

# RUTFLAGGAN

## NR 4 1988



RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 2037 - S-162 02 Vällingby, Sweden

*GRATTIS TOMMY !!*



# LEDARE

På annan plats i denna utgåva av "Rutflaggan" finns att läsa ett personligt inlägg om historisk racing, signerat Jan Tromark, en medlem väl bevandrad i ämnet. Det är smärtsamma ord att begrunda, inte minst för undertecknad som varit med om att bilda RHK för 10 år sedan. Icke desto mindre är de frågor Jan ställer fullt berättigade.

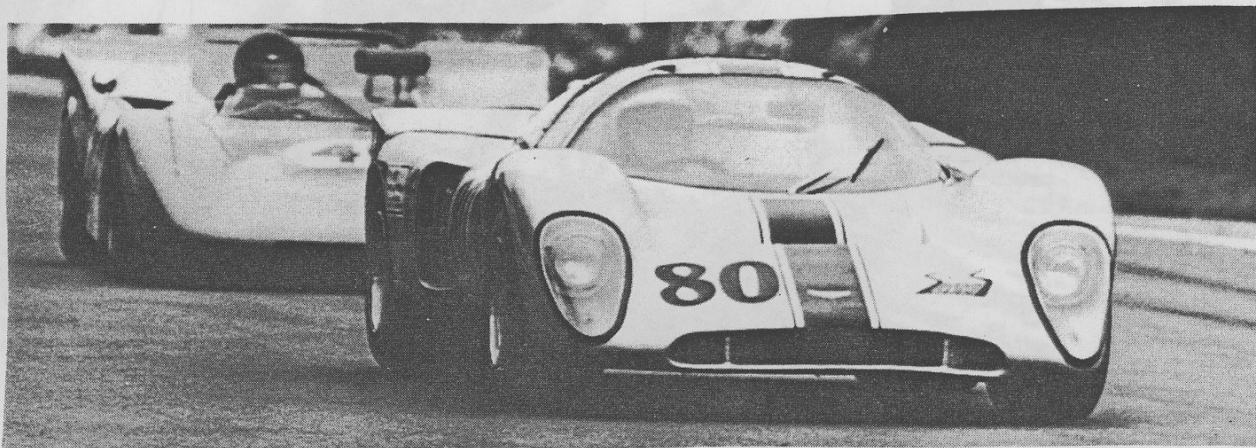
Vi gick in i 1988 med ambitiösa ideer om en breddning av det historiska programmet, nya tävlingsmöjligheter samt en satsning tillsammans med Anderstorp RC på ett 10-årsjubileum med publik. Tyvärr har resultatet hittills kanske inte motsvarat förväntningarna. Varför?

Redan i säsongens inledningskede drabbades vi av SBF:s bannbulla i form av en maxnivå på avgasbullret, ett inslag som ju inte direkt har medverkat till att höja humöret hos de aktiva. Min inställning i denna fråga är samstämmig med Jans: Vi gillar det inte, men vi blir, förutom några få undantag, tvungna att anpassa oss och det kan vi inte göra någonting åt.

En annan fråga som är betydligt allvarligare, tycker jag, och som vi borde kunna åtgärda, är den lilla tendens till ointresse som märkts under året, bl a inför Anderstorp-evenemanget. Många av dem som borde varit där hade inte ens anmält, se Jan Tromarks inlägg.

Under de år som gått har RHK stått på egna ben vad gäller organisation, besiktningar, ID-handlingar mm. Det är först under de senaste åren som Svenska Bilsportförbundet börjat intressera sig för vår verksamhet. Tyvärr måste vi konstatera att ju mer SBF lagt sig i historisk racing, desto sämre har det blivit, och idag är nog min uppskattning av vissa personer inom förbundet på nollpunkten. Både jag och Jan Tromark har fått höra att vi helst borde lägga ner verksamheten och ställa in bilarna på museum, då det hela inte har någonting med racing att göra, vare sig kvalitativt eller kvantitativt. Klubben skulle dessutom, enligt sagesmännen från förbundet, vara besvärlig att ha att göra med för arrangörer, samt skulle ha haft ett ansvar för Knutstorps misslyckade EM-satsning för ett antal år sedan. I sanning märkliga uttalanden från personer vars uppgift borde vara att från förbunds nivå verka även för vår lilla del av racing-Sverige!

Nu gäller det dock att inte misströsta eller hänga läpp. Självklart skall vi visa våra belackare att de har fel. För egen del tycker jag att evenemanget på Mantorp i våras var mycket lyckat och jag tror att en upprepning nästa vår, gärna tillsammans med de historiska motorcyklarna och eventuellt någon annan verksamhet, skulle vara ett utmärkt sätt att fira ett försenat 10-årsjubileum. Låt oss planera i tid för detta evenemang och låt oss visa alla tvivlare, både inom och utom klubben, att historisk racing är ROLIGT!



# BRORSSONS BRAVADER III

3

Hej RHK-medlemmar!

Lite rapport från övningar som jag varit på i Holland samt Italien.

