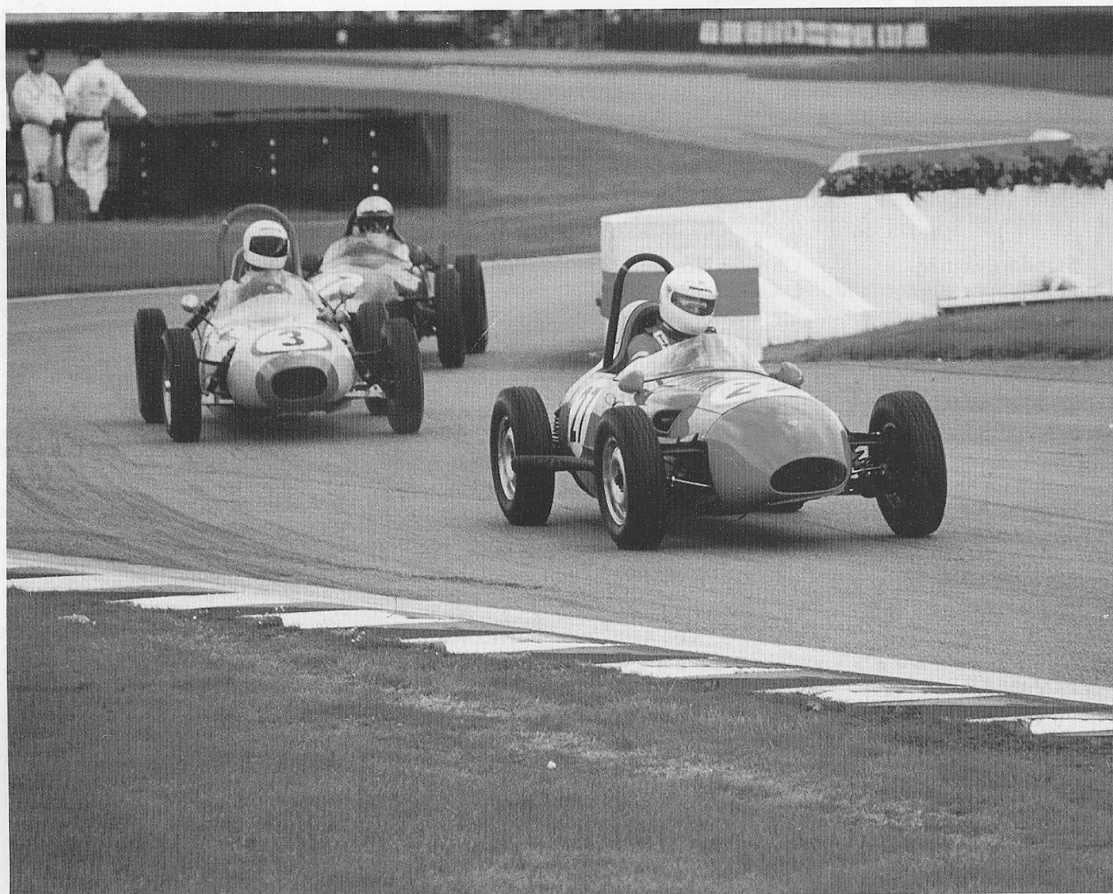


RUTFLAGGAN NR 2 2001



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Glorious Goodwood!



*Ingvar Malm (27), Volpini och Olof Rosén (3), Elva 100 slinker igenom Goodwoods berömda chikan.
Foto: Per Hågeman*

Horst:s rader

HORST BRÜNING



Gia, Horst och Ian på Goodwood.

Kul, våren är här. -10 och snö. Skämt åsido, om 2 månader börjar vår säsong och bilarna borde snart vara färdiga. Eftersom förra årets deltagande vid fredagsträningen på Mantorp var ganska skralt, kommer vi kanske inte ha möjlighet att genomföra en sådan i år.

Trenden att det blir allt dyrare att anordna tävlingar håller tyvärr i sig. Detta har nog ett antal förklaringar.

Den första och den viktigaste är att alla värdesätter sin fritid mer och mer och det ideella håller på att försvinna.

Tidigare kunde tidtagningen ske manuellt, medan man numera kräver alltmer invecklade system med transpondrar som i sin tur kräver slingor i eller över banan, datorer m.m..

Prissättningen på de olika tjänster som man måste hyra in för att genomföra en tävling, har i och med tillkomsten av STCC och den bolagiseringen detta har fört med sig, skjutit i höjden.

Banorna har fått stränga restriktioner när det gäller bullerdagar och har på så sätt fått mindre helger och fördela sina kostnader på.

Bilsportförbundets krav på ambulanser, räddningsbilar, läkare m.m. har förändrats och blivit dyrare, men det är nog ingen av oss tävlande som vill dra ner på säkerheten. Allt detta gör att den totala kostnaden för en tävlingshelg uppgår till mellan 130.000:- och 150.000:- riksdaler. Vi hade 138 deltagare på förra årets Mantorpshelg så man behöver ingen räknedosa för att se att detta inte går ihop sig riktigt.

Men om många RHK:are och sportvagnsseriens deltagare kommer ut och kör, blir det nog inga problem.

Jag har fått ett antal inbjudningar till tävlingar utomlands och på de flesta ställen kostar en halvtimmes fredagsträning lika mycket som en svensk tävlingshelg (1000:-) Tävlingen går sedan på mellan 2000:- och 3600;- kronor. Så "who is complaining".

Racerhistoriska Klubbens anmälarlicens för 2001 har nr.106.

Till sist en liten påminnelse från vår flitige kassör, Herr Ek. Alla ni som inte har betalt årsavgiften, gör det snarast så slipper han merarbete. Det är 500:- kronor som gäller och P.g. nr. är 493 77 - 5. Han är rädd om klubbens pengar och tänkte inte skicka ut påminnelse.

Horst

Klassföräldrar

Vi behöver ha ordning på startnummerlistorna, och arrangörerna kommer snart nog att be oss om aktuella listor, så när Du vet om några ändringar, så ring redaktören snarast. I några klasser är det en smula tight, men det kan också delvis bero på att vissa nummer är belagda av några som inte kommer att tävla i år.

Tidningen Nostalgia planerar en "Feature" artikel om Historic Racing. Därför behövs det ett par "representativa" representanter för varje heat som kan ställa upp på Mantorp till premiärtävlingen, och då redan fredagen den 4 maj. Bo Lindman (08-798 95 90) kan berätta mer. Tänk på att det är viktigt att vi kan visa upp oss i massmedia!

HALVPANNORNA



PER HÅGEMAN

Goodwood Revival, Sept. 15th-17th 2000

Goodwood Revival meeting arrangerades för tredje gången och vi var återigen ett gäng svenskar och en norrman som fått förmånen att bli inbjuden till denna förnämliga tävling. Detta år hade dock arrangören bry med bensinstrejken, då ett stort antal bensinmackar var torrlagda redan några dagar före tävlingarna. De flesta intresserade prioriterar väl antagligen ett arrangemang som detta, för trots bränslebristen kom det 67.000 åskådare under tre dagar.

För övertecknad var det emellertid inget större problem med bensinen, då jag åkte med ett "period" fordon, en Borgward Isabella Kombi, som går på bensin med blyersättning, och det fanns det gott om. Vi anlände redan på onsdagen, och lastade av våra prylar. Man märker redan den positiva andan, och att man faktiskt känner sig välkommen hit.

Torsdag är besiktningssdag, och det var inga större problem utom för Olle som hade en fin hjälm, men "fel" sort. På eftermiddagen spelades det traditionsenligt kricket på gräsmattan utanför Goodwood House. Vi som inte gjorde det kunde ju alltid förfriska oss med champagne och tilltugg. Efter matchen följde ett förarmöte. Derek Bell och Danny Sullivan förklarade hur man snabbast och säkrast tar sig runt banan. På kvällen besöktes stampuben "The Fox" i närheten av hotellet utanför Bognor Regis.

Fredag var det träning för oss. Två pass, varav det sista skulle gälla för tid, men man tog tid på bägge. Det var litet "damp" så vi parkerade våra tider på ganska moderata placeringar, utom Peter Kumlin, som ju gillar att åka med sladd, så han fick 8:e tid.

Peter Kumlin blev bäste svensk med en 10:e placering, och här lägger han på en riktig rem i rök och damm nere i Lavant Corner.

*Foto:
Lotta Sandberg*



Så går starten, och jag får en bra start, och är redan snart uppe i hasorna på Peter Kumlin. Men det är något som inte stämmer. Den verkar slö. Där ser jag också vid bankanten att Carlo Eriksen, vår kompis från Halden, "nästan" svensk alltså, har tvingats bryta med sin RJ 500. Sedan känner jag tendenser till nypning, så det blir depån. Vi kan konstatera att det är inget "komp" i motorn, så det är bara att slänga in handduken. Göran hade också brutit i inledningen. Så var det bara Peter och Håkan kvar. Peter gick in på en fin 10:e plats medan Håkan med sin en-hjulsdrift hamnade litet längre ner, men Triumphmotorn gick bättre än på länge. Liksom de tidigare Goodwood Revivals, så var det Julian Majzub som vann och John Turner blev tvåa med David Woodhouse på tredje plats.

På kvällen var det som vanligt stor galamiddag.



Redaktören varmkör. Det verkar på minen att han redan anar hur det skulle gå. Foto: Lotta Sandberg

Goodwood Revival ur Formel Juniorperspektiv

När Horst bad mig skriva litet om Goodwood Revival 2000, så fick han samtidigt boken till trädgårdsmästare. Nåväl, efter en månads våndor så är det här resultatet.

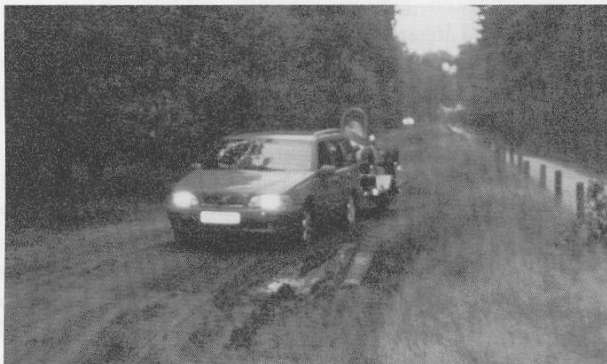
Goodwood 2000 var, precis som dom föregående, strålande bra! Som vanligt var vi en rätt stor koloni skandinaver på plats: Ingvar Malm, Horst Brüning, Mogens Christensen, Erik Justesen, och undertecknad i Formel Junior., som denna gång bara var för frontmotorbilar, och enligt "Motor Sport", det finaste startfältet i FJ-1 någonsin.

OLLE ROSÉN

Resan dit, det här året, var ett kapitel för sig med protester, maskningar, strejker och blockader mot höga bränslepriser. Vi hade litet till mans våra svårigheter att ta oss fram, men till slut var alla på plats.

Jag var siste svensk att anlända till Goodwood efter att ha blivit kraftigt försenad av en blockad av gränserna mellan Holland och Belgien, och ovanpå det långtradarstrejk i Belgien. Vi hade att ta oss igenom en blockerad motorväg till Antwerpen. Blockaden var ungefär 15 km lång, och så många lastbilar på en gång har jag aldrig sett!

Torsdagen var som vanligt besiktning, och inget av oss skandinaver hade några som helst problem



På väg genom "bränslekrisisen" Holland

med den. Resten av dagen användes för att putsa upp "grunkorna" efter den långa transporten. Så kom fredagen och första tillfället att testa banan. Tyvärr så var inte vädret vänligt, utan det drog ihop sig till regn, och när det var vår tur så rådde rena skyfallet. Men i England så kör man ändå, och på det obligatoriska förarmötet före, så sa man bara "take it easy and look for standing water!" Peter Kumlin med 500 som varit ute före oss talade om att han sett vattenpölar, och så bar det av! Alla tog det lugnt, för sikten var så dålig att baklampan på vissa delar av banan inte syntes på framförvarande bil på 20 meters avstånd! Nåväl, så blöt som jag blev, har jag aldrig varit förut, och jag fick inte kläderna torra förrän till söndagen. Men allt var helt i svenskläget, och det var bara att invänta lördagens tidsträning.

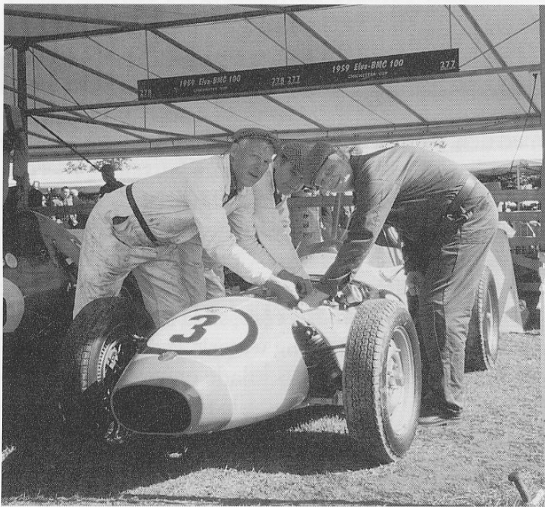
Så blev det lördag och allvar. Vår tidsträning var på förmiddagen, så det blev att ta på den fuktiga overallen redan till frukost. Hos 500:orna rådde febril aktivitet; Linde hade en bula i nosen, och Göran Anderberg beslöt att byta motor och dom andra putsade av bara tusan.

Så blev det vår tur att träna. Tyvärr så blev ju den fria fredagsträningen av 0-värde på grund av regnet, och jag kunde omgående konstatera att banan var svårkörd. Den ser enkel ut,

och det är inget problem att åka fort, men riktigt fort är en annan sak.

För mig blev träningen kort, för efter 2,5 varv gick avgasrören tvärt av i en svetssskarv, så det blev att åka in i depån. Och nu kommer en fantastisk detalj. I utfarten från bandepån hade man ställt en besiktningssman som hade till uppgift att ta reda på varför någon bröt träningen. När jag rullat ut, stannat och klivit ur, så kom han fram och frågade varför. Så jag pekade på rören och sa "dessutom har en bit ramlat bort". "Ooh, jag skall tala med race control och be dem leta på banan. Hittar vi den, kommer vi in till er med biten" sa han! Så jag knuffade bort bilen till min plats med noll hopp om att kunna reparera. Efter en stund bestämde jag mig för att byta om och få överallan torr. Men för säkerhets skull "befalldes" jag mina mekar (låter fint, va?) att vara vid bilen. När jag kom tillbaka efter ½ timme, så kunde jag inte se dem – soprent(!), så jag blev litet "härsken". Men framme vid bilen kunde jag konstatera att avgasrörstumparna på motorn var demonterade och borta, liksom Arne och Anders, så jag trodde dom var ute och raggade material för att göra en ny krök.

