

RUTFLAGGAN NR 2 2002



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

ÅTERFUNNEN!



Ferrari 750 Monza med tidig finsk historia och dubbla kopplingar till denna Rutflagga. Bilen deltog i Goodwood Revival 2001, där denna bild är tagen. Den deltog även i Kristianstad GP, 1957 där Carl Otto Bremer och "Pinoaro" belade en fin 6:e plats. Bilen var "försvunnen" i nära tre decennier innan den dök upp på marknaden och sedermera hamnade i engelsk ägo. En verkligt historisk bil!
Foto: Per Hågeman

Horst:s rader

HORST BRÜNING

När Ni fått denna tidning har RHK haft sin monter på Malmömässan som förhoppningsvis har väckt intresse och klubben har skapat nya kontakter. Jag vill här tacka vår mässgeneral Per Håge-man samt herrarna Hans-Erik Johansson / Jaguar E-type low drag coupé, Tomas Hall / Twin cam Escort samt Leif Olsén / Lotus 27 Formula Junior som har ställt sina bilar till förfogande.

I skrivande stund är det ca. 6 veckor kvar till premiären på Falkenberg och en inbjudan är på väg till er. Jag hoppas att alla kommer att ha sina bilar klara, så att vi får fulla och trevliga startfält och fina tävlingar.

Vår nya hemsida hittar ni på www.rhkswe.org, titta och hjälp till att få denna sida till något alldeles speciellt.

Ha en bra vår och väl mött

Horst

Senaste nytt:

Efter ett antal turer har vi nu fått veta att det blir EM-tävlingar på Anderstorp. Alla RHK:s klasser kommer att få åka. Under denna helg kommer man förutom EM, även att köra Ferrari Challenge och ett långlopp för Radical bilar.

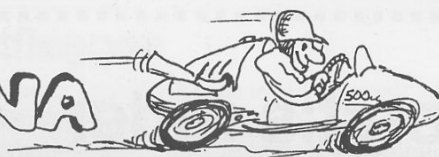
Så ni kan åter skriva in helgen juni 7-9 i era almanackor.



Overaller

Som vi nämnde i förra Rutflaggan så skulle vi berätta litet om de nya bestämmelserna för overaller. Det finns en ny FIA-standard som heter 8856-2000. Denna beteckning skall liksom tidigare vara inbroderad under kragen i nacken. De tidigare overallerna får användas tom. 31 dec. 2004. Så skall du köpa något nytt så är det all idé att skaffa en overall enligt den nya normen; den är i vissa avseenden också bättre än den gamla.

HALVPANNORNA



PER HÅGEMAN

Goodwood Revival Meeting, 14-16 september 2001

Så var det återigen dags för denna fantastiska tävling. Tyvärr lade händelserna kring den 11 september en sordin över evenemanget, med amerikanska flaggor på halv stång. Men som Lord March sade vid förarmötet, man hade talat om att ställa in evenemanget, men menade sedan helt riktigt att ställa in tävlingen hade varit att ge efter för terrorism. Konstigt nog kände man sig snarare starkt att delta. Kerry Horan, som körde i vårt race, Earl of March Trophy, fick också en särskild award eftersom han trots stängda flyglinjer, lyckats ta sig från USA till Europa. Han hade också två anställda som omkommit i det ena av Twin Towers och två anställda i det ena flygplanet.

PER HÅGEMAN

Från svensk sida var det Peter Kumlin, Per Hågeman, Håkan Sandberg, Olle Linde, och för första gången Allan Göransson som deltog i midgetklassen. Dessutom deltog i Formel Junior, som i år var för bilar med motorn bak och med trumbromsar, Mikaela Axelsson med pappa Åkes Lotus 18 och Ingvar Malm med sin Focus Mk III. Det var också roligt att se Tom Belsö, numera naturaliserad engelsman, ratta en Volvo Amazon i standardklassen.

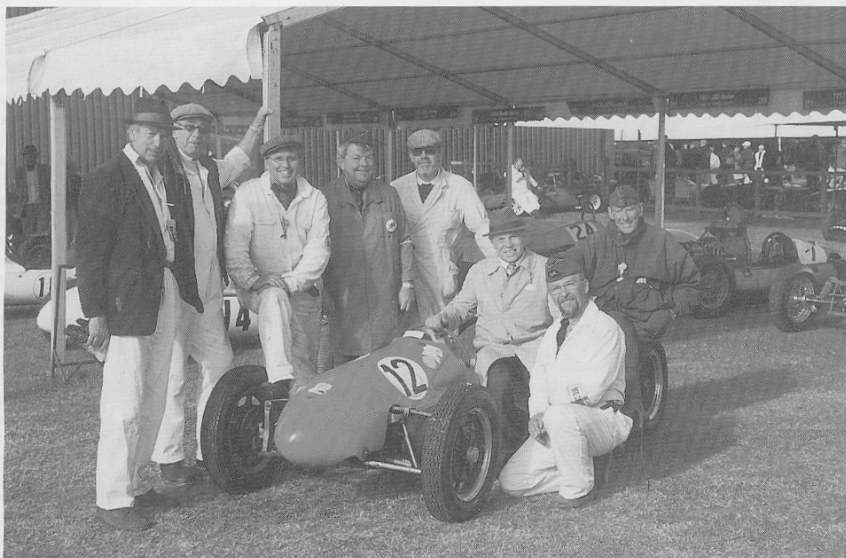
På torsdagen var det som vanligt besiktning. Alla hade i år rätt störljälmar, varför det inte var några

problem. Eftersom det inte var någon träning på torsdagen kunde de flesta av midgetåkarna åtnjuta familjen Sandbergs traditionella smörgåsbord, i all enkelhet med ett antal av våra inhemska snapsspecialiteter. Ett mycket uppskattat inslag, och ett bra sätt att komma närmare våra engelska konkurrenter på det sociala planet.

På fredag började emellertid allvaret med träning. Reg Hargrave i en mycket snabb Kieft-Norton var överlägset snabbast, över 2,5 sek. före Julian Majzub, Cooper Norton Mk 9. Snabbast av svenskarna

var Peter Kumlin, 13:e före Håkan Sandberg, 14:e, Per Hågeman, 16:e, Olle Linde, 21:a och Allan Göransson 25:e. Ingen hade några större problem med vagnarna, men själv passade jag på att få bakhjulen balanserade, och det visade sig behövas!

Lördag e.m., och klart för race. Starten för egen del var katastrofal. Hade inte fått i någon växel, och sen "klydder" när man skall iväg, och ett helt gäng passerar. Men sen man väl kom iväg så fungerade det, och jag



Det samlade svenska midgetgänget på Goodwood.



Rosemary Smith körde nu som då en Sunbeam, här en Rapier Mk IIIA

lyckas passera Olle, och sen även Håkan. Jag ser att Allan Göransson parkerat vid sidan av banan. Det var visst någon slang i till bränslesystemet som blivit avhoppad. Snart är jag i hasorna på Peter K., men får aldrig nöjet att passera honom, när det börjar gå segt nerför Lavant Stright, så jag har bara att rulla resten bort till chikanen. Nu var det ett "nytt" fel. Det visade sig senare att det var vevhuset som spruckit. Peter går i mål som bäste svensk på en utmärkt 8:e plats, medan Olle precis når målet med en slirande kopp-ling. Håkan Sandberg tvingas tyvärr bryta alldeles på sluttampen. Julian Majzub vinner för fjärde gången

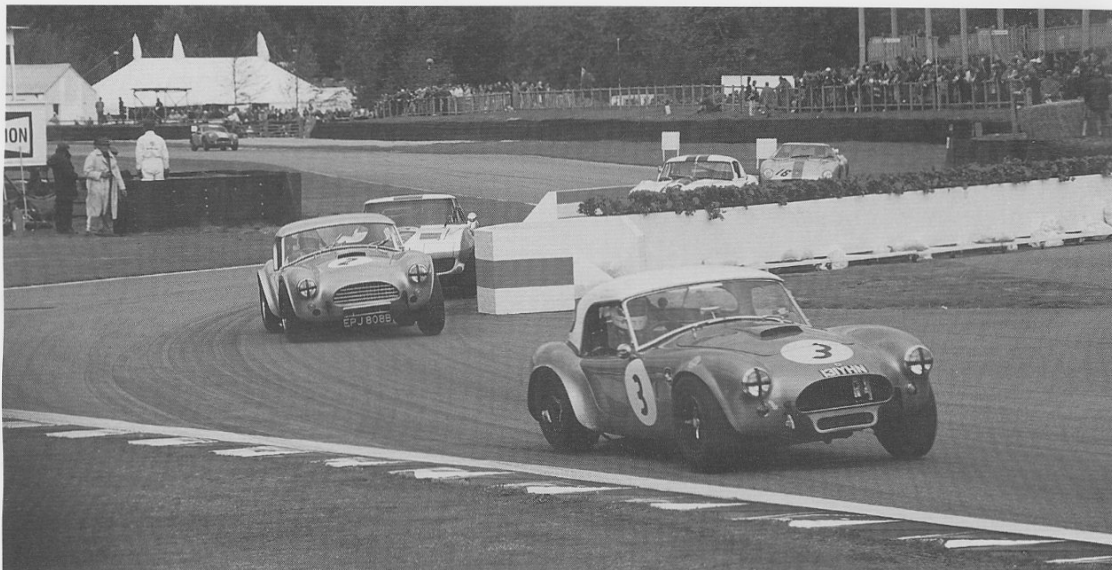
i rad efter att ha passerat David Woodhouse på sista varvet i en från passering på utsidan i Madgewick.