## Holland Zandwort 14 15 maj

Vid tävlingarna fanns en italiensk besiktningsman som kollade alla bilar att de överensstämde med ID-handlingarna. Han verkade mycket initierad i alla bilmodeller och alla bilar som inte rättades till måste byta klass eller köra utom tävlan.

(Kommentar till min bil var att det var roligt att se bilar som behållit sitt originalutförande så väl och han välkomnade mig till Italien helgen efter).

Han beklagade sig även över att FIA tillät att gummi-bussningarna kunde bytas ut mot rose-joints i vår klass, vilket gjorts i konkurrenternas bilar.

Racet var ganska odramatiskt. Startade som trea och avancerade till tvåa efter ett bortfall. Efter mig kom en Elan som fått byta klass p.g.a modifieringar. Tvåa i racet och klassvinst är OK tycker jag.

## Italien Monza 21-22 maj.

Detta var en show (modeshow) med det vackra folket och de vackra bilarna. När jag kom till banan trodde jag vi var förlopp till F1 eller något liknande men inte, det var bara italienarna som gått man ur huse med sina bilar och då tagit fram enorma tält och transportbilar. Även här var besiktningen mycket noggrann bl.a kollades spårvidd på alla bilar (enkel kontroll - mjöl på marken - rulla över bilen - mät).

Fick anmärkning själv, nummerskylten fanns ej med på fotot i ID-handlingarna så den fick avlägsnas.

Vid besiktningen var många händer i luften och viftade runt vid diskussionerna om bilarna men så skall det kanske var i Italien.

Träning 1 gav en överraskning "fan" va fort det går här, hade tyckt att det gick fort på Zandwort där jag varvade 8000 på fyran (c:a 210 km) på långa rakan med vinden snett framifrån. Här släppte jag lite på gasen vid uppnådda 8000 och då var en bra bit kvar på två avrakorna.

Träning 2 åskregn och sladdig bana men körde torts detta för att lära banan och tur var detta för när träningen var nästan slut gick bromsen i botten. Orsaken var ett rör som vibrerat tvärt av inne i en nippel.

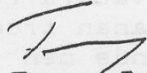
Natten tillbringade jag i ett tält tillsammans med min Eleven samt tre styck Eliter.

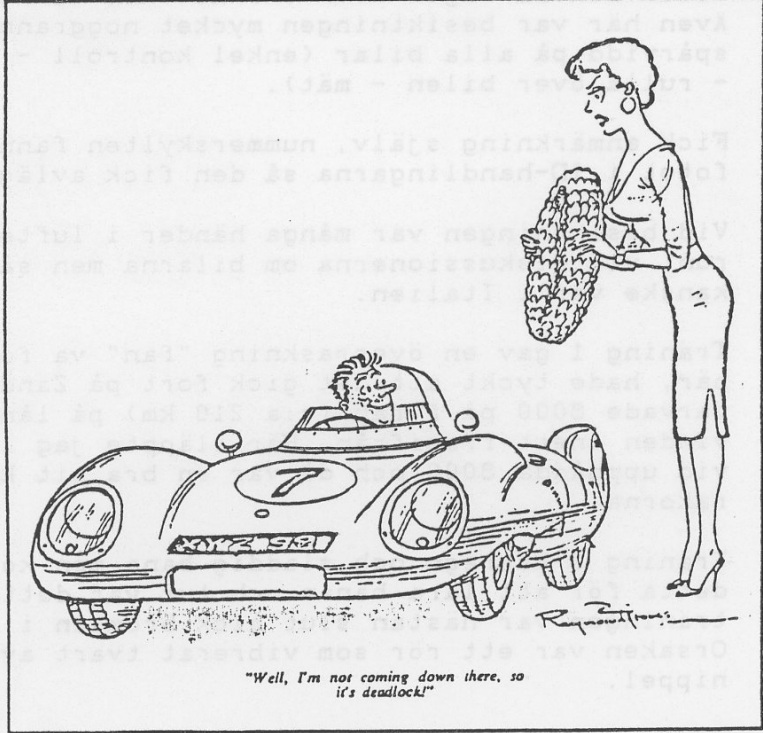
Race söndag fint väder och många åskådare. Hade 2:a tid efter Manfred Bode Lola MK1. Kom bra iväg på ettan, men något hände med kopplingen så jag fick ej i 2:an och trean så Bode stack och Ferrari Testa Rosan kom även förbi. Lyckades efter halva första varvet bromas ut Ferrarin och efter ytterligare 2 varv var jag uppe i ledningen och höll denna sedan i mål. Nu höll jag fullt på rakan och varvade nästan 8400 (220 km) satte även nytt klassrekord med 151,139 i snitt.

Upp på prispallen för andaktstund med Du Gamla Du Fria som musik "härlig känsla". Pokaler erhålls också version "Grande". Här i Italien lät även bilarna som racerbilar skall låta (raka rör). När jag kom tillbaka till depån kom Stirling Moss och gratulerade och uttryckte sin förtjusning över mitt sätt att hantera min bil på banan. Slog honom med 3 sekunder i det blöta träningspasset där jag var snabbast och han tvåa men tiderna räckte ju inte att konkurrera med de från det förra passet.