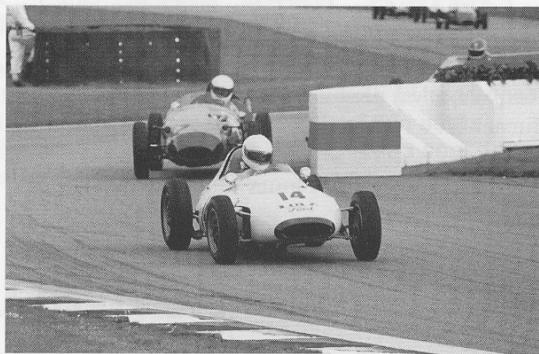
Efter mer än en timme dök dom upp med lagade rör, och det visade sig att funktionärerna på banan hittat min felande rörstump, kört den till depån, levererat den samt visat på ett ställe där det fanns en svets. Fantastiskt!



Tillsyn före körning av Olle Roséns Elva.

Efter litet skruvande så var jag klar för söndagens tävling. Tyvärr medförde episoden att jag missade när 500:orna körde, så jag vet inte mer än att Göran tappade förgasaren! För Horst och Ingvar gick gick träningen utan problem. Men Mogens blåste en topplockspackning och rände runt och skaffade reservdelar. Både Horst och Ingvar hade mekat "av bara tusan" för att kunna debutera med sina bilar. Horst var glad som en speleman för Lolan gick som ett skott, medan Ingvar gick runt och muttrade om brist på hästkrafter. Det var skoj att allt så här långt, löpt väl.

Så kom söndag och tävling. Jag stod nästan längst bak och fick ta det lugnt i starten. Fältet var uppställt på samma sätt som på 60-talet, och det är mycket trängre än idag, varför första kurvan kan bli spännande. Själva tävlingen blev händelselös för mig förutom att Montorsi med Stanguellinin trängde ut mig i gräset vid inbromsning till Woodcote, när jag försökte köra om honom, och att jag bromsade på mig i St. Mary's, och sen att jag nästan snurrade i chikanen. ("I saw that"! Red.s anm.)



Horst Brüning i premiärloppet med sin Lola Mk2, här före Mogens Christensen i en Alfa Dana-BMC. Det var inte första gången de här vagnarna möttes, för de kördes bägge flitigt på Roskilde Ring på 60-talet. Foto: Per Hågeman

Horst tappade fronten, men kom i mål på en bra placering. Ingvar fick bryta efter att fått "skit" i förgasarna, men jag måste säga att Volpinin gick fint på banan. Mogens bröt också, men jag vet inte varför. Tävlingen vanns av Ian Scott med en Elva, efter att Tony Steele först trängts av banan vid en varvning, och därefter snurrat i nästa kurva. Tony tog emellertid revansch i den avslutande handicaptävlingen.

Tävlingarna i övrigt då? Jag såg inte så mycket av dom, men John Surtees i David Pipers Ferrari var mycket imponerande. Han bara körde ifrån resten av fältet lett av Danny Sullivan med Cobra coupén, och det såg inte ens svårt ut. Gubben är visst 72 år! Dessutom att höra BRM V16 är i sig värt resan!

Så var det slut på en otroligt rolig week end, och det återstod bara den långa och tråkiga hemresan. Den här gången använde vi Stena Line från Kiel till Göteborg, och det var otroligt skönt att slippa "uppförbacken" genom Danmark.

Nu återstår det bara att hoppas att vi skött oss så bra att vi får en inbjudan att delta igen om 2 år, för nästa år så är det svansmotorvagnar som gäller för FJ.

Resultat:

- | | |
|------------------------|-----------------|
| 1. Ian Scott | Elva BMC 100 |
| 2. Tony Steele | Lola Ford Mk 2 |
| 3. Lawrence Sufryn | Terrier Ford T4 |
| 8. Horst Brüning | Lola Ford Mk 2 |
| 16. Olof Rosén | Elva BMC 100 |
| 17. Erik Justesen | OSCA Fiat |
| Br. Ingvar Malm | Volpini Fiat |
| Br. Mogens Christensen | Alfa Dana BMC |

Redaktörens egen summering av come back i DKW.

Jag körde med en DKW Junior på 60-talet och i början på 70-talet Först var det på asfalt, men så försvann 850 cc klassen, så fick det bli jordbana i Danmark i stället. Med tiden blev den ganska ärrig, och ställdes sen in i en lada, innerst. Således räddades den från pressen.

PER HÅGEMAN

För ett par år sedan skulle där rensas, och den kom ut i dagsljuset. Den såg inte fager ut precis, utan såg ut som om den fått mässlingen, men den var ändå förvånansvärt fri från rost. Jag tänkte att man ändå skulle kunna göra iordning den för Historisk Racing, och försöka göra den som "E"-bil. Således fick allt tilläggshomologerat "godis" plockas av eftersom det var klassat senare. Mycket kom från F-12, som skivbromsar, växellåda, stora bakbromsar mm., och jag fick också avstå från Mantzelmotorn och de breddade 4,5" fälgarna. Annars så var oftast samma godisgrejor klassade tvärs över modellsortimentet tack vare som man sade, "förenklad lagerhållning".

Jobbet gick långsamt framåt på grund av alla andra engagemang, men fram emot sommaren kunde en viss ljusning skönjas. Båge, stol, plastrutor, standard trumbromsar mm. var på plats. Det var bara "det sista" som skulle göras. Men Svenskt Sportvagnsmeeting närmade sig med en oroande hastighet. Som tur var dök Nisse upp på arenan, och det blev en Maraton-meckarsession, men det har vi varit med om förr, skall Gudarna veta!

Det s.k. Boysen-avgassystemet som förr användes som rallysystem, passades till. Fästena passade fortfarande i de gamla hålen i golvet. Det "riktiga" Mantzelsystemet, som gjorde att en DKW lät som en DKW, har nuvarande miljötillvända (?) regler kastreat fullständigt. Dom vet bara inte vad de går miste om!

Så fram på småtimmarna, lördag morgon, var det dags att försöka starta, men den bara frustade till litet. Nisse bytte kondensatorerna och filade brytarna, och snart så verkade det som om den ville starta. Litet extra startgas, bara, så gick den, om än något motvilligt, igång i ett våldsamt rökmoln. Konstigt, den här känslan med oljerök i sömndruckna ögon efter en natts meckande, verkade bekant, och lika tillfredställande, fast att det var 30-35 år sen sist.

Snabbt lasta, och iväg till Knutstorp. Tur att det är nära. Besiktning! Hans-Erik Kärrqvist besiktigade. Han frågade om jag visste hur gammal stolen var? Jag tänkte i mitt stilla sinne, att skall det falla på att stolen är för gammal, brandfarlig osv. Nej då, han ville bara upplysa om att den var från 1959 eller 60, för han jobbade då på ABZ i Göteborg som tillverkat den. Litet smågrejor fick jag fixa till.

Söndag f.m. var jag ute och tränade. Jag tyckte den verkade så mjuk att jag trodde den skulle välta i svängarna.

Vattentempmätaren funkade inte heller, och under någon för våldsam växlingsmanöver, lyckade jag fåta dän backspeglern. Den var också hopplöst för lågt utväxlad. Efteråt kunde jag läsa i mina gamla anteckningar under "enligt Anders Berglöf" att utväxlingen var för Knutstorp (gamla banan före 1970) och Roskilde Ring. Man skulle kunna säga att jag var över 30 år för sent ute för bägge dessa arenor.

Tävlingen har Bosse redan refererat i en tidigare Rutflagga, men jag kan konstatera att jag faktiskt, under resans gång vid något tillfälle legat före alla mina klasskamrater, utom Källberg, och även några Amazoner och kunde gå i mål utan att bli varvad. Men jag hade givetvis fördel av att det regnade, och att jag hade relativt färsk däck.

Motorn är hemmafilad originalmotor till denna bilen, och den har *aldrig* varit isär sen den trimmades och sattes ihop. Den är ej heller borrad - 796 cc - och kolvarna är original. Den gick sista gången i en rally-spec. tävling i en F-12:a år 1970, och har vilat sen dess. Den visade inga krämpor, trots ett präktigt övervarv i slutet på rakan. Jag kunde belåtet åka hem. Efteråt fick jag höra att det varit hemlig vadslagning mellan några av mina gamla kompisar, om hur många varv Dekan skulle orka. Den som var "modigast" hade visst tippat 4 varv. Min bror blev tillfrågad om ett "experttips", och han sa: "Han är så dåligt förberedd, så den går säkert alla varven". Så rätt han hade!



Redaktören i Dekan. Foto: Gerry Johansson

Formel Ford Festivalen 2000, Brands Hatch

Efter lång tids planering m.m var det äntligen dags för avfärd till England och Brands Hatch, syd-ost om London.

Söndagen 15/10 träffas "gänget" hos Johan Krondahl i Sösdala som ligger mitt i Skåne. Rolf Johansson och Ingemar Pettersson hade åkt från Sala och Stockholm redan på lördagen. Peter kom ner på söndag eftermiddag, och då var redan Roffes grejor inlastade i Johans ombyggda Sj-buss. Låda efter låda stuvades in i bussen, och då dök den femte resenären upp, Rickard Borsits, som är en gammal kompis till Johan, men som aldrig varit med på något race innan. Hans motorintresse är istället "dyngsprättar" och andra "jordfräsar".

PETER SIKSTRÖM

När allt var instuvat så åkte vi hem till Johans föräldrar på en underbar söndagsmiddag. Förrätt: laxsmörgås, som varmrätt: ugnsstekt kött samt potatis, till dessert: Johans favorit brylépudding. Nu var vi "stinna o goa". Vi fick en mindre chock när hon kom in med tårta till kaffet, i vilket ben skulle vi stoppa detta i? Det får nog bli i det tredje, så rullar vi inte ur sängarna i bussen (istället för Viagra).

På måndag, 16/10, stod upp klockan 6.00 efter att ha sovit i Johans hus. Frukost på "Café Johan", sedan iväg ifrån Sösdala klockan 7.30. Vi testade Öresundsbron för första gången, för alla utom "Roffe". Det är ett häftigt bygge men biljetten var en mindre chock, 1000 kronor enkel väg. Peters kalkyl sprack direkt. Johan körde hela vägen till Rödbyhavn. Tysklandsbåten var inte lika dyr som bron 1.050 kronor t/r. De får nog riva bron snart om de inte sänker priset. Ombord köpte vi bl.a lite flytande föda. Vi anlöpte Puttgarden 12.00. Marsch ut på Autobahn mot Calais. Vi tog vägen via Bremen, Osnabrück och Enschede (i Holland alltså, inte utanför Stockholm som Roffe trodde. Han hade redan fått hemlängtan). Klockan 20.30 var vi utanför Arnhem där vi stannade vid en Shell-mack över natten. Snabbt ut med elverket så att vi kunde laga mat osv. Tidagen 17/10 lyckades vi försova oss 1 tim. men strunt samma. Efter en snabb frukost, kom vi iväg 8.30. Klockan 14.30 var vi i Calais lagom för att ta båten klockan 15.15. Men det blev lite tjat med biljettkontoret eftersom biljetten Peter bokat och betalat i förväg, var för "motorhome" som gällde för upp till 10 m längd, men Johans buss är 12 m. Så Johan och Peter fick koppla på stora charmen på biljettdamen och genast var det okej. (Tänk vad det är bra med en stor

näsduk i fickan och Johans "bockafjun" på hakan). Vi skulle egentligen betalat mångdubbelt. Snabbt ombord på båten mot Dovers vita klippor. Klockan 15.45 engelsk tid anlöpte vi Dover.

Så var det då dags att köra på "fel" sida. Ingemar hade vant sig vid bussen på Autobahn, så han fick sätta sig bakom ratten eftersom han kört mycket vänstertrafik i sin ungdom som lastbilsschaffis. Vi hade under resans gång bokat en Ford Mondeo på en hyrbilsfirma, som vi plockade upp på vägen mot Brands Hatch.

Peter som utsett sig själv som kartläsare och reseedare satte sig i Mondeon med Ingemar bakom ratten, medan Johan körde bussen. Ni skulle se hans vändningar på byvägarna i England när vi skulle leta upp hyrbilen.

Klockan 19.00 var vi framme på Brands Hatch. Halva depån var redan upptaget av Formel Ford Zetec stallen. Vi letade upp en plats som verkade bra och började lasta av. När detta var klart åt vi och sedan snabbt upp till "Kentagon" (baren) för något att dricka.

Onsdag 18/10 upp klockan 06.00, frukost, sedan avresa klockan 07.45 i Mondeon till Quaife väx-



Interiör från Van Diemenfabriken Foto: Peter Sikström



McLarenhallen
på Donington
Collection.
Häftig syn!
Foto: Peter
Sikström

ellådsfabrik för studiebesök. Andy tog emot oss klockan 8.00. Vi fick se hur deras automatmaskiner tillverkade olika komponenter. Sedan tog Andy med oss ut till racingverkstaden där deras GT1 byggen stod. Där fanns även en Escort med 600 hästar under huven. Samt några andra mumsiga bilar med Quifes prylar i. Efter detta tog vi oss upp till östra London och "Burton power" för att shoppa lite. När vi var klara där köpte vi elkabel och varsin hot-dog.

Nu gick färden mot Braintree och Leda Suspension för att hämta bladfjädrar till Kjell Wallin. Sen var det dags för lunch, vi blev rekommenderade en pub i Braintree, mycket bra. Snabbt in i bilen för avresa till Snetterton och van Diemenfabriken. Derek tog villigt emot oss och visade chassin under byggnation för vidare transport till hela världen. Vi såg även deras senaste skapelse, en Formelbil med Honda mc-motor på 160 hästar, väldigt lik en F3000.

Deras karosstillverkning var ingen trevlig luktupplevelse i en gammal flygplansmotorverkstad.

Nu var det dags för dagens sista besök, hos Universal racing, några mil bort. Vi hann lagom dit innan det blev mörkt. Simon hade en låda färdig till Peter med reservdelar. Johan blev överlycklig när de hade en "downforce"-sats till hans kompis "Uffes" bil.

Nu var vi törstiga så vi stannade till vid bypuben. Rickard hälsade på pubägaren med "good morning" det var bara det att klockan var 18.30. Han undrade säkert vad vi var för några idioter. Oj vad en pint kan svalka gott i strupen. Nu blev det nattkörning tillbaka till Brands Hatch. Tillbaka vid 22.00. Några mackor innan vi sprang upp till Kentagon.