Det kördes naturligtvis också andra race, de flesta kanske med mer prestige än vårat. I Formel Junior (Med motorn bak, och trumbromsar) kom Ingvar Malm in på 12:e plats, medan Mikaela Axelsson tyvärr fick bryta, men fick i alla fall ett särskilt pris som "fastest lady". Mike Hibberd, Lotus 20 vann.

I St Marys Trophy för standardbilar vann Sanders/Marshall före två andra Lotus Cortinor och 4:a blev en Chevrolet -55 med John Fitzpatrick och ägaren David Cole bakom ratten och Fitzpatrick satte



Jaguar Mk 7:or. Mike Salmon i Nr 20, och Jack Brabham i Nr 19.



Cobror i GT-racet. N 3 Wykeham/Bell följd av Nr 2 Pearson/Attwood.

också snabbaste varvet, annars så var den här bilen ett exempel på hur en Historisk standardbil inte bör se ut, med ventilerade skivor fram, kuggstångsstyrning, bärarmar av rörtyp och med uniballs, och motorn var förmodligen av betydligt senare datum. Här fanns också en Austin A 35 som höll jämna steg med Cooper S. Tom Belsö kom in på en fin 8:e plats med Amazonen. Bland övriga kändisar märktes f.d rallyamazonen Rose-Mary Smith i en Sunbeam Rapier, samt Stirling Moss och Jack Brabham i Jaguar Mk VII, Warwick Banks, Richard Longman och John Rhodes i hundkojor.

Det mest prestigefyllda (jo det finns faktiskt prestige i Historisk Racing) var kanske The RAC TT Celebration race. Här fanns en massa bilar som man bara kan önska sig, och vinnare till slut blev Gregor Fisker med hjälp av Emanuele Pirro i en Jaguar E Lwt.

Det gick naturligtvis en del andra race också. Det mest dramatiska var kanske när det började småregna och Robert Brooks brakade in i chikanen med sin Lotus 19 i jakten på Frank Sytner i en Cooper Monaco-Chevrolet. Loppet fick brytas, men Brooks hade tur som ändå blev räknad som 2:a efter vinnaren Sytner.



Robert Brooks (No 19) i en Lotus 19 jagar här Frank Sytner i en Cooper-Chevrolet. Brooks' resa slutade i chikanen som synes i bakgrunden

Borgwards Tävlingshistoria

I förra avsnittet berättades om det framgångsrika år 1959, då Cooper-Borgward vann EM i Formel 2. Under 1960 hände inget speciellt, men nu är vi inne i 1961, året för den nya Formel 1 med 1,5 liters cylindervolym. Tyvärr var det inget att tänka på för Borgward, då man brottades med stora problem med de egna finanserna.

PER HÅGEMAN

De engelska racerstallen som inte hade några egna motorer, körde med Coventry Climaxmotorer, där man fått ut ytterligare några hästkrafter jämfört med när man körde i Formel 2. Dessutom var det nog knappast något etablerat stall som skulle våga satsa på Borgward inför en oviss framtid som också ledde till konkurs.

Det skulle dröja ända till den 9 december innan en Borgward-motor dök upp i Formel 1. Helmuth Menzler i "Ecurie Wolman" från Syd-Afrika, hade anmält sig till Rand GP på Kyalamibanan; den första tävlingen i Springbokserien. Han hade kommit över motorn som Stirling Moss hade använt med framgång 1959. Motorn hade han monterat in i en Lotus 18, och han gjorde riktigt bra ifrån sig på träningen med 10:e tiden. Tyvärr överhettade motorn under tävlingen, och han fick bryta efter 24 varv. Vann gjorde Jim Clark i en Lotus Climax, 0,1 sek. före teamkompisen Trevor Taylor.

En vecka senare gick Natal GP i Westmead, Syd-Afrika, och Mentzler kvalade in på 14 tid med sin Lotus-Borgward, men fick även här bryta, troligen pga. överhettningsproblem. Liksom veckan innan vann Jim Clark.

Den sydafrikanska serien fortsatte med Syd-Afrikas GP på East Londonbanan den 26 december, och Helmuth Menzler ställde ånyo upp och körde in på 14:e kvattid igen. Den här gången lyckades han komma i mål på en 10:e plats. Vinnare - Jim Clark.

1962 hade anlänt, men Springbokserien fortsatte som om ingenting hänt den 2 januari med Cape Grand Prix vid Killarney. Mentzler var på plats och belade en 11:e träningsridning, och gick återigen in på en 10:e plats i tävlingen, bl.a. efter en dråplig duell med van der Vyver i en Cooper-Alfa.

Springbokserien i Syd-Afrika var slut för den här gången, och under den europeiska säsongen 1962 dök det aldrig upp någon vagn med Borgward-motor.

I Braunschweig fanns det dock en herre som hette Kurt Kuhnke. Han var gammal motorcykel-förare, och hade tävlat med DKW både före och efter kriget, och hade även provat på midgetracing, t.o.m i Sverige. Han hade köpt en Lotus 18; ch.nr. 914, med Coventry Climaxmotor av Wolfgang Seidel, med vilken vår egen Joakim Bonnier kommit 2:a i Paus GP. Kalaset kostade mycket pengar, och Kuhnke hade måst sälja sina kära DKW-motorcyklar, som han fortfarande haft kvar, för att få råd till det hela.

Kuhnke hade deltagit med den "nya" vagnen med Coventry Climaxmotor i 1962 års Pau GP utan att lyckas kvalificera sig, men lyckades kvala in i Solitude "Grosser Preis" i Stuttgart, men motorn gick sönder under tävlingen.

Nu hade Kuhnke lyckats komma över några Borgward-motorer från konkursboet, och Coventry Climaxmotorn bjöds ut till försäljning för att ge plats åt en Borgward-motor

Seltene Gelegenheit! Auch für FJ-Fahrer (Umstellung auf F1): Coventry-Climax, 1,5 Ltr., Formel 1-Rennmotor, Vierzylinder, garant. Werks-Motor d. Team Lotus, MK 2 Spezifikation, neuw., weg. Umst. auf Borgward geg. entspr. Gebot dch. mich zu verkaufen. Neupreis DM 19 000.-. Kuhnke, Braunschweig, Spitzwegstr. 22, Tel. 3 28 02. 18 593/2474

Annons införd under rubriken RENNWAGEN i tidningen Auto, Motor und Sport sommaren 1962.

Det tog dock tid att få en Borgwardmotor i tävlingsmässigt skick. Han hade således optimistiskt anmält sig till Kanonloppet i Karlskoga. Där gick ett ramlager redan på träningen. Sorti! Vidare hade han anmält sig till Gran Premio del Mediterraneo i Pergusa, Det Danskr Grand Prix på Roskilde Ring samt Italiens GP på Monzabanen, men lämnat återbud till alla, med "Engine not ready" som officiellt skäl.

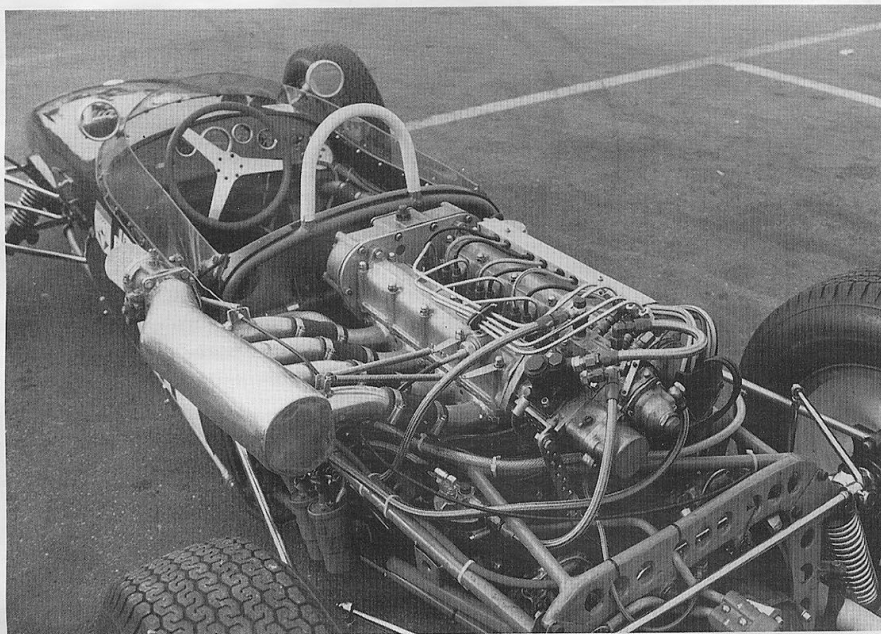
Det blev alltså ingen tävling för Kuhnke under 1962, utan säsongen kom att avslutas med den sydafrikanska Springbokserien. Ecurie Wolman hade sålt sin Lotus-Borgward till Vern McWilliams som själv också skulle köra vagnen.

Rand Grand Prix den 15 december var den första tävlingen i Springbokserien. McWilliams hade anmält sig tillsammans med närmare ett 40-tal andra. Problemet var att endast 21 deltagare tilläts starta. Tyvärr var McWilliams med bland dem som fick titta på. Intressant var dock att Helmuth Mentzler med sin fjolårskvattid, knappt men klart, hade fått lov att starta, och förhållandena var minst lika bra nu. Så kunde t.ex. Jim Clark förbättra sin tid med 3,5 sek., och han vann också loppet liksom föregående år, men nu var marginalen "hela" 0,3 sek. mot 0,1 sek. förra året.

