

RUTFLAGGAN NR 3 1996



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov



Ford Capri Std Ny, Magnus Paulsson på Kinnekulle. Foto Bo Lindman

Från ordföranden

Nu är vi där igen. Hösten smyger sig på oss och tävlingssäsongen är nästan slut.

HORST BRÜNING

Det mesta har ju i år gått som väntat. Klubben växer stadigt och ställer allt större krav på en professionell hantering, vilket i sin tur kräver fler frivilliga funktionärer som tycker att det är roligt och givande med ideellt arbete.

Planeringen för nästa år måste komma igång och vårt planeringsmöte borde tidigareläggas. Valberedningen med Lars Widenborg och Per Hågeman i spetsen (dessa finns även i vår framtidsgrupp) väntar med spän-

ning på era förslag och idéer på hur klubben skall drivas framåt och på lämpliga personer som är villiga att hjälpa till med detta.

Horst

P.s. Den matrikel ni fick i förra utskicket är sammanställd med alla uppgifter i vår databas. Kan ni kolla dessa och meddela oss eventuella ändringar. D.s.

PRYLMARKNAD

Säljes;

RILEY SPORTS SPECIAL 1936

2-sitsig roadster med 1,5 liters dubbelkammotor, preselector växellåda.

Ny kaross, nytt trä m m. Slutmontering och lack återstår.

En härlig bil för klass A-D. Säljes eller bytes mot historisk formelbil.

Björn Cronholm

tel 040-611 70 77 dag
040-16 47 45 kväll

Lola Formula Junior 1962.

Ex Picko Troberg, Freddy Kottulinsky m.m. Bra bruksskick, går bra, vissa reservdelar medföljer. En bit av svensk motorsporthistoria.

Horst Brüning

08-732 72 31

Sunbeam Tiger 1965/66

Blåstrad o delvis demot. kaross.

Kräver en hel del arbete o pengar. 35.000:-

Formel Ford Van Diemen 1979.

Komplett chassi utan vxllåda o motor.

Allt renoverat eller nytt. 32.500:-

Formel Ford Van Diemen 1977.

Komplett och färdigrenoverad.

Orange. 75.000:-

MB 250 CE 1969.

Påkostad över 100.000:-Körklar.

Otrolig fin bil. All utrustning. 55.000:-

Maserati Quattroporte 1982.

Renov. kaross. Blåmet. Motor i delar behöver nya kolvar. 85.000:-

Per eller Paul

08-32 57 77 - 08-33 22 59

RHK
klubbshop

JACKMÄRKE snyggt helbroderat klubbmärke
Pris 30:- kr, vid köp av fler än ett 25:- kr

KLISTERMÄRKE ca 85 mm, Tillfälligt slut, nya kommer inom kort
Pris: 10:- kr med reservation för prishöjning

NYHET!

RACINGVÄSKA stor och mycket rejäl väska som rymmer allt du behöver för en lyckad helg, såsom hjälm, overall, skor, underställ mm.

Två utvändiga fickor med blixtlås för ID handling mm, en invändig ficka. Storlek: längd 56, höjd 35, bredd 30 cm. Färg svart med klubbmärke på båda gavlarna. Beställ senast 15 april för leverans lagom till säsongstarten i slutet av maj. Pris 240:- kr

Porto tillkommer på samtliga priser

RHK club shop

Roland Haraldsson, Björnkåkra, 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

Presidenten presenterar och redaktören raljerar

STAFFAN LINDBERG



FIA fasoner

När det gäller historisk racing så är i allmänhet FIA lika med kommissionen för historiska bilar. Kommissionen har också en teknisk kommitté som ibland åsyftas när man säger FIA.

Beslut som man måste rätta sig efter fattas bara av kommissionen, tekniska kommittén är ett beredningsorgan som lägger förslag till beslut.

Till internationella tävlingar skickar FIA (läs kommissionen) tre funktionärer, en domarordförande, en observatör och en teknisk delegat. Ingen av dessa funktionärer får komma från arrangörsländet.

Domarordföranden leder arbetet i domarjuryn. Han delar beslutsansvaret med i regel två domare från arrangörsländet. Observatören "går som han vill" och kollar hur tävlingen flyter. Han rapporterar direkt till FIÅkansliet i Paris på ett särskilt formulär, han är som regel med vid domarmötena och kan även yttra sig eller bli tillfrågad men han deltar inte i besluten.

Den tekniske delegaten är chef över besiktning och teknisk kontroll. Han ingår i tävlingsledningen och ställer förslag till beslut i domarjuryn.

Den tekniske delegaten har, som många erfarit, ganska direkta kontakter med dom tävlande t.ex. vid besiktningen.

Under denna säsong har jag hedrats med tre FIA uppdrag.

Jag var observatör på Nürburgring vid ett 500km lopp arrangerat av ADAC i mitten av juni. I början av augusti var jag teknisk delegat på det historiska 1000 sjöars rally i Jyväskylä och i mitten av september är jag observatör i Dijon i Frankrike.

Nürburgringtävlingen var mycket välorganiserad, där finns verkligen resurser. FIA hade inte sänt någon domare eller teknisk delegat så jag var ensam från FIA. Överläggningarna skedde på tyska och även om min gamla tyska-lärare inte skulle tro det så begrep jag det mesta. Man hade blandat E och F bilar med så kallade "youngtimers" vilket närmast svarar mot våra Standard N och GT N, dessutom körde man med fria hjul och däck vilket ledde till att man kunde se en BMW 1800 Ti med 16"x7" moderna aluminiumhjul med sliks i 50-profil - en riktig horror för en kämpande idealist.

Tyskarna tycks ha en stor worm för långa uthållighetsbetonade race. Själv tycker jag att det blir ganska långrandigt och att det sliter ut historiska bilar i onödan. Varvtiderna låg på tolv

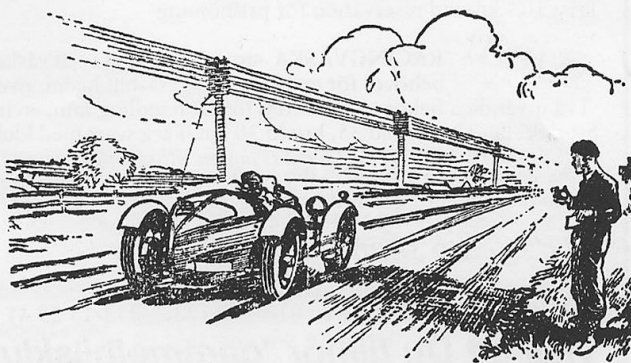
minuter och loppet varade i fyra timmar. Man var tvungen att tanka i bandepån och det såg farligt ut men ingenting hände. Tävlingsledningen var städse närvarande men man höll bara två formella möten; ett före och ett efter tävlingen. Dessutom behandlades, med stor nogranhet, en protest. Den godtogs.

Jyväskylä 1000 sjöars historiska rally var också mycket välorganiserat.

Traditionen förpliktigar och man satsar i princip samma resurser som används vid det moderna rallyt som går senare på hösten. Vad sägs om 22 besiktningmän och kvinnor på 38 anmälda bilar. Sammanlagt spenderades 48 minuter på varje bil vid 8 stationer. Varje deltagare hade en besiktningstid att passa och kom man för sent blev det böter, bara 40 spänn men tillräckligt som styrmedel. Domarordföranden var tjeck, dom övriga domarna var en finne och en engelsman. Observern var norrmann och tekniske delegaten som sagt svensk. Resten av tävlingsledningen var finsk. Överläggningarna fördes på engelska. Allt flöt i det närmaste exemplariskt men som vanligt ville inte alla rätta sig efter reklambestämmelserna. Dom som körde Porsche 911:or blev mäkta förgrymmade när jag anmärkte på deras hjul. Ingen blev utesluten eller straffad men alla fick "påskrivit" i ID-handlingen. Diskussionen på kvällen efter prisutdelningen skulle vara kul att ha fått på band - den var härdande.

I Dijon lär man bara tala franska och det skall bli mycket intressant att se vad man kan uträtta då som observatör. Mitt studentbetyg avslöjar att jag nog mest ritade bilar på franska elektionerna. Men med käckhet och fräckhet kan man ju komma långt sjöng på sin tid Kaj Gullmar.

Staffan



HISTORIC CARS INFORMATION

BULLETIN 319

SAFETY BELTS

For immediate application. Safety belts/ harnesses may not be modified.

NON-DESTRUCTIVE TESTING FOR STRUCTURAL INTEGRITY IN THOROUGHbred GRAND PRIX CARS

For immediate application, to be added to the procedure published in Bulletin No. 314.

A) The following ISO, ASTM and DIN standards are also accepted:
Penetration Flaw Detection : DIN 54152-1, ISO 3452
Magnetic Particle Flaw Detection : ASTM E 709
X-Ray Flaw Detection : DIN 54111-1, DIN 54111-2, ISO 5579.

B) Detecting damage and subsequent repair of composite structures:
Any repairs to the survival cell or nosebox must be carried out in accordance with the manufacturer's specifications, in a repair facility approved by the manufacturer. If this is not possible, all repairs must be carried out in accordance with the following in a facility approved by the FIA.

1) There are four types of damage which can be effectively repaired:

1.1. Indentation causing deformation to both skins. Repairs can generally be economically considered up to 250 cm² of any one area.

1.2. Penetration through the outer skin causing deformation of inner core. Repairs can generally be economically considered up to 20% of the total area of the monocoque.

1.3. Areas of delamination. Repairs can generally be economically considered up to 20% of the total area of the monocoque.

1.4. Penetration through the entire sandwich structure. Repairs can be satisfactorily carried out up to 125 cm² of any one damaged area.

2) Testing composite structures:

2.1. In the absence of ultra-sonic testing equipment a simple coin test will suffice.

2.2. Check for delamination around periphery of the damaged area by tapping the skin with a small metallic object such as a small coin. There is a hollow sound from a delaminated area compared to a ringing-solid sound from non-damaged area.

3) Repair procedures:

3.1. Examine the damaged area.

3.2. Remove the damaged skin by making a hole, as circular as possible without cutting away an excessive amount of sound material, and cut out the damaged honeycomb core down to the other skin. If both skins are damaged, select the one with the largest area of damage.

3.3. Sand out a circular or oval dish-shaped area of face laminate, with a uniform taper around the damaged or removed area, to approximately 10 cm from the edge of the area.

3.4. Wash out any dirt or sanding dust with acetone or similar.

3.5. Trim the honeycomb and make a plug which will fit into the prepared cavity. Place adhesive film or resin mixture on sound skin at base of cavity and a foaming paste around its periphery. Take the plug and insert it into the cavity pressing hard enough to squeeze resin into the honeycomb core.

3.6. Cut replacement plies to the shape of the area making each bigger than the previous one until the final ply is approximately 10 cm bigger around the circumference of the repair area.

3.7. Place release film and bleed cloth over the new laminate and put tacky tape around the repaired area, cover with a vacuum membrane and evacuate. Maintain a minimum of 500 mm of mercury vacuum during the cure cycle.

4) Cure Cycle:

4.1. The cure cycle is based on which materials are being used.

4.2. Successful repairs can be carried out cold if the repair is not greater than 50 cm² in any one area. Hot cures can be placed in an oven or can be carried out using a heat patch.

4.3. The procedures described can also be used in a suspension mounting area.

4.4. If only delamination has occurred, a number of 3 mm diameter holes can be drilled around the delaminated area and then one injected with a two part cold set epoxy resin adhesive until the adhesive is evident in all holes. The holes must then be covered with release tape for the duration of the cure.

BULLETIN 320

JAGUAR D-TYPE

As from 1.1.1997 the current Historic Vehicle Identity Forms issued for Jaguar D-Type cars will be no longer recognised. Owners of Jaguar D-Types are requested to apply for a new form before that date. This new form cannot be issued unless all the documents proving the complete continuous history of the car, together with a list of all the previous owners of the car, in view of the small number of Jaguar D-Types manufactured, are attached to the request (see Appendix K art. 8.10). Every future HVIF for a Jaguar D-Type must be

verified by the FIA Historic Cars Commission to determine whether the car checked is original and in period. Therefore, each new form must be submitted to the ASN concerned, who will check it and forward it to the FIA. Forms which are validated following examination by the Historic Cars Commission will be kept by the FIA, and a certified copy will be sent to the owner.

