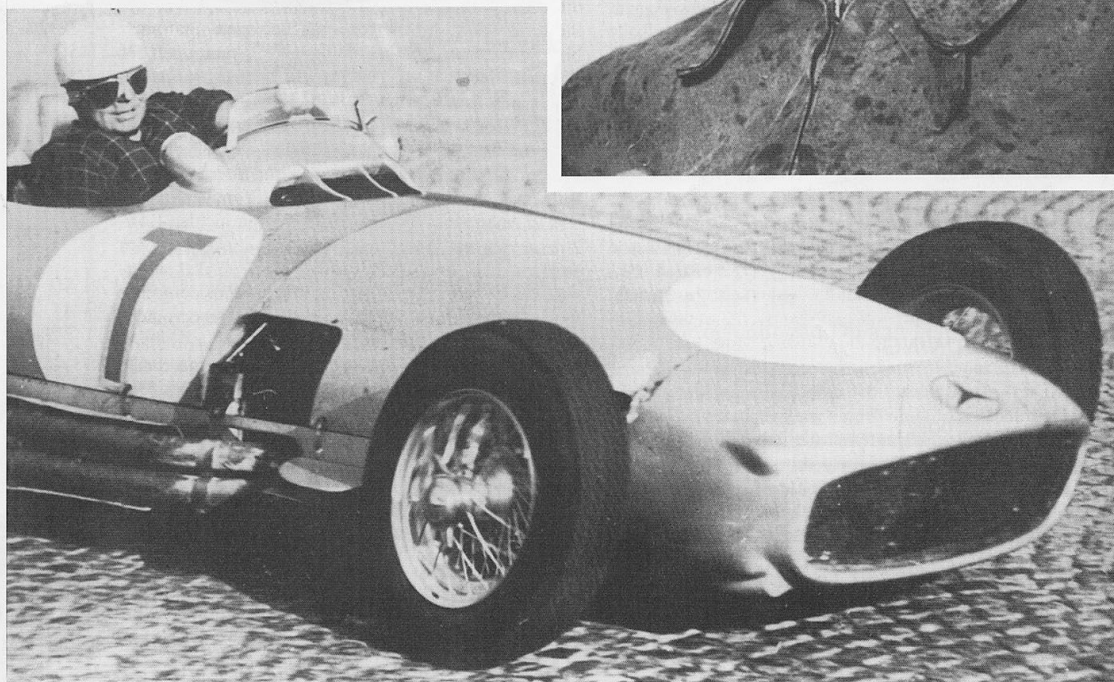


RUTFLAGGAN NR 3 1995



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 561, S-291 25 Kristianstad



.....PRYLMARKNAD.....

Säljes;

JOWETT JUPITER R I

Den svenska R I-an med dokumenterad tävlingshistoria. Kan användas för internationell historisk racing. Bilen i stort sett komplett och renoverad. Renoveringen avstannade för 7-8 år sedan. Behöver en del jobb på kaross, elsystem och den minimala inredningen. Köp nu och krossa Porsche-maffian i sommar! 110 hk och 700 kg tjv... Säljes till hbj, en Frogeye i perfekt originalskick är av intresse som delikvid.

Daniel Wasielewski

tel 0223-251 49, kväll

FORD ANGLIA

TC 12, nyren motor, FIA papper

VOLVO 544

TC 14, FIA papper

C-O Christiansson

tel 0587-127 92, dag

0587-129 58, kväll

ALFA GIULIETTA SPRINT 1956

Renoveringsobjekt. Pris 25.000:--

Bengt-Åke Bengtsson

tel 0346-173 50, kväll

MARCOS GT 1962 (GULLWING)

Unik och historisk bil i originalskick. FIA-papper klass GTS, klassvinnare, vägregistrerad. Enda ex. i Sverige, BRG m. gul striping. Mkt. delar och utrustning. Ev. delbyte M.G, P1800 el. liknande. Pris: 135.000:--

Stefan Leschner, tel 0340-260 85

SLÄPVAGN

Innemått 3.80 x 1.80 ståhöjd. Bakdörrarna är helt öppningsbara. Husvagnsdörr och 2 sido- och ett takfönster. Kombinera transport och boende. Visst renoveringsbehov.

Horst Brüning

tel 08-732 72 31, 070-756 31 75

Köpes;

EKERHJUL

5½ x 14 tum, 72 ekrars till MGB GT

Peter Gunnars

tel 08-99 66 04

070-594 29 78, mobil

RHK
klubbshop

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

Obs! Nu har vi ännu färre kvar, passa på, finns i storlekarna M, L, XL Pris 110:- kr

Jackmärke, äntligen har vi nu ett snyggt helbroderat jackmärke.

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

Klistermärke ca 85 mm Pris endast 10:- kr

Porto tillkommer

Kommer inom kort om intresse finns:

Racingväska, väska med plats för hjälm, overall, skor och allt vad Du kan behöva för en lyckad helgutflykt, dessutom med RHK:s märke.

Stora klistermärken, hur stora?

Hör gärna av dej om du är intresserad av ovanstående eller om du saknar något i vårt allt mer växande sortiment.

RHK club shop

Roland Haraldsson, Björkåkra, 514 92 Uddebo.

Tel o fax 0325-272 40 även 010-299 12 02, 033-13 25 41

Visa att Du tillhör "gammelbilsklubben" med fart

Från ordföranden



STAFFAN LINDBERG

Det italienska kuppförsöket kom på skam! Kommissionen för historiska bilar har ändrat klassificeringen från Salzburgring och utsett Bengt "Wicke" Winqvist och Hasse "Z" Berglund till vinnare av Europamästerskapet för historiska standardvagnar. GRATTIS! ropar vi så högt vi orkar. Tommy Brorsson som skämt bort med att vinna nästan jämt har också i år tagit hem cupen för historiska GT-bilar. GRATTIS! ropar vi en gång till så mycket vi orkar.

Två "EM" av tre möjliga till RHK är ett synnerligen uppmuntrande resultat. Till detta skall läggas enskilda klassegrar och framskjutna placeringar i praktiskt taget alla internationella tävlingar denna säsong. På hemmabanorna har det också varit fint flyt. Vädet har inte alltid varit så kul men en del av den fina sommaren drabbade också våran racing. Vid de största tävlingarna startade över hundra historiska bilar. Ställt emot vårt medlemsantal, ca 300, tyder det på en ovanligt aktiv motorklubb.

Avslutningsfesten på Anderstorp och High Chaparral var välbesökt (mycket tack vare Horsts "promotion") och stämningen under middagen och prisutdelningen hög. Vi kan också konstatera att Historisk Racing växer och intresset hos racingarrangörerna ökar. Planeringen av nästa säsong är i gång, vi har planeringsmöte med klassrepresentanter och styrelse helgen 28-29. oktober. Räknar med att ha något att berätta från detta i nästa flagga.

För några veckor sedan representerade jag klubben på ett MHRF-seminarium som handlade om drivmedel och oljor ena dagen

och sk ursprungs kontroll andra dagen. Om bensin lärde jag mig att allting nu är blyfritt och att det som förut var blyat (svart slang) numera innehåller blyersättning som skall svara för att ventiler och säten inte förstörs. I framtiden, när det bara är "gammelbilar" som tarvar blyersättningsmedel kanske vi få pytsa i det själva. Om oljor lärde jag mig att det är klokt att byta olja innan man ställer undan bilen för vintern. Begagnad olja innehåller syror som fräter.

Ursprungs kontroll är ett problem vid registreringsbesiktning av nyrestaureerade gammelbilar. MHRF föreslås i framtiden vara handläggande instans åt Svensk Bilprovning som tilldelats myndighetsansvaret av Vägverket. En ny "skattekategori" införes "Historiskt fordon". Någon ny skatt är dock inte aktuell.

I mitt garage väntar fortfarande en Ginetta G4 på att bli körduglig. Om jag har råd och är flitig kanske någon annan får sköta besiktningen nästa år. Låt lampan lysa i garaget, vintern är kort tiden kan lätt slösas bort!

Staffan

"Vi kände oss grundlurade"

Italienarna bytte klass och vann

Historiska "EM", Std.

Bengt "Wicke" Winqvist och Hasse Z Berglund i Ford Falcon Futura Sprint fick nöja sig med klasseger totalt och i sista deltävlingen, när "EM" för historiska standardvagnar avgjordes på Salzburgring i Österrike.

Titelkonkurrenterna, Alfa Romeo Sandro Munari/Maurizio Ambroghetti, låg på samma totalpoäng inför den avslutande deltävlingen.

Om båda vann även nu, så skulle vi, som har en äldre bil, enligt reglerna, få "EM"-titeln,

förklarar "Wicke". Italienarna hade gjort samma konstaterande, men anmälde sig då även i en mindre cylindervolumsklass, med en äldre, 1300-kubiks-Alfa. Denna gick i ett annat heat, som Munari/Ambroghetti vann.

Senare vann det italienska paret även "Wickes" heat, sedan Hasse Z på slutvarvet snurrat på en oljefläck när han ledde.

Vi kände oss grundlurade när vi fick veta att italienarna anmält sig även i en klass, där de inte kört tidigare den här säsongen, säger "Wicke".

Luften gick ur oss före start,

då vi fått veta att italienarna redan vunnit titeln. Vi funderade på att inte ens ställa upp, men övertalades att köra.

Det kan inte vara rätt att man får hoppa mellan klasserna på det sättet.

BRAST

Av övriga svenskar låg Tommy Brorsson/Bosse Warmerius fyra, när en växellåds gaffel brast och tvingade paret att bryta med sin Ford Cortina Lotus. Lasse Fritz/Ulf "Doc" Lindberg vann med sin BMC Cooper i 1150-kubiksklassen och Sebastian Wrethagen/Niclas Jo-

hansson var först i mål med sin 1275-kubiks Cooper S, men uteslöts för en felaktig kylare.

Istället vanns denna Cooper S-klass av engelsmannen Richard Longman, före svenskparet Tommy Jagerwall/Nils Holmér.

TL

Resultat

FIA Europachallenge, historiska standardvagnar, slutställningen efter deltävling 7, Salzburgring, 17/9: 1) Sandro Munari/Maurizio Ambroghetti 60, 2) Bengt Winqvist/Hasse Berglund 57.

Framsidan

Detta nummers omslagspojke heter Rudolf Uhlenhaut, racerbilkonstruktör hos Daimler-Benz AG från 1936 till 1955.

Han föddes i London 1906, pappan var direktör för Deutsche Banks kontor därstädes. Unge Rudolf gick sina första år i skolan i England och växte upp tvåspråkig, något som senare i livet kom till god nytta. Familjen flyttade till Brüssel och senare till Bremen. Hågen stod till ångmaskinsbygge och utförsåkning varför München valdes som ort för tekniska universitetsstudier.