Följande vecka avhölls Natal GP vid Westmead, och i det stora startfältet lyckades McWilliams kvala in sin Lotus-Borgward tack vare att man körde två kvalheat.. Hans kvaltid var emellertid 3 sek. sämre än Mentzlers från föregående år. I tävlingen gick det tyvärr inte heller så lyckat då han blev 14:e och sista av de fullföljande i sitt heat, och fick inte heller starta i finalen.

Tydligt blev motgångarna för Vern McWilliams för stora, eftersom han inte syntes på någon tävlingsbana mer med sin Lotus-Borgward. Dock dök bilen upp vid ett par historiska tävlingar i slutet av 80 eller början av 90-talet med en italienare bakom ratten. Dock hade man stora problem, och det blev bara till några träningsrundor

Det hade så blivit 1963, och nu var Kuhnke äntligen färdig. Han hade också införskaffat ytterligare en Lotus 18 från Wolfgang Seidel, Ch.nr. 373, en ex Team Lotusvagn från 1960, körd bl.a. av Jim Clark och John Surtees. Nu skall man ha klart för sig,



Lotus 18-Borgward i italiensk ägo, som syntes vid några tillfällen i slutet av 80-talet.

att då, som nu, är en ett år gammal tävlingsbil, gammal, en två år gammal är nästan antik; vad är då en som är tre år gammal? Skall man elak skulle man ju kunna påstå att Kuhnke redan då bedrev Historisk Racing, fast ihop med nya bilar.

Det kom dock att dröja ända till den 19 maj och "Gran Premio di Roma" innan Kuhnke dök upp med sina BKL (Borgward-Kuhnke-Lotus). Men det gick inget vidare. Kuhnke, och Ernst Maring som körde den nyinsköpta bilen, hade de två långsammaste träningsetiderna och fick inte starta i loppet på Vallemungabanan.

Efter detta drog man sig tillbaka till den 28 juli då "Grosser Preis der Solitude" avhölls utanför Stuttgart. Alla som tränat fick lov att starta, och tur var väl

det, för Kuhnke hade en tid som var nästan 25 sek. sämre än hans fjolårstid då vagnen hade Coventry Climax-motorn. För Maring gick det ännu sämre då vagnen gick alldeles bedrövt, och knappt tog sig fram, och han fick en varvtid som var 2½ min. sämre än Kuhnkes. På själva tävlingen så gick det knappt bättre då Kuhnke fick bryta med motorfel redan på första varvet, medan Maring hann med 17 varv innan han fick kasta in handduken, även han med motorfel.

Man hade dock reparerat motorerna till Kanonloppet den 11 augusti på Gelleråsbanan vid Karlskoga, även om Kurt Kuhnke aldrig fick kört till sig någon officiell träningstid. Han fick dock lov att starta sist. Ernst Maring i den andra BKL-Lotusen körde in på en fin 10:e träningstid.

På tävlingsdagen, en kvart före första start, började det att ösregna, men publiken på ca 30.000 hade redan kommit in, vilket räddade tävlingens ekonomi. Tävlingen kördes om två heat vilka räknades ihop.

Ernst Maring körde in på en utmärkt 10:e plats, vilket också motsvarade hans träningsprestation, då samtliga (!) vagnar kom i mål i blötan. Kuhnke lyckades få sin BKL-Lotus i mål på 14:e och sista plats med missande motor pga. fel på insprutningen. Jim Clark vann heatet.

I andra heatet tvingades två ekipage bryta, och tråkigt nog var det de två BKL-ekipagen. Kurt Kuhnke fick bryta efter 7 varv, fortfarande med bekymmer med insprutningen. Ernst Maring råkade ut

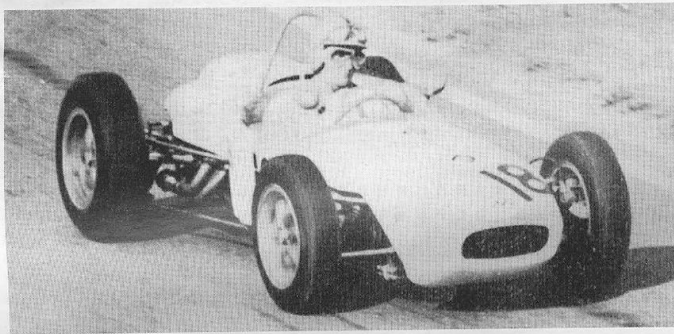
för tävlingens enda olyckstillbud, och ett underligt sådant. Han hade i tävlingens slutskede besökt bandepån, men körde sedan ut för att kunna bli klassificerad som fullföljande. Samtidigt gick Masten Gregory i mål, och passerade Maring. I depåkurvan, dvs. efter nästan ett varv, hann han upp Gregory som redan blivit avflaggad, vilket Maring ej tänkte på eller visste. Gregory avsåg att ta sig till parkerings- och maskindepån som ju ligger till vänster, och avskild från själva banan, och gjorde handsignal med vänster hand, vilket Maring tolkade som "passera mig till vänster", istället för "jag svänger till vänster". När Gregory svängde var det för sent för Maring att väja undan. Maring körde på Gregory bakifrån, och BKLen hamnade efter krocken

ovanpå Gregorys, rätt över sittbrunnen. Publiken väntade under andlös tystnad på att få besked om Gregory var allvarligt skadad eller ej. När funktionärerna lyft undan den förtvivlade tyskens bil, satt emellertid den amerikanske våghalsen där och tittade på dem med fullständigt lugn, klev ur och spatserade in till maskindepån. Han hade duckat just i kollisionsögonblicket, och klarade sig därigenom fullständigt oskadd. Jack Brabham vann heatet, men Jim Clark vann sammanlagt.

För BKL-teamet blev det inga fler tävlingar under 1963 års säsong med "passande" konkurrens, så man förberedde sig för 1964. Kuhnke fick tillgång till bromsbänken i Institutet för kolvmotorer vid Braunschweigs Tekniska Högskola vilket var en fördel. Tidigare hade justeringar och fininställningar fått göras på känn. Nu visade det sig att en av motorerna endast gett 120 hkr. mot förmodade 160. Under vintern 1963/64 gjorde man det ena framsteget efter det andra och nådde 172 hkr. med hopp om att få ut 180 hkr. senare. Kuhnke hade även underhandlingar med Kurt Ahrens Jr och Gerhard Mitter, men dessa avböjde.

Man hade även planer att parallellt med formel 1-teamet bygga en GT-prototypvagn.

Under 1964 blev framträdandena begränsade till ett enda, nämligen Grosser Preis på Solitudebanan, dvs. på hemmaplan. Marings kvaddade vagn från Kanonloppet hade ersatts med en annan Lotus, typ 18/21, dvs modifierat Lotus 18 chassi och Lotus 21 ka-



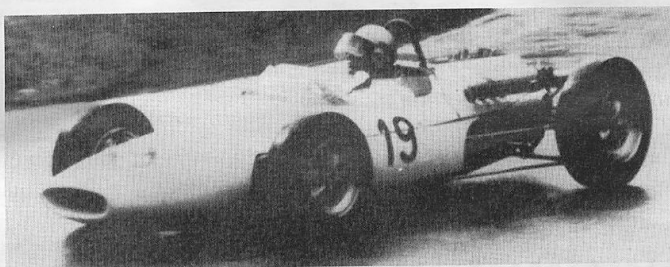
Joachim Diel, pseudonymen "Parker" i sin BKL under träning till Grosser Preis på Solitudebanan.

ross, som hade ett betydligt modernare utseende. Vagnen var en av de allra sista av typ 18 som byggts, men var likväl föråldrad. Den hade tidigare körts av Gerry Ashmore, men då med Coventry Climax-motor. Chassienumret var 919. Kurth Kuhnke hade stigit åt sidan och lämnat platsen i "sin" vagn (Ch.nr. 914) till en yngre förmåga, och annars helikopterpilot i "Luftwaffe", vid namn Joachim Diel, även om han körde under pseudonymen "Parker".

Efter träningen visade det sig att de bägge BKL-vagnarna hade de bägge långsammaste trä-

ningstiderna, men man måste ändå ge Diel en eloge då han var snabbare än Maring, och dessutom snabbare än vad Kuhnke själv varit på denna bana, både med Coventry Climax och Borgward-motor.

Tävlingsdagen ösregnade det, men trots detta hade en jättepublik infunnit sig. Starten gick, och vagnarna försvann i ett moln av uppiskade vattenmassor vilket omöjliggjorde all sikt. Trots detta försökte sig Lorenzo Bandini (Ferrari) på en omkörning, men tappade kontrollen över vagnen och förorsakade en jättekollision med Jack Brabham, Chris Amon,



Ernst Maring i regnet på Solitudebanan med sin BKL.

Gerhard Mitter, Graham Hill, Innes Ireland, och i det förnämna sällskapet hade även Joachim Diel-"Parker" oturen att sälla sig. Jim Clark vann före en annan regnspecialist, John Surtees, och dessa två varvade alla övriga deltagare. Ernst Maring kom på 10:e och sista plats bland de som fullföljde, mycket tack vare att han körde "tillräckligt sakta". Tilläggs bör kanske att alla som blev inblandade i smällen på första varvet klarade sig utan skador.