BULLETIN 321

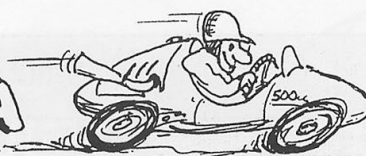
TROPHEE LURANI POUR VOITURES DE FORMULE JUNIOR

L'épreuve de Zandvoort les 16/18 Août 1996, comptant pour le Trophée Lurani Pour Voitures de Formule Junior est annulée.

LURANI TROPHY FOR FORMULA JUNIOR CARS

The event in Zandvoort on 16/18 August 1996, counting for the Lurani Trophy for Formula Junior Cars has been cancelled.

HALVPANNORNA



I västerled - ett snabbt och överraskande anfall över Nordsjön.

Vikingar har alltid ansetts vara stora och råbarkade sällar som rövade, våldtog och brände i öster och väster. Så är inte alls fallet, åtminstone inte i nådens år 1996 då midgets drog i härnad till England - formel 3's vagga.

HÅKAN SANDBORG, FOTO KENT PERSSON

Alltså var de krigiska tonerna ganska dämpade efter en avslappnande dygnsresa med färja från Göteborg till Harwich. Undertecknad missade denna behagliga inledning eftersom jag vid 56 ännu inte lyckats avsluta skolgången och hade tenta i ekonomistyrning när båten gick. Rapport från första dygnet lämnas alltså inte. Min chefsmekaniker Charlie, som krediteras för att bilen var raceduglig, var som transportchef i stall JBS också ansvarig för att bil och förare sammanstrålade vid Northhamptons järnvägsstation. Han kan möjligen ha lett allsången på "Princess of Scandinavia". I så fall kan solosång ha utförts av försteförarna Lars och Peter med doande av Allan, Jan, Kent och Olle som utgjorde resterande stallpersonal.

Fredag och lördag ägnades åt enskilda affärer, öl med publunch och försök att omvända skåningar från lager till bitter. Det gick inte. På lördag kväll anlände vi till banan, Mallory Park,

Swedish F3 cars join 750MC fray at Mallory

Three Swedish drivers took advantage of relaxed licence regulations to bring 500cc Formula 3 cars to Mallory Park for Sunday's 750 Motor Club 750 Trophy race.

Lars Hageman's Swebe-JAP (built by Ronnie Peterson's father Bengt), the 1949 Effyh of Peter Kumlin (one of around 50 built) and Hakan Sandberg's JBS made the trip.

All three race regularly at home, where up to 20 of the cars compete. Kumlin's ex-gravel racer finished best of the trio at Mallory with a spirited drive to fourth place. All have vowed to return.

Uppställning till träning





De svenska bilarna i Mallorys depå

där vi stämt möte med Brian Jolliffe, Cooperförrare som gästade oss i Sverige. Det visade sig senare att han anmält sig enbart för att vi svenskar skulle delta. Tala om attraktionskraft. När vi stod där och småpratade bland våra bilar stannar en Fiat Punter, eller vad de heter. Ur stiger en engelsk ungdom, i min ålder, med långt svart hår och en liten ärtig dotter i sällskap. Han visar sig kunna en del om racing och bilar och i synnerhet om banan. När han erbjuder sig att ta oss med på ett instruktionsvarv på banan frågar Peter: "Do you work here?" - "I don't have to work, it is my circuit". När banägaren visat oss idealspår blir vi av honom och kvinnan, som inte var dotter men kunde varit det, inbjudna på fika i hans stuga. Banan går runt en konstgjord sjö, i sjön finns en ö och på ön finns en stuga och tralallala eller är det julsång? Nåväl, fika fick vi och underhållning med historier om vad Frank Williams gjorde i Rom på natten utan kläder. Det är som Kipling sade ..en annan historia. Att Lars bil hade förbindelse med Ronnie Petterssons far fick värden att berätta om sitt tävlande med Ronnie. När sedan Lars kände igen Chris Meek, värden hette så, som Ginetta-förare släppte alla hämningar och vi blev erbjudna att omgående fortsätta fiket med ett vinparty. Anständigheten krävde dock att vi tackade nej och lämnade paret åt egna övningar. Väggedekorationerna - de som inte var racingbilder - visade nämligen den ordinarie verksamheten i stugan. Nej, det var inte ballonger på väggarna. Chris måste haft tid även med lite racing genom åren eftersom han, enligt egen utsago, hade hunnit med 550 segrar i sportvagn och formel upp till 2.

Lördagskvällen avslutades med mat och öl tillsammans med Brians gäng.

Blir det aldrig race? Lugn, lugn, racing är en social sysselsättning till skillnad från rally.

Men söndag morgon började allvaret. Besiktning och 10 heat träning och race på samma dag är effektivt. Förarmötet var avklarat på 5 minuter. Enda frågan: "Are you using 750-minutes or 60 sec minutes?" Det här var ett "750 MC" arrangemang och tydligen hade det förekommit egen tidsräkning vid tidigare möten.

750 Motor Club kan kanske kräva lite förklaring. Det handlar om alla tänkbara och några otänkbara derivat av Austin Seven, 750 cc sidventilmotorer. Just sidventiltoppen gör det t.ex. möjligt att använda dubbeltändning - 8 tändstift fyller nästan hela toppen. Det ser ju imponerande ut men till vad nytta? På chassi och karossidan fanns det mesta från nästan standard till minikopior av GT 40 eller amerikanska midgets. De allra bästa hade prestanda som matchade en svensk midget's.

Övriga heat var både homogena - formel 4, formel vee, Gti, roadsport med 1 Lotus7 och 31 Caterham7 i startfältet - och blandade - kit cars



[27] Lars Hågeman, SWEBE, [47] Rot Hunt, Martin, [1] Håkan Sandberg, JBS

1293cc till 3528cc. Mest variation erbjöd: Super-sports med Davrian Mk7 998cc, Porsche Carrera 3200cc, McLaren M1C Replica 4200cc, Road-sport med Clan Crusader 998cc, Triumph Vitesse 2000cc, Lotus Elaner och Europa, Aston Martin 5340cc.

Blir det aldrig race ?

Jodå, inför träningen slet vi ut ett antal pushers, både svenska och engelska, innan jag till slut fick anlita dragbil för start. Är mars kanske för tidigt för midgettracing? Under träningen var banan fuktig och hal, vilket medförde att åtminstone jag inte tillämpade banägarens råd att gå fullt genom "Gerard's", den mycket långa högern efter start- och målakan. Av 16 tränande fick vi 5:e, 6:e och 8:e tid med snittfart 105-107 kmh. Det kändes tillfredsställande och vi bjöds på lunch av Brian som medfört kock i sin husbil.

Peters och mitt stall skulle hem med färjan på kvällen och därför var vårt heat först med start kl. 14.00. Eftersom banan har invändig bandepå utan bro eller tunnel skulle utsläpp ske efter 6:e heatet. Det krävde också lite VIP-behandling så vi blev lovade att grindvakterna direkt efter mål-gång skulle släppa ut just oss två. Det kom också att fungera perfekt.

Till racet var banan torr, startproceduren fungerade förstklassigt och Peter gjorde en kalasstart.

Självt fegade jag genom Gerards och blev snart passerad av Lars. Peter såg jag inte mer förrän racet var över men enligt kommentatorn körde han inspirerat som vanligt. Lars hade jag inom synhåll och avståndet till honom ökade några varv innan jag minskade inbromsningen inför Gerards, fortfarande för feg förstås. Sista fyra-fem varven körde jag jämt med Lars men kunde inte ta in. I mål på 4:e, 7:e och 8:e plats. Från träningen hade snittfarten för oss ökat till nära 120 kmh.

Lars pris till bästa engelska 500-förare, slagen av sämste svensk gick till en Cooper Manx. Hoppas han tål en helpanna. Före Peter i mål var två Cooper och en Martin, alla med Manx-motorer.

För di svenske midgetförarna gällde som vanligt att alla fullföljde utan en oljefläck på banan. Vederbörlig uppmärksamhet fick vi av media, som bevakade tävlingarna intensivt. Vi väntar nu alla på att få ersätta Schumacher.

Fler bilder från Mallory Park i nästa Rutflagga



[24] Peter Kumlin, EFFYH, i typisk pose, [25] David Stevenson, Cooper, MC-åkare till 67 års ålder när man drog in hans licens så han sålde cyklarna och köpte en Cooper och plockade ihop en motor av diverse delar



Lars Hågeman, SWEBE



Håkan Sandberg, JBS, på start/målakan

Säsongspremiär för Standard-65 på Kinnekulle Ring

Som vanligt överraskas man av vinterns plötsliga övergång i racingsäsong! Bilen halvfärdig i garaget, dåligt med tid, nytt jobb, ebb i kassan och småbarn. Ja, då får man gott om tid att se kamraterna köra racerbil, faktiskt ganska trevligt att avstressad strosa runt i depån och höra allas vedermödor med sina bilar och sin egen rattrost!

BOSSE LINDMAN

Att det var säsongspremiär märktes även på väderet: regn, blåst, kyla och sol om vart annat ramade in helgen den 25-26/5 när vi premiärluftade standardbilarna. Men det blir nog riktig sommar i år också vad det lider!

Uppslutningen var synnerligen god bland standardvagnsåkarna.

Redan första racet kom dryga 30 förare till Kinnekulle. Det bådär ju onekligen gott inför kommande race!

Många hade daterat upp sina bilar för året och det är ett synnerligen fräscht startfält vi har att visa upp för publiken (den var synnerligen fåtalig på Kinnekulle). Dick Gärder har stoppat i en vassare motor i sin lilla BMW 700. En annan småbilsförare som skaffat vassare grejor var Lars Byström som köpt Sven-Ola Stenqvists vassa DKW F12. Så är det någon som vill åka DKW F12 har Lars en för mycket i garaget, utprovad och klar!

Två nykomlingar i Standard -65 gjorde också debut denna helg.

Det var Sveneric Myhr som premiärkörde sin mycket välbyggda Renault R8 Gordini som såg helt rätt ut i den Gordiniblåa kulören. En annan debutant i ordets rätta bemärkelse var Andreas Zolnir, som tagit över pappa Hans ljusblå Saab 96-61:a "Andy" körde upp för licens på lördagen och begick banracingdebut på söndagen!

Många hade byggt nya motorer, så hade bl.a. Anders Weglin gjort till sin Saab Sport, Victor Israelsson och Thomas Hall hade nypreparerade Lotusmotorer i sina Cortinor. Lars Kjellberg hade också han filat till ett nytt tvåtaktsblock till sin Saab.

Christer Glenning hade fått fart på sin PV och fick för första gången köra den på alla 4 cylindrarna, men då envisades han i stället med att inte använda alla fyra hjulen.

Christer visade prov på balanskonster i den högre skolan när han var ytterst nära att volta PV:n i backen ner från TV kurvan på tidsträningen.

När tidträningen var över visade det sig att Bengt Winqvist var överlägset snabbast runt Kinnekulle.

(Hade någon väntat sig något annat?) Vi överväger nu att stifta en speciell klass för Europamästare. Eller rättare sagt, det är inte svårt att förstå hur Wicke körde ifrån italienarna i EM. Nästan lika överlägsen tvåa på tidträningen var Michael Högström som gör en riktig satsning denna säsong med både RHK-Cup och EM-race på programmet.

Sedan var det otrolig tätt mellan bilarna, ibland så tätt att man gav varandra mindre karossmodifieringar. 6 bilar inom samma sekund så när på någon tiondel lovade gott inför racet. Lars-Åke Nilsson anförde detta gäng. Mattias Persson överraskade med 6:e tid trots hästkraftshandikapp i Cortina GT:n Victor Israelsson tog tiden närmast efter Mattias.

Snabbaste Volvo på träningen var Uno Svensson som enkelt visade resten av Volvo gänget var skåpet skulle stå denna helg. Lennart Thurn var som vanligt snabb med sin lilla 1275 Cooper och tog nionde tid.