Examensåret 1931 var inte ångmaskiner längre så mycket i ropet det fick bli automobiler i stället. Trots att far var död räckte dom gamla affärskontakterna till för att ordna ett jobb i depressionens skugga hos Daimler-Benz i Stuttgart. Han placerades på försöksavdelningen där Friz Nallinger (en man med racinghjärta) var boss.

1936 fick Uhlenhaut sin stora chans då fabriksledningen beslutat bygga den tävlingsbil som fick produktnummer W 125. För att skaffa sig mesta möjliga kunskaper om konstruktionförutsättningarna för en racerbil körde han ett otal varv på Nürburgring med den äldre vagnen W 25. Uhlenhaut blev en skicklig förare och det påstås från någorlunda pålitligt håll att han kunde köra lika fort som fabriksförarna. Succén med W 125 blev total och följdes av flera

mästerverk, 3-litersbilarna W 154 och W 163 och 1,5 litersbilen W 165 som bara gick ett race och segrade i Tripolis 1939.

Kriget kom men Rudolf överlevde och under de första efterkrigsåren försörjde han sig som mycket upptagen åkare med gengasbil i München. 1948 återanställdes han hos Daimler-Benz. 1950 började man fundera på 300 SL som var klar för segerrika insatser 1952. Uhlenhaut lutade på motorn och byggde ett rymdfackverk omkring den och förarutrymmet. På grund av fackverksramen måste man tillgripa 'måsvingedörar' - ett arrangemang som fortfarande facinerar bilbyggare.

Framgångarna med 300 SL gav verksledningen ökad aptit på tävlingsinsatser och man gav Uhlenhaut i uppdrag att leda det gäng (ca 100 pers) som skulle bygga W 196. Med den bilen tog Mercedes och Fangio konstruktörs- och förar-VM 1954 och -55. Man byggde också W 196 S, en sportvagn gemenligen kallad 300 SLR och vann allt av betydelse även med detta opus.

Med detta tyckte stämman att det fick räcka. Rudolf Uhlenhaut fortsatte som utvecklare på personbilsavdelningen (t ex C 111 bensin resp. diesel) och gick i pension 1972.

En gång såg jag en bild i en tidning där Colin Chapman spisade lunch med Rudolf Uhlenhaut (ca 1960). Måhända utböt herrarna synpunkter på tävlingsautomobiler och deras konstruktionsvillkor.

SL



Kallelse till RHK's Årsmöte

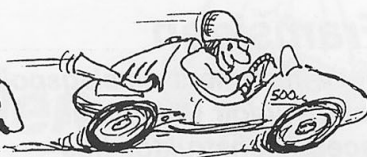
Medlemmarna i Racerhistoriska Klubben kallas härmed till klubbens ordinarie årsmöte på Brunstorps Wårdshus i Husqvarna lördagen den 3 februari 1996. Vi börjar med en kopp kaffe kl. 10.45 och intar lunch 12.30 (lunchen är på egen bekostnad). Vi beräknas vara klara mellan 15.00 och 16.00.

Förslag till föredragningslista:

- § 1 Val av mötesordförande
- § 2 Val av mötessekreterare
- § 3 Val av 2 personer att jämte mötesordföranden justera årsmötesprotokollet
- § 4 Fråga om mötet är rätt utlyst
- § 5 Fastställande av föredragningslista
- § 6 Styrelsens verksamhetsberättelse
- § 7 Kassarapport
- § 8 Revisionsberättelse
- § 9 Fastställande av årsräkenskaperna
- § 10 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
- § 11 Föredragning av budget
- § 12 Fastställande av årsavgift
- § 13 Behandling av inkomna motioner
- § 14 Övriga frågor
- § 15 Val av styrelseledamöter
- § 16 Val av revisorer och revisorsuppleant
- § 17 Val av valberedning
- § 18 Mötets avslutande

Täby, 1995.11.05

HALVPANNORNA



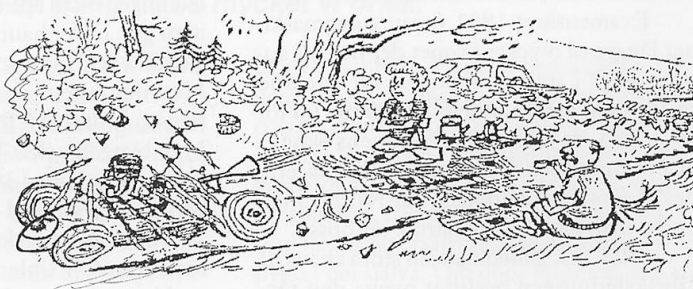
PER HÅGEMAN

KNUTSTORP 22-23 juli

Eftersom Hyllinge MS måste flytta datumet för sin EM-tävling, blev den ihopslagen med MGCC:s Svenskt Sportvagnsmeeting. 10 st midgetekipage hade mött upp och vi hade även bra väder.

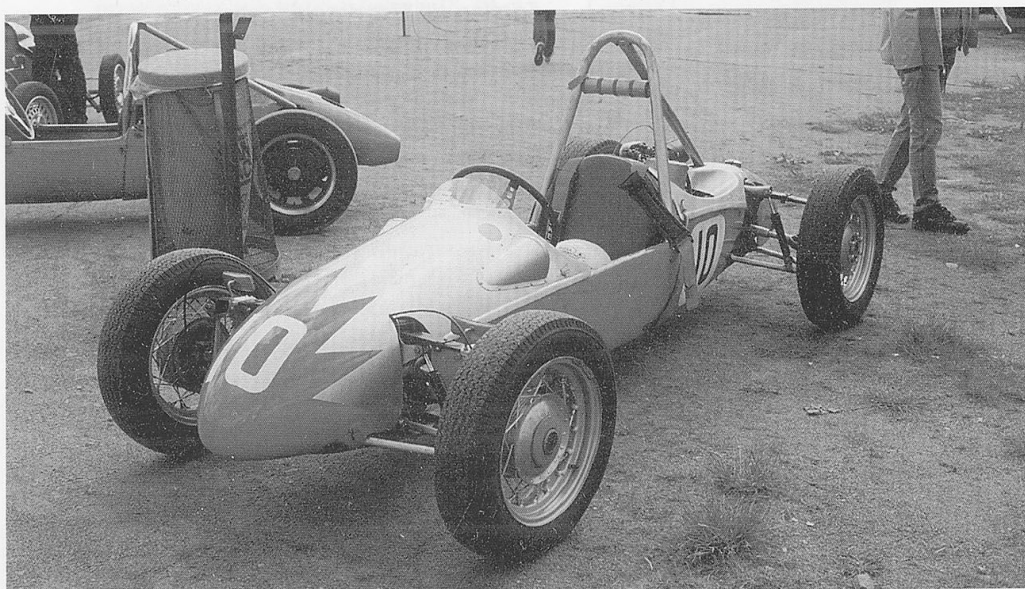
Eftersom det var en mängd heat som skulle köras så blev träningstiderna begränsade. En timma har ju bara 60 minuter, men å andra sidan så brukar ju vi inte träna så förtvivlat länge. Tyvärr så blev vi decimerade med en vagn efter träningen; Ekrarna i framhjulen på Kent Perssons Kiehn-JAP började gå av, en efter en, så han avstod från ytterligare framträdande. Snabbast var Per Hågeman med sin Cooper-Norton.

Vid söndagens race fick Karl-Axel Klarberg omedelbart problem med sin Alfa-Dana medan Formel Juniorparet Åke Axelson och Leif Olsén tog hand om täten före Per Hågeman och broder Lars. Snart var



"Well, at least he didn't loose a wheel this time dear!"

emellertid Roland Fröjd uppe på andraplatsen medan Gunnar Rösler låg och lurade på fjärde plats. När några varv återstod hade Fröjd kontakt och kunde gå förbi, upp i ledningen. Ungefär samtidigt började Lars Hågemans Swebe-JAP att missa och Rösler kunde gå förbi till en slutlig tredje plats. Allan Göranssons annars så snabba Swebe-Triumph drabbades av något mystiskt fel och förpassades långt ner i fältet.



Kent Perssons Kiehn-JAP gick sönder under träningen, så den är med här istället.

Resultat Knutstorp:

1. Roland Fröjd	Cooper-Norton Mk 11	13.42,784
2. Per Hågeman	Cooper-Norton Mk 12	13.47,070
3. Gunnar Rösler	Cooper-Norton Mk 9	13.52,196
4. Lars Hågeman	Swebe-JAP	9 varv
5. Håkan Sandberg	JBS-Triumph	9 varv
6. Ingemar Edwardsson	Effyh-JAP	8 varv
7. Allan Göransson	Swebe-Triumph	8 varv
8. Carlo Eriksen	RJ 500-JAP	2 varv
9. Karl-Axel Klarberg	Alfa-Dana-JAP	0 varv

MANTORP 26-27 augusti

Tyvärr var vi bara 4 bilar som mött upp till Automobil Sportscar Show.

Vår finske vän Yrjö Anderla hade åter gjort resan över bottenhavet. Snabbast på lördagsmorgonens träning i regnblöten var Peter Kumlin, men han behärskar ju också att köra med sladd. Tyvärr så körde Håkan Sandberg sönder något till drivningen där bak, så han fick agera åskådare i fortsättningen.

Tävlingarna blev för våran del tyvärr litet händelsefattiga med bara 3 bilar. Peter Kumlin kunde ta starten, men efter ett tag kunde Per Hågeman överta ledningen och hålla den till i mål före Peter Kumlin och

Yrjö Anderla. På söndagens race som kördes på den korta banan kunde Per ta ledningen i klassen från början före Peter Kumlin och Yrjö Anderla. och så blev även slutresultatet.

Resultat, lördag, söndag och totalt:

1. Per Hågeman	Cooper-Norton Mk 12
2. Peter Kumlin	Effyh-JAP
3. Yrjö Anderla	Cooper-Norton Mk 12

ANDERSTORP 9 september

Så vardet dags för RHK:s finaltävling på den gamla Grand Prixbanan. Tyvärr råkade datumet sammanfalla med den stora Beaulieuemarknaden i England dit ett flertal midgetåkare dragit för att försöka hitta reservdelar till sina sönderkörda racerbilar. Vi saknade igen våra norska vänner, men hoppas istället på ett flitigt deltagande till nästa år.

De som ställde upp var Allan Göransson som gjort lovande tester under veckan innan med sin Swebe. Lars Hågeman lånade för dagen broder Pers Cooper-Norton, medan Per dammat av sin trogna gamla Swebe-JAP. De gamla sidvagnsåkarna Karl-Axel Klarberg och Roland Fröjd i resp. Alfa-Dana och Cooper-Norton gjorde att vi trots allt blev fem deltagare.