Torsdag 19/10, upp tidigt för avresa till "Donington Park" norr om Leicester. Där gick vi i några timmar på världens största museum för ensitsiga racerbilar. I en hall stod det 24 McLaren F1:or. Då ni! Vi såg ut som fem fågelholkar i ansiktet. Efter en

mycket njutbar rundtur i utställningen åt vi varsin paj innan återresan till Brands Hatch påbörjades. Det gick fort på M1 mot London och förbi Heathrow, med Ingemar bakom ratten.

Klockan 16.30 var vi tillbaka på banan och började meka. Peter skulle skifta över sina slitna Avondäck mot begagnade Dunlop. Avon hade två bussar på plats men när de fick reda på att de skulle montera Dunlop hann de inte med. Så Ingemar och Peter slängde in hjulen i Mondeon och letade upp en bilverkstad som fixade detta. Sex hjul kostade 36 pund, som hittat. Resten av kvällen var det mekning som gällde. Kvällsmacka och naturligtvis "Kentagon".

Fredag 20/10 upp tidigt, 06.00, för att hinna att äta osv. Klockan 8.00 var Roffe och Peter i Tornet för att hämta ut pappren för testpassen. Klockan 9.00 var det dags att köra ut på banan. Vi var 32 bilar samtidigt på korta slingan. Vi fick köra nästan hela passet utan avbrott och vi missade bara 5 min. pga. att en hade snurrat av och stod dumt till så det blev rödflagg. Peter lyckades komma ned på 60,67 sec. Banan var rolig att köra, synd att det var vått underlag men det regnade inte som tur var.

Tillbaka till maskindepån för tankning osv. Klockan 11.20 dags för nästa testpass och nu var banan nästan helt torr. Efter halva passet blev det rödflagg och alla åkte in i bandepån. Sedan fort ut igen, det blev tyvärr bara ett varv, sedan var det rödflagg igen, förbannat också. Vem kommer in i depån sist om inte "Roffe". Då var det han som hade åkt av (den f.n.). Ut några varv igen innan det blev avflaggat. Peter lyckades komma ned på 55,18 sec. Roffe tog inga tider.

Nu var vi hungriga hela gänget så det blev matlagning innan vi kollade över bilarna. Inga skador på dem som tur var. Så det var bara lite småpill med dem. Roffe och Peter gick till Tornet för att göra "sign on". Roffe hade fått startbekräftelse i fel heat. Det var mer fel, inga av våra startnummer stämde. "Bimbon"

på BRSCC hade lyckats göra det mesta fel. Peter lyckades få behålla nr 79 medan Roffe fick nr 34. Efter kvällsmackan var det dags för Kentagon där det var fullt ös. Karaoke-afton med mer eller mindre fulla engelsmän som försökte sjunga. Motsatserna var en smällfet kille som sjöng "Im too sexy to my t-shirt", som han drog upp med jämna mellanrum, motpolen var en vacker engelska som sjöng som en näktergal. Roffe och Peter gick till bussen utan Johan, han hade hittat några engelsmän att "prata" med.

Lördag 21/10, sovmorgon, sedan upp till Kentagon för en stadig engelsk frukost. Därefter var det dags för besiktning. Inga problem med bilarna, men de gillade inte Roffes Peltorhjälm, så han hämtade Simpsonhjälmerna han hade lånat. Denna dög inte heller. Nu var goda råd dyra. Johan stack i väg till sin "supar"kompis och fick låna en hjälm, denna dög som tur var. Puh.

11.45 var det dags för tidsträning, banan var fuktig men det regnade inte. Nu gällde det för oss att fixa en bra tid på bara 15 minuters tidsträning. 32 bilar ställde upp för träning i fällan, Roffe fick genast bekymmer. Han hade glömt sätta på besiktningsslappen på bilen för den hade han lagt i plånboken. Så Johan sprang iväg men hittade inte den så Roffe tog bilen ned och hämtade den. Under tiden hade halva passet avverkats och när Roffe kom tillbaka var vi andra inne för rödflagg, snabbt ut igen och fortsatt jakt på en bra tid. Det var halt och trångt. Peter lyckades få 12:e tid med 59.84 sec. och Roffe tyvärr 31:a tid med 1.05.05 som blev utanför racet för honom. Förbannad otur. Han hade dåligt fäste och problem med imma på visiret.

Dags för lite mat, nu blev det pasta och köttbullar. Därefter tittade vi runt i depån och butikerna, sedan kom Peters bekanta från Leichester på besök. Peter och Roffe blev skjutsade till puben i byn av dem, mekarna stannade i depån. I Kentagon var det fullt ös i vanlig ordning.

Söndag 22/10, racedagen äntligen. Sovmorgon och frukost i bussen. Sedan det sista på bilen innan racet. Peter är totalt chockad av att han lyckades få bilen att gå så bra på våt bana. Nu ställer även Roffe in sin bil efter Peters regninställning. Han som aldrig brukar ändra på något. Johan och Roffe gick iväg till Tornet, för att se om Roffe kunde få köra i något annat heat. Snacka om att de blev förvånade när de pratade med tävlingsledningen och de höll redan på att diskutera detta. Resultatet blev att de tog ut en engelsman och stoppade in Roffe sist istället. Det tackar vi för.

Halv tolv körde vi till startuppställningen, där de placerade oss i varsin ficka i kvalificeringsordning. Där blev det en stunds väntan, innan vi fick köra ut till start. Vi ställdes upp på plattan innan uppvärmningsvarvet, förvånansvärt stort avstånd mellan bilarna. Grönflagg och ut på ett uppvärmningsvarv. Tillbaka till "rutan". Banan var delvis torr. Nu var det **nerövst**. Grönt ljus och järnet, djävlar!!!, hjulspinn, men tappade nog bara en plats, bra flyt i "Paddock Hill bend" och genom "Druids" men i Graham Hill bend snurrade flera bilar. Trångt men lyckades komma helskinnad igenom, nu var jag nog 10:a. Försökte jag ikapp bilarna framför. De som körde på "halvslicks" hade problem med greppet. Körde om två bilar och fick signal ifrån depån att jag 8:a, lyckades även köra om altmeistern Dave Lowe i en Lotusbil, nu var jag 7:a och hade bra häng på 6:an. Så ingen "varv kvar tavla". Efter Paddock Hill bend hade en snurrat och jag körde nästan om Andy Powell i Royale RP26, som låg 6:a. Djävlar det är ju "gulflagg" bromsade genast. Men jag lyckades inte få läge att köra om honom, istället körde han om den som låg före. Ut på rakan för att jaga 6:an. "Målflagg" redan? Det var kul att bli 7:a. Vägning av bilen sedan ned till maskindepån. Där var redan Johan och några svenskar som talade om för mig att jag blev 5:a!!!. Vadan detta? Jo de i ledningen snurrade på sista varvet. Ypiii!



En förkrigs Alfa Romeo, till hörande Squdria Ferrari på Donington-museet.

*Foto:
Peter Sikström*

Etta blev Stephen Hare, van Diemen RF81. Tvåa Paul Walton, Elden Mk10. Trea Andrew Powell, Royale RP26. På fjärde plats Scott Gillam i Martlett DMS. På femte plats undertecknad. Mellan mig och tvåan skiljde bara **0,9 sec.** Jag hade sjätte bästa varvtid av 32 bilar. Detta var mitt livs bästa race.

Nu skall det firas i kväll.

Roffe blev siste man över mållinjen, på 21:a plats, bra gjort, med tanke på strulet han haft. Roffe stannade i husbilen för att han hade ont i foten. (Han hade tappat en "bil" på benet 2 veckor innan). Vi andra gick upp på läktaren för att kolla racen. Sist var Zetec-finalen, denna var rafflande. Anthony Davidsson i Mygale ledde från start till mål och var hårt uppvaktad bakifrån av Robert Dalgren och James Courtney i van Diemens fabriksbilar. Efter ungefär halva racet krokade två bilar ihop och en voltade så det blev rödflagg och omstart. Davidsson tog denna också, Dalgren lyckades köra om sin teamkamrat och låg tvåa. Efter Paddock Hill försökte han sig på en omkörning av Davidsson men tappade fästet och åkte av och ut i gruset. Nu var det fritt fram för den andra Haywood-bilen med yankee-tjejen, Danica Patrick bakom ratten, att ta andra platsen och våran egen Robin Rudholm tog tredje platsen, vilket race. Gissa om Rudholm var glad, han sken som en sol på prisutdelningen i Kentagon på kvällen.

Detta var nog den mest fullspäckade race-helg jag någonsin varit med om. Första racet klockan 14.15 på fredagen och race 23!!! sent söndag.

De klasser som kördes var...

1. Formel Ford Zetec Grand National
2. T-cars (specialbyggda saloon-bilar med rörram för förare mellan 14-17 år försedda med Opel 1600cc motor).
3. Världsfinalen i Formel Ford Zetec
4. Vinter Ford Fiesta cup
5. Radical racersportvagnar
6. Historisk FF1600 (upp till -72)
7. Super Classic FF1600 (-82 och uppåt)
8. Classic FF1600 (upp till -82) vår klass
9. Sports 2000
10. Kent FF1600 (nyare bilar)

Så det var en välfylld helg för publiken, dessutom var det för festivalen bra väder. Inget regn på hela helgen men väldigt fuktigt, regnet hängde i luften.

Efter prisutdelningen i Kentagon tog vi oss till "Bugatti"-restaurangen i hotellet vid banan. Där in-tog vi fem en välkommen middag. Sedan åter till Kentagon för att se när de tokiga engelsmännen festade till det. En av dem som var uppe och sjöng till "Karokee" han hade till och med framme sin "apparat" för att visa vad han vågade (tokdjävlar). Peter var snabb med kameran och lyckades ta ett kort på "dåren". Snacka om att han nyktrade till när han fick se en kamerablixt. Denna bild publiceras i "Rutflag-gans" jubileumsnummer för "tokiga foton". Vi gick till vår kära "orange SJ-buss" ganska tidigt och lade oss.

Klockan 6.00 måndag morgon steg vi upp för att börja lasta. Klockan 9.00 var allt färdigt för avresa mot Dover. Båtresan gick bra. Vidare genom Frankrike och Belgien mot F1-banan "Spa-Francorchamps". Vi hann lagom dit innan det började bli mörkt. Vi fick tyvärr inte testa hur fort bussen gick att köra genom "Eau Rouge" eftersom där var avspärrat. Vi fick inte ens gå på banan. Nu fick vi ett tokigt infall vi bestämde oss för att åka till Nürburgring dagen efter. Vi stannade på en rastplats, strax innanför tyska gränsen, ihop med några lastbilar. En rysk chaffis kom in till oss och ville ha hjälp med vägbeskrivning. Johan visade honom våra Formelbilar varvid han utbrast "Formula Eins". Fattades bara att han trodde att Roffe och jag var Häkkinen och Coulard.

Tisdag 24/10 avresa mot Nürburgring genom tyska byar. Det var ganska kallt när vi steg ur bussen 9.30 bakom läktarna. F1-banan lyckades vi inte få se på nära håll. Med vi tog oss tid att vandra runt i deras nya utställning. Denna var pampig. De hade bl.a byggt upp ett McLaren pit-garage. Efter fika var det dags för att börja hemresan. Vi tog vägen om Kassel för att slippa Ruhrområdet. Klockan 23.30 var vi i Puttgarden, där fick vi vänta i 1,5 tim. på båten. Åter i Johans hus i Sösdala klockan 04.30 onsdag 25/10 för några timmars sömn.

Sedan upp för att lasta om till Roffes och mitt släp för sista biten hem. Det var med vemod vi tog avsked av varandra.

Total körsträcka med bussen blev 308 mil.

Ett tips till er andra vid sådana här resor framförallt med fordon som har lite obestämbar "typ".

Kolla väldigt noga med resp. rederi eller motsv. framför allt vad det gäller maxlängder på olika ekipage, så ni inte får någon obehaglig överraskning när det är dags att åka över. Resebyråer och motsv. verkar ha dålig koll på sådant här.

Nu börjar planeringen för nästa utlandsrace. Förhoppningsvis Spa-Francorchamps 18-20 maj.

F-3 1000 cc Screemer

Det finns nu ett stort intresse ute i Europa för att köra F-3 1000 cc. I Tyskland finns det redan en serie där man kan åka bl.a. F-3 på 6 race, varav 2 gånger på Nürburgring. Dessutom har en framsman startat en serie för (antagligen) bara F-3 1000 cc med race på Hockenheim, Spa, Montlhéry, Silverston och Imola.

Om någon är intresserad kan ni ringa Leif Jönsson 0435-218 46, arb. Jag skall försöka att få med information om dessa serier, och återkommer. Hälsningar,
"Röret"

Borgwards tävlingshistoria

Här följer en kort resumé. Borgward hade 1956 debuterat med en helt ny motor, helt i aluminium på 1500 cc och med 16 ventiler och direkt insprutning. 1958 blev Joakim Bonnier 2:a i Back-EM i en Borgward RS

PER HÅGEMAN

Inför 1959 års säsong var ju naturligtvis förväntningarna högt ställda. Att Stirling Moss' provkörningar med RS-en inte bara var såpbubblor, visar det faktum att Moss' teamboss, whiskykungen Rob Walker inköpte ett antal Borgward RS-motorer för att bygga in i ett Cooperchassi istället för Coventry Climaxmotorn som normalt användes. Man skulle med hjälp av Borgward-hästkrafterna få ett vinnarekipage i formel 2, då Coventry Climaxmotorn bara gav 140 HK mot över 150 HK i Borgwardmotorn. Eventuellt skulle Moss också ställa upp i enstaka sportvagnstävlingar med Borgward RS, men man skulle inte satsa på någon särskild mästerskapsserie.