Snabbast i TC 11, "Saab-klassen" var Nils-Olov Johnsson som var ohotad sedan Anders Weglin tråkigt nog bränt kolvarna i bägge sina motorer. I E-klassen som glädjande någ bestod av



Andreas Zolnir forsar fram mot klasseger i debutantracet på Kinnekulle



Victor Israelsson har just passerat Tord Elander i TV-kurvan på Kinnekulle

3 bilar denna gång var det tätt mellan Glenning, Gärder och Zolnir. Mycket roligt med tre så olika bilar som BMW 700 Volvo Pv och Saab 96 i klassen! Hoppas fler vågar satsa på denna charmiga klass för de äldsta standardbilarna!

När det var dags för race tog Wicke ganska enkelt kommandot efter pacecarstarten.

Högström försökte hänga på Wicke, men nöjde sig ganska snart med att säkra sin andra plats, vilket han gjorde utan större besvär. Sen var det tätt värre. Lars-Åke missade lite i starten och kom iväg som 7:a han startade genast en klappjakt på Victor Israelsson som körde mycket säkert i sin nyrenoverade Cortina. Victor lät Lars-Åke löpa, kanske beroende på den nya fina vit/blå lacken på Cortinan? Uno Svensson som smitit före Victor och Lars-Åke fick också se sig passerad av Fjagesta-Lotusen. Thomas Hall och Bosse Bergström fighades hårt om vilken Ford-modell som skulle vara snabbast, Mustang eller Cortina.

Denna plåt mot plåt figh hjälpte Lars-Åke att komma ifatt och framgångsrikt ta kommandot i detta gång. Visst är det kul och publikfriande med lite vild körning, men folkracelicenserna skriver vi inte ut ännu! Eller är det bara så att Ford är mer motor än våghällning??

Det var mycket nerver i denna figh, spårval och bromspunkter varierade hela tiden och fler än en gång bolmade det dukigt om hjulen när viljan var större än tekniken.

En som efter synnerligen strulig träning gjorde ett kanonrace var Mattias Persson som lite onödigt fick tömma en redan tömd läckande tank minuter innan start. Detta medförde att Mattias startade sist i fältet och bjöd publiken på en otrolig uppkörning

genom fältet till 10 plats innan flaggan föll. Närmare 20 bilar passerades i jakten på tätklungan, inte illa!

I TC 11 var Nils-Olov ohotad i Anders Weglins frånvaro. Tord Elander som gjorde come-back efter sin lite otäcka resa på Mantorp förra året körde snyggt och säkert till sig en andra plats, men kunde inte matcha Nisse denna gång. Lennart Nilsson hade verkliga problem med att sätta Lars Byström på plats, men efter hård figh lyckades Saab-föraren ta 3:e platsen i TC 11. Det var dock mycket roligt att få se Lars framgångsrikt utmana Saabarna i sin nya "Deka".

Striden i E-klassen vare den tuffaste vi sett i denna klass.

Glenning var snabbast iväg i starten med sin PV. Efter några varv fick han dock backspegeln full med blå Saab, när Andreas Zolnir kämpat sig i fatt. Andreas försökte än där och än här hitta en lucka, men Christer täppt rutinerat till. Dessutom fick de bägge kombatanterna se upp med varvingar när Wicke och Co kom dånande. Efter en stenhård jakt lyckades till slut Andreas ta sig förbi Christer strax innan målgång och fick nöjet att ta en klasseger i debuten, grattis!

Roligt att se att man kan fighas utan att plåten veckar sig, detta trots att både Christer och Andreas har ett förflutet i folkrace!

Dick som brukar få finna sig i att vara en bit efter med sin lilla BMW var denna gång mycket bra med i racet och kommer säkert att bli ännu farligare framöver, nya motorn och hans rutin i klassen kommer att ge resultat under säsongen!

Sammantaget bjöd Standard 65- på helgens höjdpunkt och onekligen är det imponerande med ett stort startfält, där det fighas på alla platser.

Enligt Kinnekulles flaggvakter var vi mer än gärna välkomna åter, och det vill vi väl, eller hur?

Fler bilder från Kinnekulle på sista sidan.

Nils-Olov Johnsson trehjular elegant genom TV-kurvan



Resultat Kinnekulle Ring 26/5

E-bilar

1. Andreas Zolnir, Saab 96
2. Christer Glenning, Volvo PV 544 Sport
3. Dick Gärder BMW 700 Cupé

TC 11

1. N-O Johnsson, Saab Sport
2. Tord Elander, NSU 1000
3. Lennart Nilsson, Saab Sport

TC 12

1. Lennart Thurn, Morris Cooper S

TC 13

1. Michael Högström, Ford Lotus Cortina
2. Lars-Åke Nilsson, Ford Lotus Cortina
3. Thomas Hall, Ford Lotus Cortina

TC 14

1. Uno Svensson, Volvo Amazon
2. Stefan Stålnapp, Volvo Amazon
3. Alf Andersson, Volvo Amazon

TC 15

- Bengt "Wicke" Winqvist, Ford Falcon
Bo Bergström, Ford Mustang



Tomas Hall i meckartagen på sin Lotus Cortina



Horst Brüning letar efter en motor i hustru Gias nyrenoverade Ginetta



Standard -65 i väntan på 96 "first outing"

Monza 28.4

Den andra deltävlingen för historiska standardvagnar - som GTS bilar ingående i EM serien körs årligen i slutet på april på den gamla klassiska Monzabanan. I år gick tävlingen 26-27-28 april. Banan är belägen i ett parkområde i staden Monza, den är drygt 5.5 km lång samt mycket snabb.

JANNE JOHANSSON

Den långa resan dit 225 mil startade för oss tisdag kväll. Vi är, jag Janne Johansson, Lasse Fritz, Ulf Lindberg, Bert, "Boa" Erik samt "Buris".

Sent onsdag kväll anlände vi till banan, grindarna till depån är stängda så vi tvingas stanna utanför och övernatta i bussen. Torsdag morgon fick "Doc" göra något typiskt italienskt, han fick muta "grindvakten" med några tusen lire för att vi skulle bli insläppta före klockan 08.00.

Väl inkomna i depån blev vi anvisade en plats och ut med bilen, upp med det stora tältet. När allt är uppmonterat och klart dyker plötsligt en ny vaktmästare upp, förmodligen högre upp på rangskalan, för nu blev vi upplysta om att här fick vi absolut inte stå. Ja det var bara att plocka ner alltihop och flytta till ny plats.

Den mödosamma torsdagen avslutades dock på betydligt trevligare sätt genom ett trevligt restaurangbesök.

Fredag - regn - men avslutades på samma trevliga sätt som torsdagen.

Det svanska deltagandet bestod bland stdvagnar av klass TC12 Ulf Lindberg - Lars Fritz. Niklas Johansson - Sebastian Wrethagen. Picko Troberg - Börje Andersson. TC13 Bosse Warminus - Tommy Brorsson. TC14 K-G Almström - Ola Åkesson. I GTS G10 deltog Tommy Brorsson, Bo Warminus, Peter von Lukacs, Mats Hallen, Lars-Magnus Trozelli, Tomas Henrysson.

Efter lördagens tidsträning började justering och finslipning inför söndagens tävling. Lars-Magnus Trozelli bytte motor. Ulf Lindberg och Lars Fritz rev ner motorn då oljetrycket verkade oroväckande.

Så kom då tävlingsdagen då det hela skulle avgöras.

Turismo A. I heatet där klass TC12 ingick var det hård fight från start till mål. Det bildades en tätklunga på 5-6 bilar där ledningen hela tiden skif-

tades, rena BTCC-tampot, vilket kom att kräva sin tribut. Niklas Johansson sköt sin motor i det våldsamma tempot. Lars Fritz lyckades mot slutet av sitt körpass rycka åt sig en mindre ledning. Lasse och Uffe gjorde ett mycket snabbt förarbyte och Uffe var sedan på ett strålande åkhumör och lyckades till slut vinna heatet totalt med drygt 29 sekunder före nästa tävlande.

Sedan var det dags för prisutdelning. Uffe och Lasse överst på prispallen, svenska nationalsången, Champagne o.s.v.

I hetat Turismo B där Tommy Brorsson, Bo Warminus, K-G Almström, Ola Åkesson startade var svenskarna med bra. Tyvärr tvingades Tommy och Bosse att släppa mot slutet då motorn tappade orken, kolvfel?

K-G Almström - Ola Åkesson slutade efter en jamn och fin körning på totalt 19:e plats i heatet.

I heatet för GTS bilar började det illa för Tommy Brorsson efter en våldsam startsmäll, i chikanen på första varvet tvingades han bryta. Rödflägg och omstart. Bosse Warminus bröt omgående med trasig bil, Mats Hallen med överhettad motor. Trozelli satsade för hårt i en sväng och åkte av. Tomas Henrysson gjorde en mycket fin körning och slutade som tvåa totalt i heatet.

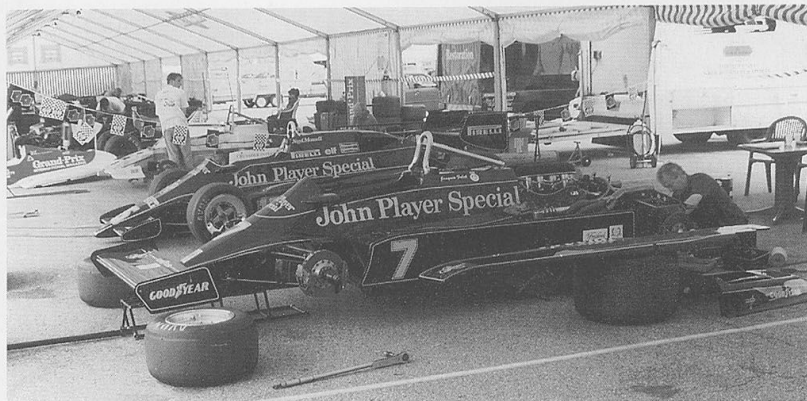
Tvåa totalt och segrare i sin klass var han dock bara till efterbesiktningen då det visade sig att hans bil var för låg (en) 1 cm under det tillåtna 10 cm. Det var en mycket förgrymmad Henrysson som återvände hem.

Desto lyckligare var dock paret Lindberg - Fritz efter tidigare motgångar. Kanske skall någon viss person vara med för att det skall bli någon skärpning över körningen.

Nåväl måndag kväll var vi åter lyckliga och välsmakande hemma i Sverige.

Hälsningar Janne Johansson

JPS-Lotus.
The golden
days are back!
Närmast
kameran
Lotus 87
därefter
ex. Mansell
Lotus 92
på Anderstorp
International
Oldtimer
Festival 1996



Anderstorp International Oldtimer Festival 1996

Några veckor efter att (nästan) alla fått testa att klenoderna fungerade i race i år igen, så var det dags att rikta in kylaren mot vår numera världsberömda, småländska torvmosse.

Bosse Lindman

Återigen slapp ni det röda rundningmärket med nr 11. Det som i höstas lät som en spräckt kolv på 2:a cylindern, visade sig i elfte timmen, när väl motorn klövs också gömma en inte helt kulant vevaxel. Med bara drygt en vecka kvar till race på Anderstorp var det bara att ringa återbud. Ja, ja man får skylla sig själv!

Så i stället för en hel bil på trailer medfördes en viss vevaxel i bagaget för att överlämnas 2-taktsdoktor Weglin. På vägen till Anderstorp funderade jag på hur många Saabar vi skulle sakna om inte Anders Weglin hjälpte oss mindre kunniga med både råd och handfast hjälp med att få våra motorer att fungera. Tror nog att TC 11 skulle vara betydligt tunnare utan Anders omsorg om sina konkurrenter. Själv skulle jag nog tvingas åka sån där äcklig 4-taktare, hemska tanke! Inte nog med Att Anders hjälper oss med att hålla Saabarna rullande, dessutom erbjöd han under-tecknad att dela bil med honom i "EM-racet". Ett erbjudande som naturligtvis accepterades med tacksamhet.