Detta blev det sista framträdandet av BKL-teamet och med ekipage med Borgward RS-motorer i "Current racing" överhuvudtaget. Tyvärr måste man konstatera att det krävts betydligt större resurser än vad Kuhnke hade till sitt förfogande för att en Borgwardmaskin åter skulle kunna vara med och slåss om tätplaceringar. Det är sällan som amatörens optimism och entusiasm kan mäta sig mot profssen.

1965, det sista året med 1,5 liters Formel 1, var alltså utan någon Borgwardrepresentation, men en del rykten surrade ändå. 1966 skulle Formel 1 vara på 3 liters cylindervolym, och

Formel 2 på 1,6 liter. Man menade i tysk motorsportpress att man kanske som privatåkare skulle kunna hänga med hyggligt med en uppborrad Borgwardmotor av RS-typ. Problemet var att motorblocket skulle komma från en bil som var klassad som standardvagn, och RS-motorn hade ju ett block helt i aluminium. Isabellan hade också utgått ur FIA:s rullor, men P 100 fanns kvar, så man menade om man "vrängde" litet på reglerna så skulle man kanske..., men det blev inget, och det var kanske lika bra det.

F-3 1000 cc

Denna klassen verkar få litet nytändning efter vad som man kan höra snackas. "Röret", Leif O. Jönsson kan berätta mer, och han kan också fixa med anmälningsblanketter till den europeiska serie som körs. Tel. 0435-218 34. Notera att det är tveksamt om tävlingen på Hockenheim kommer att köras.

Datum:

Hockenheim	5-7 april
Dijon	11-14 juli
Spa-Francorchamps	3-5 maj
Snetterton	9-11 augusti
Zolder	21-23 juni
Imola	11-13 oktober

HMS (Historisk Motor Sport) i Danmark

Denna klubb är motsvarigheten till RHK i Danmark, och har för i år fått en helt ny styrelse.

Man har också sagt att man skall köra efter Appendix "K", och det verkar lovande för utbytet. Man kommer även att arrangera några egna tävlingar, och för formelbilsåkare vill man speciellt slå för tävlingen på Ring Djursland den 25-26 maj.

Kolla i övrigt deras hemsida: www.hms.dk

Datum: 25-26 april Ring Djursland
24-25 aug. svensk bana ev. Falkenberg
22-23 juni Sturup
14-15 sept. KTI, Roskilde

Formel Ford

Även i Formel Ford (tom 1988) körs det en Europa-serie, kallad Classic Formula Ford Competition.

För vidare upplysningar kontakta: Classic Formula Ford Competition, C/o Harald Kühn, Paulinerstr. 55, D-54292 Trier, Tyskland. Tel.: +49 651 25893, Fax: - - 24313, E-mail: Classic Formula F @ aol.com. Hemsid: <http://www.cffc.de>

Det körs även en holländsk serie i blandade heat upp till 1980-81.

För upplysn: Stichting HMR, C/o Helana van der Wouden, Copellelaan 53-2865 AB, Ammerstal, Holland. Tel.: +31 182 352391, fax: - - 351392. Annars kontakta Peter Sikström, fax: 033-26 55 88.

Datum, CFFC:

Nürburgring	3-5 maj
Zandvoort	12-14 juli
Spa-Francorchamps	17-19 maj
Hockenheim	9-11 augusti
Mugello	7-9 juni
Dijon	13-15 sept.
Zolder	21-23 juni
Monza	4-6 okt.

Datum, Holland:

Spa-Francorchamps	17-21 maj
Assen	2-4 aug
Zandvoort	25-26 maj
Luxemburg	21-22 sept.
Zolder	21-24 juni
Nürburgring	1-2 nov.

RESULTAT!

Det här med resultatlistor kan bli fel. Och det blev det. Men av litet olika orsaker. Det tråkiga är ju att när det är gjort så är det gjort. Då får man försöka rätta till det.

Alltså 1: Det är LARS BONDESSON, som skall vara först i klass G 10 med sin Elan.

Vi hade missat att Lars skulle ha 5 p. för träningen i Karlskoga, fastän bilen gick sönder så att han inte kunde starta. Vad som skulle stått, men inte stod, under resultaten för GT/GTS var att resultatlistan var konstruerad i efterhand på grundval av tillgängliga listor, eftersom de som räknats ihop av klassföräldrarna försvann vid festen.... Det visar bara hur svårt det är att få till något som är rätt i efterhand, trots att jag lagt ner

avsevärd tid. "Kaptenen" får väl satsa på 2002 (och då menar jag årtalet) istället.

Alltså 2: Det är ALLEN LLOYD och GERALD WAINWRIGHT, Ford Mustang, som är vinnare av FIA European Challenge for Historic Touring Cars 2001.

Denna listan var rätt när den skrevs, och enligt FIA:s officiella hemsida så är den fortfarande rätt. Dock har man beslutat att häva Lloyd/Wainwrights diskning från Dijon pga. för bred spårvidd. Detta trots att spårvidden varit för bred vid mätningen. Detta skulle bero på felaktig mätmetod, bilens toe-out, glapp i styrstag och styrväxel. Det var väl därför man har en tolerans - trodde jag. Kan ingen ordna en insamling, så att dom får ordentliga grejor?

Hockenheim, 10-12 augusti 2001

Team Jungeby Racing: Torbjörn (förare, mekaniker), Rose-Marie (alltiallo, teamchef, kock), Hanna och Julia (gridgirls). Träning: Mina två träningar ägnade jag mig åt att njuta av banan, kolla motorns bränsleblandning och experimentera med stift. Helgen innan rasade var och varannan F 1-motor p.g.a. den höga belastningen. 70 % av banans sträckning är det fullgas som gäller.

TORBJÖRN JUNGEBY

Kolla maxvarv i slutet av rakan samt kontrollera bränsleåtgång, eftersom tävlingen var 10 varv á 6823 m plus positionsvarv. Telefonen gick varm till ELWA-Kjell efter varje träningspass. Efter samspråk med Kjell ansågs alla tester med avseende på motor och utväxling vara till belåtenhet.

Träningstiderna var inget att skryta med; det blev sista tid. På Hockenheim kan man säga att jag för första gången provat på riktigt äkta slip-stream. De långa rakorna inbjöd till högst påtaglig slip-streaming, speciellt bakom de äldre bilarna som inte är så aerodynamiskt utformade. När man väl placerat sig är det "bar å åk". Man hänger med framförvarande vare sig man vill eller ej. En egenhet på Hockenheim är att rakorna, speciellt den längst efter Nordkurve, är omgärdade av tätbevuxen skog. Man åker som i en fåra, om än stor och bred.

Plötsligt på detta parti tog bilen ett "skutt" i sidled utan någon som helst förvarning, eller tydlig förklaring (wodo). Innan jag begrep vad som egentligen pågick, var jag ganska brydd. Det visade sig att när vindarna kommer från ett visst håll, skapades vindar i fåran som kunde ge upphov till oplanerade sidoflyttningar av bilen.

Tävlingen:

Trots min mediokra startposition (sist) tänkte jag att NU! Direkt efter start på långa rakan, placerade jag mig mitt i mellan två bilar. Jag fick precis plats, å bara gasa ifrån; jag var på G! Men kort därefter fick jag problem med en slirande koppling. Trodde jag skul-

le behöva bryta (för första gången i min racerkarriär), men jag fick tillbaka kopplingen tidvis, och kunde vid dessa tillfällen bjuda upp till kamp med de bilar som råkade vara på plats. Jag beslutade mig för att försöka fullfölja loppet trots kopplingen. "Jag skall inte ge upp innan bilen ger upp".

Loppet fortsatte som det börjat; en koppling som ömsom var fast och ömsom slirade, så pågick det varv efter varv. Efter ett tag, på väg in i Motodromen och Sachskurvan tappade jag plötsligt all drivning och ingen växel funkade. Jag hade dock tillräckligt med fart för att kunna rulla in i depån, vilket alla andra också gjorde eftersom loppet var slut. Jag vart klassad som fullföljande, och det fick jag vara nöjd med efter omständigheterna. På varvtiderna visade det sig att jag INTE hade sämsta varvtiden. Det var en liten framgång trots allt. Jag var lycklig men litet bekymrad för bilens tillstånd. Jag är den förste svensk som deltagit i ett CFFC-arrangemang, och det värmede litet extra.

Tävlingshelgen i övrigt var väl närmast att likna vid en tävling i Svenska Sportvagnsserien, förutom att det var ett Porsche-evenemang i grunden. Se <http://www.gtp-motorsport.de/> GTP kör på på många kända banor och har en bra organisation. Nya fräscha Porschar samt Formel Fordar (46 st) dominerade i antal. Dock deltog även en blandklass för standardbilar, nyare formelbilar, en Alfa-klass samt Super 7-klasser.

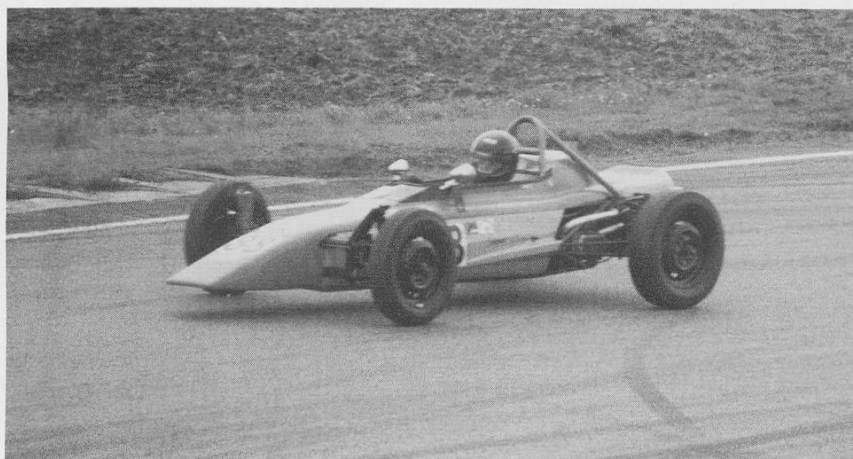
Milt uttryckt kan jag säga att jag fick blodad tand. Nu var siktet inställt på Monza.