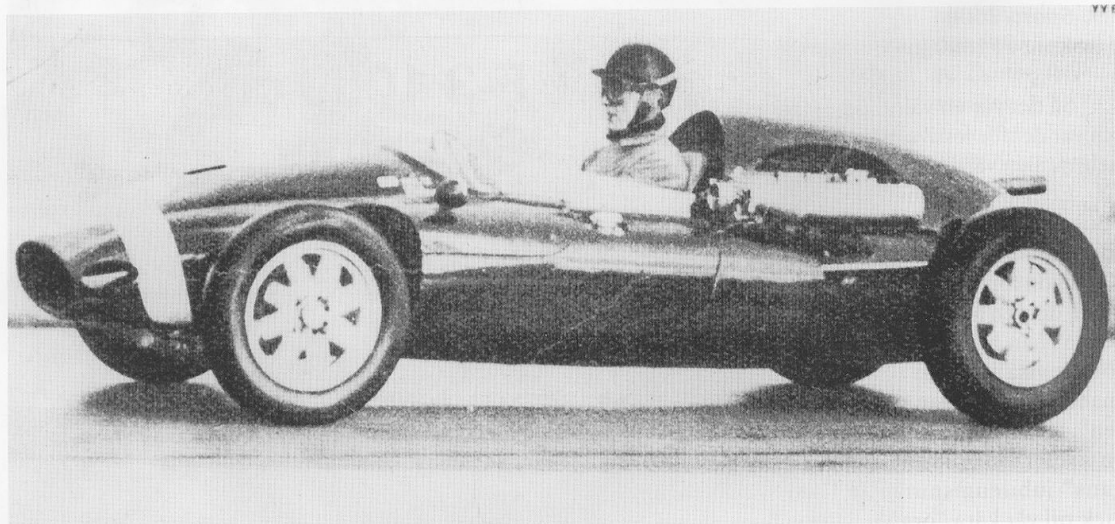
I början av året kommer då beskedet att Borgward inte själv kommer att tävla under 1959, utan låta sig representeras av Cooper-Borgward i Formel 2. Officiellt hette det att man skulle koncentrera sig på en ny, egen vagn i den nya Formel 1 på 1500 cc som skulle träda i kraft 1961, och som egentligen bara var en fortsättning på den befintliga Formel 2. Till skillnad från tidigare skulle det från och med nu bara handla om monoposto, dvs. ensitsiga tävlingsvagnar.

Borgwardmotorn visade sig vara både större och tyngre än Coventry Climaxmotorn, men till slut fick man i alla fall "skohornat" i en i chassiet, fast hela det nödvändiga luftintaget kom att hamna utanför karossen, och så fick det vara. Fritz Jüttner på tävlingsavdelningen gjorde åtskilliga tester med formelbilen, som vanligt, på motorvägen Bremen-Hamburg (!),

samt på Monzabanan, och senare också på Goodwoodbanan i England.

Ett annat engelskt team, British Racing Partnership, i vardagslag kallat BRP, satsade också på samma koncept med Cooperchassie och Borgwardmotor. Man ämnade ställa upp med två bilar, medan Walker koncentrerade sig på en. Joakim Bonnier och Hans Herrmann blev plötsligt konkurrenter till Cooper-Borgward, då de skrivit på för Porsche.

Det var annandag påsk och ett stort internationellt meeting på Goodwoodbanan. Walker hade anmält Stirling Moss i sin vagn och BRP "Ivor the driver" Bueb och George Wicken i sina. Cooper-Borgward hade i förhandsrapporterna bedömts som "intressant". Nu hade man emellertid stora problem med vagnarna, och Moss hade en liten olycka under träningen då han fick fel på styrningen, så han deltog bara i Formel 1-loppet, som han vann. Bueb kom inte heller att ställa upp i Formel 2-loppet, men vann sportvagnsloppet och standardvagnsloppet i Lister-Jaguar resp. Jaguar Mk1, 3,4 l. Wicken startade från en blygsam plats i 4:e ledet, och kom inte i mål bland de 6 bästa. Trots att man anlitat Frank Costin som konstruerade en speciell "Schnorkel" till luftintaget för att få mer luft, gick den inte tillräckligt fort. John Bolster, Autosports legendariska journalistorakel skrev att "the Borgward-engined Coopers disappointed". Motorerna ville inte ge de effekter de hade i testbänkarna. Dessutom gjorde den extra vikten att bakändan ville ge sig på drift i svängarna. Däremot



Fritz Jüttner under premiärprovkörning med Cooper-Borgward på motorvägen Bremen-Hamburg.

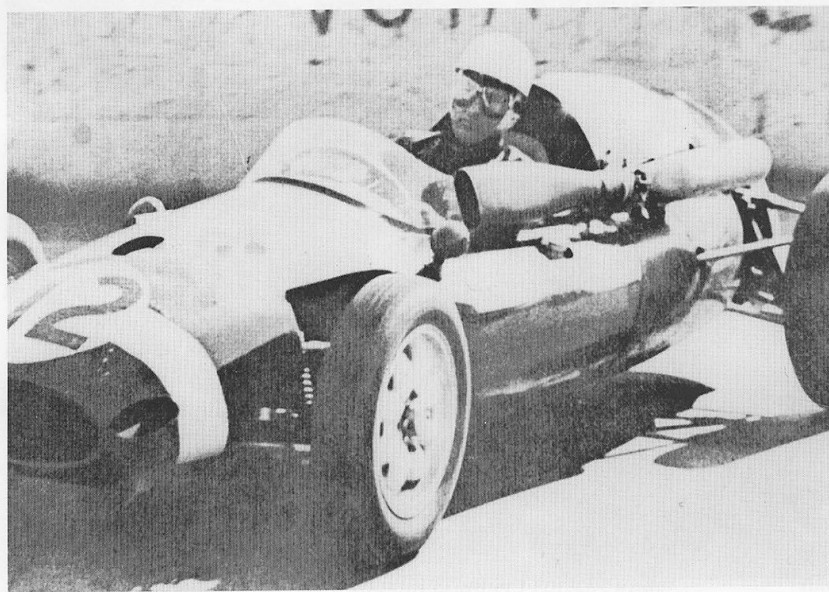
kunde man förvänta sig en hög toppfart på snabba banor.

Lördagen den 11 april inbjöd man på Oulton Park, utanför Chester, att tävla om "The British Empire Trophy" gällande för Formel 2 bilar. BRP ställde upp med sina två bilar. Bueb var måttligt snabb på träningen, medan det inte gick så fort för Wicken.

Under loppet kunde Bueb, delvis genom konkurrenternas missöden, avancera till en slutlig tredje plats. Wicken brottades med en slirande koppling och var aldrig riktigt med i bilden. Vann gjorde Jim Russel i en Cooper med traditionell Coventry Climaxmotor.

Nu var det snabba turer. Redan följande lördag var det dags för Aintree International 200. Aintreebanan som ligger utanför Liverpool, är ju annars mest känd för Grand National, den hårda och svåra hinderlöpningen som går varje år sedan 1839, men nu gällde det alltså bilar och dess hästkrafter. Formel 1 och Formel 2 skulle köra samtidigt, men med separata prisbedömningar, och eftersom Stirling Moss skulle köra Formel 1 Cooper, anmälde Walker stallets andreförare, fransmannen Maurice Trintignant, i Cooper-Borgwarden, eftersom dennes Formel 1-bil ändå inte var klar. BRP hade som vanligt anmält parhästarna Bueb-Wicken.

Träningen visade att Bueb hade bra fart i sin bil, och han fick den näst snabbaste tiden för Formel 2-bilar, över 2 sek. snabbare än tredje man. Trintignant och Wicken fick föga imponerande 11:e resp. 15:e tid. Under tävlingen turades först Ivor Bueb och Jim Russel om ledningen, medan Trintignant efter 11 varv gick i depå för att byta tändstift. Varvet efter fick så Russel problem med sin koppling, och Bueb var i en säker ledning i F-2 och 6:a totalt. Loppet led mot sitt slut och då tvingades Bueb att bryta. Wicken, vars vagn inte var så snabb som Buebs, gick emellertid in på en hedrande 4:e plats.



Stirling Moss segrar på Syracusas GP på Sicilien.

Lördagen den 25 april var det så dags för den "riktiga" debuten för Cooper-Borgward, den första deltävlingen för konstruktörernas Formel 2-mästerskap, Syracusas GP på Sicilien. Rob Walker hade anmält Stirling Moss i sin vagn, och BRP hade Ivor Bueb och George Wicken i sina vagnar.

Moss vagn hade försetts med en tillplattad tratt bredvid föraren för luftintaget till motorn, och det såg en aning provisoriskt ut, men han fick den snabbaste träningstiden, så det fungerade tydligen bra. Andra träningstiden hade Jean Behra i en Ferrari före Masten Gregory i en Cooper-Climax. Bueb fick 7:e och Wicken 11:e tid. Tävlingen kom att bli mycket spännande, med Moss och Behra som turades om i ledningen hela tiden. Wicken låg till en början på en överraskande 5:e plats med Bueb på 7:e. Wicken fick dock gå i depå då han fick svårigheter med att få i växlarna, och tappade ett varv. I täten drog Moss och Behra ifrån det övriga fältet, medan Bueb avancerat till 5:e plats. På det 26:e varvet saknades plötsligt Behra. I sin iver att hänga med Moss hade han sladdat av banan in i en vall, men kom igång igen fast han tappat en minut. Moss kunde därför slå av på tempot, men halva loppet var ju kvar, så mycket kunde ju hända, och Behra körde för fullt och tog naturligtvis in. Moss vann i alla fall till slut, drygt 20 sek. före Behra, med Bueb som 5:a och Wicken 7:a, så det blev ett bra facit för Cooper-Borgward.

Så där i marginalen noterar vi att Miss Tyskland slog runt med sin Isabella vid en racerförarkurs på Nürburgring.

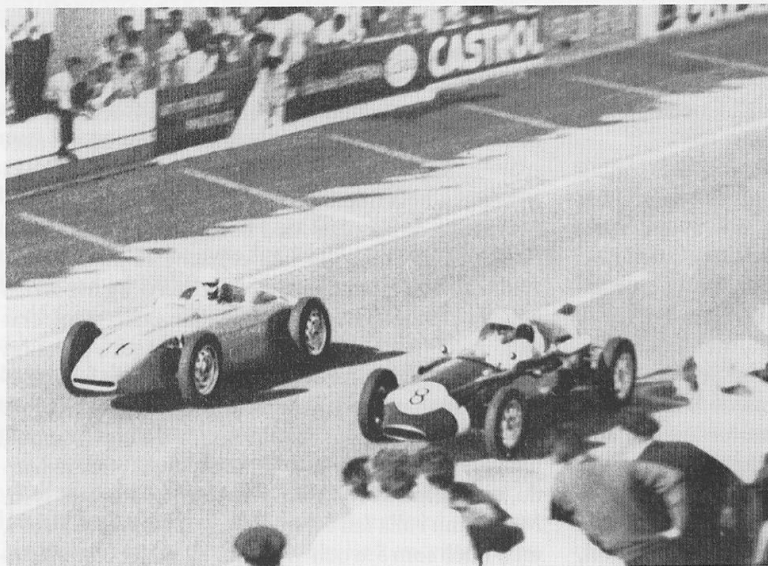
Den 2 maj kördes "International Trophy Race" på Silverstonebanan för både F-1 och F-2 bilar. Enda startande Cooper-Borgward var Ivor Bueb, som dock endast hade 6:e träningstid. Tävlingsdagen anlände Juan Manuel Fangio för att agera starter. Bueb kunde till en början avancera till en 4:e plats bland formel 2-vagnarna, men under loppets gång utgick några

vagnar, och Bueb kunde gå in på en fin andra plats efter Russel. Intressant här ur svensk synvinkel, var att det kommit över ett gäng svenskar i Volvo Amazon (B-16) och dom rensade i 1600 cc klassen med Gunnar Andersson 1:a, Gunnar Bengtsson 2:a och Artur Wessblad 4:a.

Pingsten är alltid en stor motorsporthelg i England, och annandag pingst kördes en stor tävling på Crystal Palace, en bana som låg nästan mitt i London, men som numera tyvärr är nedlagd. Huvudloppet var "The London Trophy race" för Formel 2-bilar, och här

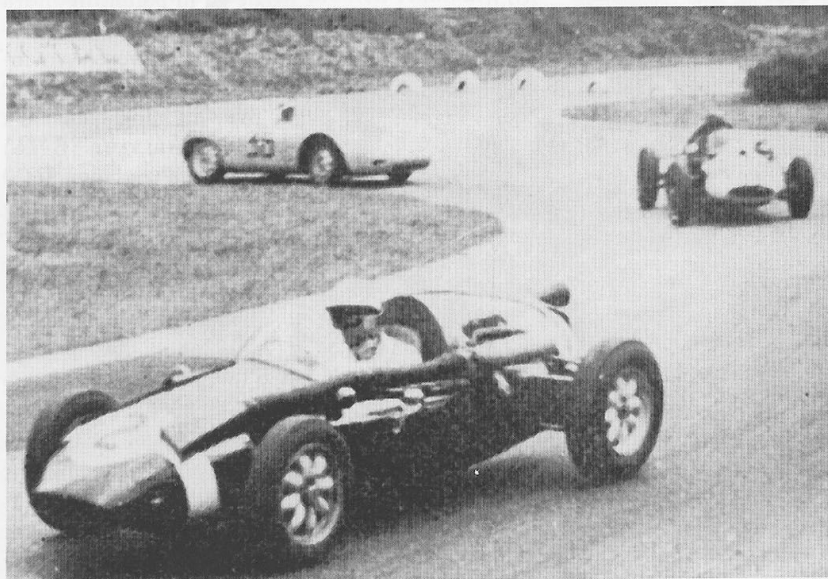
stälde BRP upp med sina två Cooper-Borgwardbilar. Ivor Bueb fick 3:e och George Wicken 5:e tränings-tid.

När startflaggan föll, tog Bueb täten före Roy Salvadori och Jim Russel, bägge i Cooper Climax, med Wicken på 4:e plats. Bueb höll ledningen i 7 varv innan han passerades av Salvadori och Russel.



Moss (8) kämpar sida vid sida med Hans Herrmann i en Behra-Porsche Spec. förbi Rheims depåer.

Russel fick dock problem, och Salvadori kunde vinna 13 sek. före Bueb medan Wicken gick in som 4:a. Standardvagnsklassen 1300-1600 cc vanns av Les Leston i en Riley 1,5 före Bill Blydenstein och svensken Gunnar Wulf i var sin Borgward Isabella TS. Litet i skymundan vann Maurice Trintignant, samma helg, Paus GP i södra Frankrike med Rob Walkers Cooper-Borgward.



Stirling Moss går mot en säker seger i Rouen

Det var nu en tids uppehåll med Formel-2 tävlingar, och BRP använde tiden bl.a. till att låta en ung och mycket lovande begåvning göra provkörningar, och i början av juni meddelas det i en pressrelease att man skrivit kontrakt med Chris Bristow, 21 år, för resten av 1959 och 1960. Detta betydde samtidigt att George Wicken hade kört färdigt för BRP. Bristow skulle emellertid visa sig bli ett bra komplement till den erfarna Ivor Bueb, vilken f.ö. tidigare vunnit Le Mans 24-timmarslopp två gånger.

I samband med Europas GP den 5 juli på Rheimsbanan i Frankrike kördes också ett formel 2-lopp; "Coupe de Vitesse". 23 vagnar startade med Stirling Moss i spetsen med Walkers Cooper-Borgward, medan BRP hade anmält Bristow för första gången, samt Ivor Bueb. Konkurrenter var bl.a. Joakim Bonnier i Porsches nya Formel 2-bil och Hans Herrmann i en Behra-Porsche special, som tagits fram med italiensk hjälp av Jean Behra, och därför var målad i den blå franska nationalfärgen.

