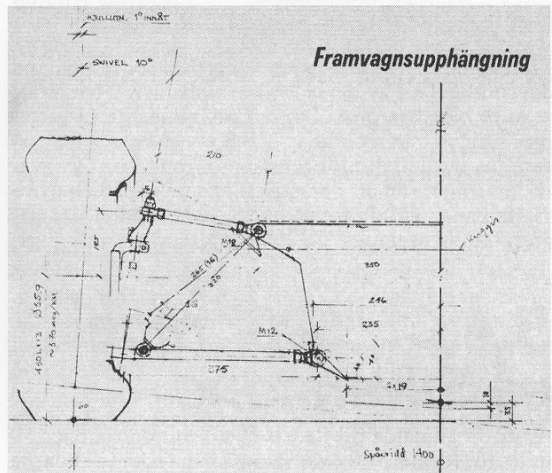
Att göra detaljerna i hjulupphängningen och styrinrättningen har inte erbjudit några större problem. Men problem finns onekligen ty detta skrivs drygt två veckor innan den första tävlingen. Och fortfarande väntar vi på däck, hjul, stötdämpare, fjädrar, delar i växellådan och många andra små — men viktiga — prylar.

Sedan skall motorn trimmas och provköras, hela bilen tas isär och målas, karosdelar gjutas, bilen provköras m. m.

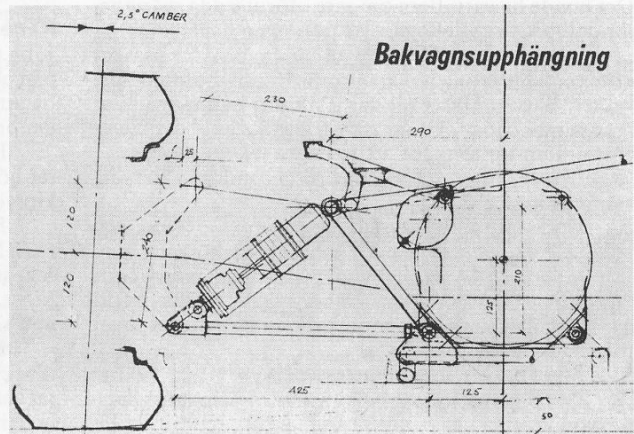
Den första tävlingen körs på Hockenheim den första söndagen i april. Och vi jobbar allt vi hinner för att bli klara i tid. Och kommer bara prylarna så...



Framhjulsupphängningen. Stötdämparen skall dock bytas ut mot en annan.



Början till bakvagnen



# 50-års uppvaktning av en småvuxen trendsetter

*Dagens jubilar har en något flytande tid för sin födelse. Nedkomsten var lång men inte plågsam utan mer en process fylld av glada med- och motgångar. Graviditeten inleddes väl redan under slutet av 30-talet men liksom hos en del andra vilda djur fanns en fördröjning för att nedkomsten skulle ske vid en lämplig tidpunkt. Adolf den onde, som gjort så mycket gott för racersporten men i övrigt bara elände, bar ansvaret för den miljöpåverkan som präglade den nyfödde 1948.*

## PONTUS "KRYPET" BETTERBERG

### A star is born

Under världskriget var det många unga engelsmän som planerade för "Dig som lever i en bättre, ljusare tid än vår" för att citera Ture Nerman. En stor diktare som höll jungfrutalet i första kammaren på hexameter. En god kommunist men inte intresserad av motorsport så låt oss här glömma honom och återgå till födelsdagsbar-net.