Från säsongen som gick

Curt Johansson i sin RPB.

Curt tillhörde Sverigetoppen i Formel Vee på 60-talet.

Foto: Per Hågeman



Att köra med biltransportsläp

av Mattias Hammarstedt

Hur många har inte känt lite panik, där framför disken på den lokala bensinmacken, när ett biltransportsläp snabbt måste hyras. –Det går nog bra, tänker en del och chansar sedan friskt utan att tänka på konsekvenser såsom indraget körkort och höga dagsböter!

Nu kanske en del fnysor och tycker att det är enkelt att hålla isär begrepp som: tjänstevikt, lastvikt och totalvikt. Men det finns fler minor inom transportvärlden – lastsäkring exempelvis. Man får inte göra en "kärringknut" runt lasten på släpet med vilket simpelt skosnöre som helst. Vägverket har tydliga regler för lastsäkring och utrustning för lastsäkring, vilket en inspirerad trafikpolis gärna kommer att informera dig om ifall era vägar korsas vid en "chansning".

Det fina i kråksången är dock att det inte är så ofattbart krångligt om man vet hur man ska gå till väga.

Det finns fyra viktiga saker att tänka på om man skall köra ett släp efter sin bil:

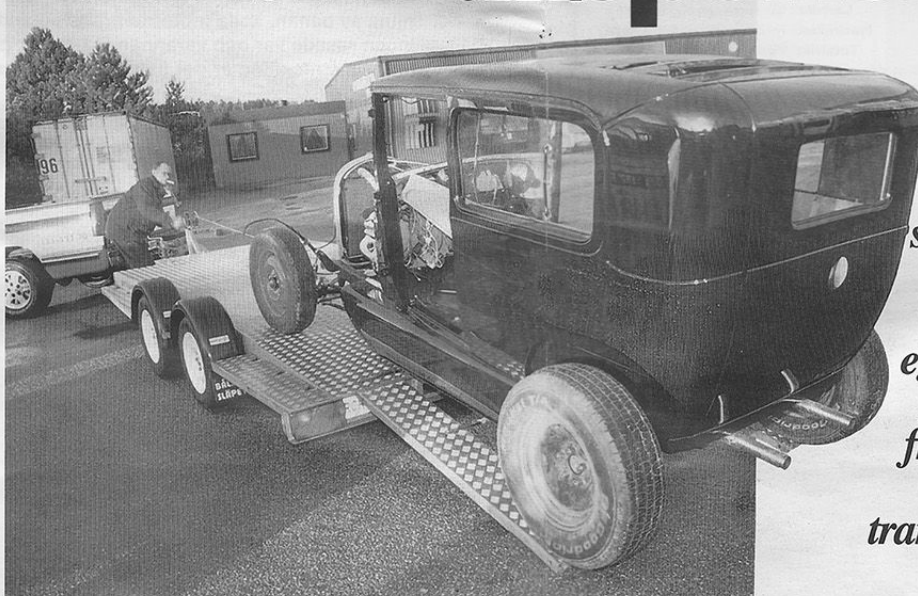
- **Dragbilens viktiga vikter:** tjänstevikt, totalvikt och tillåtna släpvagnsvikt.
- **Släpets viktiga vikter:** totalvikt, bruttovikt och maximilast
- **Kultrycket**
- **Lastsäkring**

Dragbilens viktiga vikter

I registreringsbeviset finns tjänstevikten tydligt noterad. Det är bilens vikt "turn key" med förare. Grundregeln är att släpets totalvikt ALDRIG får väga mer än bilens tjänstevikt om du har körkortsbekräftelse B. Dessutom får inte bilens och släpets sammanlagda totalvikter (tjänstevikt + maximilast) överstiga 3 500 kg. Om du kör ändå och blir stoppad så kommer brottsrubriceringen att vara olovlig körning. Det leder till böter och i vissa fall även till körkortsindragning (vid upprepad olovlig körning eller tidigare körkortsindragning ingår både fängelse och dagsböter i straffskalan!).

Det finns dock ETT undantag. Om du kör med ett släp vars totalvikt inte överstiger 750 kg (ej krav på färd broms), får totalvikterna på fordonskombinationen överstiga 3 500 kg.

Har du behörighet BE så är det bilens högst tillåtna släpvagnsvikt som styr. Teoretiskt skulle man då kunna få köra en kombination på 60 ton (!) om man har en bil vars totalvikt är högst 3 500 kg med en godkänd släpvagnsvikt på maximalt 56 500 kg. Knappast sannolikt men ändå...



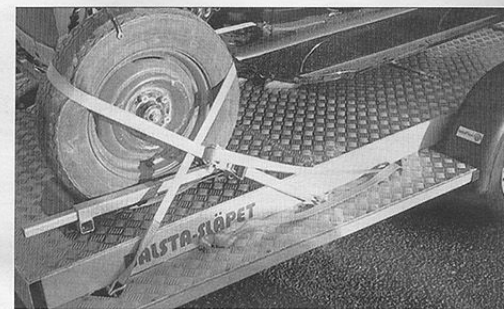
Tänk på att lasta rätt från början! I det här fallet så handlar det om en lätt A-Ford utan inredning men med motor och låda monterad. Då kan man lätt förstå att den tyngsta punkten hamnar mellan släpets axlar och dragstången. Det blir då ganska lätt att justera kultrycket då man bara behöver dra bilen en aning framåt eller bakåt. Om man istället skulle backa upp A-Forden så blir det omedelbart svårt, eller rentav omöjligt, att få ett acceptabelt kultryck överhuvudtaget.

Släpets viktiga vikter

Totalvikten på släpet är tjänstevikten (vad släpet väger utan last) inklusive maximilast (högst tillåtna lastvikt). Om lastvikten är högre än vad släpet

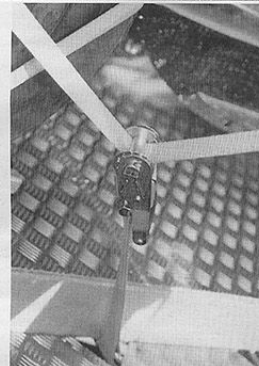
tillåter så kör man runt med brottsrubriceringen överlast. De flesta släp är dock konstruerade för att klara en överlast på 15-20%. Om du bli stoppad i en flygan- de besiktning och släpet blir

En artikel för den som känner sig osäker på vad som egentligen gäller vid framförde av ett biltransportsläp



Så här bör man lägga spännbandet runt ett hjul, för att sedan sträva efter att spänna så rakt nedåt som möjligt.

När man drar igenom bandet i själva spännaren så underlättar det om man gör som på bilden. Många har spännaren helt öppen och drar igenom bandet "i mitten" vilket innebär att man inte kan spänna bandet ordentligt. Man "förklarar" ett antal varv på den illa trissan i spännaren och det kan bli svårt att släppa på bandet när man sedan ska lasta av.



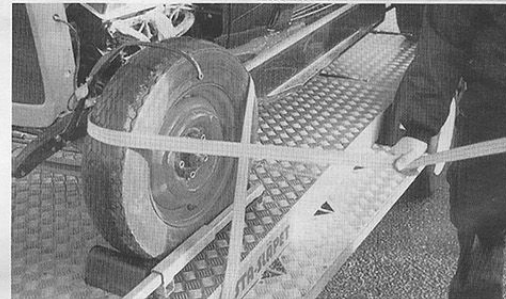
Så här ska det alltså se ut, på båda framhjulen. Glöm inte att knyta fast lösa ändar på banden!

ställt på väg (man kan inte väga släpet påkopplat eftersom en del av tyngden vilar på dragkroken). Då kommer myndigheterna att se släpets bruttovikt (vad släpet egentligen väger) och den får absolut inte överstiga BILENS maximalt tillåtna släpvagnsvikt. Trots att bruttovikten kan vara lägre än släpets totalvikt! Med andra ord så kan man bara lasta så mycket på släpet som BILEN tillåter.

Rörigt? Egentligen inte, om man kan hålla isär begreppen. Man tar alltså bilens högst tillåtna släpvagnsvikt minus släpets tjänstevikt för att få fram hur mycket man egentligen kan lasta på sin fordonskombination. Lastvikten får dock inte överstiga släpets maximilast.

Kultrycket

Den enkelt absolut viktigaste faktorn vid körning med ett släp



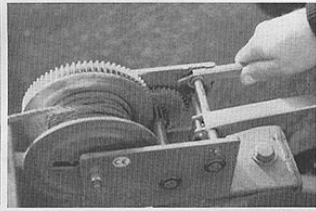
Detta är en mycket anpassningsbar lösning av förstängningskravet, som Bålsta släpet tagit fram till sin nya biltransportkärra av större format. Systemet är enbart godkänt som förstängning tillsammans med surring av hjul.



En annan lösning, dock inte fullt lika smidig som den helt mobila, är detta system med klotsar som löper på ett fast rör vilket även agerar förstängning i sidled.



Denna fordonskombination skulle lätt klara av en hård polis kontroll... Gör din det?