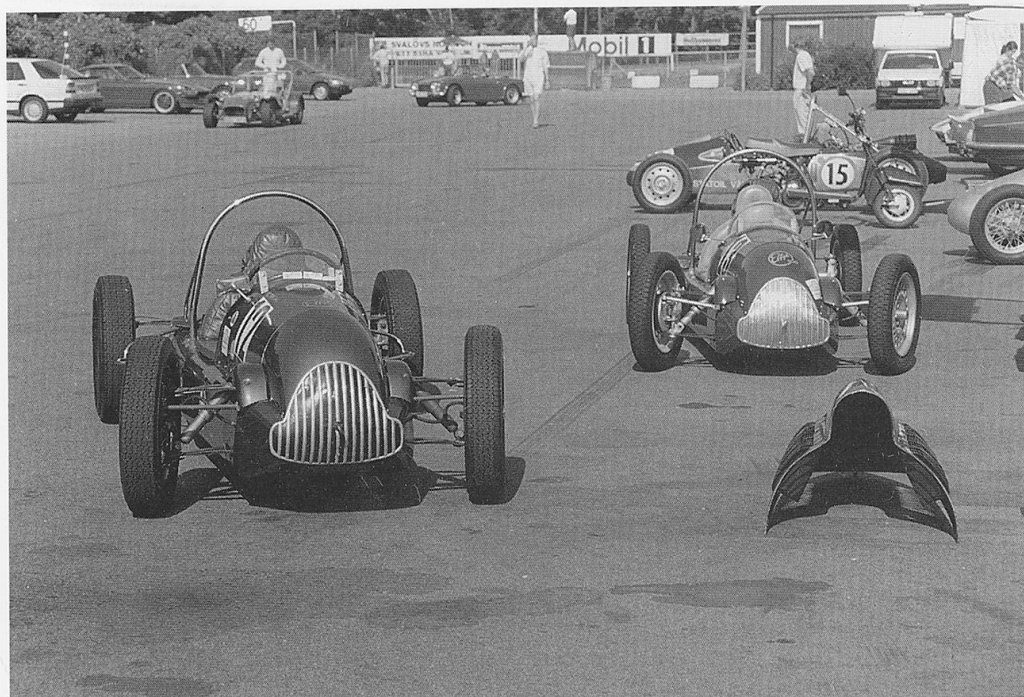
Träningen visade att Roland Fröjd hade största ambitionerna där han var snabbast före Lars Hågeman som kunde konsta-

tera att Cooper med Nortonmotor var snabbare än Swebe med JAPmotor.

Racet utvecklade sig till en början så att Klarbergs Alfa-Dana stannade efter uppvärmningsvarvet, medan Roland Fröjd kunde ta täten i klassen. Lars Hågeman var ovan på hur man gör en kanonstart med en Nortonmotor så Per H. kunde gå ut på rakan som tvåa i klassen. Lars H. kunde emellertid snart gå förbi, medan Triumphmotorn i Allan Göranssons Swebe började få en del svårdefinierbara symtom som gjorde att bilen inte gick fort. Möjligen smittade detta av sig på Roland Fröjds bil vid någon varvning, eftersom den plötsligt började tappa kraften med troligtvis tappad kompression, varför Roland fann det för bäst att ta sin Mats ur skolan. Så bröderna Hågeman kunde i stort sett promenera till de första platserna, medan Allan Göransson givetvis inte hade svårt att kunna passera en stilstående Fröjd även om det gick sakta.

Resultat Anderstorp:

1.	Lars Hågeman	Cooper Norton Mk 12
2.	Per Hågeman	Swebe-JAP
3.	Allan Göransson	Swebe-Triumph
4.	Roland Fröjd	Cooper Norton Mk 11
Ej st.	Karl-Axel Klarberg	Alfa-Dana-JAP



Effyh-bilar.

RHK-Cupen Kl. TO F3 500cc 1995

PLAC.	NAMN	BIL	ANDERS- TORP 3-4/6	FALKEN- BERG 18/6	KNUTS- TORP 23/7	MAN- TORP 26-27/8	ANDERS- TORP 9/9	SUMMA TOTAL
1	Per Hågeman	Cooper Mk12-Norton	14	9	13	9	13	58
2	Lars Hågeman	Swebe-JAP	9		11		14	34
3	Roland Fröjd	Cooper Mk10-Norton			14		11	23
4	Peter Kumlin	Effyh-JAP	13			8		21
5	Allan Göransson	Swebe-Triumph			8		12	20
5	Kent Persson	Kiehu-JAP	12	8				20
7	Carlo Eriksen	R.J.500-JAP	10		7			17
8	Ingemar Erdwardsson	Effyh-JAP		6	9			15
9	Yrjö Anderla	Cooper Mk12-Norton		7		7		14
10	Gunnar Rösler	Cooper Mk9-Norton			12			12
11	Olle Linde	Alfa-Dana-JAP	11					11
12	Carl-Axel Klarberg	Alfa-Dana-JAP			5		5	10
12	Håkan Sandberg	JBS-Triumph			10			10
14	Thim Lilja	Effyh-Triumph	8					8

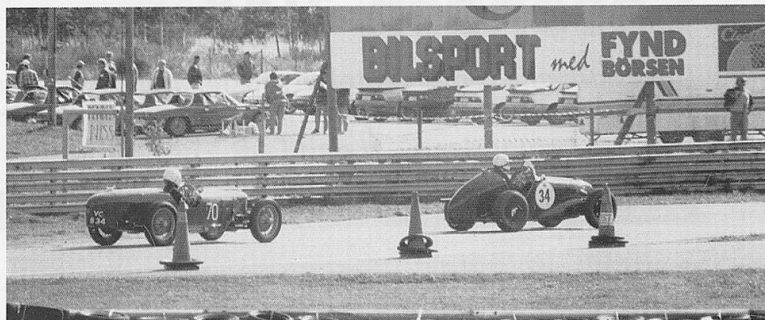
SWEBE-POKALEN (för flest fullföljda race)

1.	Per Hågeman	Cooper Norton Mk 12
2.	Allan Göransson	Swebe-Triumph

AD sidan

ROLAND HARALDSSON

Så var det då dags att sammanfatta säsongen. En säsong som i klasserna A-D kanske inte är så mycket att skriva om. En ljuspunkt var dock tävlingen i Mantorp där vi kunde visa upp hela fyra förkrigsbilar, det mesta vi har haft på flera år. Från Danmark kom Svend Algren med sin MG Special Q-typ och Claude Teisen-Simony med sin Riley Special.

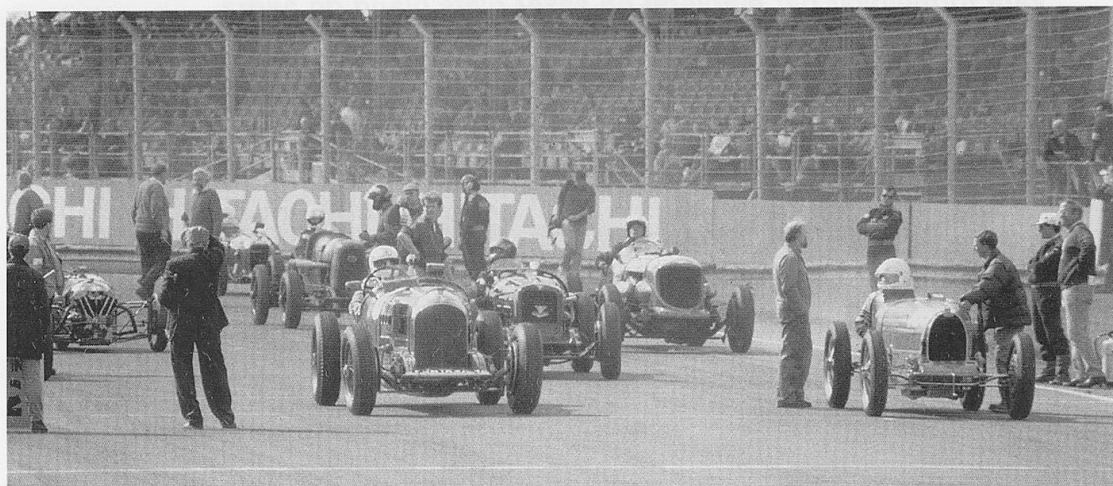


Svend Algren i sin M.G. leder före Roland Haraldsson i Riley.



Bengt och Lilian Frelin mekar med sin M.G. på Mantorp.

De övriga var Bengt Frelin med sin M.G. och som vanligt Roland Haraldsson med Riley. Precis som på Knuts-
torp kunde Svend avgå med segern med Roland som tvåa och därefter Bengt och Claude. Resultatet var detsamma i såväl lördagens som söndagens tävling. Danskarnas närvaro var mycket glädjande och entusiasmen var stor vilket lett till planer på ett mer genomarbetat samarbete för nästa säsong. Det börjar ljusna för AD klasserna.



Startgriden som vi hoppas den ser ut nästa säsong, bilden från VSCC på Silverstone.

Med samarbete över gränserna så ser vi optimistiskt på framtiden. Förhoppningsvis kan vi även få se en och annan ny och kanske även någon gammal bekantning från våra egna led under nästa säsong. AD klassen är på gång, äntligen.

Roland

FORMEL FORD

Säsongen 1996

Det historiska reglementet utvecklas hela tiden. Årsklasser flyttas fram och äldre stabiliseras. Till nästa säsong kommer vi att dela in oss i tre kategorier, G, H och I.

PER NORBERG

G-klassen gäller som tidigare för 1966-1971. H-klassen gäller 1972 till 1976.

I-klassen, den nya klassen, gäller för 1977 till 1979. Det här betyder att bilar av 1979 års modell är godkända nästa år. Eftersom detta var "bra" FF-år kan vi se fram mot ökade startfält i en helt annan takt än hittills.

Glöm inte

att kolla hur det står till med chassie och motor på din formelvagn inför nästa säsong. I år har vi bl a sett upprights som varit lagade med plasticpadding. Med många bilar och täta fighter måste vi börja tänka på säkerheten. Kolla bromsskivor, bromsled-

ningar chassien, ja allt som påverkar körbarheten i bilarna.

När det gäller att hålla den historiska riktigheten har det nog varit lite slarvigt hos oss alla.

Till nästa år kommer vi att göra stick-prover när det gäller både motorer och chassien. Ett tips är att du själv under vintern kollar själv. Har du frågor är det bara att kontakta våra klasspappor eller Bilsportförbundets representanter, Staffan Lindberg eller Lasse Widenborg.