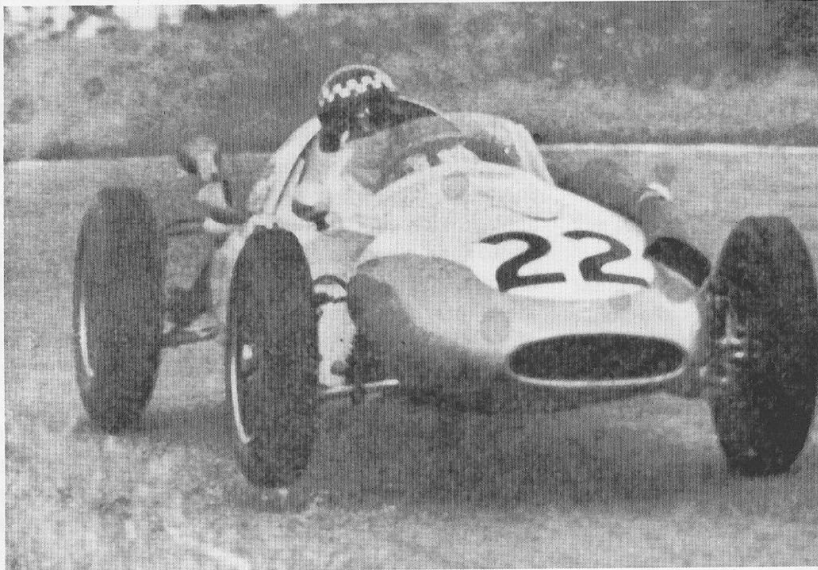
I den olidliga värme som rådde, blev det redan från början en rasande fight mellan Stirling Moss och Hans Herrmann, även om Masten Gregory tog ledningen det andra varvet och höll det ett varv. Bueb och Bristow låg 8:a och 9:a. Innan halva loppet var kört gick Bueb in i depå. Han hade blivit påkörd av Jack Brabham som nära nog fått solsting i hettan. Strax därefter fick även Bristow bryta, totalt slutkörd i värmen, medan Moss kämpade vidare i tätposition. Han

hade ändå redan samma dag avverkat ett formel 1 lopp, där han fick skjuta bilen i mål. Herrmann fick så plötsligt ta till escape roaden när bromsarna plötsligt inte ville fungera, och Moss fick litet andrum och kunde vinna med en snittfart på 191,8 km/tim, vilket skall jämföras med Fangios segersnitt på 186,6 km/tim med "oslagbara" Mercedes-Benz Formel 1 några år tidigare.

Jüttners arbete med bilen med ett nytt avgasystem med tratt i slutändan, samt en ventilations-slang till motorns insug, hade gett bra resultat.

Redan en vecka senare var det tävling i Frankrike igen, denna gång i Rouen. Cooper-Borgward var fulltaliga med Stirling Moss i spetsen, även om han bara fick tredje officiella tid. Nu skall man kanske

ner då han tvingats snurra sin bil för att inte köra på Masten Gregory som stängde honom. Bueb tvingades kort senare bryta med en oljeläcka. Moss körde mot en överlägsen seger och Bristow gick in på en fin



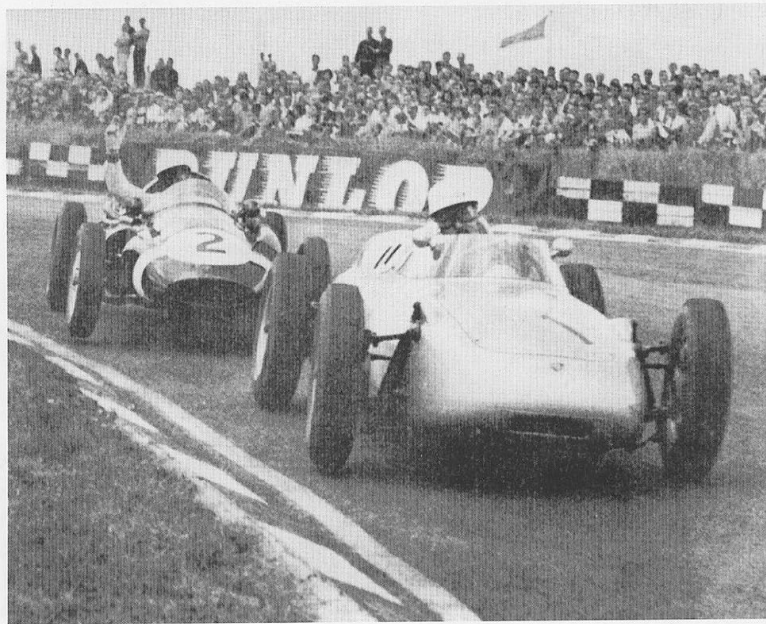
Chris Bristow, segrare av John Davy Trophy på Brands Hatch

inte ta träningsriderna helt på allvar då arrangörernas tidtagningsutrustning hade kapsejsat på grund av ett åskväder kvällen innan, och man fick inte ordning på den till något av träningspassen. Bueb fick en uppskattad 5:e plats och Bristow en 18:e. Tävlingsdags var det dock ingen tvekan om var skåpet skulle stå. Moss tog ledningen före Jack Brabham och Harry Schell, bägge i Cooper Climax. Bristow tog sig upp till 7:e plats inledningsvis, medan Ivor Bueb låg långt

saknades nämligen inte! Valet föll på en BRM, anmäld av BRP! Hänger Ni med? På träningen var Bristow snabbaste Formel 2-vagn, 0,4 sek snabbare än Ivor Bueb.

Under tävlingen kom publikintresset att i första hand gälla Formel 1-vagnarna, men Bristow ledde i alla fall formel 2 bilarna med en 14:e plats totalt före Taylor i en Cooper Climax och Bueb. Efter halva distansen var Bristow 12:a totalt, fortfarande före Taylor och Bueb. Trots ett kort depåbesök i slutet, kunde Chris Bristow med misständerande motor vinna formel 2 klassen, 10:a totalt, följd av Taylor och Bueb. "Grand Prix des Auvergues" kördes den 26 juli alldeles utanför Clermont-Ferrand i Frankrike, och hela 22 Formel 2-vagnar ställde upp. Banan var mycket kurvig, och även kupe-rad, varför den ställde stora krav på såväl förare som bil, och det var knappast någon överraskning stt Stirling Moss var snabbast på träningen, men att Chris Bristow också fanns i första ledet med tredje träningsriden, fick kanske en och annan att höja på ögonbrynen. Ivor Bueb i den tredje Cooper-Borgwarden belade 10:e tiden.

Så var det startdags, och allt hade väl gått som väntat om det inte hade varit för den legenda-



Moss i Cooper-Borgwarden jagar Joakim Bonnier i Porsche under "The Kentish 100" på Brands Hatch.



Coupe des Constructeurs

riske "Toto" Roche, en man över alla regler, som skulle sköta startflaggan. Han brukar nämligen stå mitt framför(!) startfältet och låta flaggan falla, för att sen lägga benen på ryggen, vilket han alltid fått kritik för, och denna gång kom han i vägen för Moss, som inte kunde släppa kopplingen med en gång, för att ej köra över Roche. Näväl, Moss' Cooper-Borgward var så snabb att han genast var uppe på andra plats efter Chris Bristow som tagit ledningen. Bueb låg 8:a, men körde av i en snabb kurva, och fördes till sjukhus med svåra skador, så svåra att han avled några dagar senare.

Bristow behöll ledningen några varv innan han fick bryta med brusten topplockspackning, och Moss tog ledningen, följd av Jean Behra, Behra-Porsche, och Graham Hill, Lotus. Behra tappade så två varv i depån, men siktade in sig på att köra det snabbaste varvet som Moss hade med 3 min. 52 sek., vilket Behra sänkte till 3.50,1. Moss dräpte då till med 3.48, vilket var absolut banrekord för banan, men trots att han lätt vann tävlingen, och även den franska BP-serien, så blev det ändå ingen riktig segerglädje p.g.a Buebs olycka.

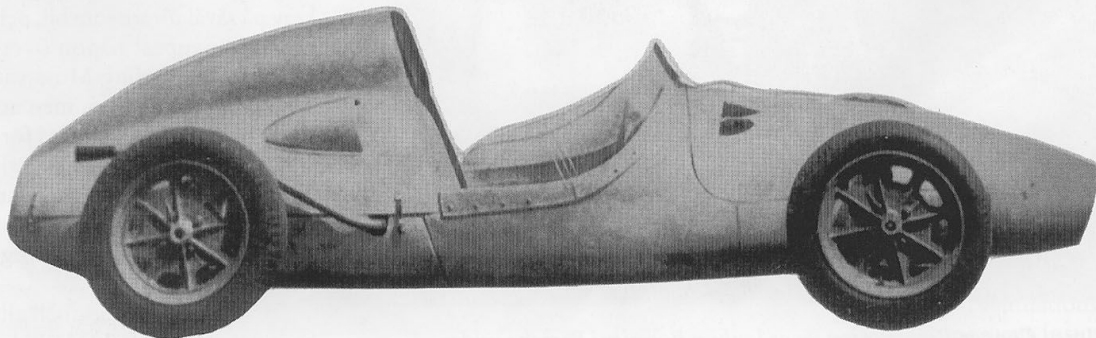
I England har man då och då s.k. Bank Holidays, och nästan alltid har man då stora motortävlingar. Så även den 3 augusti på Brands Hatch, sydost om London där huvudloppet gällde Formel 2-bilar om "John

Davy Trophy" inför 50.000 åskådare. Tävlingen kördes i två heat, med bästa sammanlagda tid som avgörande för placeringen. Chris Bristow var enda startande Cooper-Borgward, men han tog genast hand om ledningen i första heatet före kända namn som Roy Salvadori, Jack Brabham, Bruce McLaren och Graham Hill, och han höll den i suverän stil alla 25 varven, och vann med 4,2 sek. före Salvadori.

Det var spännande att se hur det skulle gå i det andra heatet. Brabham hade satt på en krängningshämmare i pausen, och han tog också ledningen före Salvadori, med Bristow på tredje plats. Brabham och Salvadori körde allt vad tygen höll för att skaka av sig Bristow, men han gjorde inga försök att passera, utan höll sig, klokt nog, tätt bakom. Brabham vann med 1,4 sek. före Salvadori, som var 2,4 sek. före Bristow, och då 4,2 sek. är mer än 2,4, så vann alltså Bristow ytterst meriterande. "Bristow Brilliant at Brands" skrev tidningen Autosport i sin rubrik.

Den 29 augusti kördes ytterligare ett storlopp för formel 2-bilar på samma bana, "The Kentish 100". Även denna gång kördes två heat, och Stirling Moss återfanns i första ledet med sin Walker Cooper-Borgward, och Bristow i det andra med sin BRP Cooper-Borgward. Jack Brabham tog emellertid täten med sin Cooper Climax före Moss, Graham Hill och Bristow, men redan efter ett varv hade Bristow passerat både Hill och Moss och gått upp på andra plats. Tydligt gick det litet för fort, för Bristow sladdade runt i en sväng, och tvingade Moss och Hill att göra en sväng ut i gräset. Moss åkte ner ända till 8:e plats, och Bristow tappade nästan ett helt varv på sin miss. Moss kämpade dock sig till en tredje plats före Joakim Bonnier i Porsche, medan Bristow fick finna sig i att bli varvad.

Även i andra heatet tog Brabham hand om ledningen, tätt följd av Stirling Moss som fått en sprucken bakre bärarm svetsad i pausen. På femte varvet var det dock Moss' tur att snurra på samma ställe som Bristow gjort i det första heatet, och han ramlade ner till 7:e plats. Moss hade då Bonnier alldeles framför sig, och det var en nöt att knäcka, för Porschen gick riktigt fort, och de passerade bägge Salvadori och närmade sig snabbt Masten Gregory. På 14:e varvet passerade de alla tre jämsides depåerna, och sedan kunde först Bonnier och ett varv senare Moss passe-



Zimmermann-Hansa

ra Gregory. Moss och Bonnier fightades våldsamt, och Moss kunde passera Bonnier, som några varv senare återtog sin placering ungefär samtidigt som Chris Bristow bröt långt bak i fältet med tekniska problem. Efter ytterligare några varv passerade Bonnier Bruce McLaren, men det tog ytterligare 6 varv innan Moss kom förbi honom, och Bonnier kunde dra ifrån en bit mot tredje plats när Borgward-motorn började misstända. Moss fick nöja sig med 4:e platsen, men den räckte ändå till en sammanlagd tredje plats.

1959 års säsong börjar lida mot sitt slut och den 10 oktober kördes "Silver City Trophy Race" för Formel 1 och 2 på Snettertonbanan söder om Norwich. Enda Cooper-Borgward var Chris Bristow, anmäld av Yeoman Credit. Yeoman Credit? Jo, det var ett kreditinstitut som skulle stötta BRP ekonomiskt, men då skulle naturligtvis också deras namn synas, så Yeoman Credit Cooper-Borgward fick det heta. Sponsorn lär knappast ha blivit besviken då Chris Bristow var snabbaste Formel 2-bil på träningen, och då svåraste konkurrenten, Jim Russel, fick bryta i tävlingen, kunde Bristow nära nog köra mot en walk-over seger i klassen och bli femma totalt.

Den gångna säsongen hade varit mycket framgångsrik för Cooper-Borgward, och ett bevis för detta var att man erövrade FIA:s "Coupe des Constructeurs" för formel 2-vagnar. Detta var mycket tack vare Stirling Moss' 4 segrar och en tredjeplats som "sämsta" resultat.

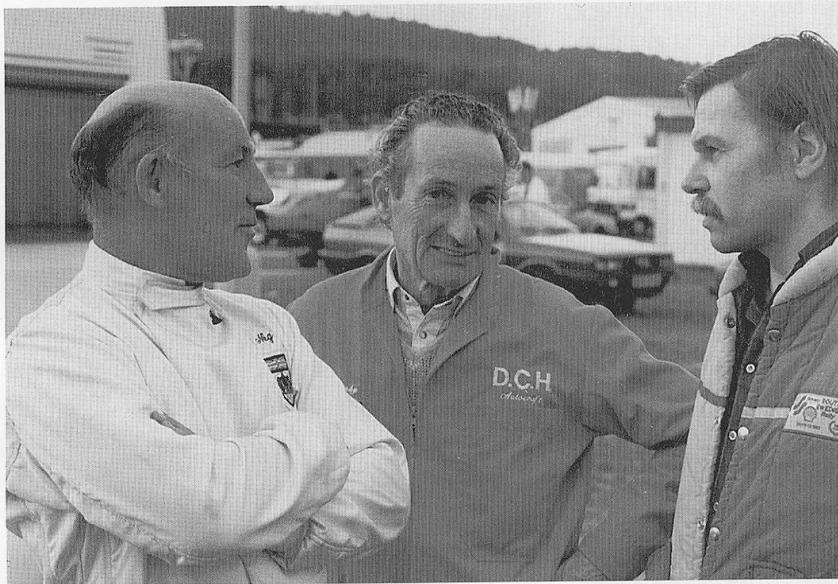
Under 1959 hade det introducerats en ny racerklass, Formel Junior, som fick ha en motor på högst 1.100 cc från en standardvagn. De flesta tyska Formel Juniorvagnarna hade DKW-motorer, men det fanns även en Zimmermann med motor från Hansa 1100, som byggts av nämnde Zimmermann tillsammans med en herre vid namn Herberster. Tyvärr gjorde man inte så mycket väsen av sig, utan en 5:e plats under säsongen var bästa resultat. Sedermera tröttnade man på Hansa-motorn och satte in en DKW istället.