Trots att man är skyldig att medföra släpets registreringsbevis vid färd, så är det inte alltid det lyckas. På släpet (oftast dragstången) ska det dock finnas en identifieringsplåt med de viktigaste uppgifterna.

Om man använder en vinsch så ska man INTE ha den fastspänd i bilen när den står på karran. Man förstör då backsparren eftersom bilen hela tiden rör på sig.



Här kan man nog snacka om en ytterlighet i bilsläpsbranschen... Detta är en rejäl boggiekärra vilket innebär att den har en lastutjämning som medger att alla fyra hjul hela tiden ligger i marken. En kärra med tandemaxlar har ofta en gemensam stänkskärm och två helt separata axlar vilket tillåter att ett hjulpar kan vara i luften, när man exempelvis kör över en brant trottoarkant.

efter bilen är kultrycket. Det är trycket som den egna bilen har på sin dragkrok. Detta tryck styrs av var- och i viss mån hur lasten på släpet placeras i förhållande till släpets axel/axlar. Ett släp med endast en axel är självklart mycket känsligt för hur man placerar lasten, eftersom man får samma funktion som hos en gungbräda. Om tyngdpunkten ligger framför axeln så trycks den bakre fjädringen i botten på dragbilen och förutom att man bländar mötande så blir styr- och bromsförmågan negativt påverkad.

Om lasten ligger bakom axeln på släpet så lyfts istället dragbilens bakända och vid en viss hastighet börjar släpet och dragbilen att självsvänga. Man har då ett negativt kultryck och det är "vårdslöshet i trafik". Blir du stoppad kan polisen ta körkortet på plats.

Om man ändå hamnar i situationen att ha för lågt kultryck och får kast på släpet så finns det bara en lösning. Det är att ge full gas och öka farten för att få släpet att "lugna ner sig". Den na-

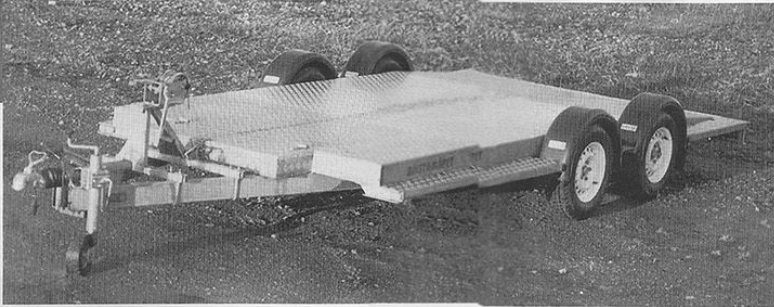
turliga reaktionen är förstas att bromsa men då har man kontakt med högre makter om det går bra... Plattan i mattan alltså och därefter bör man sakta ned i lugn takt, stanna och lasta om släpet.

Kör aldrig med ett ekipage som vill börja självsvänga!

På de flesta släpvagnars registreringsbevis finns ett N-värde inskrivet. Den talar om placering av tyngdpunkten (i meter) i förhållande till den främsta av de bakre axlarna. Om det står ett minus framför N-värdet så ligger tyngdpunkten bakom axeln och om minustecknet saknas är det således framför axeln. Men det är stor variation i fordonskombinationer och man får ofta experimentera sig fram till det optimala kultrycket. I bilens instruktionsbok kan man få bra tips och man kan även väga sig fram. Det finns speciella kultryckmätare men det går alldeles utmärkt att ställa en vanlig badrumsväg under släpets stöd-hjul för mäta trycket / vikten. Generellt så bör man ligga kring 75 kg.

Viktiga vikt & begrepp

Tjänstevikt	Fordonets / bilens (med förare) körklara vikt
Lastvikt	Vad lasten egentligen väger
Maximilast	Fordonets högst tillåtna lastvikt
Totalvikt	Tjänstevikt plus maximilast
Bilens släpavagnsvikt	Maximal vikt på släpet som en specifik bil får dra (tjänstevikt plus last)
Bruttovikt	Vad ett fordon eller en fordonskombination egentligen väger vid ett speciellt tillfälle.
Kultryck	Tyngd som vilar på dragkroken
N-värde	Placering av lastens tyngdpunkt i förhållande till den främsta av fordonets bakaxlar
Lastsäkring	Metoder att sätta fast last
Surring	Fastspänning av transporterad last med syntefiberband, kätting eller vajer.
Förstängning	Att förhindra lastens rörelse vid acceleration, inbromsning och / eller kurvtagning.



En kärra med totalvikt på 1500-3000 kg brukar ha detta utseende. Oftast har de två axlar (tandemaxlar eller boggie) och kräver nästan alltid en förare med BE-behörighet. B-behörigheten ger egentligen bara rätt att köra med "lätt släpavn" vilket innebär en kärra med totalvikt på 750 kg. Undantaget är att kärran kan få väga mer, dock inte mer än bilens tjänstevikt.

Säkra lasten med rätt utrustning

Rent allmänt gäller det att lasten under transport skall vara säkrad på sådant sätt: "att den kan motstå en kraft framåt som är minst lika stor som lastens vikt. Bakåt och åt sidorna ska den motstå minst halva lastens vikt".

Spännband är det som gäller vid surring av bilar. Dess brottstyrka brukar kunna avläsas på en fastsydd identifieringslapp på banden. Vid transport av bilar MÅSTE man även använda klotsar framför och bakom ett av bilens hjulpar och de ska vara minst så höga som en tredjedel

av hjulets radie. Dessutom skall samtliga hjul förstängas så att bilen inte kan röra sig i sidled. Vilket anses vara uppfyllt om man har minst fem centimeter höga flänsar som medger att bilen kan röra sig maximalt 30 centimeter i sidled. En lösning som finns på de flesta biltransportsläp.

När man surrar en bil skall man göra det så rakt ner mot lastplaten som möjligt och i båda hjulen på samma hjulpar. Om inte detta är möjligt kan man surra i axel eller framvagn. Observera att man absolut inte ska surra i en fjädrad del av bilen. Bara ofjädrade delar är möjliga eftersom bilen annars riskerar att

"gunga" sig ur spännbanden. Surringens brottstyrka ska klara av en uppåtriktad kraft som motsvarar minst lastens dubbla vikt.

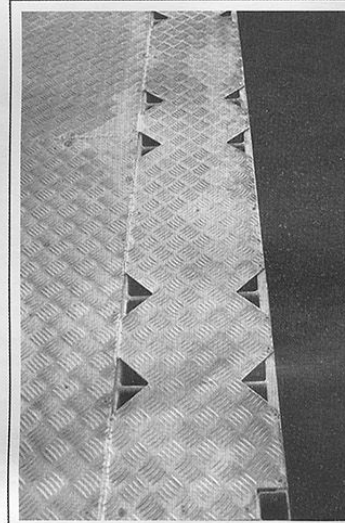
Notera att man endast MÅSTE surra ett hjulpar om inte lasten lutar mer än 10 grader framåt. Då måste man surra båda hjulparen.

Men detta är vad lagen kräver och det innebär ju inte att det på något sätt är fel att spänna fast en bil i båda hjulparen. Bättre för mycket än för lite!

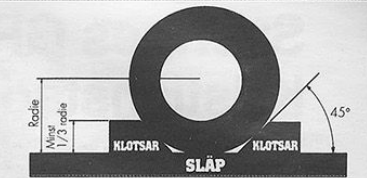
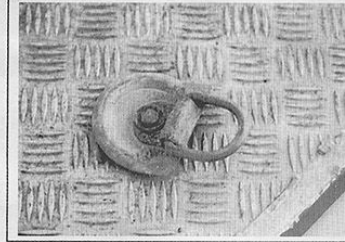
Onödigt dumt...

Sedan ska man givetvis inte glömma bort belysningen. Se efter före så att det finns blinkers, bak- och bromsljus som verkligen fungerar. Det kostar så lite att byta en lampa och särrighetsgraden är inte heller oöverkomlig.

Vi hoppas nu att några frågetecken har fått svar och att ni in-

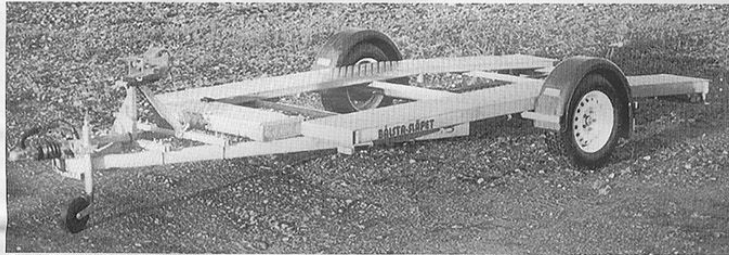
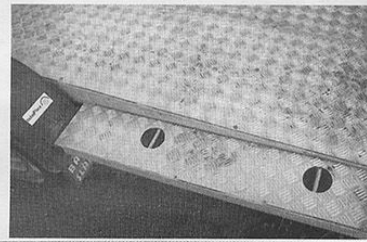
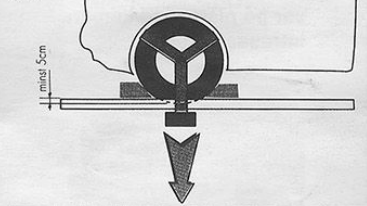


De finns många varianter på öglor för surring av lasten och många alternativ. Tänk logiskt och förutseende när du säkrar lasten ordentligt.