Nåväl, väl installerad i Anderstorps ganska välfyllda depå, var det läge för att promenera runt och inspektera bl.a. de historiska F1 bilarna.

1996-07-03
Till Rutflaggan

FÖRSTOPPNING

En hel helg med smatter och förstoppning. Tips och hjälp från allaglada, trevliga och hjälpsamma i depån i Anderstorps Old Timer Festival gjorde att jag stod ut dag för dag.

För det är inte roligt att se Alfa Romeon (48) åka omkring på banan med hosta och stopp i röret bara för att min käre make inte kunde kosta på sig att i tid att byta avgassystem utan i stället stoppade in två!! stålullsbollar i avgasröret för att inte Alfian skulle bråka för mycket.

Efter denna underbara helg, (för vädret var det ju inte fel på) kom vi hem till Danderyd för att på måndagsmorgonen åka ut och prova Alfian (utan stålull) och då blev den helt plötsligt frisk igen, men lät naturligtvis alldeles för mycket.

Till nästa tävling i Knutstorp undrar jag vad som skall hända för någon mer förstoppning vill jag inte uppleva och det tror jag inte Thomas "Svinto" heller vill.

Nytt avgassystem är på plats!!!!!!

*Hälsningar och tack till er alla som försökte hjälpa.
Ingrid Bergelin*



Ex. Reine Wisells Lotus 72 görs klar för race

Även en förare av simpla "doorslamers" måste erkänna att detta var något aldeles extra! Helst när man fick se Reine Wisell krypa ned i den Gold Leaf röd/vita Lotus 72 han tog en 3: plats med på Watkins Glenn.

Det slog mig också att riktiga racerbilar skall låta som racerbilar också. En Cosworth DFV låter ju nästan lika bra som en tvåtaktare! Kan vi inte "tappa bort" våra decibelmätare samtidigt med våra ljuddämpare? Kanske vi kunde åberopa den historiska riktigheten, den brukar ju diverse potentater åberopa vid diverse underliga tillfällen, något som vi åter igen fick se prov på på Anderstorp.

Anderstorp har verkligen lyckats att placera sitt historiska arrangemang på Sveriges bilsportkarta.

Trots (som jag uppfattade det) en blygsammare marknadsföring än tidigare år lockade man närmare 15.000 åskådare till "mörkaste småland" i stark konkurrens med rallycross EM på Kinnekulle med 8000 åskådare och den starkt överrekla-merade SM-serien med Supertouring, STCC som det nu tydligen ska heta. "Hela" 3.500 åskådare ville se Janne Flash fightas med syrran i det sedvanligt glesa starfältet.

Vore intressant att höra sponsorernas reflektion på skillnaden i publikintresse. Kanske Volvo skulle tänka om och istället sätta Janne Flash i en Volvo Amazon i historisk racing?!

Skämt åsido, men visst är det roligt att notera den medvind som vår historiska racing nu seglar i!

Hoppas bara att FIA (och vi själva i RHK) inte blir för kaxiga och förstör det vi håller på att bygga upp. Jag är i varje fall orolig för FIA:s del, när man ser deras agerande och inställning.

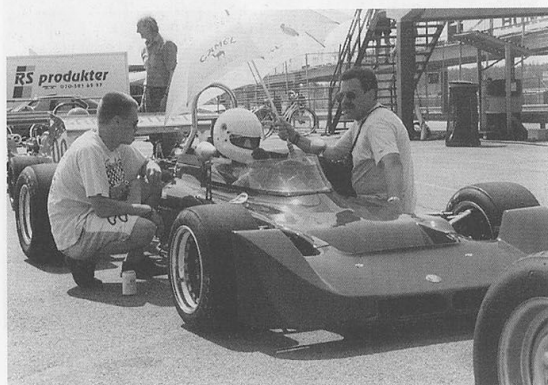
Undrar om det NU inte är dax att tänka till över den fortsatta utvecklingen, både nationellt och internationellt.



Ex. Brabham Surtees TS 20



Mats Andersson "omskolad" Amazonförare i sin nyrenoverade Hawke FF 1600



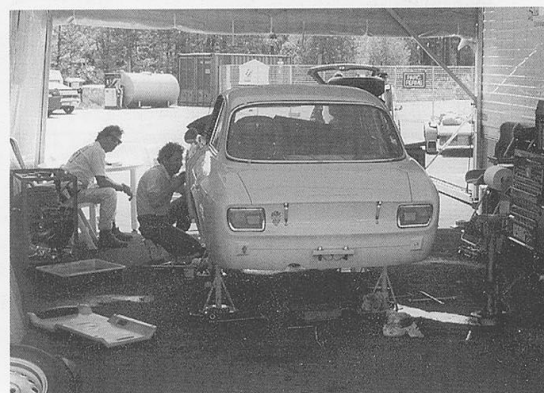
Paul Ainser GRD F2 inför premiärracet



Standardvagnar i långa rader i Anderstorps depå. Stefan Stålnappa's Amazon närmast och Peter Holmberg's Std-Ny Escort stax bakom



Mulliga Capris i Anderstorps depå. Närmast kameran Fredrik Anderssons Zakspeed replika. Originalen körd av Ronnie Peterson på Mantorp 1972 i standardvagns-EM



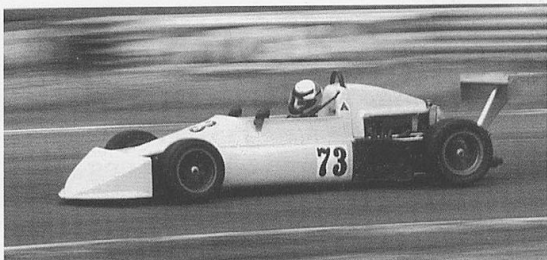
"Amficars" läckert gula Alfa Romeo GTA prepareras inför 1 timmes EM-racet



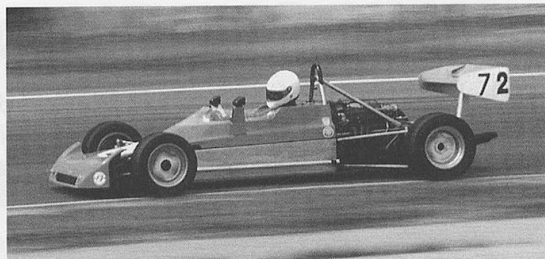
"Drive british! MGB och Lotus Elite



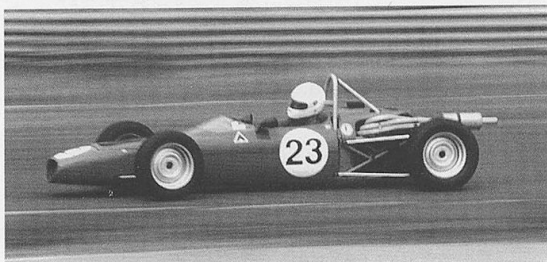
2 st fina Alfa Romeo 1900 cc i Anderstorps depå anmälda av Scuderia del Portello



Rickard Appelgren March 755



"Mora Bengt" Gustavsson i sin F6 Lola 328



Björn Otterberg Merlyn Mk 20 A



Snabb nykomling: Jonas Nylén, Opel Commodore



Hakon Mörner med snygg Amazon, nykomling i TC14



Sveneric Myhr, Renault K8 Gordini. Snabb och snygg nykomling i TC11

..... CLASSIC RACING TILLBEHÖR

RACE DEKAL AUTOLEC INTERIOR - EXTERIOR - RACE - TRACK - RALLY - WATER 0.001 - 0.002 - 0.003 - 0.004 - 0.005 - 0.006 - 0.007 - 0.008 - 0.009 - 0.010 0.001 - 0.002 - 0.003 - 0.004 - 0.005 - 0.006 - 0.007 - 0.008 - 0.009 - 0.010	SU SU-RESERVDELAR	LÄDERSTROPP KROM-HUVFJÄDERSTROPP	Facet EL-BENSINPUMP FILTER KING TRYCK-REGULATOR
5 VIT NUMMERTAVLA	RACE-BACK-SPEGEL HUVUD-STROM-BRYTARE	Castrol RACING OIL	JANA MOTORS Tel. 0171-51466 Fax 0171-58590 BUTIK MED POSTORDER

RHK-CUPEN

Det goda med att inte ha racerbilen i ordning är att det blir mer tid över till att se när ni andra kör, faktiskt inte så tråkigt som man skulle kunna tro att stå brevid och titta. Nej då tvärt om, den racing ni bjuder publiken på tillhör nog det bästa vi kan se i Sverige just nu!

BOSSE LINDMAN

Jag lovar att det var maffigt att stå på publikplats och se standardbil efter standardbil rulla ut på mastervarvet i deltävlingen i vår RHK-Cup. Jag tappade faktiskt räkningen men nog var det runt 45 bilar som rullade ut till start! Samma helg hade den erkänt stora SSK-klassen Yokohama Cup 35 deltagare på Karlskoga, så det är inte bara publiksiffror vi är störst på!

Med god hjälp av våra 10-talet Standard -72 åkare så flaggades det största historiska heatet någonsin i Sverige igång! Kjelle Wallin var omutbar och tog direkt komandot med sin Escort Twin Cam. Debutanten Jonas Nylen hängde på bra med sin gula Opel Commodore, men åt Kjelle fanns inget att göra! Men vilket debutrace för Jonas!

Men om dessa herrar får ni läsa mer om i deras spalt.

Snabbast av Standard -65 åkarna var, i Wickes frånvaro, utmärkt gasande Micke Högstöm.

Bo Bergström i sin Mustang åkte också fort mot en 2:a plats. Men det lär ha kostat en skuren kolv. Äntligen höll det hela vägen hem för "Alfa-Bosse" på Anderstorp och det var en nöjd klass 2:a som rullade i mål med hel bil. Vi var nog många som gladdes med Bosse efter hans motgångar med den otroligt fina GTA:n

En härlig figth i TC 13 hade Lars-Åke Nilsson och Vicke Israelsson. Lars-Åke drog det längsta strået efter att kunnat utnyttja varvningarna till sin fördel.

Hans Rosendahl som nu börjat åka fort med sin Mustang lyckades pressa sig emellan Lars-Åke och Victor

I TC 14 var det återigen rallyfantomen Uno Svensson som var snabbast, på platsen närmast efter Vicke. Efter sig i klassen hade han Stefan Stålnapp och Alf Andersson.

Ny i TC 14 var Hakon Mörner med en snygg turkosblå Amazon.

Lennart Thurn var som vanligt snabbast i TC 12, trots nya konkurrenter som Gunnar Dahlgren med en ny fin Koj.

I TC 11 var det för ovanlighetens skull ingen Saab i täten. Tord Elander som verkligen hittat formen igen körde både fort och säkert till sig en 1:a plats. Anders Weglin som glädjande nog fått sina motorer att hålla igen körde in på en klar andraplats, sedan ärkerivalen Nils-Olov Johnson fick tillfälliga problem med sin Saab Sport. Lars Byströms nya DKW gick oroväckande fort på Anderstorpsbanan, tillsammans med debutanten Nils Thelin i f.d. Bergelins DKW jagade han Saabar så det stod härliga till, medan Lars B körde hem en fin 3:e plats i TC 11 fick Nils Thelin tyvärr bryta med en skadad kolv, synd på debuten, men det gick fort innan det stannade, så kom igen!

Sveneric Myhr med R8 Gordinin hade fått betydligt bättre snurr på bitarna nu.

I depån kunde vi dessutom skåda märkeskollegan Tommy Lundens läckert gula CV 4. Vi får hoppas att Tommy snart förgyller vår E-klass med sin unika racer.

I klassen upp till 1150 cc körde även Picko sin Gr 4 Koj, naturligtvis var han oåtkomlig för de andra Gr 2 bilarna i klassen.

E-bilarna hade minskat med en tredjedel sedan Kinnekulle. Det var Christer Glenning som stod över p.g.a. TV-reportage för Trafikmagasinet's cruisingprogram. Christer nästa cruisingprogram kanske kan ske på lämplig racerbana? Jag lovar att vi kryssar fortare än alla gatjänkare! Hur som helst segraren var den samma som på Kinnekulle, Andreas Zolnir, i pappa Hans Saab var åter snabbast av "gammelmilarna". Oförtröttlige Dick Gärder var tvåa med sin i år betydligt snabbare BMW 700.