1960 års säsong började nästan innan 1959 var slut, och egentligen var det slutet på det gamla, bara det att ett årsstreck råkade komma emellan. Den 1 januari kördes således Sydafrikas GP på en ny bana vid East London inför 50.000 åskådare. Stirling Moss och Chris Bristow fanns i första ledet med sina Cooper-Borgward tillsammans med belgaren Paul Frère i Cooper-Climax. Moss tog starten följd av Frère och Bristow, som efter 4 varv passerade Frère och efter 9 varv gick upp i ledningen. Bristow förhastade sig dock en aning, och gjorde en lätt avåkning och kunde fortsätta på tredje plats innan han fick bryta med fel på växellådan. Moss fortsatte i en säker ledning då, efter 50 varv med bara 10 kvar, motorn började spotta och missa p.g.a. fel på insprutningen. Frère tog in ca 10 sek. per varv och körde snart förbi och mot segern. Nu tog också Lucien Bianchi (Cooper-Climax) in på Moss, som dock nu fick litet tur i oturen, och kunde rädda

andra platsen då Bianchi tappade en tändkabel på sista varvet.

Följande vecka kördes "False Bay 100" vid Godahoppssudden. Chris Bristow kunde här ta hem en överlägsen seger med sin Cooper-Borgward, trots att han tidigare på dagen skadat sig vid en vurma med en Alfa.

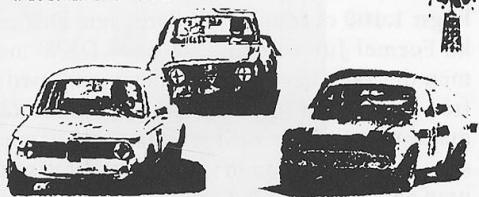
Denna, Bristows seger blev den sista för Cooper-Borgward då Walker skaffade en Porsche för Formel 2-lopp för Stirling Moss, och Yeoman Credit satte in Climaxmotorer i sina vagnar istället. 1960 var också sista året med 2,5 litersvagnar i formel 1, och 1,5 liters för Formel 2. 1961 kom att se 1,5 litersvagnar för Formel 1, och ryktena i tysk och internationell press gick om Borgwards nya Formel 1-vagn...



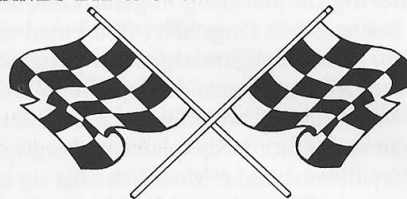
Artikelförf. i samspråk med Stirling Moss, t.v. och hans mekaniker då som nu, Don C. Haldenby i mitten, i ämnet Borgward. Mr. Haldenby uppskattade att motorn var lättskött och tillförlitlig, och Moss uppskattade även att den var mycket tillförlitlig. Faktum är att Moss under 1959 samt jan. 1960 körde till sig 4 segrar, en andra och en tredjeplats, och inte behövde bryta någon tävling. "You can't win them all, but with Cooper-Borgward it was very close" sa Moss. Han var annars en förare som hade mycket "otur" med sitt vagnmaterial.

Foto: Tommy Brorsson

STAND NY Gr2



MYRANES BIL & OLJA

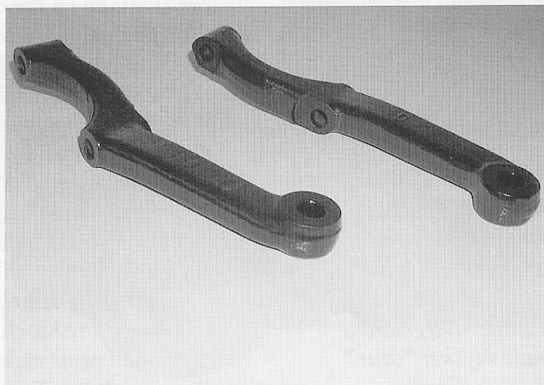


STANDARD NY Grp 2

LENNART ELOFSSON

Säsongsstart

Våren närmar sig och dagarna blir ljusare. Solen börjar värma och allt borde vara frid och fröjd. Men en olustkänsla smyger sig på som en tjuv om natten. Blir jag klar i tid och varför har jag plockat isär "halva" bilen? Det är likadant varje år. Man undrar varför man alltid ska vara så ambitiös. Förmodligen är det för nöjet att försöka köra fortare o fortare varje ny säsong. Det är förmodligen inte lika viktigt att slå kompisen. Visst känner ni igen situationen. I år är det bl.a. bumpstyrningen som ska minskas på Alfa. Hon har varit lite tjurig i kurvorna och vid inbromsningarna i slutet av rakan har hon varit lite skuttig i sidled. Sänker man bilen så riskerar styrstagen att peka uppåt. Det ger ofelbart toe-out vid nerfjädring på båda hjulen. Vid kurvtagning så får ytterhjulet toe-out och innerhjulet toe-in. Det är inte underligt att jag tycker att det går rakt fram i kurvorna. Styrarmarna vid hjulen modifieras (bockas) nu 11 mm så att styrstagen blir parallella med marken. En viss förändring kommer att kvarstå. Men förhoppningsvis så kommer jag att uppleva det som en stor förbättring. Kurvorna kommer att tas med högre fart och inbromsningarna görs senare än väntat. Den som lever får se.



Den modifierade styrarmen

H klassen

Det blir en del förändringar kommande säsong (2001) i vårt heat (heat 6), som består av en salig blandning av olika klasser, nämligen Stand Ny, GT Ny och racersportvagnar. Nu ska vi lägga till en ny klass nämligen Standard period H upp till 76. Det blir en nationell klass precis som vår klass med tidsperiod G. Den här säsongen blir det ingen skillnad när det gäller reglementet. Alla kör efter Stand Ny gr 2 reglementet. Nästa säsong kan det bli en del smärre förändringar. Internationellt så gäller det fortfarande att både G och H skall bestå av autentiska tävlingsbilar från den tiden. Dessutom så är tidsperioden för G klassen mellan 66-71 inte mellan 66-72 som vi har det nationellt. Det kan därför bli så att man drar skiljelinjen vid 71 för G bilar och därefter finns H bilar upp till 76. Då kan man diskutera om G klassen ska köra på slicks eller Dunlop racing däck istället. Men eftersom det är en nationell klass, så kan vi tillsvidare välja själva. Vilken klass som just din bil hamnar i beror på när din homologeringshandling med tillägg är utfärdad. Är handlingen utfärdad före 72 så blir det G. Handlingar som är utfärdade mellan 72-76 gör att din bil hamnar i H klassen. För att ni inte ska bli upprörda och kasta er på telefonen så betonar jag att till säsong 2001 införs inga förändringar. Vi kan under denna säsong komma med synpunkter och åsikter hur vi vill att det ska vara.

Totalsegrare och hur räkna poäng?

Det har även framkommit önskemål om att utse en totalsegrare i RHK. Detta kräver emellertid att alla heat räknar poäng på samma villkor. Vi i Stand Ny har räknat poäng i båda heaten vid en dubbeltävling. Är det tävling så är det här vi resonerat. Likaså anser vi att flitpoängen inte endast ska fås vid besiktning utan man måste köra ut på banan till racet för att få

dessa 5 poäng. För teoretiskt så skulle man kunna åka runt och besikta 6 ggr och samla ihop 30 poäng. I en klass med få deltagare så skulle man då t.o.m. kunna bli klassegrare. Vi delar inte heller ut tävlingspoäng om man inte fullföljer tävlingen. Detta står faktiskt i FIA:s regler för historiska touringvagnar. Vi har korat en Stand Ny cup mästare via ett viktat poängberäkningssätt som baseras sig på antalet startande i varje klass. Det är lättare att vinna i en klass med 4-5 startande än en klass med 10-12 startande har vi resonerat. Efter rundringning till en del i klassen kan man konstatera att man absolut vill räkna poäng vid båda racen vid en dubbeltävling. Någon mer prestation än besiktning tycker vi även att det krävs för flitpoäng. Många föreslår att man minst ska ha kört en tidsträning. Vid dubbeltävling så tycker vi att man kan få flitpoängen när man kör ut för race, om det inte finns en tidsträning den dagen.

Klasssponsor

Vi har lyckat få Myranes bil & olja att ställa upp som huvudsponsor i Stand Ny för 2001. Det är Stefan Olsson som ligger bakom detta namn. Han garanterar priser vid alla tävlingar. Dessutom får vi köpa olja och smörjprodukter till starkt reducerade priser. I sortimentet finns samma helsyntetiska olja som Volvo använder i sina STCC bilar. Vi klasspappar kräver i gengäld att ni ska reservera minst en plats på bilen av totalt 6 för reklam för Stefan. Vi får kalla oss för Stand Myranes numer. Vi kommer även i förställningen att försöka hitta andra sponsorer för att dryga ut prisbordet så att flera kommer att få priser.

Ciao
Lennart Elofsson

Eifel Klassik, Nürburgring, 29 sept-1 okt., 2000

I år gjorde övertecknad och Lars Fritz ett nytt försök i långloppet Eifel Klassik 300 km på Nürburgring. Vi kom iväg till tävlingen i god tid på tisdag middag. Vi gjorde en liten omväg via Växjö för att hos "Kalle P." låna litet grejor. Övernattning i Skåne, för att tidigt onsdag morgon färdas vidare mot Nürburgring, där vi var framme onsdag kväll.

JAN-OVE JOHANSSON

Torsdag morgon, upp till banan för en första koll, och inhandlade 4 st Avondäck, i det fall att det skulle bli regn till tävlingen på söndagen. Tui. Det blev regn. Fredag, besiktning av bil o.s.v. Inga problem, utan vi tog en avstickare till Moseldalen i härligt väder.

Lördag; träning på för- och eftermiddag. Lasse körde första träningspasset, och jag det andra.. Bilen fungerade bra utan problem. Enda problemet när det är torr bana och bra fäste, är oron för att en bakaxel skulle kunna gå av. Lördag kväll började det emellertid att regna, tack och lov.

Söndag morgon; spöregn, så på med Avondäck-en. Jag började köra. Redan på uppvärmningsvarvet efter pacearen, började incidenterna i vår startgrupp. I närheten av Brunnchen hakade två Alfa-förare i varandra, med påföljd att bägge slog i räcket och fick bryta. Avståndet mellan räckten och bankant är mycket litet på nordslingan. Starten gick emellertid redan efter uppvärmningsvarvet, så bar det iväg. "Ljus på" beordrades. Bra! Jag tog det mycket försiktigt de två första varven. Det viftades med gulflagg, oljeflagg och vitflagg, så det kanske var ett ganska bra beslut. De första varven såg också banan tyvärr ut som en bilkyrkogård. Jag kan berätta, att jag på ett ställe, där oljeflagg visades, samt att funktionärerna handgripligen visade att ta det lugnt, blev omåkt av ett italienskt ekipage. Ca 50 meter framför mig, hal- kar han av banan, samt slår i räcket. De sista varven

jag kör, går det bättre. Man har lärt sig var det är som halast och var man kan ladda litet mer.

Jag åker in i depån för tankning och förarbyte. Tack för hjälpen, Birgitta Jansson (Björn Janssons fru) med dotter och måg. Lasse Fritz hoppar in. Nu blir det åka av. Lasse gör tumme upp; allt OK! Skall bilen hålla? Räcker bensinen? Jodå, det gick bra. Vi hade 101:a träningstid, och i mål var vi 33:a totalt, vilket vi känner oss mycket nöjda med. Vi kom 2:a i klassen historisk standard, 1600-2500 cc. Endast Schachringer-Bremmekamp i en BMW 1800 Ti var före oss.

Efter prisutdelning på Dorinhotellet återstod hemfärden. Den gick nu mycket lättare, jämfört med förra året, då vi fick bryta.

Hälsningar Jan-Ove Johansson och Lasse Fritz.

Resultat

Ibland kan det bli fel, fast att det var meningen att det skulle vara rätt. Inte ens på FIA:s hemsida är det rätt vad gäller vissa placeringar, förmodligen därför att man inte kan sina egna regler. I vår egen resultattidning, Rutflaggan 1/2001 har vi uppdagat ett fel, nämligen i Formel Ford kat I. Där skall Ingemar Pettersson ha 8 poäng från Kinnekulletävlingen och 10 poäng från Karlskoga liksom de 8 han redan hade från Knutstorp, vilket ger summa 26 poäng och placering som nummer 8 totalt. Christer Andersson får finna sig i att halka ner till placering 9.

Noteringar från RHK:s Planeringsmöte 2000-12-09 i Jönköping

Deltagare: Östen Johansson	Åke Hansson	Horst Brüning
Arja Koivisto	Anders Ek	Ursula Ljungberg
Per Hågeman	Tommy Brorsson	L-G Widenborg
Solweig Behrendtz	Bruno Rösler	Henry Andersson
Per Knuthson	Axel Madsen	Roland Haraldsson
Anders Ericsson	Staffan Lindberg	Christer Nordlund
Bo Lindman	Michael Rasmussen	Lennart Elofsson
Olle Rosén		

Finland

- Inbjudan till Finland riktad till Standard- och GT-klassen genom Bondesson/Schildt har gjorts i privat regi utan samordning och avstämning med RHK:s Tävlingskalender.

Säsong 2000

- Säsong 2000 totalt 930 starter, RHK-628, HTCC 156 och utrikes EM 150.
- Klassföräldrarskapet fungerar dåligt i några klasser. En samordning borde ordnas.
- Klassrepresentanterna skall stödjas mer av styrelsen. Kanske borde en klassansvarig styrelseledamot utnännas.