Minimikravet på förstängning av ett hjulpar för fordon som ska transporteras är klotsar som skall ha en minimihöjd på en tredjedel av hjulens radie (halva diametern). De skall ha en lutning på minst 45 grader och hjulen ska även förstängas i sidled. Minimikravet är fem centimeter höga flänsar som medger en maximal sidoflyttning på 30 centimeter. Surringens skall sedan ske så rakt nedåt som möjlig och klara en uppåtriktad kraft som motsvarar minst bilens dubbla vikt.

Surra aldrig i en fjädrande del!



Detta är ett normalt utseende på en biltransportkärra med totalvikt på 1350-1500 kg. En typ av kärra som man kan använda om man har B-behörighet och rätt bil...

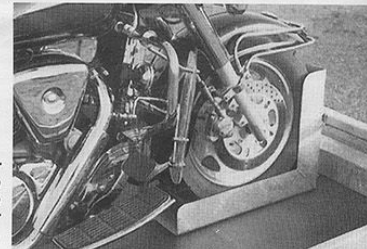
te gör som killen vi såg på motorvägen. Han körde en Volvo kombi med ett enaxlat biltransportsläp och på släpet stod en Porsche 911 som var uppkörd i färdriktningen. Då transportören borde haft kunskap om var motorn och tyngdpunkten ligger i en 911 så var lastningen anmärkningsvärt korkad, speciellt med tanke på att Porschen up-

penbarligen var byggd för bankörning vilket givetvis innefattar en mycket aggressiv inställning vinge på bakluckan. Till en kurvig bana vill ju Porsche-folket gärna ha ett kraftigt tryck på bakhjulen, för fästets skull. Men på ett enaxlat biltransportsläp i motorvägsfart innebär detta ett kraftigt minskat kultryck eftersom släpet lyfts upp i framkant

då bakdelen trycks ned. Gungbrändan ni vet... Då vår hjälte inte höll sig i lagstadgade 80 km/h utan i drygt 120 km/h var det både imponerande och skrämmande att ligga bakom och se hur släpets hjul ritade svartspår i asfalten på två körbanor! Stundtals kunde man, rakt bakifrån, se dragbilen från sidan. Men han grejade det ändå, på nåt ofatbart vis!

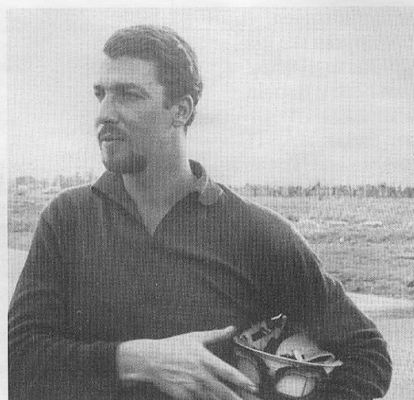
Hoppas att ni gör det bättre!

Bälsta släpet har även gjort denna enkla variant på lastsäkring för motorcyklar.

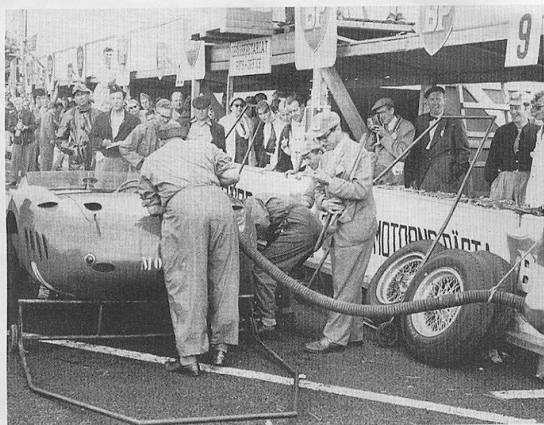


Sveriges GP, Kristianstad, 11 augusti 1957.

Under tre år; 1955-57, avhölls stora sportvagnstävlingar på Råbelövsbanan utanför Kristianstad. De två senaste åren ingick tävlingen i märkes-VM. 1957 års tävling gick med stor ekonomisk förlust, och blev därmed den sista. Bensinbolaget BP gick in som ekonomisk garant och fick täcka förlusterna. Genom tillmötesgående av Anders Åbjörnsson som var på plats med kamera kan vi visa en del intressanta bilder.



Joakim Bonnier som kom trea i en Maserati 300 S tillsammans med Scharlatti, och under senare delen av loppet även Stirling Moss och Harry Schell sedan dessa brutit med sin Maserati 450 S.



Tankning och hjulbyte av Stirling Moss och Harry Schells 450 S, innan de fick bryta med rasad bakaxel.



Depåliv i bandepån under träningen. Bonnier synd mörklädd i förgrunden och bakom, i keps, Harry Schell.



Översikt av depåområdet. Observera att hela området är klätt med canvaspresenning.



Mysterium. OSCA No 34 kördes av Jon Fast och Gunnar Bengtsson, men det var inte denna bilen de tävlade med. Deras var gul och blå, och denna ser röd ut fast det är svart/vitt. Bilen skiljer också på en del detaljer från den No 34 som det tävlades med. Kan det vara den OSCA som kördes av Allesandro de Tomaso och Isabell Haskel och att det är den svenska OSCAn som står bakom? De Tomasos skulle enligt alla uppgifter ha No 31. Är det någon som vet?



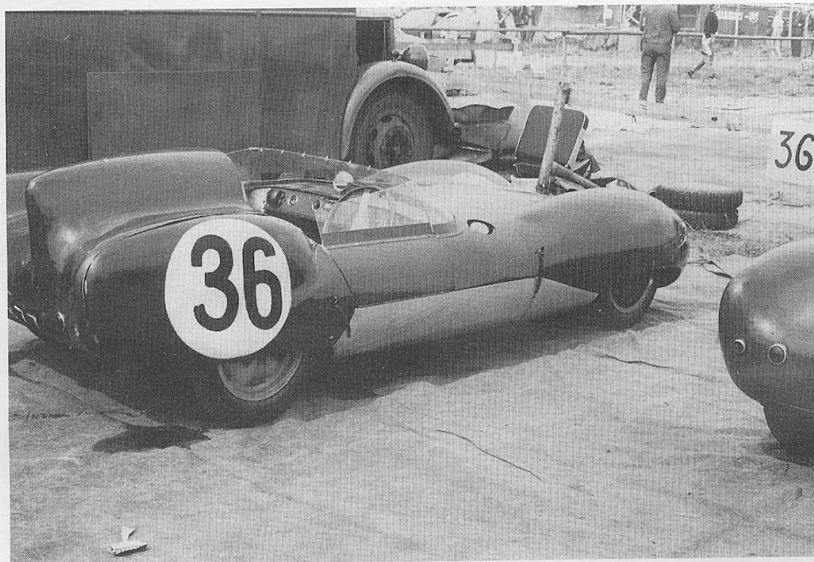
De bägge D-Jaguarerna från Equie Ecosse i lugnet före träningen. Bakom No 1 med ryggen mot är Archie Scott-Brown, och till höger om honom, i vit mekaroverall, troligen "Wilkie" Wilkinsson. No 1 var f.ö. detta års Le Mansvinnare.



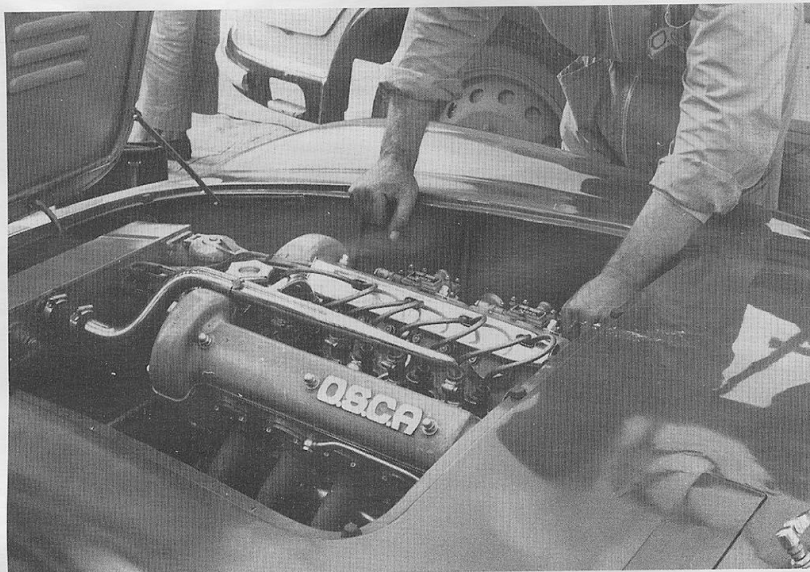
Finsk Ferrari 500 Testa Rossa körd av Finnälä-Rikkilä.



*Depåbild med två
Porsche Carreror, och en
Alfa Romeo Zagato,
troligtvis Carl-Rune
Erikssons.*



*En Lotus 11 i depån.
Kördes av Peter Ashdown
och Alan Stacey, men
hade oturén att bryta på
sluttampen.*



*Motorn i de Tomasos
OSCA.*



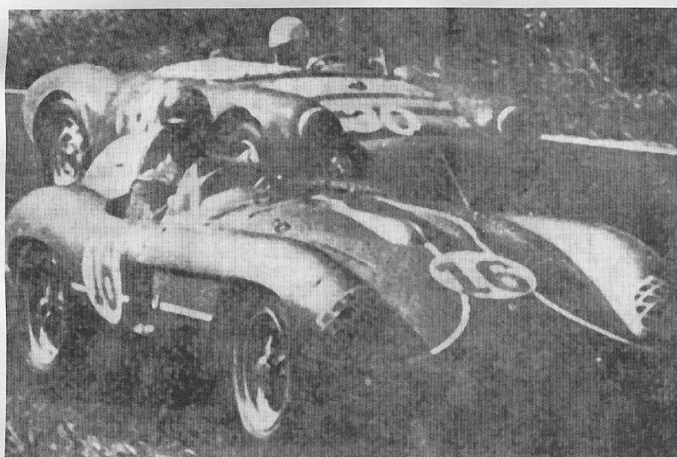
C-G
Hammarlund,
Porsche Carrera
No 51 klar för
start. Observera
hur huv och
dörrar tejpats
för lägre
luftmotstånd.
Och så bara en
torkare. No 52
tror vi är Gert
Kaiser.