På återseende nästa säsong
Per Norberg

HEAT 4 Formelvagnar

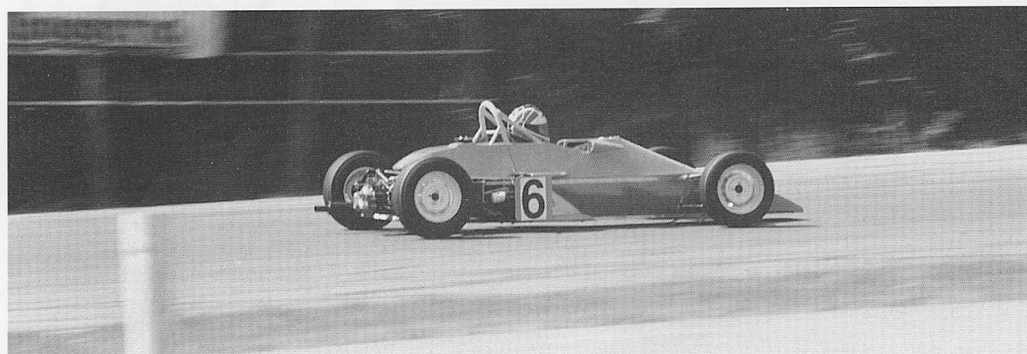
Säsongen 1995 är till ända. Ett riktigt bra år för historisk racing. Våra formelbilar har etablerat en säker plats bland de andra klasserna.

Inför nästa säsong ska vi ta mer mark genom att se till att vi blir ännu fler. Enligt envisa rykten kan vi se fram mot minst 5 nya Formel Ford. Säkert kommer det fler.

Låt oss hoppas att F3:or också ökar i antal, både 1000, 1600 och 2000 cc. Ännu har vi inte sett några Superfordar, men de kommer säkert. Vi kan konstatera att fram-

tidsutsikterna är goda och att vi nästa säsong kan uppvisa startfält med 15 - 20 bilar.

Under det här året har sammanlagt 17 olika heat-4-bilar varit delaktiga i minst en tävling. Totalt antal starter i heatet har varit 51 st, fördelade på fem olika tävlingstillfällen. Detta ger en tabell med följande utseende;



KLASS	FÖRARE	BIL	ANDERS-TORP	FALKENBERG	KNUTS-TORP	MAN-TORP	ANDERS-TORP	TOTALT
Klass G	Lassbo	Lotus	13	9	14	13	9	58
	Lofthammar	Royale	7	8	12	11	8	46
	Eriksson	Merlyn	5	7	10	9	7	38
	Ainsar	Lotus	9		11	7		27
	Lindskough	Lotus			9			9
	Strander	Hawke	11		13			24
Klass H	Norberg	Van Diemen	12	9	9	13	9	52
	Hedman	Royale	12	8	7	10	5	42
	Molin	Royale	9	7	6	10	8	40
	Jansson	Merlyn			8			8
	Balkefors	Titan	5			7		12
	Paulsson	Poker					7	7
H-F2	Söderberg	March	13	5	9	13	9	49
H-F3 2000	Appelgren	March			5	13	9	27
G-F3 1000	Jönsson	Titan				9	5	13
	Warmenius	Daf				12		12
	Mårtensen	Brabham						

FANGIO I SVERIGE

När jag läste artikeln om Fangios död i i Rutflaggan No 2 kom jag att tänka på hans sista besök i Sverige.

HANS TORNEBÄCK

Det första var ju 1955 då han körde Mercedes på Råbelövsbanan. Det var en upplevelse att se honom vinna i den snabba SLR vagnen.

Men åter till 1992 då Fangio var i Sverige och Finland genom en inbjudan från SAAB. Fangio (vid detta tillfälle 81 år) hade hört talas om Bertil Lindblads samling av äldre racer och sportbilar som ingår i stiftelsen "Bertil Lindblads Bil- och Teknikhistoriska Samlingar" och som han gärna ville besöka.

Särskilt intresserad var Fangio av Mercedes SSK från 1929. Han hade inte själv kört den i någon tävling, men vänner till honom hade provat den. Bugatti 35 B var även den en modell han inte tävtat med, men nu av Bertil kunde få ingående tekniskt beskriven. Enligt en lag i Argentina får personer över 80 år inte köra bil längre, man kan undra om denna lag också gällde Juan Manuel Fangio?

Hans Torneback, medlem No 98



Lindblad visar Bugatti 35 B för Fangio med sällskap och berättar om renoveringen.

FORMEL VEE SIDAN

Säsongen 1995 har visat 16 st Formel Vee på banorna. Någon saknar vi från fjorårssäsongen t ex Nick och Morgan, men andra har tillkommit.

ÅKE LINDH

Bo Tinghäll, Hälsingborg hade till denna säsong övertagit Lasse Åkessons GMS -70, vilken han redan förra säsongen provkörde vid något tillfälle. Mats Lundvall hade också övertagit en redan etablerad bil, nämligen Svenna Hedmans Hansen -69

Helt ny för året kom Gert Benke, Hälsingborg, med en ny-renoverad Beach-Car -66 och Lars-Inge Hulterström med en Veeva -66 och Hans Edvinsson med en Hansen -71/72, som såg ut att gå väldigt fort.

Alla ni som har formel Vee-bilar som är halvt renoverade och nästan helt renoverade, se till att lägga på ett kol med renoveringen under vintern så att ni kan komma ut på startplattan till våren. Vi siktar på att bli ett eget heat, bara vi blir tillräckligt många. Vi vet ju att det finns många bilar ännu, gömda i lador och garage. Kom igen till 1996 års säsong!

Hälsningar Åke Lindh

■ ■

FORMEL VEE — KNUTSTORP

En hel del av klassens deltagare kom och "tjuvtränade" på fredagen. Bl a. Axel N. och Ursula L. finslipade sina maskiner och fick in rätta spåret.

LOUIS JOHNSON

De flesta samlades på samma ställe som föregående år i depån, där vi umgicks flitigt och "ljög friskt" med och för varandra. Fredagen avslutades med den tekniska besiktningen, där Louis och Axels eviga leende förbyttes i en något surare min då "den Allsmäktige" inte riktigt gillade placeringen av oljekylarna.

Vid förmiddagsträningen visar det sig annat, Fordarna hade ökat i antal så att våra något långsammare bilar fick uppenbara problem. Det löste sig dock bra efter en gemensam protest från samtliga förare. Vi fick ett eget race till stånd och fick även göra om tidsträningen på egen hand. Alla nöjda (inkl. Fordarna).

Dagens stora överraskning stod Lennart Ek för. Han hade verkligen finslipat sin maskin och körde t.o.m så fort i kurvorna att han åkte rakt ut i geografin. (Det har

visst, inte hänt på många år.) På den nya träningen förbättrar samtliga sina tider.

På kvällen grillades det och förtärdes all slags dunderdryck.

Racet blev en jämn och intressant historia både i täten och längre ner i fältet, som utgjordes av flera klungor med interna fighter. Täten utgjordes av Mats, Åke och Axel. Bertil, Bäck och Bo följde strax efter. Alf höll hela tiden undan för Jan, Ursula och Louis.

Åhus Racing Team hade som vanligt den goda smaken att ha minst en tävlande på prispallen; denna gång förvaltades traditionen av Åke Lindh.

Minnesanteckningar från kön
(där man har bäst utsikt)

Louis Johnson

Det är aldrig försent, eller hur jag vann RHK Cup 95

Mitt intresse tor att börja tävla med formelbil väcktes igen sommaren -93. Ballongklubben hade fått en inbjudan att göra en uppvisning på Anderstorpsbanan i samband med Continental Oldtimer Grand Prix, ett historiskt race med äldre bilar, som Picko Troberg höll i. Jag frågade om jag fick ta med mig min gamla Fve, -70 års modell. Det gick bra, men då jag inte hade någon giltig licens, fick jag endast köra ett par uppvisningsvarv ihop med bl.a Erik "På taket" Karlsson. Det var då som jag bestämde mig för att återigen ta licens, vilket jag gjorde i september samma år.

AXEL MADSEN

Under vintern gjordes sedan bilen en BMVe, Bertils Motor Västerås, klar. Jag köpte den som byggsats för 2500 kr av Sven-Erik "Svenna" Hedman i Sandviken 1970. Ramen är en kopia av det mycket framgångsrika österrikiska Fve märket Austro, medan karossen är Bertils egen design. Den tillverkades endast i 5 exemplar, och jag känner endast till en utöver min egen idag, den håller Gunnar Rösler på att renovera, hoppas att den kommer ut på banorna nästa år.

Det finns ca 25 st tävlingsklara bilar i klassen, varav ca 10-15 brukar delta regelbundet, och varje år brukar det tillkomma ett par nya bilar. Klassen är en sk enmärkesklass som tar alla delar utom ram och kaross från VW typ 1. Trimningen av 1300-motorn är begränsad, man får t.ex. endast byta kam, putsa upp originalförgasaren till max 30 mm, inte öka kompressionen, behålla original ventiler osv. Detta begränsar effekten till ca 70 hk, men då bilen endast väger ca 400 kg blir prestanda ändå hyggliga, 0-100 tar 6-7 sek och toppfarten blir 180-190. När klassen var som populärast fanns i Sverige ca 200 bilar, många var hem-



byggen men fabriksmärken som RPB (Racing Plast Burträsk), Hansen, Dolling, BMVe höll mycket god internationell klass. I USA, där klassen startade, fanns ca 3000 bilar och där tävlar man fortfarande men med 1200 cc motorn. Klassen kom till Europa 1965, och introducerades i Sverige året därpå, med en landskampstävling på Ring Knutstorp i Skåne.

Detta var lite historik, tillbaka till tävlandet.

Sedan Rickard och jag blivit klara med bilen och bla bytt motor var det dags för ny-premiär på Mantorp Park, i samband med Automobil Sports Car Show och det var ju min gamla "hemmabana". Jag var lite orolig för hur det skulle vara att tävla igen efter 20 års uppehåll. Men efter ett par varv kändes det bara bra och jag fick till min förvåning och glädje andra snabbaste tränings-tid, endast slagen av". Svenna" Hedman, samma person som jag köpt min byggsats av för över 20 år sedan! Jag vann sedan lördagstävlingen delvis beroende på att Hedman fick problem med hjälmens hakrem.

Men vilken känsla att vinna första tävlingen. På söndagen hade vi en stenhård fight, som jag lyckades vinna med endast några hundra delars marginal.

Det återstod endast en tävling i RHK's Cup det året, den traditionella avslutningen med bankett och prisutdelning på Anderstorp och High Chaparral. På träningen skar min nya motor på grund av för låg oljenivå! Jag hade glömt att man måste ha minst en liter extra olja på grund av de långa kurvorna på den banan, så jag fick vackert se på när de andra fick sina välförtjänta priser på kvällen. Det var då jag bestämde mig för att satsa rejält nästa år.

Under vintern 94-95 gjorde Rickard och jag en mera omfattande renovering med bl.a en ny framvagn och nyrenoverad växellåda, målning mm. Efter provkörning på Sviestabanan i Linköping och justeringar på våren var det dags för första start i RHK Cup 95.