HTCC

- HTCC kommer att ha tre tävlingar, 6/5 Falkenberg, 19/8 Karlskoga, 1/9 Knutstorp

EM/Anderstorp

- Nytt datum för EM på Anderstorp är numera 9-10/6. Detta kommer att ställa till med problem eftersom RHK:s Karlskogatävling är inbokad helgen efter. Vi tar upp detta på årsmötet.

Sport Car Show

- Mantorp Park har tagit kontakt med RHK för att kolla eventuellt samarbete vid ett nytt
- koncept för Sports Car Show
- Mer betoning på sportbilar
- Långlopp?

Bantid

- Fredagsträningar önskas i anslutning till tävlingar. Här måste dock till en större anslutning för att få dessa att gå ihop.

RHK-cup

- Poängen i RHK-cup behöver samordnas i samtliga klasser om vi skall kunna få en totalsegrare
- Flitpoäng ? ; för att gynna RHK:s egna tävlingar

Priser

- Priser önskas som vanlig
- Prisutdelning innan middag på avslutnings tävlingen
- Prisutdelning efter varje tävling önskas

Klassindelning

- Kat I nationell. Formel och Sportvagnar upp till årsmodell 85
- Nordiska specialbilar samkörs med A/D
- Standard 71-76 Kat H nationell

Långdistanslopp

- Intresse ?
- Skall nog ej ingå i RHK -cup
- Inbjudningstävling
- 30-60 minuter med förarbyte

Rutflaggan

- Matrikel trycks och sänds ut separat
- Resultattidning kommer

Hemsida

- Måste bli mer uppdaterad och aktiv
- Mikael Rasmussen grabb tillfrågas om han kan hjälpa Torbjörn
- Torbjörn får ej material av klassrepresentanterna
- Kan tidningen ligga på nätet
- Ett arbetande mediaråd borde bildas

Klassrepresentanterna

- A-D, har inte kört många tävlingar med RHK, satsar på stadslopp m.m.
- GT-GTS, Inga nyheter, hoppas bättre uppslutning till nästa säsong
- Midget, Inga nyheter
- Formel V, Vi väntar fortfarande på det lovade fulla startfältet
- Formel J. Dålig uppslutning, kanske borde det samordnas
- Formel Ny, fler bilar på gång
- Standardvagnar, fler Lotus Cortinor, en Galaxie m.m. på väg in
- G+H sportvagnar, svår klass med lite bilar
- GT nationell har fått en hel del nya bilar
- Standard ny, Escorter och BMW på väg

Övrigt

- Mässor, Jönköping och Göteborg
- Startnummerlista på hemsidan tack
- Årsmöte 10 februari
- Anmäl är i tid, hälsar Solweig
- 2 förare på samma bil ok, om man anmäler det från början

RHK STYRELSEMÖTE

Datum: 20-12-09
Plats: Jönköping
Deltagare: Åke Hansson Per Hågeman Arja Koivisto
Lars Widenborg Anders Ek Östen Johansson
Horst Brüning Ursula Ljungberg Bruno Rössler
Per Knuthson Bruno Rössler

Ordförande Horst hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat. Tidigare protokoll justerat, dock saknades standard och formel ny i punkt 10. Ingen åtgärd tas

1. Tekniker

För framtiden behöver vi rekrytera nya tekniker i de olika regionerna. För att lättare slussa in nya skulle man kunna tänka sig att börja med klassindelade tekniker. Förslag på nya tekniker Bjarne Nygren och Per Knutsson (Per fanns på plats och bad att få återkomma med svar). Lars Göran Widenborg samordnar och kontaktar berörda .

2. Klassföräldrar

Här måste vi höja statusen. Styrelsen måste informera och stötta klassrepresentanter mer. Klassföräldrarna skall medverka vid fler möten tillsammans med styrelsen för att få styrning och kontinuitet i arbetet.

3. EM/Anderstorp

På grund av ändrat datum finns det risk för dålig uppslutning. Horst kontaktar Sanell för vidare diskussion. Resultat redovisas på årsmötet.

4. Klassindelning

LG-Widenborg redovisade den nya periodklassningen (se app. K 2001). Han framhöll även vikten av en positiv inställning till de nya klasserna och att eventuella nya medlemmar tas emot med vår vanliga öppenhet och välvilja.

5. Hemsida/Rutan

En mediagrupp bildas för att få bättre fart. Per Hågeman, Bosse Lindman o. Torbjörn Eriksson. Michael Rasmussens son kommer eventuellt att ingå. Gruppen rapporterar till styrelsen

6. Tävlingsäsöng 2001

5-6/5 Mantorp, ansvarig Solweig Behrendtz och Bruno Rösler.
26-27/5 Anderstorp, ansvarig Horst Brüning. (Datum numera osäker)
16-17/6 Gelleråsen, ansvarig Bruno Rösler.
14-15/7 Knutstorp, ansvarig Per Hågeman, Lars-Göran Widenborg
11-12/8 Kinnekulle, ansvarig Åke Hansson
25-26/8 Falkenberg, ansvarig Bengt-Åke Bengtsson och Östen Johansson
8-9/9 Anderstorp, ansvarig Horst Brüning

7. Årsmöte

Medlemsavgiften oförändrad 500:-Valberedning borde snarast ta kontakt med medlemmarna samt styrelsen för avstämning och nya impulser. Datum för årsmötet feb 10. Lokal bokas på Eurostop Husqvarna. Kallelse skall skickas ut.

8. Övrigt

Mässa i Jönköping kollas upp. Samprojekt med MK Scandia?
Mässa i Göteborg, Östen undersöker.
HTCC försöker införa friare reklam i strid med Appendix K.

Vid protokollet

Justerat

Östen Johansson

Horst Brüning

En osann historia från Le Mans!

**Vadå?? Myror i huvudet!
Det här lät något bekant!**

Efter att ha städat för första gången på mycket, mycket länge i förråd och på vind, så fann jag denna story i en samling tidningspapper med gamla årgångar av motortidningar. Förmodligen så har dessa sidor kommit ifrån något helt annat än en motortidning. Vad, kan jag inte påminna mig! Hur som helst, efter att ha läst igenom dessa sidor, skrattande till tårar i ögonen så kommer jag ihåg "Sofia med Låren", nej fel, Sophia Loren, och 450.000:-? Vad blir det för pengar idag? Stirling Moss, han kör ju fortfarande idag, men något historiskt!

När jag läste denna story så kom jag att tänka på, att någon gång på 60-talets början då man åkte med allsköns olika bilar, i skogen, förutom dom traditionella, såsom SAAB 93 och 96, VW 1200, volvo PV, så körde man konstigheter som bl.a. Lloyd Alexander TS, Daf 33, och hör och häpna, Goggomobil 250!! En småbil från Tyskland. Jag tror att det var Hans Glas som hade en bilfabrik, som sedermera tillverkade Goggomobil 400, och större apparater. Jag tror mig minnas att på slutet hade glas en motor som hade kamdrivning av och med rem, samt att BMW köpte upp denna fabrik sedermera!

Nåja, kanske bättre kunnande inom klubben kan tillrättalägga riktigheten med Hans Glas. Hur som helst, vi åkte i skogen med en sådan apparat som goggomobil 250! En liten småbil som sagt, som var utrustad med en tvåtaktsmotor på 250 cc, på 15-18 friska hästar. Fyrväxlad, sequentiell dito! Växelspaken var kort, och hade växellägena ordnade i motsatt riktning, dvs. att 1:an låg rakt åt vänster, 2:an tvärs emot, 3:an under första växlen etc. Allt i ett kulissförfarande som i en värsta dyra Ferrari Berlinetta! Extra ljus fram och bak,, och naturligtvis en gök på taket! Ett handdrivet fjärrljus som kartläsaren; Obs ej co-driver, för dom var i hagen. Styrde alltid föraren åt fel håll! Jodå, vi åkte ett antal tävlingar med denna småbil, kompisen Kalle och jag. Mest var det vintertävlingar runt om i Stockholmstrakten.

En gång kom vi för fort in i en sväng, åkte av och ner i diket, och vi båda tittade på varandra. "Jaha, då var det färdigkört för den här gången"! Plötsligt började bilen gunga till ett antal gånger. Man hörde röster som sade: "nu kan ni fortsätta, grabbar"! Vi hade blivit upplyfta ur diket av åskådare. Bilen var ju lätt, och vi springmaskar var ju också lätta! Efter att ha kört ett antal sträckor sa Kalle plötsligt: "Du conta, brinner det inte bak i bilen"? Jag vände mig om och fann att det stod som en kvast av ett eldregn. "Äh" sa jag, "det är bara ljuddämparen som rensas av all ol-

jeblandad sot"! Det ni, det var tvåtaktarens vardag! Detta åkdon kallade vi för, ja just det, Cyklop!!

Som sagt håll till godo, läs och begrund. Den är faktiskt rolig också! Nu lär det visst finnas en eller två story till, vilket kunde vara kul om någon känner dessa, så tänk på mig. Kanske man kan publicera också dessa någon gång i framtiden! Men, tänk på att allt detta händer någon gång på 1960-talet, när allt var mycket bättre, kanske?!

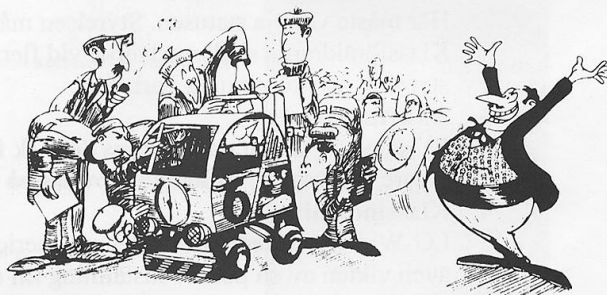
Hälsningar

Han med käppen.

P.S. Det egna bildarkivet säger att några bilder tyvärr ej fanns av den ovan beskrivna T-bilen!

D.S.

En osann



historia från Le Mans

Precis som de flesta av er har jag ofta dagdrömt om mig själv som racerförare. Där är jag, med skarpa ögon och snabba reflexer, kallt kämpande hjul mot hjul med Stirling Moss... vi är på Nürburgring, närmar oss Karusellkurvan med åh, säg 320 km/t. Det är en läskig situation. Vem skall ge sig först?.. Vad tror ni? Vem skall svepa vidare mot segern, vinna världsmästerskapet, stoppa på sig 450.000:- och lämna banan mes Sophia Loren?... Du har rätt. Överlägsen skicklighet och mod faller alltid utslaget, och Stirling är ju känd för att ha otur. Det var ett gott försök i alla fall, Stirling, gamle kompis. Bättre lycka nästa gång.

STAN MOTT och J. CARLENS

Jag körde igenom en variation av det här vid mitt skrivbord häromdagen. Det finns ju trots allt inte så mycket att göra när man är ensamförsäljare för Cyklop. Som dom säger i branschen, grejorna säljer sig själva. Nåja, där var jag nu, i 230 km/t. Alldeles bakom Fangio, när telefonen ringde. Det var Piero Martini som ringde från Rom, och som vanligt var han i ett tillstånd av upphetsning. "Ha! Vi har ett problem!

Du måste komma genast. Jag skall möta i Rom! Domani". Och det är därför jag kom trea i Le Mansloppet i år!

Nå, fullt så enkelt var det inte. Min partner och jag, T. Tom heter han förresten, flög till Rom nästa dag för att få reda på vad som var galet. Vanligtvis ignorerade vi Martini och hans "problem", men när han sa att han själv skulle möta oss, visste vi att det var något allvarligt. Piero väntade med en ny Cyklop Microbuss, och körde fram till planet för att hämta oss. "Ah, mina vänner, det är så lycklig jag är för att se er! Jag inte veta vad jag göra utan er!"

Jag blev genast misstänksam. Jag vet vad Piero skulle göra utan oss. Han skulle skriva kontrakt med någon annan av de hundratal importörer som ville sälja Cyklop. T. Tom hade tydligen samma tankar som jag. "OK, Piero, vad är det vi måste göra? Har du trubbel med Cinzano? Behöver du pengar? Berätta det värsta!"

"Ha! Trubbel med Cinzano? (Han brukade knycka deras reklamskyltar till karosseriplåt). Nix, det vara värre, mina vänner, micket värre än så! Jag kan inte få tag på någon att köra mina bilar på Le Mans! Ingen alls! Så", han log olycksbådande, "ni måste köra för mig!"

"Va!?! Jag köra på Le Mans! I en Cyklop!" skrek vi båda på en gång. Tydligen tyckte T. Tom precis som jag.

"Ah, mina vänner! Ni sår mina känslor! Vad är det för fel att köra Cyklop? Har icke Cyklop gjort er rika? Har de icke gett er berömmelse och förmögenhet?" (Det har den inte, men det spelar ingen roll här). "Ni sakna tro! Precis som alla förare jag försöka få! Ni skall köra för mig, dock!" "Annars", och här såg Martini sorgsen ut, "annars, hur kan jag då förstå mig att skilja mig från de Cykloper ni beställt, när ni icke hava tro på dem?"

Nu var det vår tur att se ledsna ut. Martini hade ordets gåva, även om han inte behärskade svenskan till fulländning. Vi gick med på att köra. Vi gick direkt till raceravdelningen när vi kom till fabriken. "Jag nu visa er de bilar som skall vinna på Le Mans i år!" utropade Piero. Jag ville helst skratta, men jag ville också ha en skeppslast Cykloper i juli, så det gjorde jag inte.

När vi väl fick se bilarna, verkade Piero's idéer om att vinna, inte fullt så skrattretande. Där fanns tre bilar, glänsande i ny, röd, blank färg. Mekarna kollade omsorgsfullt alla detaljerna på de effektivt vackra små maskinerna. Vagnarna var av den sista, andra serien av Cyklop Mk 2 Super Sport Coupé. Karosseriet var mycket likt standardmodellen av Cyklop 2 GT, men Piero berättade att Cinzano hade varit vänliga nog att sätta upp några skyltar i magnesium på vägen till Ravenna, och därför hade nu bilarna karosserier av denna lätta, starka metall. De var försedda med den senaste versionen av CPM-2 SRO-a-6, 500 cc motorn. Ett nytt topplock hade tre ventiler styrda av två överliggande kamaxlar. Martini hävdade att detta gav 15 hkr. mer än den gamla toppen med fyra ventiler och fyra kammar.

"Ha! Jag ledsen att ni icke får chans att prova vagnar, men de måste lastas för trippen till Frankrike. Ni kan prova dem på Le Mans-banan."

"Oh, fröjd," utropade jag. Just rätta stället att lära sig köra en sportracer. Jag hade förstås lite erfarenhet. Kom trea i ett trevarvslapp på Gröna Lund en gång, men det var knappast tillräckligt för en plats i ett fabrikslag. T. Tom var litet bättre kvalificerad. Han ledde en tävling en gång, men hade ramlat av sin go-kart före mållinjen. Vi flög till Le Mans i Pieros privata plan, vilket i sig själv var en otrolig upplevelse, och anlände precis lagom för att hinna se våra vagnar besiktigas.