När målflaggan fälldes kunde vi summera ett maffigt race med figther genom i stort sett hela fältet. Trots täta race och många bilar med stora fartskillnader var det inga busfasoner på banan, imponerande!

Det är nog många klasser med färre bilar där man skall vinna på att lära sig lite racedisciplin av våra standardvagnsförare. Jag vet att en del tycker tvärt om, men jag tycker fakta talar för sig själva. Låt oss nu fortsätta på detta snygga vis!

Själv kommer jag att minnas det andäktiga sus som gick genom de täta publikleden när alla standardvagnarna rullade ut på mastervarvet.



Nyttillskott i TC12,
Gunnar Dahlgren Austin Cooper S

"EM" Historic Touring Cars

Efter att laddat upp på publikplats var det snart dags att själv dra på sig åkpåsen och assistera Weglin i 1-timmes EM racet.

BOSSE LINDMAN

Anders började snyggt med att t.o.m. hålla några Volvo-bilar stängna. När det var dags för förarbyte hade vi ett litet försprång till dessa. Förarbytet gick ganska bra, så försprånget höll till 2/3 delar av racet var kort. Saaben blev allt mer undertryckt på de lite väl varma framdäcken så jag valde att dra ned på tempot för att kyla däcken och inte riskera några onödiga misstag. Lite grusåka på tvären efter långa rakan hjälpte mig till det beslutet! Så det var bara att ge sig och vinka glatt när Volvo bilarna stormade förbi på långrakan. När vi fick målflaggan efter en timme kunde jag konstatera att det är roligare när man slipper däckbyten (som förra året) och att det var tur att racet var slut nu och inte 2 varv senare, då hade Ricknäs/Solmans Cortina nog slagit oss.

Hur loppet gestaltade sig för övriga Svenskar vet jag inte, men nog tyckte jag synd om Hall när han på sluttampen fick ge sig med en rasad låda efter ett fantomlopp.

Rasade gjorde också "Ampicars" gula Alfa GTA. Jag trodde jag hade minst 100 Saabar till framför mig när jag körde igenom det oljerökmoln den Alfa-motorn presterade, när han varvade mig. Men det går väl så när dom ska ta i föra att passera en vass Saab Sport på rakorna??

De svenska framgångarna var annars stora på Anderstorp.

Wicke Winqvist i par med inte helt okända Rauno Aaltonen vann med Wickes Falcon före Faraci/Facetti i en Scuderia del Portello Alfa GTA. En verklig framgång noterade K-G Almström och Ola Åkesson som vann TC 14 och kom trea totalt. Verkligen kul för K-G och hans team som inte direkt haft en problemfri säsong tidigare.

Bra gick det också för Micke Högström och Lars "Laban" Sandblom som tog tredjeplats i TC 13 efter Tommy Brosson och Bosse Warenius som hade problem inledningsvis och verkligen fick jaga genom fältet till sin totala 5:e plats och 2:a i TC 13.

TC 12 såg "Doc" Lindberg och Lasse Fritz som segrare före Picko och Perc Brodén.

TC 11 vanns av Reine Wisell i par med Dieter Dahlemann i dennes snabba Austin Cooper.

Kul att få försöka hänga Reine i åtminstone två kurvar, men sen så vinkade han och gasade vidare, undrar om man skulle träna lite i F1 kanske??

Hoppas nu att vi får se fler internationella deltagare nästa år i EM-racet.

Nu fick man övertala fler att starta för att få ihop fulla klasser. Heder åt Bo Bergström och Lars Källberg som osjälvskt lånade ut sina bilar för att fältet skulle bli komplett. På andra håll i Europa är inte hjälpsamheten så stor, vilket jag är säker på att våra utländska gäster noterade!

Vi får också hoppas att Nya Anderstorp Racing Club verkligen orkar med två jättearrangemang så nära inpå varandra som vårt historiska

Oldtimer Festival och GT-endurance deltävlingen i Juli. Tyvärr tycker jag mig se tendensen att det sistnämnda tar lite på resurserna framför allt när det gäller PR och kringarrangemang.

Jag hörde t.ex. att vissa av våra kontinentala gäster inte uppskattade den tidiga stängningen av restaurangtältet och därmed omöjligheten att bjuda gäster och sponsorer på mat och dryck vid banan kvällstid. Det är nog dags att vi i Sverige börjar tänka i mer kontinentala banor om vi skall locka till fortsatt internationellt historiskt tävlande i Sverige.

Tävlingsarrangemang kan vi säkert, men hur är det med kringarrangemangen och marknadsföringen??

Resultat RHK-Cupen Anderstorp 9/6

E-bilar TC 1-10

- 1 Andreas Zolnir, Saab 96
- 2 Dick Gärer, BMW 700

TC 11

- 1 Tord Elander, NSU 1000
- 2 Anders Weglin, Saab Sport
- 3 Lars Byström DKW F12

TC 12

- 1 Lennart Thurn, Morris Cooper S
- 2 Gunnar Dahlgren, Austin Cooper

TC 13

- 1 Michael Högström, Lotus Cortina
- 2 Bo Johnsson, Alfa Romeo GTA
- 3 Lars-Åke Nilsson, Lotus Cortina

TC 14

- 1 Uno Svensson, Volvo Amazon
- 2 Stefan Stålnäpp, Volvo Amazon
- 3 Alf Andersson, Volvo Amazon

TC 15

- 1 Bo Bergström, Ford Mustang
- 2 Hans Rosendahl, Ford Mustang

Resultat FIA "ECHTC"

(för att traversera på den populära engelska förkortingshysterin i standardvagnsracing)

TC 11

- 1 Dahlemann/Wisell
- 2 Hansson/Magnusson
- 3 Weglin/Lindman

TC 12

- 1 Lindberg/Fritz
- 2 Troberg/Brodén
- 3 Johansson/Wrethagen

TC 13

- 1 Faraci/Facetti
- 2 Brorsson/Warmius
- 3 Högström/Sandblom

TC 14

- 1 Almström/Åkesson
- 2 Weissengnuber/Steffny
- 3 Pettersson/Seabeach

TC 15

- 1 Winqvist/Aaltonen



Kjell Wallin på väg mot heatseger på Anderstorp



Per-Eric Svensson, Triumph TR4



Strid på kniven! Lars Byström och Lars Thelm gör upp om vem som är snabbaste DKW-föraren

ANDERSTORP 7-8-9 JUNI

Årets största historiska racinghelg med EM för både standardbilar såväl som GT/GTS. Ett evenemang som RHK verkligen borde stödja för att få så stora startfält som möjligt.

MIAN JUTTERSTRÖM

Ett bättre tillfälle att marknadsföra Historisk Racing i Sverige ges väl inte igen, men som klubben av någon anledning snarare motarbetar genom att uppmuntra oss att åka nationellt dels genom reducerad startavgift för nationella starter dels genom att de som körde EM ej fick tillgodoräkna sig några poäng i RHK cupen. Att sedan den reducerade startavgiften ej kom de flesta till godo som startade nationellt är en annan sorglig historia som jag lämnar därhän men det berodde inte på oss startande. Bortsett från detta blev det en intensiv helg med mycke åka och det är ju det vi allra mest vill.

Redan på Fredagsmorgonen hade en ansemlig mängd bilar samlats för den fria träningen å 300:-/pass.

Lördagen slog till med värmerekord, uppåt 30 grader varmt vilket tog musten ur både förare såväl som motorer så kylning i alla former blev det mest väsentliga.

Slitigast denna helg hade nog Peter van Lukacs som inte fick åka särskilt mycke men skruva desto mera. Först motorbyte sedan när det var klart gick kopplingen tror jag så ut med motorn igen men till EM starten var de klara, bra jobbat av Peter och hans Team. Slitigt hade också Claes Noliuss som kom ut för första gången med sin Sunbeam. Först började kylaren läcka och när det väl var åtgärdat och Claes klar för start släppte gaslänkaget så det blev inte mycket åka men han kommer igen till Knutstorp och du hälsas härmed välkommen till GT/GTS.

På natten till söndag bröt ett Mega-åskväder ut.

Med blixtnedslag dels i en kran (det kördes ju F1 därnere) dels i tidtagartornet vilket saboterade delar av tidtagningen.

Efter åskan kom regnet i stora kvantiteter men på morgonen slutade det att regna och vi GT/GTS åkare var nog ganska tacksamma för att F1:orna hade sitt uppvärmningspass innan vi som första heat ställde upp till start, då de torkade upp den blöta banan åt oss.

Heatet bestod av en blandning av GT/GTS, GTN och en Racersportvagn. Sammanlagt var vi 24 bilar som tog den rullande starten men hela nio stycken skulle ej ta sig i mål! Pga. div krämpor, värst var det kanske för Peckas Corvette (GTN) som började brinna vilket visar att plastkarosser är inget att hållas med. Själv blev jag så gasglad att jag trampade sönder gaspedalen samtidigt som gasen hängde sig. Men dessförinnan hade vi varit många tillsammans p) en gång så att säga i böjen efter flygrakan. Trångt var det men mer plats fick vi när Gia (Ginetta) snurrade bort sig, dessvärre fick hon lite senare allvarliga bekymmer och tvingades bryta.

Bland de lyckligt lottade som tog sig i mål var Trozelli (Elan). Han gjorde en mycket snygg körning utan att släppa en enda gul plastbit på banan vilket gav honom en 2:e placering i Heatet efter Olof Wijks Lola T380 (Racersportvagn). Efter honom kom Bengt-Ake, Elan följde av vår Finske gäståkare i sin Austin Healey, som körde med spektakulärt uppställ i varenda bøj, därpå följde Axel Ekman Porsche Carrera (GTN) och Mats Haleen, Elan.

Sedan kom de gamla Porscharna. Först var Jan Skoog följde av far och son Rosenlechner splittad av Anders Sperber, Elan (GTN). Sonen först. Och far måste vara helnöjd med att båda bilarna höll hela vägen fram. En Porsche som inte höll var för ovanlighetens skull. Hans Nilssons, hans bil förlorade bromsarna totalt efter ett halvt varv. Sista Porschen in var Per Rosendahls som särade bröderna Ek åt.

Mats Sunbeam före och Anders Elan efter.

De två sista överlevande var Per-Erik Svensson i sin Triumph TR4A som vi inte sett sedan Falkenberg för två år sedan och vi är jätteglada åt att bilen återigen rullar på racerbanan. Samt Stefan Svenssons Abarth Scorpione (GTN).

Ytterligare bilar som föll ifrån av för mig okänd anledning var vår norske vän Marius Heggstad, MGB (GTN), Tord Ekengren, Elan och Bo Warmenius, Elan. Bosse fick dock snurr på sin bil till EM tävlingen vilket dessvärre inte Tord fick.

Sent på eftermiddagen var det dags för EM starten med 23 bilar.

Den hårdaste striden stod mellan Tommy Brorsson, Elan och Serge van Havre, TVR Griffith med Trozelli, Elan och Bosse, Elan sniffande i bakhasorna.

Återigen gjorde Trozelli en superb körning som resulterade i en tredje plats totalt efter Tommy. Men säg den glädje som varar beständigt ty i Park Ferme blev bilen utesluten pga. för stora bromsar..

Henry i sin Corvette körde ganska ensam. - Gamla Bettan hade tappat orken på grund av åldersutmattning enligt dess husse och skall få en rejäl översyn inför Knutstorp. Ensam körde också Bengt-Ake, Elan och finske Karl-Erik Roslund i sin Austin Healey. Hettade till gjorde det mellan Lars Bondesson, Elan och Wolfgang Molitor, Fiat Abarth. En eloge till Lars som fått ihop bilen igen efter Kinnekulle, vi var många som var imponerade, bra jobbat Lars. Efter dessa kom Peter som äntligen fått snurr på sin Elan följde av Björn, MGB och Kåge Austin Healey. Ytterligare en svensk över mållinjen var Lars Wramell. Allra sist men säker klassvinnare var även detta år Skoda Felicia! En svensk som föll från toppen till botten var Thomas Henrysson och tvingades bryta. Hans Elan stökade hela helgen.