Cupen omfattar 5 deltävlingar som körs på Anderstorp, Falkenberg, Knutstorp, Mantorp och slutligen Anderstorp igen.

På premiärtävlingen vann jag både lördagens och söndagens tävlingar. Men man får bara poäng för söndagstävlingen om det är tävlingar på både lördagen och söndagen. Man får också 5 poäng för varje tävling man startar i, så man måste ställa upp i alla deltävlingar för att kunna vinna totalt.

Det började ju bra, men på nästa tävling i Falkenberg började det strula. Efter bara ett par träningsvarv gick motorn sönder, som tur var räckte det ändå till Pole. Men vi var tvungna att åka hem till Gränna och byta motor, vilket gick hur smidigt som helst ända tills jag skulle dra åt sista muttern på avgasröret, då gick pinnbulten av! Det var bara att montera ur motorn igen och borra ur och gånga i en ny, så det blev inte mycket vila den natten, varken för Rickard eller mig. Tillbaka på banan lyckades jag bärga segern trots att fyran hoppade ur flera gånger, trots att lådan var nyrenoverad.

Felet med motorn var att ett shims på vipparmsaxeln hade brustit och sugits in i oljepumpen, tvärstannat denna och då hade pumpens drivaxel gått av.

Så var det dags för Knutstorp, där jag hade problem med väghållningen, bilen både understyrde och överstyrde på olika delar av banan, så när jag skulle försvara min andraplats snurrade jag i hårnålskurvan, Mats Lundwall, som hade köpt Svennas Hansen 69:a då denne hade sadlat om

till Formel Ford, och Åke Lindh kom förbi och drog ifrån. Då jag kämpade för att komma ifatt åkte jag av igen och fick nöja mig med en tredjeplats, jag som hade börjat tro att jag var oslagbar!

Innan nästa tävling tog vi isär framvagnen och slipade ner lagerytorna på bärarmarna samt minskade fjäderspänningen i främre hjulupphängningen för att få en mjukare framfjädring.

Men på Mantorp var det istället växellådan som började spöka igen. Jag hade försökt att laga lådan provisoriskt med en yttre fjäderklämma, vilket tydligen inte fungerade hundra procentigt. Jag blev trea både på lördagens och söndagens tävling. Tävlingen vanns av Mats före Hans Edvinsson som kom till start med en Hansen 70:a med en mycket snabb motor, trimmad av förre Fve Europa Cup vinnaren Bertil Roos mekaniker Nick Tammemägi.

Inför finalen hade jag fått tag på en sats begagnade Dunlop Racing från England (tack för hjälpen Tommy Brorsson). Jag visste att jag hade en stor chans att vinna Cupen om bara jag kom till start, men jag ville ju gärna vinna den sista deltävlingen också. Mats var förhindrad att komma, och Hasse hade också skaffat däck från England så på träningen var han klart snabbast före Åke Axelssons Lotus Formel Junior och jag på tredje plats. Åke tog starten men blev sedan ifrånnåkt av Hasse som skaffade sig en till synes säker ledning, själv hade jag en hård fight med Åke tills fyran började hoppa ur på flygrakan så att Åke kunde dra ifrån. Jag inriktade mig allt mer på att bli tvåa i klassen efter Hasse, men på sista varvet kom jag plötsligt ifatt Hasse som körde in i depån. Det visade sig att hans gasvajer hade gått av. Och på så sätt fick jag ännu en klassegger och kunde plocka fram min segerflagga som jag hade "i fall att". På kvällen hade vi en uppsluppen bankett och jag fick min eftertraktade Cup. På söndagen var det fri körning på banan och man fick prova på varandras bilar. Rickard fick låna min och efter några varv var hans varvtider bara några sekunder från mina! Jättekul!

Nästa år blir det stentufft i våran klass, så i vinter måste motorn finjusteras och växellådan bytas, men det sägs ju att skruva är halva nöjet och visst ligger det något i det, åtminstone om man sedan vinner!

Till sist ett tack till alla som hjälpt till, inte minst Håkan på Hydro!

Axel Madsen.

Historisk Fve förare.

Automobil Sportcar Show 26-27 aug 1995

Som vanligt regnar det när det är dags att frakta våra nyputsade klenoder till Mantorp Park, men det brukar gå bra. Racingfolk har gott om tålamod och är för det mesta resistent mot problem.

KENT BAECK

Toleransnivån sjönk en aning när formelgänget förvisades ut i skogen av, på gränsen till nitiska, funktionärer. Jan Mohlin havererade automatlådan på sin dragbil vid sista stopptecknet före banan och blev väl omhändertagen och lyckades slå läger även han ute i naturen.

Natten förflöt lugnt och inget av värde hade passerat då ett plötsligt magknip förpassade undertecknad ut i mörkret. Tassande med små korta steg och utan ledande belysning, avtecknades sig lägre ENDA bajamaja till synes i horisonten men i verkligheten några hundratals meter fram. Mödan gav resultat, dörren fläktes upp, nöden var stor och då..... en slarvigt tecknad anvisning: Ur funktion! Använd toaletterna i depån. Av detta lär vi oss att till nästa år medtaga egen Porta-Potti och ficklampa.

Tidsträningen på lördagsmorgonen gick på blöt och hal bana och många förare fick snurr och kunde se banan från alla håll. Efter några varv kunde man se en tydlig gräns mellan A och B-lag där gränsen gick efter Alf Karlsson, som fått verklig fart på sin Beach Car. Vår nye medtävlare Hans Edvinsson, började lite mjukt för att sedan öka men Mats Lundvall visade sig vara någon sekund snabbare. Formel Äldre fick äran att inleda lördagens race på långa banan och starten skedde rullande med pacecar. Första varvet blev lite konstigt därför att Edvinsson stack plötsligt och när resten

av gänget kom ut på långkrakan stod han där övergiven och undrade vart tog kompisarna vägen. Han hade bara förbisett en liten detalj och det var den lilla gröna lampa som förkunnar att starten har gått. Nästa varv gick det bättre och fältet kunde gasa iväg på torr och fin bana. Sju varv senare kunde mannen med målflaggan konstatera att ordningen i täten var nästan densamma som i startuppställningen.

1. Mats Lundvall
2. Hans Edvinsson
3. Axel Madsen
4. Bertil Persson
5. Per Hågeman
6. Alf Karlsson

Söndagen inleddes med passande väder för warm-up d.v.s. värmande sol och torrt väder. Strax dax för tävling på korta banan= 1904 meter och deltagarna klarade pacecar och lampor utan anmärkning. Racet torde ha varit till publikens belåtenhet med många fighter längs banan. Särskilt Peter Kumlin härjade vilt bland formel Ve bilarna med sin midget. Målgången blev en tydlig repris på lördagens tävling.

1. Mats Lundvall
2. Hans Edvinsson
3. Åke Axelsson
4. Axel Madsen
5. Bertil Persson
6. Alf Karlsson

RHK-Cup Formel Ve 1995

PLAC.	NAMN	BIL	ANDERS-TORP 4/6	FALKENBERG 18/6	KNUTS-TORP 23/7	MAN-TORP 27/8	ANDERS-TORP 9/9	SUMMA
1	Axel Madsen	BMVe	14	14	12	12	14	66
2	Kent Bäck	RSM	11	13	10	8	11	53
3	Bo Tinghäll	GMS	12	12	9	9		42
4	Bertil Persson	RPB	5		11	11	12	39
5	Jan Olsson	RPB	10	11	7		10	38
6	Alf Karlsson	Beach	13		8	10	5	36
7	Mats Lundvall	Hansen	5		14	14		33
8	Gert Benke	Beach	7	10	5	7		29
9	Ursula Ljungberg	Broke		8	6	5	9	28
	L-I Hulterström	Veeva	6	9	5		8	28
11	Åke Lindh	LS4			13		13	26
12	Björn Leufvenius	Alvenius	8		5		7	20
13	Hans Edvinsson	Hansen				13	5	18
14	Louis Johnson	Dolling			5	6	6	17
15	Lennart Mattsson	Karolin	9				5	14
16	Lennart Ek	Beach			5			5

SALZBURGRING

15 - 17 SEPTEMBER.

Vi, Lars Fritz, Ulf Lindberg, Sebastian Wrethagen och jag, Janne Johansson, startade den långa resan till Salzburgring onsdag den 13 september kl 12 från Stockholm.

JANNE JOHANSSON

Resan började bra, väntetid i Helsingborg ca 10 min, i Puttgarten ca 10-20 min, inga besvärliga köer. Kl 05.00 i dom ökända Kasselbackarna hör jag Sebastian, för tillfället chaufför, "jävlar där står ju Nicklas Johansson med öppen huv på husbilen". Motorhaveri, in på närmsta "Tankställe", bärgare, hyrbil o s v. Allting ordnar sig till slut, vi racingåkare är ett segt släkte. Själva kom vi fram till banan kl 19.00 torsdag kväll. Ösregn. Efter middag på hotell Salzburgring blev stämningen lättare.

Fredag morgon lätt regn men väderleksrapporterna lovade bättre väder, vilket för en gångs skull faktiskt stämmer, nu blir det 18-20 gr varmt.

Totalt deltar här ca 180 ekipage, från Sverige följande:

TC 12

Tommy Jagerwall — Nils Holmer
Niclas Johansson — Sebastian Wrethagen
Lars Fritz — Ulf Lindberg

TC 13

Tommy Brorson — Bo Warмениus

TC 14

Bengt Winqvist — Hasse Berglund

G 10

Lars Magnus Trozelli
Thomas Henrysson
Peter van Lukacs
Tommy Brorsson

Den sista tävlingen för året med historiska bilar körs varje år på österrikiska Salzburgring.

Banan ligger ca 25 km från Salzburg på vägen mot Linz - Wien, mycket naturskönt med höga berg på sidorna. Den är ca 4,2 km lång och betraktas som mycket snabb. Totalsegern i "EM" kommer att avgöras här! Innan tävlingen här har Sandro Monari — Maurizio Ambrogetti 51 poäng och Bengt Winqvist — Hasse Berglund också 51 poäng. Michael Steffny — Oskar Weissengruber har 42 p.

Fredag kväll blev vi inbjudna till historiska standardvagnsförarföreningen på vickning med öl, vin osv. Mycket folk, hög stämning.

Under lördagens träningspass skötte sig svenskarna bra.

Fint väder. Winqvist — Berglund var klart snabbast totalt bland standardvagnarna.

Söndagens tävlingar inleddes i bra väder med klasserna TC 1 — TC 12. Där gjorde Nicklas Johansson en kanonstart och ryckte åt sig den totala ledningen i heatet. Sebastian Wrethagen tog över, fortfarande i ledningen men när 7-8 varv var kvar att köra började motorn missa och Hane Hahne — Smith kunde passera. Vid efterkontroll visade det sig att man använt felaktig kylare och därför blev utesluten. Snopet!