Fostret var inte fullgånget förrän i slutet av 1947 då det beskrevs som:

Motor	Max 500 cc, sugmotor
Bränsle	Valfritt
Tankar	Fri volym
Vikt tom	Min 227 kg
Bromsar	På alla 4 hjulen med oberoende påverkan på endera axeln
Kaross	Ja

Efter freden 1945 blev många flygfält i södra England överflödiga. Ett av dessa låg i den lilla byn Silverstone utanför Northampton. Dånet från bombflyget ersattes med sången från racerbilar. 1948 var en permanent racerbana färdigställd för Englands Grand Prix. Vad var då naturligare än att det allra första racet på den nyinvigda banan gällde formel 500, dagens jubilar. I det årets oktobernummer av "Iota" refereras premiärracet:

## R.A.C. "500" race på Silverstone

Av de 35 anmälda till RAC:s mini Grand Prix över 50 miles för formel 500 över samma bana som GP-bilarna använde senare på dagen startade 28 och fullföljde 8. Det kunde ha varit flera om inte oförutsedda svårigheter drabbat vissa deltagare på träningen dagen innan.

Inte mindre än 7 av de anmälda misslyckades att komma till träningen och blev därför diskvalificerade. Lones, Bacon, Hartwell och Davison hade inga bilar med sig till banan. De återstående två, Bond och Sparrowe, kom för sent för att få några träningsvarv, den senare hade oturen att få kedjebrott i bandepån just som träningstiden gick ut.

Hade inte Villoresi och Ascari, som kom etta och tvåa i GP:et, varit försenade efter att ha kört nonstop från Milano är det möjligt att Bond och Sparrowe getts en chans att få träningstid. Det är inget att säga om att Maseratibilarna fick disponera den tid som fanns över till sina träningsvarv.

Bond har en mycket intressant bil som går verkligen bra. Den överensstämmer helt med formelbestämmelserna trots att den har frontmotor och framhjulsdraft. Bi-

len är i allt synnerligen välbygd och vi hoppas få se mycket av den i framtiden

### Träning

Torsdagens och fredagens träningstider i 500-klassen förvånade inte bara GP-förarna men också funktionärerna från RAC. Tiderna avslöjade att skillnaden till GP-bilarna var hårfin och 500-förarnas körskicklighet imponerade på alla. Moss, Strang, Rhiando, C.F. Smith, Aikens och Cooper var särskilt snabba, Coward, Bosisto, Grose och Dryden fanns också högt upp i startfältet.

Moss tid 3m 17s, snitthastighet 67,07 mph, var den bästa. Hans tid står sig väl mot Lord Selsdons Talbot, 3m 42,6s och Salvadoris Maserati, 3m 13,6s.

Olika problem uppstod med högre hastigheter. Bosisto rensade växellådan på kuggar, Flathers gick orent, Gibbs hade styrbesvär och Wharton misstänkte grovt. Grose hade fullt upp med att bygga färdigt sin mycket fina Special med Manxmotor. Aikens jobbade hårt med ett nytt trycksystem till bränsletanken.

### Totalrenovering

Första pris för företagsamhet och envishet måste gå till kusinerna David och Joe Fry. Deras antika Cross-motor, med roterande ventiler, totalrasade till slut. Överhettning pga otillräckliga kylkanaler? Klockan 4 på fredag eftermiddag bestämmer de sig för att skaffa en ny JAP-motor från John Cooper och bygga om motorfästena. Nattarbete. På fyra timmar formade och löt Jeremy Fry en ny 6-gallon tank av tre gamla oljefat. Nya motorfästen tillverkas av vad som fanns tillgängligt. Stillestånd mellan midnatt och 6 på morgonen pga av en nitisk polisman som stängde den hjälpsamma verkstaden i Brackley. MEN - bilen sprangs i gång i bandepån och huven sattes fast, två minuter före start!

### Race

John Cobb invigde banan, 500-fältet startade i bandepån och ställde upp för start. Det var omöjligt för förarna att höra "tre minuter...två...en...en halv..." pga av det öronbedövande motorljudet.

Förmodligen pga av dålig information om startsättet höll många bilar på att placeras på griden när Earl Howe, exakt kl. 12.00, fällde Union Jack.

Förvirringen skapade ett kaos som sent skall glömmas. Några förare som haft ögonen på flaggan fick perfekt start och ordningen in i första kurvan var: Strang, Moss, Dryden, och Cooper. Därefter en lucka och Rhiando och Strathcarron.