Grattis och stort tack till alla svenskar som valde att köra EM, utan er hade racet varit ett fiasko med bara nio utlänningar.

Mian

Svenskt Sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp 20-21/7

Efter en dryg månads sommaruppehåll fortsatte så vår RHK-Cup med en deltävling på vår trevliga, skånska racerbana, Ring Knutstorp som kanske är en av de roligaste banorna för oss standardvagnsåkare. Vilket inte minst bevisades av inte mindre än 32 anmälda ekipage.

BO LINDMAN

För eder "klasspappa" blev denna tävling något som jag helst lägger en glömskans slöja över. Det började redan på fredagkvällen när bilen skulle lastas av trailern, strömbrytarna till bränslepump och kylfläkt hade vibrerat sönder på vägen ned! Så går det om man är dum nog att frånga Saabs robusta originaldelar!. Efter att Bergelin letat i sin välförsedda vertygslåda efter kuranta strömbrytare, kunde bilen besiktas utan problem. (Dock också utan större entusiasm från chaufförens sida.)

När standardvagnarna, först av alla, tidigt på lördagsförmiddagen rullade ut för första träningspasset, kom jag bara ett knappt varv innan hjulbultarna lossade och åt sig rakt igenom de nyordning-gjorda Saab-Sport fälgarna, Ridå!!! Gissa om humöret var i botten när jag satt på Kvällspostenmuren och såg klasskamraterna susa förbi i perfekt fungerande bilar.

forts nästa sida

Väl tillbaka i depån föreslog min värdshusvärd för helgen, två-takts kollegan Lars Byström, att nu åker vi hem och äter frukost! Sagt och gjort. Efter en stärkande frukost i solskenet och inte utan peppning från Lars sida återvände vi till depån, där Lennart Nilsson ställde upp och lånade ut sina reservhjul till mig, Heders Lennart!! Nu kunde jag med friska fälgar fram och "några liter" Loctite på bakhjulsbultarna ge mig ut för att försöka få en tid i varje fall.

Trots problem att orka förbi Danielsson Kadett och Glennings PV fick jag en nätt och jämt acceptabel tid. Hjulen satt åtminstone fast det här passet!

En som fick i allra högsta grad acceptabel träningstid var Micke Högström som med en dryg sekund till godo på hemmaföraren K-G Almström tog pole position. Lars-Åke Nilsson tog tredje tid. Snabbast i TC 12 var Lennart Thurn, med Nicklas Johanssons fräscha Koja efter sig. Även i TC 11 var en Koja snabbast genom Henrik Hansson. Nåväl några nämnda och många glömda!

Söndagens race gick i strålende sol och i varje fall för oss två-taktsåkare lite för varmt väder.

Michael Högström hade ett problemfritt race och körde i spendid isaltion hem segern. Tomas Hall var tvåa, men hade denna gång aldrig riktigt häng på Micke. Efter sig i mål hade han Lennart Thurn som i sin Koja verkligen trivs på Knutstorp. Nicklas Johansson och Lars-Åke Nilsson var också snabba i toppen, men då dom missade en gulflagg vid omkörning halkade dom raskt nedåt i resultatlistan. Volvo-åkaren Uno Svensson slutade på en fin 4:e plats, medan volvo-kollegan Alf Andersson bromsade sig av banan och skrynklade till vänstersidan på sin Amazon. Av banan for också Thomas Bergelin, som efter att drabbats, av på däcktypen, Dunlop Racing, inte helt ovanlig smygpunka, snurrade av efter krönet. Thomas hade tur och tuchade räcket helt lätt.

Ett anmärkningsvärt snabbt race gjorde Håkan Ricknäs, som i sin förhållandevis motorsvaga Cortina GT körde in på en fin 6:e plats efter tät figt med Lotus-Cortina föraren Victor Israelsson.

TC 11 vanns inte oväntat av Henrik Hansson, vars koja går så fort att man kunde tro att det var en 1275:a. Nils-Olov Johnsson var god tvåa, medan NSU-åkaren Tord Eländer ("...förlåt Elände ska det vara", som Hasse & Tage sa) fick bryta med ett sprucket baknav, ett problem som stackars Tord hade redan på träningen.

Bland E-bilarna var Christer Glenning helt omutbar i sin allt bättre fungerande Volvo PV Sport. Christer hade en riktig hård figth i "EM-serien" D.V.S. Eskilstuna-mästerskapet med Opelfahrer Sture Danielsson. Vi var några andra som också kämpade i denna figth, trots andra bostadsorter än Eskilstuna! Förutom undertecknads för dagen trötta Saab, även årets nya tillskott i klassen Svereric Myhr och Gunnar Dahlgren i Renault R8 Gordini, respektive Austin Cooper 1275, en mycket tät och rolig figth, där Genning gjorde allt för att täppa till bakåt, vilket nästan lyckades. Myhr och Dahlgren lyckades dock till slut lura sig förbi, medan undertecknad aldrig kom loss riktigt för en seriös attack, men nära var det!

Publikens uppskattning av vår flerbilsfigth nere i kön gjorde dock att man tog jumboplatsen med jämnmod. Men det ska ärligen erkännas: Det var på håret att jag kom i mål! Sista varvet gick i 30 km/h eftersom framhjulen satt på de sista varven gångor igen!

Det fanns ju tyvärr också dom som inte hade riktigt samma tur! Bosse Bergström fick åter maskinhaveri på sin snabba Mustang och Yngve Gustavsson gav upp och lastade innan race med sin krånglande Saab Sport. K-G Almström gjorde generalras på sin BMW-motor, när han låg på en solklar 2:a plats.

På Knutstorp passade vi standardvangsåkare på att ha ett litet klassmöte, där vi diskuterade igenom klassens utveckling, vart vi vill nå, vad vi behöver göra och tänka på för att behålla vår positiva utveckling med många aktiva och fina race. Många tankar dryftades kring regler, tävlingar, klassindelningar, PR e.t.c. Detta ger oss lite riktlinjer för det fortsatta arbetet med att hålla ställningarna som en av Sveriges bästa racingklasser.

När prisutdelningen var avklarad kunde vi se tillbaka på en ganska trevlig racehelg, även om arrangemanget i sig lämnar en del möjligheter till förbättring. Låt oss hoppas att MGCC tar tillvara på dessa möjligheter till kommande år!

Resultat Knutstorp 21/7

E-Bilar

1. Christer Glenning, Volvo PV 544 Sport
2. Dick Gärder, BMW 700 Coupé

TC 11

1. Henrik Hansson, austin Cooper
2. Nils-Olov Johnsson Saab Sport
3. Lennart Nilsson, Saab Sport

TC 12

1. Lennart Thurn, Morris Cooper
2. Nicklas Johansson, Austin Cooper
3. Gunnar Dahlgren, Austin Cooper

TC 13

1. Michael Högström, Lotus Cortina (totalsegrare)
2. Tomas Hall, Lotus Cortina
3. Sören Johansson, Lotus Cortina

TC 14

1. Uno Svensson, Volvo Amazon
2. Dan Johansson, Volvo Amazon
3. Alf Andersson, Volvo Amazon

TC 15

1. Hans Rosendahl, Ford Mustang



Racetuning av JPS-Lotus. Foto Bo Lindman

STURUP 20.4 -96

Återigen hade vi vår "season opener" på Sturupasbanan utanför Malmö. De flesta av oss sydligt boende ställde upp, så det blev ett hyfsat startfält på 7 bilar plus Bo Tinghäll och Gert Benke som körde F-V.

Per Hågeman

Göran Anderberg var snabbast på träningen före Allan Göransson, medan Björn Leufvenius fick kasta in handduken med Effyh-Triumphen.

Själva starten blev något koatisk delvis beroende på ovana funktionärer.

Det är ju så att om någon av våra vagnar skulle stanna vid starten, vilket också skedde, så får den ju skjutas åt sidan och puttats igång efter det att starten gått. Nu försökte man få igång den strejkande bilen, varvid Allan Göranssons och Per Hågemans bilar stannade. Per fick igång sin innan starten, men stackars Allan fick se på när det plötsligt blev grönt, där Lars Hågeman tog starten före broder Per och Göran Anderberg. Där var bitvis hård kubbnings, medan Bo Tinghäll och Kent Persson, Kiehn Spl., följde på kort avstånd. Efter några rundor kunde Anderberg passera Per H. på insidan av hårnålen före rakan, men ett varv senare fick han svårigheter i utgången av samma kurva, och Per kunde passera igen, så Göran fick försöka på intern nästa varv igen. Nu var emellertid dörren stängd på innerspår av Per varför Göran tvingades till en spektakulär rykande inbromsning. Under tiden hade Allan Göransson

fått igång sin vagn, men den stannade sen efter några rundor. Ingemar Edwardssons Effyh och Karl-Axel Klarbergs Alfa-Dana blev tyvärr stående utmed banan på ett tidigt stadium.

I täten gick emellertid jakten vidare.

Nortonmotorn i Hågemans Cooper hade uppenbara svårigheter i utgången på, tvärs svängar, och dem är det gott om på Sturup. Sedan började kopplingen slira under ett våldsamt rykande, och Anderberg kunde passera i utgången på "Ravinen" för att gå till attack mot ledande Lars Hågeman, som dock avvisade försöken med alla till buds stående medel

RESULTAT:

1	Lars Hågeman	Swebe-JAP
2	Göran Anderberg	Alfa-Dana-JAP
3	Per Hågeman	Cooper-Norton
4	Kent Persson	Kiehn-JAP
Br	Allan Göransson	Swebe-Triumph
Br	Ingem. Edwardsson	Effyh-JAP
Br	C-A Klarberg	Alfa-Dana-JAP

DYNAMIT-LOPPET, UDDEVALLA 28.4 -96

Bohusläns MK bjöd in till åkning i Dynamitbacken i Uddevalla. Tyvärr deltog endast tre ekipage bland formelbilarna. Håkan Sandberg och Per Hågeman med midgetbilar, och Bo Ronny Eriksson i en Quantum-SAAB F-3 1000 cc bil, tillverkad i USA. Tyvärr var det lite kallt varför det var svårt att få igång de metanoleldade midgetbilarna till träningen, och F-3an hade svårt med isande förgasare, så den nöp.

Tävlingsdag söndag;

Håkan Sandberg snabbast uppför i första åket före B.R. Eriksson i Quantumen. Hågemans Cooper var heldöd när det var dags för start, och det blev inget åk. Det visade sig att kortslutaren av misstag slagits till. I backtävlings räknas bara det allra snabbaste åket, och det var tur för Hr. Hågeman eftersom han lyckade slå Håkan Sandbergs tid från första åket med hela 7 hunderdelar!

RESULTAT :

1	Per Hågeman	Cooper-Norton
2	Håkan Sandberg	JBS-Triumph
3	Bo Ronny Eriksson	Quantum-SAAB



*Austin-Healey fighting face.
Foto Bo Lindman*

KYRKETORPSBANAN, SKÖVDE 16.5 -96

Det var stort 50-årsjubileum i Skövde på Kyrketorpsbanan. Vi 500-åkare hade sen länge en inbjudan eftersom man förr även körde midgets här.

Vid ett möte "dagen innan" visades filmer och all-
lehandla arkivmaterial, och vi kunde bl.a. finna
att Allan Göranssons Swebe hade tävlat här med
Örebros Sven-Olle Pettersson i sittbrunnen. Synd
att inte Allan ville vara med.

Det visade sig att det dock var tre tappra
som ställde upp. Carlo Eriksen kom från Norge

med sin RJ 500 och Lars och Per Hågeman från
Malmö med sina Swebear. Det skulle köras upp-
visning av oss i två omgångar på den roliga banan
som inte var symmetrisk och inte heller fullt
1000 meter, utan en tvär och en lång kurva, och
ett krön på ena långsidan.

Så här kom vi över mållinjen i de bägge åken:

Carlo Eriksen	RJ 500
Lars Hågeman	Swebe-JAP
Per Hågeman	Swebe-JAP

KINNEKULLE 26.5 -96

**Efter några års lugn så var det åter
nypremiär på Kinnekulle Ring.**

Ett antal halvpannor mötte upp, och det var Pe-
ter Kumlin som på träningen visade att gammal
är äldst och således var snabbast.