I klass TC 11 segrade paret Fritz — Lindberg efter att hela tiden presterat en jämn snabb och fin körning. Jagerwall — Holmer blev tvåa i sin klass TC 12. I detta heat inträffade också en mycket märklig sak som kommer att diskuteras mycket. Paret Ambrogetti — Munari ställde upp med en äldre Alfa Romeo Giulietta och segrade i sin klass. Detta fick nu till följd att paret Winqvist — Berglund mer eller mindre bestals på sin totala "EM-titel", då italienarnas bil var äldre än Winqvists bil. Detta kom som en total överraskning då ingen visste att dom skulle starta i denna klass. I heatet TC 13 — 14 — 15 inledde Winqvist mycket bra, drygade hela tiden ut sitt försprång. Berglund råkade emellertid då ett varv återstod, köra på en oljefläck kanade av, kom upp igen, men då hade Munari passerat. I klass TC 13 tvingades tyvärr paret Brorsson — Warмениus bryta pga växellådsfel efter att ha legat femma totalt.

Som parentes kan nämnas att det var dåligt med Volvo i detta heat. Endast två stycken, en bröt den andra kom långt ned i prislistan. Lite svenska volvoåkare skulle säkert sporra det hela. Bland GT - GTS åkte

Thomas Henrysson in på en total andra-plats. Lars Magnus Trozelli sjunde totalt. Peter van Lukacs hade problem med färdriktningen vavid bilen fick en konstig form varefter svartflaggning följde. Tommy Brorsson återfanns denna gång för ovanlig-hets skull långt ned i prislistan pga en loss-nad bult i ett stödlager.

Prisutdelningen blev tyvärr något av en polsk riksdag

Fel segrare utropades vilket naturligtvis irriterade. Det hela redde ut sig efter hjälp av vår vänlige doktor Ulf Lindberg. Efter avslutningsmiddag på restaurang Salzburgring

i skön kvällssol var det dags för hemfärd. Vid de berömda Kasselbackarna var det dags för stopp och omlastning. Nicklas Johanssons tillfälliga hyrbil skulle lämnas. Det stora släpet skulle kopplas efter Lindbergs buss. Jag och en viss person till var lite (mycket) tveksamma om detta var lagligt, men vi tystades snart ned "inga problem". Polis, tull och biljettkontrollörer hade tydligen sina skarpa blickar riktade åt annat håll, tack och lov. På måndag kväll kom vi lyckligt fram till Stockholm.

Vänliga hälsningar
Janne Johansson.

GT/GTS

Automobil Sportscar Show, Mantorp Park, 1995 .

Jaha! Så var det äntligen dax för den sedan länge efterlängtrade debuten, både för undertecknad som chaufför, och för Janne Lillieskölds förträffliga Healey 3000 som tävlingsbil, (Tack för förtroendet Jan!) .

ULF WESTERLUND

Först lite om Bilen: En Austin Healey 3000 Mk II av 1961 års modell i mycket gott originalskick som varsamt modifierats för tävlings och gatbruk av Jan Lilliesköld. Modifikationerna består i, (förutom säkerhetsutrustningen), av 3 st Webrar, Aluminiumtopp, och en snäll "rallykam". D.v.s det bästa av två världar. **Chauffören:** Omodifierad och Oförbätterlig!

Vi, dvs Janne L och jag anlände till Mantorp sent på fredagkväll efter att ha kört Healeyn på egna hjul från Stockholm under stundtals mycket regniga förhållanden, men eftersom det rör sig om en Engelsk Kvalitetsprodukt gick nedresan helt utan problem. Efter att ha irrat omkring i depån en smula hittade vi ett vänligt ansikte i form av Klassmamman Mian J, och bestämde raskt att parkera Healeyn bredvid Hotell Granada för att åtnjuta gratis nattvakt. Efter avklarad besiktning bestämde vi att en smula mat i kombination med en natts vila vore en bra förberedelse för morgondagen.

Lördagmorgon:

Solen skinner och fågeldjävlar kvittrar. Av den av SMHI utlovade Orkanen syns inte ett spår! Man tackar! Shorts På! Frukost! Och raskt ut till banan för att förbereda bilen och mig själv för dagens övningar. Healeyn hade under Mians vakande öga klarat natten galant. Olja finns, tändstiften verkar sitta där dom ska, bensin oxå, då är nog allt bra! Men hur mycket luft ska man ha i däcken måntro? Eftersom man är novis i det här sammanhanget är det nog bäst att rådfråga expertisen! Alltså, fram med startlistan, och Si! Där finns två Healeyåkare till! Lars Wramell och Kåge Schildt! Wramell lyser med sin frånvaro, p.g.a trasig topp, men Kåge Schildt finns på plats och talar bredvilligt om att 2,8 fram och 2,6 bak nog funkar bra idag .

OK! Bilen är raceklar, men vad göra åt Chauffören? Timo Mäkinen lär ha sagt att man kör sin Austin Healey mycket bättre efter en liten hutt Whiskey! Men tyvärr saknas Pub på Mantorp Park. Upprörande!!

Får väl försöka göra det bästa av situationen, sätter mig resolut ner på en stol och fånstirrar ut i tombola intet i två timmar .

Line up : GT/GTS/GTN!

"Vaknar med ett ryck till liv och, konstaterar nervöst: "Nu ere dax!" På med overallen, hoppa i bilen, och raskt till uppställningsplatsen. Efter en kort väntan släpps vi ut på banan. Hej vad det går! Men, Oj vad mycket fortare det går för alla andra! Tur att man har bra bakspeglar på bilen, så att man inte blir överkörd. Det är väl bara att inse sin begränsning och sluta hoppas på F1 kontrakt, åtminstone inte i år iallafall, men jag har ändå förbenat ROLIGT!

Snabbast på tidsträningen var inte oväntat Pekka Nyström med sin Corvette, följt av Lasse Jönsson Porsche, och Thomas Henrysson med sin Elan. Själv var jag "endast" 25,54 sek efter snabbaste bil.

Efter lunchuppehåll och en smula bilvård var det dax för första racet på långa slingan. Då Anders Sperber och Hans Skoog haft tekniska problem på träningen slapp jag starta sist, men eftersom det var fråga om en Elan respektive en Morgan insåg jag i ett anfall av klarsyn att mer än två meter skulle jag nog inte kunna hålla dom stängena. Det stämde ganska bra. Dom försvann i fjärran tillsammans med resten av startfältet och jag fick ett par lugna varv för mig själv innan ett helt stim Corvetter och Elaner dånade förbi mig som ett expresståg!

Vann gjorde Pekka Nyström med sin GTN Corvette följt av Thomas Henrysson och L-M Trozelli båda med Lotus Elan. Personligen blev solklart sist, men jag förbättrade min varvtid med 3,23 sekunder, alltid något!

Söndag:

Efter ännu en god natts sömn, frukost, bilvård osv, var det dax för warm up på Mantorps korta slinga, inte lika skoj att köra, men Healeyn går bra dom få varv vi får köra, och jag tycker mig hänga med lite bättre idag. Vi får väl se vad racet har att bjuda på!

Hinner med att koppla av en smula och strossa runt i depån samt titta på alla läckra bilar som samlats på Mantorp. Köper även en fin läderluva inför hemfärden då man ju faktiskt kan åka nedcabbat idag, (Släpkärra är osportsligt!).

Racetime!

Startar som förra gången i sista ledet men blir inte helt avhängd direkt, dels tack vare Gulf taggen i andra böjen när Trozelli och Frank Olsson sammanstöter, och dels genom att jag kör som en Gud! Eller?? Nåväl, hänger faktiskt med Mian ett par varv innan tätklungan dånar förbi och på något mystiskt sätt suger med sig Mian. Tusan vet hur det gick till, men frånåkt blev jag!

Vann gjorde Thomas Henrysson följt av Bengt Åke Bengtsson, båda i Lotus Elan, tätt följda av Henry Anderssons Corvette.

Samanfattningsvis:

Jannes Healey gick som en klocka till hela tiden. Chauffören höll sig på Asfalten hela tiden och hade dessutom BUSKUL!! Hopas på snart återseende med antingen mitt eget GTN projekt, (som blir klart vilket år som helst), eller i Jannes Healey, gör:

Ulf Westerlund # 88 i GT/GTS



Karambolage, Trozelli - Frank Olsson. Foto Peter Gunnars

EM PÅ RING KNUTSTORP

Kungen fick se sig slagen av Prinsen!

Att nu Kungen körde en GT bil och prinsen en Sportvagn spelar ingen som helst roll för våran Kung. Där är det bara först över mållinjen som gäller och det var mycket nära (se resultatlistan). Snyggt kört Tommy!

MIAN JUTTERSTRÖM

med benägen hjälp av Nicke Hanson från ringside.

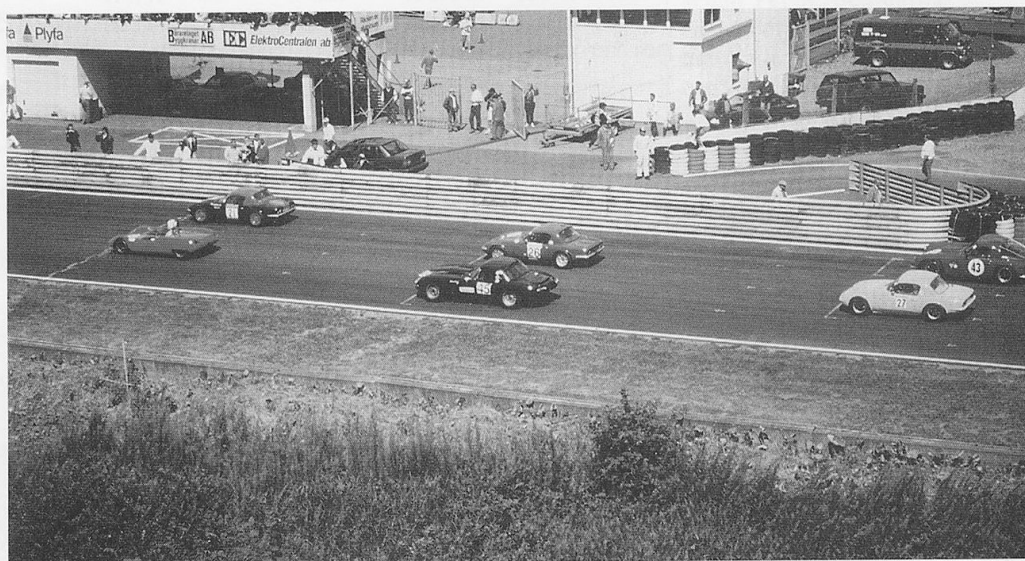
Tävlingen var överhuvudtaget mycket händelserik. När starten gick åkte alla utom Johan Solman. Motorn lagt av? Jag fångade in honom i kameraobjektivet. Kan inte låta bli att le, ursäkta Johan. Där sitter han och fumlar med bältet. När alla bilar försvunnit runt första böjen är bältet äntligen på plats och Jaguaren vrålar iväg. Man kan riktigt se adrenalinet spruta om dess förare, vilket tog honom enda upp på en 12 plats totalt. Bra jobbat!