Man var förvånad över uppdelningen av startfältet och särskilt efter att ledarna saktat in och oroligt tittat bakåt. Moss hade passerat Strang och när de bakomliggande bilarna började närma sig signalerade han att



Strang skulle återta ledarpositionen. En fin gest och gott racinguppförande.

För att återvända till startlinjen så var det flera som inte var medvetna om "officiell tid". Brandon, Bosisto och Fry överraskades medan de bytte till hårda stift. "Spike" Rhiando - den slutlige segraren - stod vid sidan av sin bil (säkert första gången det någonsin hänt) och Page, som plötsligt fick klart för sig att starten gått, fick kedjebrott och sköt in bilen i bandepån 100 yards längre fram.

Cooper, som skulle startat i de främsta leden, var långt bak men körde upp sig till en bra start, vilket Stratcarron i Marwyn också gjorde.

Underwood körde sakta in i bandepån, bytte tändstift och kom ut efter sju minuter. Fry var på första varvet, sågs jaga iväg med "något släpande efter". Det var varvräknarwiren som han inte haft tid att skriva fast före starten.

Efter tolv minuter bröt Saunders (Cooper) och Underwood, som inte fått någon förbättring med nytt tändstift.

Efter tre varv var Moss i Ledningen med 60,67 i snitthastighet på varvet. Strang, som kört fort, upptäckte att oljeflöde saknades och bröt innan motorn skar. På andra plats, bara 0,7 sekunder efter Moss, låg Rhiando och därefter Dryden (Cooper), John Cooper och Coward (Cowan).

Messengers Special stannade ute på banan och kl. 12.13 syntes han vandra mot depån. En minut senare fick också Dryden problem. Främre motorfästet kollapsade och "Curly" var borta ur racet.

Clark (A.S.A.) såg ut att ha problem och körde av banan medan Rhiando satsade hårt för att ta ledningen och stadigt närmade sig Moss. På tredje varvet satte Spike, i sin guldfärgade Cooper - "Banana Split" bland grabbarna, bästa varvtid med 3m 29s (63,72 mph). Endast 0,32s efter låg John Cooper. Bosisto bröt på första varvet, ännu en gång med rensad växelåda.

### **Elände på många sätt**

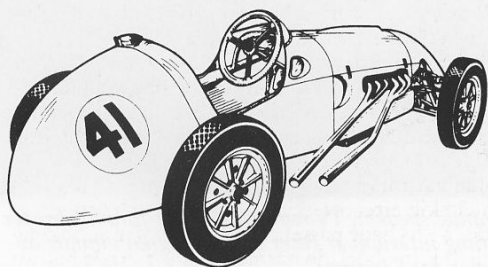
Vid depån väntade pappa Moss bekymrat på unge Stirling medan sekunderna försvann och Rhiando tog ledningen följd av Cooper, Coward, S. Coldham (Cooper) och C. Smith (C.F.S.), de tre sista med mindre än 10s inbördes avstånd.

Moss fanns vid Seaman's Corner, desperat undersökande sin Cooper. Fry's Iota och Flather's Marrot skulle också passerat men syntes ej. Nervositeten ökade i depån.

Rhiando höll ledningen med i övrigt oförändrade placeringar när Smith snurrade av i en kurva och racet var över för hans del. Samuelson smög upp på femte plats.

Joe Fry rullade in i depå med skuren motor. Det var inte särskilt överraskande eftersom den aldrig startas förrän just före racet. Flather's magnet gav upp och så var det slut på glädjen i hans team.

Samuelson, iskall bakom ratten, hade nu passerat Coldham och väntade på en öppning att passera Coward till en tredje plats. Coward täckte upp så kampen fortsatte.



Ledaren saktade ned instinktivt, bränsletanken hade börjat läcka på Spike's axlar och rygg. Alla som har haft methanolnitrobenzine på huden vet hur elakt det känns. Spike var ändå fast besluten att stanna i ledning.