Tyvärr så fick Håkan Sandberg kasta in
handduken sen han blivit påkörd av en formel
Vee och den påföljande avåkningen gjorde att en
främre spindelstötta gick mitt av. Det är svårt att
hitta nya sådana till JPS på Kinnekulle.

På tävlingen tog Peter täten bland halvpan-
norna, och Göran Anderberg avancerade till an-
dra plats före Lars Hågeman medan broder Per
gjorde sig beredd för en attack när kopplingen
började att slira. Kent Persson följde med sin
Kiehn. Plötsligt så styrde Peter åt sidan. Kedjan

hade gått av! Göran Anderberg kunde lätt vinna,
och i övrigt hölls placeringarna, dock med Kent
i depå, på slutvarven.

I loppet skulle även Anders Eriksson ha del-
tagit med sin fina Cooper Mk 8, ex Nils Gerre-
mo, Alvar Strandberg, Sven Mattsson m.fl. men
kolvbulten hade skurit i den förarkurs som An-
ders var med i, så tyvärr fick han agera åskådare.

RESULTAT:

1	Göran Anderberg	Alfa-Dana-JAP
2	Lars Hågeman	Swebe-JAP
3	Per Hågeman	Cooper-Norton
4	Kent Persson	Kiehn Spl.-JAP
5	Peter Kumlin	EffyhJ-JAP

SOLVALLA 1.6 -96

Sollalla, denna legendariska midgetarena!

Ett fint återseende tillsammans med Camaro- och Volve Original-cup.

Efter påtryckningar från bl.a. Janne Tromark fick
arrangören upp ögonen även för midgetbilar.
Men det satt långt inne på alla möjliga vis. Peter,
Carlo och Anders hade problem med sina moto-
rer, men det löste sig till slut. Svenska Bilsporför-
bundet var tydligen rädda för (om) våra bilar, så
det fick heta uppvisningsrace.

Vi rullade fram mot startplatsen i bredd, och
meddetsamma tog Peter Kumlin spetsen före
Carlo Exiksen. Dessa två var de enda som hade
riktiga bakdäck, så de gjorde nog nytta. Efter ett
tag kastade Peter emellertid. kedjan (igen!) så där
blir det väl bara helnitat i fortsättningen. Sedan
gjorde Carlo hål i en kolv, och då var et Anders
Eriksson i ledning före Göran Anderberg och Per
Hågeman. De två sista skiftade placering, annars
så hände det inte så mycket, mer än att bilar och
förare frick ta emot mycket grussprut.

RESULTAT

1.	Anders Eriksson	Cooper-JAP
2.	Per Hågeman	Cooper-Norton
3.	Göran Anderberg	Alfa-Dana-JAP
Bröt: Peter Kumlin, Carlo Eriksen		



GT/GTS KINNEKULLE RING

25/26 MAJ

Så har då årets premiärtävling gått av stapeln för oss hemmaåkare, och det kom förvånansvärt många bilar.

MIAN JUTTERSTRÖM

Elan klassen har i år fått ytterligare en bil genom Lars Bondesson. Dessvärre gick bilen rakt in i räcket och blev betydligt kortare än den borde vara (brusten bromsledning). Vill passa på att hälsa Lars välkommen och hoppas du snart får ihop bilen igen.

Även den tunga klassen har fått tillskott genom Mats Ek (bror till Anders) som kom med en fin Sunbeam. Mats hälsas även han välkommen till GT/GTS.

Ett tredje nytillskott är "styrelsens" Ginetta som nu vid premiären kördes av klubbens ordförande Horst men skall framöver köras av kassören. Ginettan skapade stor dramatik under träningen då den tog eld och brann i karossen, men elden släcktes snabbt utan att bilen tog någon större skada. Gia och Horst hälsas naturligtvis också välkomna till Heatet.

Så till tävlingen.

Den rullande starten med Bengt-Ake Bengtson (pool) och Trozelli bredvid fungerade perfekt och alla klarade bron. Sedan strulade det till sig. Trozelli åkte av och blev tydligen något stressad när han försökte köra upp sig igen och prickade Johans Jaguar E-Type vilket tog båda bilarna ur cirkulation, inte alls bra. Detta gjorde att pacecar kom ut vilket samlade ihop fältet igen, det var däremot mycket bra. Lennart Henjer i sin Alfa och min Midget hade i princip samma träningstider, så vi hade kanonkul och böt plan med varandra med jämna mellanrum utan plåtkontakt. Ginettan fick stop and go och Nicke gjorde en piruett med sin Porsche vilket dock inte sinkade honom nämnvärt. Så händelselöst var det inte.

Resultat tävling 12 varv

1. Bengt-Åke Bengtsson	Lotus Elan	9. Mian Jutterström	M.G. Midget
2. Henry Andersson	Chev. Corwette	10. Lennart Henjer	AR Gulietta
3. Kåge Shildt	Austin Healey	11. Johan Solman	Jaguar E-Type (4 varv)
4. Mats Ek	Sunbeam	12. L-M. Trozelli	Lotus Elan (4 varv)
5. Pontus Hemmingsson	Natra Djet	Peter von Lukacs	Lotus Elan (ej till start)
6. Horst Brüning	Ginetta	Lars Bondesson	Lotus Elan (ej till start)
7. Anders Ek	Lotus Elan	Kenneth Arvidsson	TWR (ej till start)
8. Hans Nilsson	Porsche 356A		

T.v och under: "Somliga fick anlita bärgare. Peter Kumlin och Carlo Eriksen". Foto Per Hågeman



BORGWARD RACERHISTORIA

forts. från Rutflaggan nr. 2

PER HÅGEMAN



Le Mans 1953. Borgward No 41 körd av Poch/Mouche klar för start. Denna bil finns sedan länge i Sverige

Den 1 augusti 1953 gick Tysklands Grand Prix för formelbilar, men man hade även utlyst en tävling för sportvagnar.

Den nya stjärnan Hans Herrmann på Porsche vann, men Borgward kom på andra plats genom Günther Bechem. Helfrich fullbordade en habil Borgwardinsats genom att bli trea.

Under säsongen hade man utvecklat en ny "RS"-modell som hade en kortare hjulbas på 225 cm, och ett kortare och mer knubbigt karosseri, ganska likt Porsche Spyder. Detta gjorde att vagnen blev mycket mera överskådlig och lätthanterad, och förarna var mycket nöjda med detta, samtidigt som vikten sänkts till 800 kg och effekten höjts till 95 hkr. vid 5500 v/min.

I slutet av augusti gick en stortävling på Nürburgring för enbart sportvagnar, nämligen 1000 km-Rennen. Borgward anmälde två vagnar med Brudes/Hammernick i den ena och Bechem/Helfrich i den andra vagnen. Det började emellertid oturligt, då Günther Bechem redan på första varvet råkade ut för en knäckt vipparmsaxel. Det ökade varvtalet för att få ut mer effekt, ökade också påfrestningarna. Nu gällde det att få den kvarvarande bilen i mål, och givetvis så bra som möjligt. Adolf Brudes hörde lugnt men snabbt den första tredjedelen av loppet, och sedan togs vagnen över av Bechem och Helfrich, vilket reglerna tillät. Detta blev en taktisk fram-

gång, då Borgwarden gick i mål som segrare i den täta 1500 cc-klas- sen, och 3:a totalt, bl.a. före det an- nars så segerrika Porschelaget. As- cari/Farina i en 4,5 liters Ferrari vann totalt.

Man deltog nu även i backtäv- lingar. Freiburg-Schauinsland hör till de tyska klassikerna med 173 kurvor, 12 km längd och 800 me- ters höjdskillnad. De tävlande star- tar en och en, och tävlar således mot klockan. Hans Herrmann i Porsche vann, men Borgward var bra framme, och fick in Bechem som tvåa och Brudes som femma.

Framgångarna gjorde att Borg- ward anmälde sig till "4. Carrera- Panamericana" i Mexico. Carl F.W. Borgward var ju också mexikansk konsul, vilket säkert gjorde sitt till.

Tävlingen skulle avverkas under fem dagar, och kan beskrivas som något slags landsvägs-rally-ra- cing i 8 olika etapper över sammanlagt 311 mil. Vagnarna, 1953 års öppna "RS" modell, hade preparerats särskilt med bl.a. skyddsplåtar och ett extra reservhjul som spändes fast baktill ovanpå karossen.

Den 19 november var det så äntligen klart för start i Tuxtla med Hans Hugo Hartmann och Adolf Brudes i var sin bil.

Det var hög stämning, och mycket folk kantade bansträckningen. Redan efter 10 mil kom dock den första kallduschen. I ett svårt banavsnitt med rullgrus gick Adolf Brudes av vägen, varvid bilen slog runt. Eftersom man vid den tiden varken hade Appendix "K", säkerhetsbälte eller störtbå- ge, hade han tur i uturen, och slungades ur bilen



Den andra Borgwardbilen No 42, körd av Brudes/Hartmann i väntan på start



Idolfoto av Hans Hugo Hartmann med Borgwardbilarna under testkörning före 4. Carrera-Panamericana 1953

för att landa i ett träd med bara lättare skador, men eftersom bilen var svårt demolerad var det "aus". Hartmann körde dock vidare utan större problem, och låg trea i klassen efter två Porschar, för att efter andra dagen avancera till andra plats

efter Juhan i Porsche. Efter att ha "kastat" det extra reservhjulet gick det faktiskt litet fortare, och efter det 5:e etappmålet hade han gått upp i ledningen före Juhan. Efter ytterligare en etapp var ledningen 4 min. 19 sek. Bara två etapper kvar. Det måste gå vägen. Före sista etappen var försläppet hela 19 min, och Hartmann utropades redan som segrare i den mexikanska pressen. Och när Juhan dessutom fick bryta i början av den avslutande etappen, ja då

Då kom den andra kallduschen för Borgward. Det ena insugningsröret från förgasaren hade knäckts, och bilen gick då bara på två cylindrar, vilket var rena katastrofen i den mycket kuperade bansträckningen. Hartmann kämpade emellertid vidare. Han hade ju trots allt ett ganska rejält försprång. Lodå, han kom i mål på en tid som var över 1 tim och 43 min. före José Herrate i Porsche. Det var bara det att

Då kom kalldusch nr tre för Borgward. Was? Jo, reglerna föreskrev en max.tid på 3 timmar för etappen, och den respittiden hade Hartmann överskridit med - 7 sek.!!! Diskvalifikation! Motorsporten kan vara grym på många vis, det vet vi, men detta var väl ändå nästan oanständigt. - 7 sek...

Det var dock ingen tvekan om vem som var den riktige segraren hos folket, pressen o.s.v. "Den verkliga segraren i detta lopp i lilla sportvagnsklassen är inte segraren utan den besegrade" skrev Mexikos största tidning.

Mottagandet i Bremen blev också storartat, trots det officiella resultatet. Där var hyllning från Carl Borgward och arbetarna i Sebaldsbrück, bildsmyckade väggar, guldkransar, pressuppbåd, tal o.s.v., vilket gjorde att det PR-mässiga värdet av "De 7 sekunderna" säkert blev större än om det blivit en "vanlig" seger.

fortsättning följer ...



Klart för start. Hartmann i den främre och Brudes i den bakre bilen

ONE WOMAN RACE TEAM

DEL 4

**Granadans hotelldel är visserligen stängd för säsongen men bil f...
måste ju faktiskt fortsätta att gå dagligen till och från arbetet.
Så naturligtvis var inte mina problem över.**

MIAN JUTTERSTRÖM

Bensinmätaren slutade fungera. Gör inget byter bara bakhjulen till rätt dimension och kör på trippmätaren istället. Men så en dag börjar det stinka soppa i och utanför bilen vilket jag i det längsta försökte ignorera, men när bensinångorna blev så starka att man inte vågade tända en cigarett ens i dess närhet var det dags att göra något åt saken.