För Porsche blev det en mörk helg. Walter Rosenlechner och hans son Micke kom med varsin. Per Rosendahl hade ruskat liv i sin och Porsches säkraste kort Hans "Nicke" Nilsson var naturligtvis också där. Det såg ut att kunna bli race i G5. Men redan på träningen fick både Walle och Micke problem med sina växellådor. Nu vet jag inte riktigt hur de gjorde, om de plockade delar från den ena till den andra. (Jag börjar förstå lite när det gäller motorer och växellådor, men när det gäller en bil där

man skickat ned motorn i bagageutrymmet förstår jag ingenting, ursäkta Ferdinand.) Hur som helst kom Micke till start och nu var de bara tre. Två varv så var Micke väck växellådan. Åtta varv så parkerade Nicke i böjen efter start och målrakan. Det var växellådan naturligtvis, inte kontakten med Pehr Pröjtz som nu inte hade någon att slåss med, trist. Återstod Per som tog sig i mål med en alltmör säckande Porsche, dock ej växellådan, och därmed segern i G5.

Thomas Henrysson hade problem precis hela helgen. Bilen gick orent och hur de än skruvade fick de ingen stil på den. Strax innan tävlingarna började var vi dessutom ute på banan och letade efter hans fläktrem som låg precis där han sa att den borde ligga. Snacka om att ha ordning på sina prylar.

I racet var det också kontakt med, vad jag tror, en Italiensk Jaguar som gick i depå straxt efter Thomas och hans italienska var det nog ingen som hade svårt att förstå. Men det låter jag vara osagt för jag såg det inte.



Första led konungen och prinsen. Foto Hans Nilsson

Trozelli kom in efter Tommy och den Danska prinsen. För ovanlighetens skull utan krossade ägg tror jag, såg aldrig bilen efter tävlingen. I så fall mycket bra kört. Efter honom kom Bengt-Åke Bengtsson som på kort tid lärt sig sin nya bil och rattar den snabbt och elegant.

Första G12 över mållinjen var Henry Andersson. Frank hade problem med bromsarna, knixig bana, tung bil och trumbromsar runt om, vad kan man då begära? Men till Mantorp ska det finnas skivor i fram, godkänt av FIA-gubben på plats i Knutstorp. Grattis!

Peter v. Lukacs hade heller ingen vidare bra dag då en viss punkt på banan bestämde sig för att göra livet surt för honom. Efter NGK tornet i nedförslutet åkte han av tre! Ja, Tre gånger på exakt samma plats, snacka sen om att vara consistent. Tredje gången blev han så lack att han gav upp. Jag förstår honom, det var inte hans dag.

SV. SPORTV. MEETING & HIST. SUPERPRIX RING KNOTSTORP

RACE RESULTS PROVINSIAL

HISTORIC HEAT G FIA CUP RACE DATE: 23.07.95 22 LAPS

För Kåge Schildt gick det däremot alldeles utmärkt och han kunde åka hem med en klassseger i bagaget efter att ha kommit före Lars Wramell som trots elakt ryggont tog sig i mål på en fjortonde plats totalt i heatet.

Tord Ekengren gjorde också en säker körning med en total åttonde plats. Lennart Henjer åstadkom som vanligt en snygg körning i sin Alfa och kom in på en andra plats i G4 efter Leif Olsen vars Lotus Elite var den enda Eliten som tog sig i mål.

Grattis alla ni som körde och en stor eloge till den tjekiska man som kom ända hit för att tävla med en SKODA FELICIA.

Brorsson vann "EM"

Historiska "EM", GT

Tommy Brorsson körde åter hem en "EM"-titel i historisk racing, då han i helgen säkrade slutsegern i FIA:s Europatrofé för GT-bilar på Dijon-banan.

Tommy vann klassen med sin Lotus Elan och slutade fyra totalt på Dijon. Han hade chansen att säkra slutsegern redan i slutet av Salzbürging, men där blev det bara en femteplats i klassen och åttonde totalt, till följd av motorproblem (misstänkning).



Tommy Brorsson körde hem ännu en "EM"-titel för GT-bilar.
Foto: MICHAEL HOFFSTEDT

POS NO	START NO	DRIVER/NAT	ENTRANT	CAR	CLASS/CAT.	TOTAL TIME	AVERAGE Kph
1	62	OTTO REEDTZ-TROTT	DK OTTO REEDTZ-THOTT	LOTUS 23B		C 8	26:17.923
2	21	TOMMY BRORSSON	S PIAVE JOLLY CLUB	LOTUS ELAN	HYLLIN6E MS	G 10	26:18.763
3	27	LARS M. TROZELLI	S	LOTUS ELAN	MGCC	G 10	27:19.022
4	25	BENGT-ÅKE BENGTSSON	S	LOTUS ELAN		G 10	21 LAPS -
5	48	HENRY ANDERSSON	S	CHEV. CORV.		G 12	21 LAPS -
6	45	ROBERTO TONETTI	I	JAGUAR E-TYPE		G 12	21 LAPS -
7	10	JÖRN QVISTE	DK OTTO REEDTZ-THOTT	LOTUS 11	ASK	C 5	21 LAPS -
8	23	TORD EKEGREN	S	LOTUS ELAN	MGCC	G 10	21 LAPS -
9	42	ARNFRIED WEISS	D D.G. MOTORSPORT IHT	TVR GRIFFITH		G 12	20 LAPS -
10	32	BARRY SIDERY-SHITH	GB	MGB		G 10	20 LAPS -
11	47	KÅGE SCHILT	S	AUSIH HEALEY	MGCC	G 7	20 LAPS -
12	46	JOHAN SOLMAN	S	JAGUAR E-TYPE		G 12	20 LAPS -
13	4	LEIF OLSEN	S	LOTUS ELITE	HYLLIN6E HS	G 4	20 LAPS -
14	18	LARS WRAMELL	S	AUSTIN HEALEY	MGCC	G 7	20 LAPS -
15	11	PER ROSENDAHL	S	PORSCHE 356		G 5	19 LAPS -
16	17	PEHR PRÖJTZ	S	TRIUMPH TR3		G 6	19 LAPS -
17	49	FRANK OLSSON	S	CHEV. CORV.		G 12	19 LAPS -
18	6	LENNART HENJER	S	ALFA ROMEO		G 4	18 LAPS -
19	19	MILAH ZETEC	CZ CZECH NATIONAL TEAM	SKODA FELICIA		G 8	15 LAPS -
20	26	THOMAS HENRYSSON	S	LOTUS ELAN		G 10	18 LAPS RETIRED
21	22	GUY FRANCOIS	B CAMELEON RACING CL	LOTUS ELAN		G 10	14 LAPS RETIRED
22	24	PETER VON LUKACS	S	LOTUS ELAN	RHK	G 10	11 LAPS RETIRED
23	43	SERGE VAN HAVRE	B D.G. MOTORSPORT INT	TVR GRIFFITH		G 12	8 LAPS RETIRED
24	14	HAHS NILSSON	S	PORSCHE 356		G 5	8 LAPS RETIRED
25	5	LENNART ALMSTRÖM	S	LOTUS ELITE	MGCC	G 4	7 LAPS RETIRED
26	2	ALEXANDÉR RITTEL	0 MANONAN ENGINEERING	LOTUS ELITE		G 4	5 LAPS RETIRED
27	13	M. O.-ROSENLECHNER	S RACERHISTORISKA KL.	PORSCHE 356		G 5	2 LAPS RETIRED

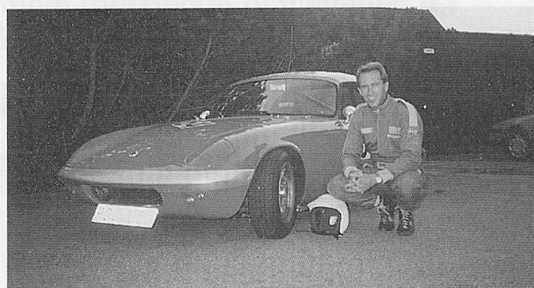
RHK FINAL ANDERSTORP 9 SEPT. 1995 GT/GTS

Av de 16 st. bilarna som kom var det glädjande nog två nya.

MIAN JUTTERSTRÖM

Den ena en TVR som kördes av Kenneth Arvisson. Den andra en Chev. Corvette körd av Per Sundström. Corvetten är Göran Kölborns gamla bil och det är mycket glädjande att den återvänt till moderhuset s.a.s. Per kör även framgångsrikt en super seven i Roadsport. Vi hälsar er båda välkomna till GT/GTS.

På träningen körde dessvärre Per sönder ramlagen och som det skulle visa sig senare även vevlagren. Övriga bilar höll dessbättre till start. Bengt-Åke Bengtsson hade poleposition och tog starten men fick vika sig för Henrys gula corvette redan i första böjen och Henry behöll sedan ledningen i mål. Nu fick Frank (åter Corvette) tampas med Bengt-Åkes Elan som han inte kunde ta



Bengt-Åke Bengtsson vid sin Elan. Foto Mian

sig förbi förrän Elanen tyvärr fick punktering och därmed tvingades bryta. Bryta fick även TVR'en varför vet jag inte. Likaså Pontus i sin Matra Djet. Men det var efter en fight med Lennart Henjer där han helt enkelt åkte av. Fight var det också mellan min M.G. och Pehr's Triumph som följdes åt alla varven där M.G:n närmade sig alltmer för att på mållinjen vara en halv bil-längd efter. Ulf Larsson i Ulf Hanish MGB fick som många av oss en dålig start. Man glömde att

ge oss 5 sec. skylten och att alla tog sig igenom helskinnade är ett under. Ulf gjorde en fin uppkörning och slutade på en total 5:e plats. Tredje platsen i mål tog Peter v. Lukacs i Elan följd av Janne Skoog i sin Porsche. Platserna 6 t.o.m. 8 var vikta för Porsche. Först Micke sedan Per R. och därpå Hans. Följd av Lars Wramell i sin Austin Healey och Anders Ek i Elan.

På kvällen bussades vi ut till High Chaparall där vi avnjöt en god middag med prisutdelning. Sedan tog dansen vid men strax därpå var vi dess värre tvungna att åka tillbaka. Söndagen var helt fri. Då provåkte man varandras bilar och familjemedlemmar fick åka med ut på banan. Och man hade ganska kul i största allmänhet. Med andra ord en fin avslutning på säsongen.