Brandon, som ju blev tagen på sängen med tändstiften i handen vid starten, hade arbetat upp sig genom fältet och låg nu efter Coldham. Coward's bil gick fortfarande som en raket.

Gibbs kom in i depån med sin M.A.C. och letade efter saknade hästkrafter. Hästarna hade lämnat stall och han bröt efter en strong insats.

Grose upplevde några hårresande sekunder då inget hände när han bromsade hårt för en kurva. När han räddat situationen stannade han och upptäckte att ett bromsrör var avskuret - stenskott eller något annat skarpt föremål på banan. Han körde till depån och bröt efter sex varv.

Moss var framme i depån efter fotvandring och meddelade att drevet lossnat från axeln. Beväpnad med verktyg sprang han tillbaka till Seaman's Corner och bilen.

Rhiando var inte den enda med tankproblem - K.W. Smith bröt med spräckt bränsletank. Tre minuter senare skar Frank Aikens Triumph-motor. Fältet tunnades ut!

Moss beslöt sig för att bryta, övertygad om att racet var över, men lyckades reparera drevet och köra i mål.

Samuelson låg fortfarande tätt in på Coward, som var 0,25s efter tvåan Cooper medan Brandon fortsatte sin klättring genom fältet.

Wharton, som förlorat 18 minuter i depån med bränsle- och tändningsproblem, återkom i racet när fem minuter återstod.

Phillips (Fairley) kämpade envist, fixerad vid att fullfölja till varje pris och flyglöjtnant Stoop (Spink Squanderbug) delade den uppfattningen i sin välbyggda bil.

Bara två eller tre minuter före målflaggan fick Coward ett plötsligt motorstopp men kom lyckligtvis i gång igen. Troligen kostade det honom en placering.

### **Cooper's dag**

Plågad och sliten, osäker på om bränslet skulle räcka ända fram, såg Rhiando målflaggan och passerade linjen som vinnare i R.A.C "500" Race på tiden 47m 10 3/5s, snitthastighet 60.68 mph (97,5 kmh). Cooperbilar genom Cooper, Sir Francis Samuelson och Brandon bidrog till placeringarna 1, 2, 3, 4 för märket.

Pappa Cooper var i hög form efter racet med ovanstående framgångar och med 5 av 9 startande Cooperar som fullföljde.

### **Vid detta invigningsrace på Silverstone fullföljde 8 och bröt 18.**

Okända namn 1948 var Stirling Moss, Ken Wharton och Eric Brandon som alla några år senare tillhörde eliten av GP- och sportvagnsförare. Formel 500 racern var förutsättningen och grunden för den moderna formelbilen och John Coopers framgångar som konstruktör med VM-titlar.

Av ovanstående referat framgår tydligt att årets femtioåring bär åren med heder, uppför sig likadant i dag som då. Kanske har dagens förare annan inriktning på karriären men i garaget, i depån och på banan har inget ändrats. Finns det något mer historiskt korrekt än Midget, halvpannor, formel 500, F3-500? Kärt barn har många namn. I bland även förbannade bildjävlar.

*Pontus "Krypet" Betterberg, sporadisk medarbetare i svensk och internationell press*

WAXHOLMS BILOPPP -97. FOTO BO LINDMAN



Tre klassiska sportvagnar från Ö-riket: Horsts HRG 1500, Claes M.G. TC och Peters Jaguar XK 150. Kan det kännas mera rätt?!



Jan Klerehag Volvo Pv 544 Sport



Vackra sportbilar och vackra trähus. Waxholms Bilopp i ett nötskal



Carl-Magnus Skogh, legendarisk Saab- och Volvo-förare, hårdtestar Bosse Lindmans Replika av de Saab C-M körde på 60-talet



Jaguar XK m150. Förare Peter Nordengren vinnare av "Coupes des Charmes" 1997



Vår kände speaker, TV-reporter och Pv-förare Christer Glenning interjuvar Peter Nordenmgren vinnare av "Coupes des Charmes"