Parkerade bilen på asfalt en stund och snabbt bildades en pöl under tanken. Ringer runt till alla skrotar jag kan hitta, no luck. Tanken som passar till just min bil gjordes bara under fyra år och endast till 2L Granadan. Det återstod bara att reparera befintlig tank och fort måste det gå, över en helg. Först måste då dragkroken monteras ned, och ni kan ju tänka er hur bra den satt. Sedan banden som håller tanken, ett gick naturligtvis av. Likaså en av de där konstiga långa bultarna.

Vid det här laget var det kolsvart ute och det hade naturligtvis börjat regna.

Vid skenet av sladdlampa och i strilande regn fick vi loss tanken som visade sig läcka på fem olika ställen! Tanken släpades in i garaget, stålborstades och lagades med någon dunder "gucka" som skall tåla allt från vulkanutbrott till bensin. Smeten skulle härda under natten så nu startade jakten på de delar som gått sönder, ni minns, det är helg. Får tag i envänlig Fordfreak som har det jag behöver hemma hos sig långt, långt ut på vishan. Delarna hämtas söndag morgon. Läckorna verkar täta nu fast vi hittade en ny som vi missat. På med mera "gucka" och sedan Hammarlacka hela rasket. Blev ganska tjustigt faktiskt. Så montera tillbaka tanken, dragkroken får vänta för återigen är det mörkt och det regnar.

Måndag, tanken verkar tät, va bra nu kanske man får lite lugn och ro, tänkte jag.

Kommer hem från jobbet, meddelande på telefonsvararen från Danderyds sjukhus, min dotter har råkat ut för en svår ridolycka (hon är Jocky till professionen), ligger på intensiv. Problemen med bilarna bleknar. Nu har jag fått annat att tänka på. Efter en vecka börjar det ljusna, dottern kommer att klara sig bra även om det kommer att ta lång tid innan hon är återställd. Med den prognosen åker jag en kväll hem från sjukhuset lättad, för att vid hemkomsten finna min katt svårt sjuk. Dagen därpå är katten död.

Ytterligare veckor förflöt, dottern är hemma igen. Då ringer min son. -Mamma kan du komma med släpet och forsla bort min bil, den brann!! på väg till jobbet. Suck! Visst, jag kommer, studsar ner till bilen för att koppla på släpet. Hoppsan, ingen dragkrok, tänkte inte på det! Så blev det till att kalla på hjälp, återigen Uffe men den här gången hyrde jag in Granadan på OK så monteringen kunde göras torrt och i upprätt ställning.

Kort därefter började bilen lukta konstigt igen, dagen därpå rökt det häftigt under huven. Stannar, funderar på hurvida jag skall öppna huven eller ta en taxi hem. Kan ju inte skada att titta eller? Och se där, oljelocket är borta, ventilationsslangen har lagt sig på grenröret och smält. Skrapar bort gummit, åker till Ford och köper ett nytt lock, så var det avklarat.

Nu måste jag koncentrera mig på M.G:n. Den läcker olja som ett säll. Torkar den kliniskt, lägger pappersäckar under. Efter ett par dagar är det återigen en jättepöl under, konstigt den står ju bara och helt plant dessutom. Operation felsökning inleds. Så småningom hittar jag felet, oljan kommer från filterhållaren som sitter på motorblocket men ovanför den sitter generatoren så inte förrän den plockades bort kunde man se det. Bort med den, ny packning, slå igång motorn -läcker. Planing + ny packning -läcker. Lämnar den till Kjelle på Elwa Motors och si nu läcker den inte längre, Jippi!!

Det här tog naturligtvis ganska lång tid och då bilen ändå var upppallad kunde man ju passa på att känna på alla bultar som sitter under. Det var bra det. Störtbågen var helt lös, likaså bakaxeln och slangerna från eller möjligen till bensinpumpen hade spruckit. Jag har liksom koncentrerat mig på framändan under säsongen och inte haft en tanke på att det vibrerar överallt när man kör racing. Man lär så länge man lever.

Tomten kom tidigt i år.

För redan i början av december kom då äntligen en som det tycks ny stördämpare. Så fort stördämparen var monterad på M.G:n började Granadan pocka på uppmärksamhet igen. Nu väste den när man växlade upp, lät ganska häftigt, ungefär som Per Eklunds Metro när wastgate ventilen slår till och det kunde den gärna få fortsätta med.

Eftersom jag inte gjorde något åt detta måste Granadan hitta på något annat. Nu började den stänka och knarra när man vred på ratten och det lät inte ett dugg häftigt. Denna åkomma har dock drabbat bilen förut så ut till Elwa Motor för åtgärd. Två dagar senare gjorde ytterligare ett nytt ljud sin entre. De knackade från motorn -Kammen? Vipparn?!? Ut till Elwa Motor igen, vi måste sluta träffas på de här viset. Falsktalarm, något med vattenpumpen, dock ej akut, kan vänta till våren.

Torsdag kväll innan jul, håller på att julpynta huset då jag till min fasa upptäcker att byrån i källarentren är dyblöt, likaså golvet! Panik, avloppet läcker. Ringer runt efter rörmockare från jobbet, har lagt ut nyckeln. Så kommer då domen på eftermiddagen. Läckan är temporärt lagad men rören är kexiga och i värsta fall behöver hela avloppsstammen bytas. -Vill inte prata med er mera, återkom med en offert efter nyår, adjö.

Under jul och nyår förvandlas jag till en struts. Jag vägrar gå källarvägen och jag använder inga bilar. Huvudet djupt ned i sanden. Men så börjar jobbet igen och motvilligt måste jag lyfta huvudet och SNACK så börjar Granadan krångla igen. Nu glappar höger fram kännbart. Blir tillsagd att känna på hjulet, händerna i position kvart i tre och sex, jodå ett distinkt glapp. Skall åtgärda det så fort jag hinner när nu det blir. Helst innan jag tappar det. Vädret har slagit om från -100 grader till plusgrader, det är tjugondag Knut och då skall julen ut, så när jag plockat ner allt julpynt och baxar upp lådorna på vinden upptäcker jag att en av vindarna är full med, gissa tre gånger. Javisst vatten, vatten och åter vatten! Hjälp vad gör man? Jo upp på taket, är tvärskrädd, lyckas få stegen över mig, något tillplattad gör jag ett nytt försök. Lyckas den här gången men ser inget konstigt, tegelpannorna ligger som de ska.

Måndag morgon, lägger återigen ut nyckeln ifall jag får tag i någon som kan komma och titta. Denna någon säger - förmodligen kondens, återkommer nästa vecka med en expert. Det känns som om jag fått dispens från fattighuset åtminstone en vecka.

Följande fredag morgon vägrar Granadan att starta.

Ingen bil så långt ögat når att kabla igång den med. Släpar ned ett reservbatteri, funkar ej, då kommer en bil som bara måste stanna eller köra över mig, är man desperat så är man. Får start-hjälp och kommer iväg, upptäcker att den inte laddar. På jobbet ställer jag den på laddning, batteriet tar emot så då bör det vara friskt. Vid lunchtid skall jag vidare till nästa skola och kör Granadan praktiskt taget in i gymnastiksalen för att komma åt el. Ungarna tycker det är "häftigt", övrig personal tycker förmodligen något annat. Med fullladdat batteri tar jag mig så småningom hem. Shit, nu måste en helg vikas åt bilen igen.

Nytt laddningsrelä och nya remmar. Nya bultar till startmotorn som ramlat ned samt justering av framhjulslagret när man ändå var igång. Nu laddar den, åtminstone i tre dagar. Kollar remmarna, slappa som urtvättad byxresår! Har tydligen inte fått fast generatoren. Vår vaktmästare, bless his heart, fixar det åt mig.

Nu permanentar Granadan höger blinkers, oavsett vad jag gör så lyser den till höger. Det är fredag igen, hela veckan har jag kört till höger.

Håll i hatten för nu går det undan.

På kvällen hör jag ljud av rinnande vatten. Konstigt eftersom bara jag bor här? Spetsar örönen och följer ljudet. Det är skvallerröret till expansionkärlet, kollar i pannrummet, där är vattenflödet fritt så att säga, det rinner både från säkerhetsventilen och från en kran. Hett vatten över pannan och ner på golvet. Rörjouren Hallå! De kommer inom ett par timmar. Jourkostnad 2600:-.

Lördag kväll, tänkte se färdigt på en videofilm som jag tittat på natten innan, efter vatten-saneringen i källaren. Videon har lagt av. En av mina styvsöner kommer över och konstaterar att apparaten av oförklarlig anledning lagt av men kopplar in en annan och allt fungerar perfekt. Kvällen därpå slår jag på video nr. två, den har också lagt av. Får över ett proffs som konstaterar att även denna är trasig. - Sådana här fel uppstår

aldrig. Kul att höra, ungefär som Harrisburg olyckan, sannolikheten och det där ni vet. Men vem behöver en video när man har en Granada.

Måndag efter jobbet åker jag till Ostermans. Har tröttnat på att alltid svänga höger så fort man ser en snut. Parkerar utanför entren och går in för att språka med chefen. - Om du gör så och så vad händer då?, ett ögonblick. Ut på gatan, skruva, in och svara. Så där fortsätter det bortåt en timme tills chefen inser att det förmodligen inte är den bästa Ford reklamen med en skitig och allt mer nedplockad Granada framför entren samt en allt mer skitig, blodig (försök få fast främre blinkersglaset på en Granada så förstår ni) och dessutom tvärsné dam som kutar fram och tillbaka, så han låter mig gå in i verkstaden för att konsultera deras el-expert, denne spoling har haft en viss koll på min framfart och säger. - Du måste nog lämna in bilen så vi får mäta upp den, för du har väl inte dragkrok? Tokfan vad ska man annars med en Granada till? Felet sitter nästan alltid i den kontakten. Snäpp, ingen kontakt mer och jag behöver inte längre svänga höger.

Tisdag på väg mellan två skolor på en mycket smal skogsväg. Underkylt regn, black ice, som engelsmännen så adekvat kallar det. Snurrar, Granadan är en stor bil och en swinging (första gången man kan kalla den bilen för swing-ing) på en smal skogsväg är en gigant. Fyra varv och jag höll den på vägen, inte illa, undrar om det finns en Combi klass i Svenska rallyt?

På väg hem började bilen hacka så till den milda grad att det förelåg stor risk för backlash skada på föraren varannan minut. Dagen därpå förvärrades tillståndet ytterligare, nu tändes alla varningslampor, påminner om en Amerikansk julgran. Uffe gör jourutryckning på kvällen, vi provkör efter att ha pysslat med div. vacumslangar och julgranen släcks. Tyvärr släcks belysningen i min hall också. Köper ny strömbrytare, fortfarande mörker, måste ta hit en elektriker.

Min lilla älskling gick ju på kvällen men under natten insjuknade den igen för att börja rycka dan därpå. Bara att konstatera att ytterligare en helg skall offras på Granadan.

Denna helg har den fått nya tändkablar, nya stift, nytt membran till förgasaren samt en ny kontakt till dragkroken. Snart är det bara karossen som inte är ny på den bilen. Nu har Granadan gått som en dröm hela veckan det har också min TV gjort, det vill säga gått sönder, man kan ju inte få allt.

Funderar på att sätta in en kontaktannons.

Desperat Ford, BMC, hus-ägare söker fräsch tusenkonstnär med lång erfarenhet av VVS, EL och VENTILATIONSARBETE gärna TV/VIDEO REPARATÖR med ett förflutet som FORDMEKANIKER och ett antal år vid BMC'S TÄVLINGSAVDELNING.

Fritidsintressen, arbete, arbete och åter arbete. Svar till ARBETSSAMMA HEMMAKVÄLLAR. Kan det va nåt?!

KINNEKULLE. FOTO BO LINDMAN



En bekymrad Anders Waglin funderar över helgens ständiga motorras



2 x Cortina, Persson och Hall väntar på att få nöta Kinnekulles asfalt



Sture Danielsson, Opel Kadett 1000, koncentrerar sig för några snabba varv



Mattias Persson reparerar bakaxel på sin Cortina GT



Victor Israelsson, Lotus Cortina



Håkan Ricknäs Ford Cortina GT