RHK CUP 1995 GT/GTS

KLASS	FÖRARE	ANDERS TORP	FALKEN BERG	KNUTS TORP	MAN TORP	ANDERS TORP 2	TOTALT
G4	Lennart Henjer		9	8		9	18
E	Leif Olsen			9			
1151-1300	Lennart Almström			7			
G5	Hans Nilsson	8	9	8	8	6	31
E	Jan Skoog	9			9	9	27
1301-1600	Michael Rosenlechner			7		8	8
	Per Rosendahl			9		7	7
	Walter Rosenlechner			5			
G6	Pehr Pröjtz		9	9		9	18
E							
1601-2500							
G7	Kåge Schilt	9		9	9		18
E	Lars Wramell			8		9	9
+2500	Ulf Westerlund				8		8
G8							
F							
-1150	Mian Jutterström	9	9		9	9	36
G9	Pontus Hemmingsson					9	9
F							
1151-1300							
G10	Bengt-Åke Bengtsson	12	9	12	12.5	7	40.5
F	Anders Ek	10	6		10	8	34
1301-1600	Thomas Henrysson	11	8	10	14		33
	Peter v. Lukacs	9		9	11	9	29
	Lars N. Trozelli	13		13	12.5		25.5
	Tommy Brorsson	14		14			14
	Tord Ekengren	5	7	11			12
G11	Björn Jansson				9		9
F	Ulf Larsson					9	9
1601-2500	Ulf Hanish				8		8
	Kenneth Arvidsson					8	8
	Lasse Jönsson	9					9
G12	Henry Andersson	9		9	9		27
F	Frank Olsson	8		7	8	8	24
+2500	Johan Solman	7		8	7		14
	Per Sundström					5	5

OBS KNUTSTORP INGÅR EJ I CUPPEN DÄRFÖR ÅR DEN POÄNGEN EJ MEDRÄKNAD!

GRATTIS Bengt Åke Bengtsson du har samlat ihop flest poäng.

ONE WOMAN RACE TEAM

DEL 2

Väl hemma från Anderstorp gjorde jag en åtgärdsinventering

- 1. Fixa bromsarna på släpet. 2. Fixa kopplingsvajer och justering på Granadan samt ta reda på var all bromsvätska tar vägen.**
- 3. Fixa fälgarna M.G:n. 4. Fixa stötdämparna på M.G:n.**

MIAN JUTTERSTRÖM

Jag började med fälgarna. Under vintern hade jag låtit sätta in nytt centrum i två spräckta fälgar. Så fem *hela* fälgar återstod totalt. Nu visade det sig att fälgarna var av två olika storlekar, dels 4 1/2" och dels 5". På Anderstorp hade jag kört med 3 st. 4 1/2" och en 5" fälg (lugn Staffan, bilen är homologerad med 5" fälgar). Av mina hela fälgar är 2 st. 4 1/2" och 3 st 5", inte särskilt lyckat. Försökte få på 5" bak men då tog det i på insidan, med spacern räckte inte hjulbultarna på höger sida, ni mins det där med sned kaross. Alltså blev det brett fram och smalt bak.

Nästa steg blev släpet och Granadan. Återigen fick Uffe komma till min hjälp och släpet var snart fixat. Efter mycket stänk och stön var också vajer och justering på plats. Nu tog kopplingen absolut högst upp och var så tung att jag knapt orkade trampa ned den. Så här ska det inte vara, sa jag. "Jodå" sa Uffe. Men den här gången stod jag på mig och allt ihop plockades ned igen. Det visade sig vara felmonterat, över i stället för under ett ynka litet bleck. Nu funkade det perfekt. Detta var lördag en vecka före Falkenberg.

Söndag morgon, ösregn som höll i sig hela dagen och natten. Måndag morgon när jag öppnar Granadan står det vatten ända upp till tröskeln på förarsidan!!! Hämtar öskaret från roddbåten och börjar ösa. På kvällen spolar och rensar jag varenda kanal jag kan hitta och hoppas att det är felet. Nu börjar det slagregna igen.

Senare samma kväll kommer Mats dotter Camilla på besök. Hon knallar upp på vindsvåningen för att leta efter katten, när hon kommer ner frågar hon om det skall vara fullt med vatten på golvet i hallen där uppe? Jag tror banne mig att både bilar och hus har invaderats av Gremlins. DDT-spraya hela rasket!

Följande morgon. Tassar ner till Granadan, jodå full av vatten. I give up! Nu har jag i alla fall semester så jag har tid att riva upp mattorna för att kila in en kupevärma-

re, dock inte den från Anderstorp. Det är återigen soligt så nu måste jag väl åtgärda taket, lagar det provisoriskt med snabb-tejp (dvs. silvertejp) och kastar ut den mattan också.

Nu börjar tättningsprocessen av Granadan. Varenda liten hållighet på torpedväggen fylls med silikon, bilen kallas numera även för Silicon valley. Det läckte ju där bak också. Ny list kostar närmare 2000:--, så glöm det, däremot var listen vikt där sladden till extra bromsljuset går ned. Bort med det. Mera regn, mera silikon. Nu tror jag det är o.k.

Solen skiner, det är närmare 30 grader varmt. Kupevärmaren går dygnet runt. Grannarna stärks ytterligare i sin tro att "Hon är knäpp, den där". De har förmodligen rätt.

Torsdag. Laster.

Uffe kommer ut med en slags pump och pumpar ut bromsoljan ur bromsservoburken. Det var dit den tog vägen. Det får jag lov att åtgärda efter Falkenberg. Han har också med sig två nya stötdämpare som jag packar in, kanske kan någon hjälpa mig där nere.

Som vanligt klar någon gång framåt småtimmarna men i morgon kan jag sova ut. Vaknar kl. 4 på morgonen, SHIT, lika bra att stiga upp än att ligga här och snurra. Kan dock inte åka nu då jag stämt träff med Vicke i Vårby där han har min koppling. En typisk bra ha grej.

Äntligen på väg, kan växla hur mycket jag vill, bromsa är det lite kinkigt med men släpet kan ju numera bromsa sig själv, så att säga. Allt går som på räls. Drygt sex timmar senare är jag i Falkenberg (gick nog lite för fort). Parkerar innanför grinden för att gå och lösa ut mina papper. Sätter mig i Granadan igen, vrider runt nyckeln. Klick tvärdöd. Upp med huven och vickar på div. sladdar, försöker igen. Klick. Är det verkligen meningen att Granadan skall dö i Falkenberg??!!

Får syn på några killar som står och lutar sig mot, ja vadå, om inte en Granada! Ber om hjälp, defenektivt rätt instans den här gången. En av killarna böjer sig djupt ned under huven. "Nu funkar den", säger han och det gör den! Jag hinner faktiskt med ett par pass på banan och kan konstatera att brett fram och smalt i bak var en ovanligt korkad kombination. Men kvällssolen värmer och det är mysigt att åka öppet så jag fortsätter tills de flaggar in mig.

Lördag morgon, regnet smattrar mot Hotell Granadas tak.

Jag är allergisk mot regn, hatar regn, hatar vatten i alla former just nu. Tänker borsta tänderna i Whisky, så det så.

Första träningspasset halvblött. Så fort jag bara tänker gasa ur en kurva, släpper baken. Andra passet, tidsträning, torrt! Va bra. Hoppa i bilen, JÄ....., ettans växel har fastnat. Igen. Får syn på Lasse Widenborg. HJÄLP! Efter som han gjort det förr går det ganska fort nu - övning ger färdighet - men inte tillräckligt fort. Jag får inte köra ut på banan. Kan jag inte få köra nästa pass med STD. då? Nobbad och frustrerad backar jag hela vägen tillbaka, då kan väl i alla fall inte ettan fastna.

Roger Grimborg som på första träningen direkt och utan omsvep kört sönder nya motorn på Eskorten har fått tid över så att så att säga till att hjälpa mig med stötdämparbyte, Den enes död, den andres... Ja ni vet. Mellan skurarna sätter vi igång. Först höger sida, det gick ju bra, så till vänster sida. Det kan inte vara sant! Jag har fått två högerdämpare! Skratta, gråta eller hänga sig? Det är för lågt i tak på Hotell Granada för det senare så i stället beslöts att jag skulle åka med en sjuk och en frisk, som det skulle visa sig senare, tvärsjuk stötdämpare.

Depåstudie i Anderstorp. Foto Hans Nilsson



Söndag. Regn, mycket våt träning, krångande och lättvånd M.G.

Men vädret blev bättre och det började torka upp. Bäst att lasta Granadan medan det är uppehåll.

När det var dax för tävling hade banan torkat upp och vi trodde racet skulle bli torrt. Rullande start, fint för mig, ett par varv sedan öppnar sig himlen över oss. Alla blev blöta, men blötast blev nog jag och det var inte så käckt att åka öppet längre. Nu återstod bara prisutdelning och de 58 milen hem. En lång väg kan tyckas när allt gått snett. Men jag hade två, till skillnad från stötdämparna, EJ liksidiga polkagrisar, som en vänlig själ gett mig till tröst och blommor från prisutdelningen så det var ganska bra ändå.

Hemma igen, måste dessvärre konstatera att budgeten överskridits med så där fem, sex år.

Så det blir inget EM på Knutstorp för mig. Men Mantorp skall jag åka så det är lika bra att sätta igång med bilarna bums medan man fortfarande har semester.

Kjelle kommer ut. Han konstaterar att den nya stötdämparen är sämre än den gamla som sitter på vänstersidan. Bort med den. Bestämmer också att jag skall byta hjulbultar på vänster sida så att jag kan åka brett bak istället för fram. Låter enkelt? Först bort med bromstrumman, det gick ju bra, sedan bort med belägen. Därefter slå ut bultarna och nu kör det ihop sig. Jag slog i timmar, stackars bil. Inget händer. Läger mig och sover på saken.

Följande morgon. Träningsverk i armen. M.G:n morrar åt mig när han får se mig. Jag förstår honom. Ringer Kjelle. "Det går INTE! Sätt något hårt på baksidan som mothåll. Testar med skaftet till domkraften och si nu får jag ut dem. Bilen stod upplad med ändan i vädret (har bara två pallbockar) i väntan på inspektion och nya hjulbultar. Så stod den i nästan en vecka medan allt mer växellådsolja droppade ned på golvet. Trasig packbox? Kollar med Kjelle, "Det finns ingen packbox, tänkte inte på det, i värsta fall har olja runnit ned på lamellen och då är den körd". Kul va! Fick två pallbockar av Uffe så nu hänger den plant och det har slutat droppa, men hur lamellen ser ut vet man ju inte.

Fortsättning följer i nästa nummer av Rutflaggan.

FINALEN RHK -95 ANDERSTORP. FOTO HANS SKOOG