Porsche 550 Spyder.

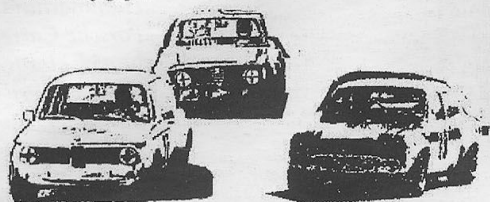


*Den skotska Jaguaren bakifrån med
sin stora fena.*

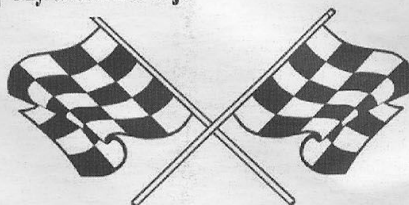


*Omslagsbilen när det begav sig.
Carl-Otto Bremer och pseudonymen
"Pinoaro" körde in på 6:e plats.
Bakom syns nr 30 Gert Kaiser/Harald
Kronegård i en Porsche 550 Spyder.
De kom på 13:e plats.*

Stand Ny grp 2



Myranes Bil & Olja



LENNART ELOFSSON

Vintervila

Efter en lång säsong med 7 tävlingar behöver både chaufför och bil en välbehövlig vila. De modifieringar som jag gjorde på bilen inför säsong 2001 blev lyckade. Styrgeometrin förändrades för att få mindre bumpstyrning och grenrörets längd avpassades för att anpassa backpulsen från avgaserna. Den sista modifieringen gav 5 extra hk och den förändrade styrgeometrin gav en bättre kurvtagning. Nu funderar jag på nya modifieringar inför säsong 2002. Jag tänker byta glasrutorna mot plast dito. Allt för att få bort vikt som är placerad högt i bilen. Lägre tyngdpunkt är målet. Funderar också på att laborera lite mer med backpulserna både på insugs- och avgassidan för att försöka plocka fram ytterligare lite mer effekt. Vilan blir nog inte så lång den här gången heller.

För att inte bli ringrostig har jag kört mycket gocart i vinter. Vi var ett gäng från sportvagnsklubben som deltog med ett 5 manna lag i en långdistanscup. Det är inte så lätt att bli bra i gocart så där med en gång. Man har inte så mycket nytta av alla varv man kört i Stand Ny. Men sakta med säkert så sjönk varvtiderna och värken i armarna försvann. Undrar om man har någon nytta av detta när säsongen i Stand Ny börjar? Den som lever får se.

Vinterskvaler

L-G Widenborg ringde och informerade om senaste nyheterna från FIA. Det kommer att bli en klass som kallas Classic för båda tidsperioderna G och H för standardbilar. Dessa klasser kommer att finnas parallellt med G och H för autentiska tävlingsbilar. Detta innebär att vi som har byggt "nya" historiska tävlingsbilar för Stand Ny kan tävla internationellt troligtvis from säsong 2003. Vi Stand Ny kommer förmodligen att köra på samma reglemente i Sverige som tidigare oberoende om man tillhör G eller H klassen. Ingenting är klart ännu och för att det inte ska bli några missförstånd så vill jag betona att under säsong 2002 så kör vi som tidigare.

Årsmötet

Årsmötet hölls på Eurostop i Jönköping som vanligt. Ett 40 tal trogna ställde upp. Det som jag minns av mötet var bl.a. Horst vädjan om folk som ville ställa upp för klubben. Vi som var på mötet har redan engagerat oss på ett och annat sätt. Jag förstår om ingen närvarande ville ta på sig mera uppdrag. Det måste finnas fler i klubben som kan hjälpa till. Henrik Hansson ville minska flitpoängen och ge möjlighet att stryka en tävling. Jag kan tänka mig att diskutera flitpoängen men inte att stryka en täv-

ling. Principiellt har jag emot att vi ändrar poängberäkningen för ofta. Vi ändrade ju förra säsongen poängberäkningen och tilldelningen av flitpoäng. Det var alla som hade noterat detta. Man kan inte ändra varje säsong och tro att folk hänger med. Ska vi ändra igen så hoppas jag att vi väntar till säsong 2003. Lite information om tilltänkta ändringar bör också omnämnas i Rutflaggan så att vi får lite diskussion om förslaget.

Vinnare av RHK CUP blev Lennart Björk från Stand Ny. Han vann även Stand Ny CUP och klassen 1601-2000. Grattis till Grand Slam Lennart.

Evolutionsteorin – den reviderade

Strax efter krypstadiet så började jag intressera mig för motorfordon och mekaniska ting. Jag samlade på kort över bilar och fascinerades redan då över hästkrafter och hur fort de kunde köra enligt data på baksidan av korten. Korten sorterades efter toppfarten givetvis. Med ett Mekano så utvecklades en talang att bygga fordon som rullade helt utan byggbeskrivning. Vid 11 års ålder gjordes debuten bakom ratten på farsans Ford Taunus 15M. Jag det var bara 5 meter fram och 5 meter tillbaka, men i alla fall. Farsan vet fortfarande inget om det där. Vid 15 års ålder så blev det givetvis en moppe. Tyvärr ingen ny Puch som var drömmen utan en begagnad Huskvarna. Men det gick bra att den trimma den också. 50 km/h var inga problem. Fyllde 18 år 25 Maj och körde upp för körkort en månad senare. Privat givetvis. Nu skulle det köras bil. Farsan tröttnade snart på att låna ut sin och köpte mig en gammal PV.

Efter ett antal Volvo Amazoner i mer eller mindre trimmat skick så kände jag att nu var det dax för något nytt. Jag ville ha en Italienare!! Det blev inte bara en utan ett helt gäng. Men 1984 köpte jag min plummonfärgade Alfa som jag fortfarande äger. Nu anpassade jag mig helt efter dessa Italienare. Armarna växte och blev längre. Benen blev kortare. Nu började jag umgås och leka med likasinnade. Vi samlades i grupper och pratade om konstiga ting för att avbryta med en runda för att avregera oss. Nu accelererade utvecklingen och Alfans förändrades i takt med min kropp (möjligen tvärtom). En bur byggdes och det blev en kul grej att svinga sig in och ut. Nu sitter man här med sina långa ludna armar, de korta benen och den långa ludna.... (förlåt) i sin tränga bur omgiven av de andra i flokken ständigt utmanande varandra om ledningen. Vem vad det som sa att Människan härstammade från aporna?

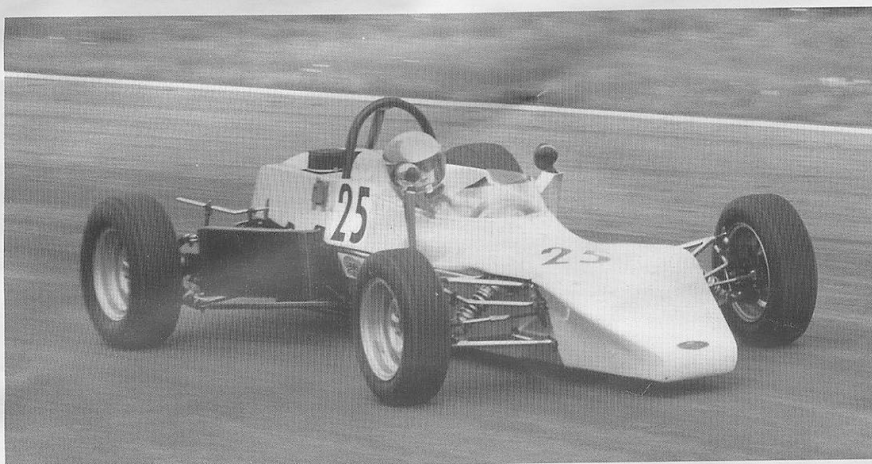
Ciao, Lennart Elofsson

Från säsongen som gick

FOTO BENGT-ÅCE LILJEVIND



Trängsel på Kinnekulle. Magnus Karlsson i sin Ford Mustang före Yngve Gustavsson och Lennart Thurn i BMC Cooper S och Bengt Pettersson SAAB Sport.



Ursula Ljungberg på Falkenberg med sin Royale RP 21.



Bruno Olsson i en SAAB Sonett ligger här före Lennart Björk i en Escort RS 1600 på träningen i Falkenberg.



Man måste inte ha en värstingbil för att köra historiskt; Hans Edin på Falkenberg med sin MGB GT.

Från säsongen som gick

FOTO PER HÅGEMAN



Hektiskt på "Ringen". "Zeb" och "Norpan" gör förarbyte under 1-timmesloppet.



Tom Belsö kom på en fin 8:e plats på Goodwood, medan "Hot Rod" Chevan -55 med John Fitzpatrick gick in på en 4:e plats.



Micke/Calle Gustavssons Lotus Cortina före en stor Mustang på Nürburgring.