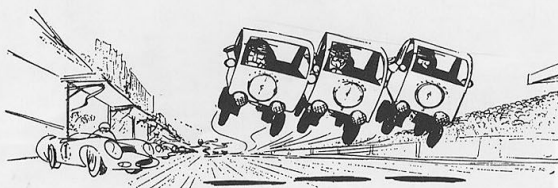
Jag hade i hemlighet hoppats att de inte skulle gå igenom, men icke så! Jag fick reda på varför, när jag hörde Piero tala med en journalist. "Ha! Skulle jag vara orolig över FIA:s nya regler? Varför? Ah, Mr!" "Nya regler, de var gjorda för att passa Cyklop! Signores från FIA, de avlade liten visit på min fabrik innan de bestämma regler. Ah, Signores från kommitté, hur dom uppskatta fint vino rosso!"

Vårt första tillfälle att bedöma våra bilars möjligheter, kom när en av mekarna körde iväg från besiktningssområdet. Han varvade upp till 11.000 varv några gånger, och fem människor måste sändas till sjukhus med sprängda trumhinnor. Lyckligtvis hade Piero försett oss med öronproppar före flygresan från fabriken, så vi klarade oss utan men för hörseln.

Våra varvräknare hade det röda strecket vid 12.500, men Martini insisterade på att vi inte skulle gå över 10.000 på träningen. Han ville inte att de andra tävlande skulle få reda på vad vagnarna gick för innan tävlingen startade. Jag fann att jag kunde skrämja mig larvig vid 6.000! Och då använde jag bara tvåan, fyran och sexan! Min andreförare, Franco Verdi, var en av testförarna på fabriken, och han hade inga problem att komma runt banan på ca 4.40. Snabbaste varvet för en Cyklop var 4.25, gjort av Pieor's andreförare Luigi Rossi. T. Tom var inte bättre än jag, men Gianni Bianco som körde samma vagn klarade sig fint. Vi kom överens om att Piero skulle ta ledningen från start, med T. Tom direkt bakom. Jag skulle ligga i reserv "så länge" så långt bakom, sa Piero, som tio meter!

Här var jag nu, precis som i mina vildaste drömmar, stående i en målrad cirkel med en bil ur ett fabrikslag väntande på andra sidan banan. Vi avvaktade spant startsignalen.

"Cinq, Qatre! Trois! Deux! Un!" Flaggan föll och jag började springa mot Cyklopen. Motorn tänkte bums.



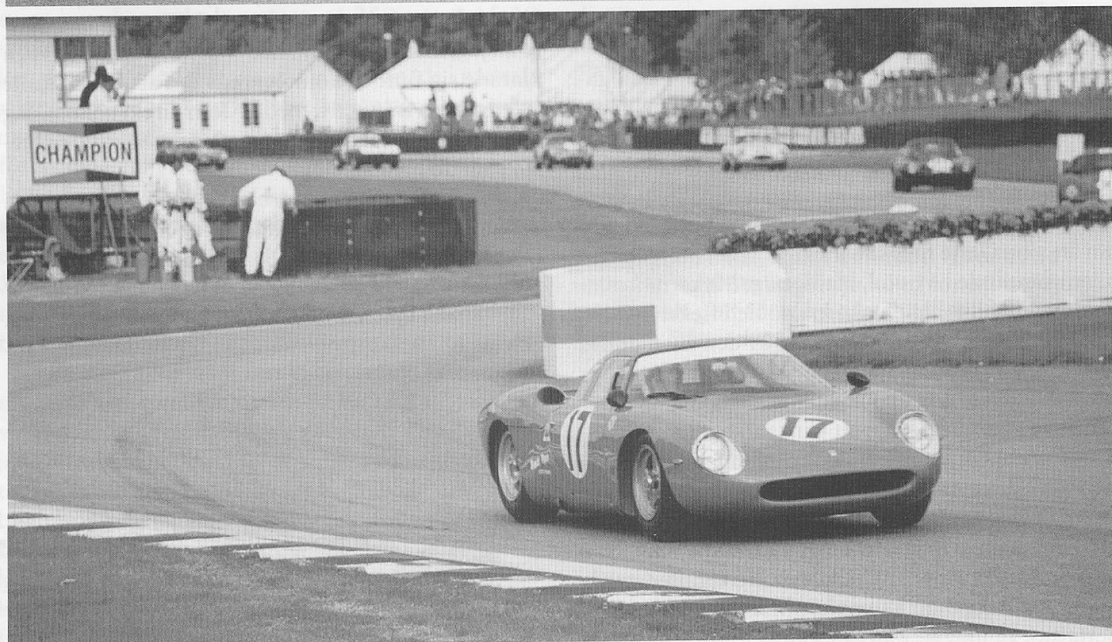
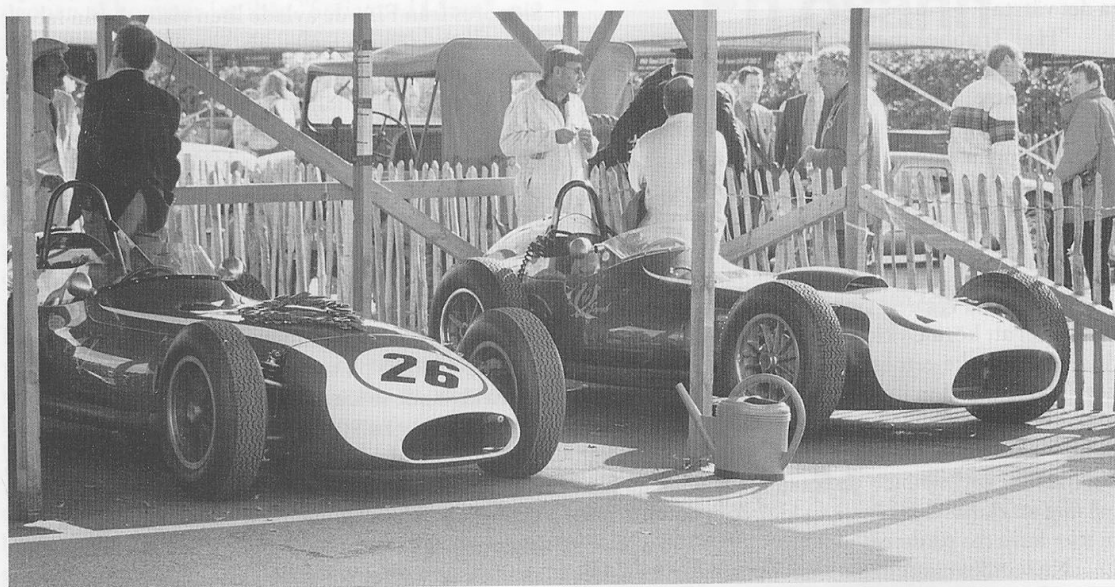
När jag svängde ut, såg jag att T. Tom och Piero hade gjort lika fina starter. Inga andra hade ännu ens kommit i sina bilar när vi korsade startlinjen. Jag varvade 11.500 under Dunlopbron, och de båda andra Cykloperna hade redan passerat mig! Innan vi nådde S-kurvan brakade 15-20 andra bilar förbi oss. Whoomp! ZZZAPP! Swish! Det var ungefär som på Norrtäljevägen, utomn att alla de här bilarna gick åt samma håll. Jag växlade ner till trean före Terre Rouge, och accelererade sedan genom alla åtta växlar längs Mulsannerakan. Låt mig säga att den verkade inte särskilt rak med 270 km/t. i en Cyklop! Böjen vid slutet av rakan är mer än 90 grader, så jag var glad att jag hade kraftiga skivbromsar på Super Sporten. Om

jag hade kört en Standardcyklop hade jag haft tur om jag kunnat stanna innan Monte Carlo!

Signaldepån ligger strax efter Mulsannekurvan, så man har en chans att få direktiv därifrån medan det går någotsånär långsamt. Vår man viftade bara med en Chiantiflaska. Från mulsanne till Indianapoliskurvan är det en krokig slingrande bit, som man tar på fyran i en Cyklop, på trean bara vid Arnage. Och därifrån är det bara att stå på allt man kan, med litet extra försiktighet genom Vita Huset-kurvan.

Jag körde fortare än jag nånsin gjort, men Cyklopens utmärkta vägegenskaper gjorde att allt verkade lätt. Allt jag behövde göra var att följa Piero och undvika trafik. Det här var kul!

Två ex av Scarabs Formel 1 bil med 2,5 liters Offenhausermotor. Foto: Per Hågeman



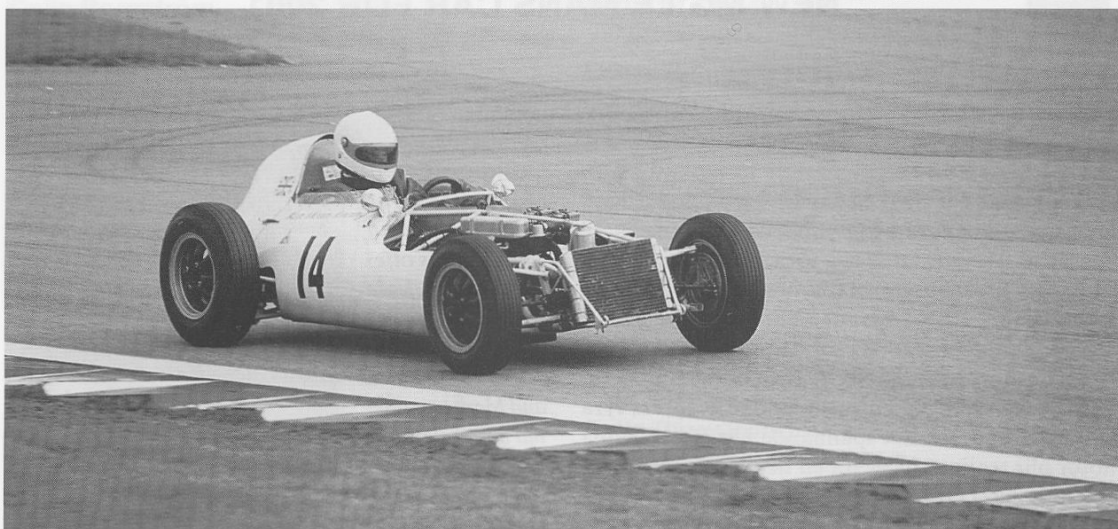
Drygt 70-årige John Surtees har tagit täten i GT-loppet med David Pipers Ferrari LM. Foto: Per Hågeman

Mera Goodwoodbilder

Alain de Cadenet i samspråk med en F-1-amason, Desire Wilson, den enda kvinna som vunnit i ett Formel-1 lopp. Det skedde i Auroraserien 1980. Foto: Per Hågeman



Hoodless Horst Foto: Per Hågeman



Hård kurvfight i the RAC TT Celebration race för GT-bilar. Först Aston Martin Project 215 körd av Tony Smith och Joachim Folch-Rosignol följd av en Aston DB 4 GT körd av James Freeman och Alan Jones, och en AC Cobra rattad av Nigel Hulme och Martin Birrane. Foto: Per Hågeman.



FIRST IMPRESSION OF THE NEW MG LE MANS CAR FOR 2001

RGS-1200-059

An MG Rover Group Communications (0121 781 6491) photograph. Copyright free for editorial purposes, not for unauthorised resale. For any other use, prior written permission is required.

ERIK NORDSTRÖM

M.G. Le Mans är med en ren racingmodell (ingen släktskap med andra M.G.-modeller) framtagen av bl. a. Peter Stevens (ansvarig för t. ex. McLaren F1) och Lola. Direkt ansvariga för motorutvecklingen är Lolas partner AER (Advanced Engine Research) i Essex som kommer att stå för den första M.G.-producerade motorn sedan MGA Twin Cam kom 1958.

Det handlar om en turboladdad tvåliters fyra med torrslump och det spännande här är att denna motor blir troligen aktuell i en nedtrimmad gatversion (300 hk?) i MGF samt möjligen i de nya M.G.-Saloonerna ZR och ZS. AER är även ansvariga för den KV6 motor som M.G. ZS kommer att ha i TOCA (fd. BTCC).

Inför Le Mans har man kontrakterat 6 förare som ska turas om på de två tävlingsbilarna.

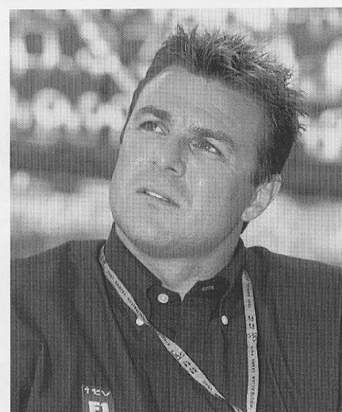
M.G. har inte tävlat på Le Mans sedan juni 1965, då en MGB med förlängd nos, körd av Paddy Hopkirk and Andrew Hedges, tog en 11:e plats med en snitthastighet på 98.25mph (158 km/h).

MG Rover Group today (2001-03-16) announces that Mark Blundell will be the sixth team member to drive the MG Lola sports cars in this year's Le Mans twenty four-hour race. Mark brings a wealth of experience to the MG Lola team that already includes Julian Bailey, Anthony Reid, Warren Hughes, Kevin McGarrity and Jonny Kane.

Born in 1966, Mark's racing career started at the age of fourteen when he raced in the schoolboy motocross. Some three years later he moved his attention to four wheels and set his sights on the Formula Ford Series.

He quickly moved from FF1600 to the FF2000 category and in 1986 he won the European crown and runners-up spot in Britain.

More race wins followed and in 1987 he was offered a works Lola seat for the following year. Again success followed and Mark was offered a seat with the Nissan sports car team along with a testing contract for the Williams F1 outfit. In 1990 Mark took pole position in the Le Mans twenty four-hour race, the youngest driver ever to do so.



MARK BLUNDELL
JOINS THE MG LOLA LE MANS TEAM

Mark then moved into F1 where he registered several podium visits. More recently Mark has been racing across the Atlantic in the CART Champcar series notching up many wins. His performance has been such that the readers of Autosport magazine voted him British Competition Driver of the year.

Mark is already well known and respected within MG circles. Before its launch in March 1995, Mark was commissioned to test and provide an independent assessment of the MGF sports car for dealers who were about to be offered the M.G. franchise.

Commenting on the appointment, Rob Oldaker, director of product development at MG Rover Group said: "We are delighted to have secured the services of Mark who is such an experienced driver. His feedback during testing and race driving skills will be vital to our success. The engineering talents of Lola combined with our diverse driver line-up give us a great deal of optimism."