Nästa race är på Brands Hatch och där kommer det fler svenskar vilket jag tycker är roligt så man slipper vara ensamvarg.

Motorhälsningar

  
Tommy Brorsson



FEDERAZIONE ITALIANA CRONOMETRISTI  
 " 39^ COPPA INTEREUROPA " - CAMPIONATO D'EUROPA F.I.A. & TROFEO F.I.S.A. -  
 Competizione Internazionale di velocita' in circuito per Vetture Storiche  
 TOMOBILE CLUB M I L A N O S.I.A.S. - AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA  
 Pista Stradale di km. 5,800 Monza, 22 Maggio 1988  
 TA GENERAL Computers STIGMA Sistemi Elettronici

CLASSIFICA GENERALE - GIRI 9 = 52.200 km TIT3T4 C4 C5

s	#	concorrente	naz.	vettura	tempo	media/distacco/ giri effettuati
76		BRERSSON TOMMY	S	LOTUS ELEBEN LE MANS	21'15.96	147.277 Km/h
75		BODE MANFRED	D	LOLA MK1	21'41.13	25.17
84		CECCONI ANNIBALE	I	PORSCHE 718 RSK	21'46.08	30.12
27		BRIGATO PIETRO	I	FERRARI TESTA ROSSA	22'43.81	1'27.85
38		CAZZANIGA FERNANDO	I	LOLA	22'51.44	1'35.48
43		GALASSI DELIO	I	TARASCHI	22'55.61	1'39.65
41		ACQUATI MARIO	I	VOLPINI	22'56.69	1'40.73
81		FERRARI GUIDO	I	TOJEIRO SPORT	21'42.20	8 Giri
31		STUDER UGO	CH	ELVA	21'43.50	8 Giri
95		PUGH EAM	GB	LOTUS 15	21'44.32	8 Giri
82		CANALE ELIDIO L.	I	A.ROMEO CORRERO BARCHET	22'31.45	8 Giri
83		SORDI MASSIMO	I	MASERATI 200 S1	22'59.71	8 Giri
7		MOSS STIRLING	GB	WIDI MK2	23'08.94	8 Giri
34		GECCHELIN PAOLO	I	STANGUELLINI	23'45.93	8 Giri
96		LUZZAGO CRISTIANO	I	TRIUMPH SPYDER TR3	22'29.04	7 Giri
72		GEROSA SARDO	I	MANDARINI MILLE MIGLIA	23'48.79	7 Giri
73		ZAFFI WALTER	I	PANHARD DINA SPORT	23'57.56	7 Giri
35		BRIOSCHI RENZO	I	STANGUELLINI	24'16.78	7 Giri
36		GRELL WALTER	CH	STANGUELLINI	18'15.19	6 Giri
33		SARTORI GIANMI	I	STANGUELLINI	7'49.18	3 Giri

HISTORISCHE AUTOREN CLUB



12th HISTORIC ZANDVOORT TROPHY  
 14 and 15 May 1988

Circuit Park Zandvoort  
 12th Historic Zandvoort Trophy 14-15 May 1988  
 Historische Auto Ren Club

Bulletin 19

RACE-UITSLAG NA 1 MANCHE  
 Runnr: 12 Sport-Race cars/Eur.Champ.FIA/FISA Cup

Plaats	Start nr	Runnr	Klasse	Ronden	Tijd uu:mm:ss.ddd	km/u	Snelste ronde uu:mm:ss.ddd	Naam / Woonplaats / Type auto Sponsor
1	51	12	8	12	23:06.639	132.46	1:52.057	Fredy Kumschick /Switzerland /Lotus 27 FJ Kumschick Hist. Racing
2	53	12	10	12	23:58.192	127.72	1:57.454	Tommy Brorsson /Sweden /Lotus Eleven Le Mans Racehistoriska Klubben
3	124	12	14	12	24:04.734	127.14	1:57.237	Leo Schildkamp /NL /Lotus Elan
4	55	12	10	12	24:43.219	123.84	1:59.951	Manfred Bode /Germany /Lola MK 1
5	54	12	10	12	25:04.701	122.07	2:03.202	Stirling Moss /United Kingdom /Widi MK2 Richard Berry Racing

## RESONANS...

Det har varit mycket oljud om buller den här säsongen. Ett dåligt resultat av oväsendet blev att vårt tioårsjubileum tonade bort. Uttalanden från dom som har makten och dom som inte vill foga sig har båda varit så strama i tonen att utsikterna för några kompromisser synes mycket små.

Senaste uttalande från RacingUtskottet genom ordföranden säger tydligt att RU inte tänker äventyra tävlingsverksamheten för några "museala" hänsyn.

Jag tror farhågorna är överdrivna men RU måste tillerkännas rätten till denna ståndpunkt och deras motiv respekteras.

RHK har visserligen sökt bilsportförbundets stöd för att hävda det racerhistoriska intresset men det betyder inte att man kan kräva det.

Nu finns det mycket mer att kämpa för när det gäller racerhistorien än bara ljudsensationer. När det gäller andra avvikelser från den historiska sanningen tycker jag inte att utövarna har visat tillnärmelsevis samma entusiasm som i bullerfrågan.

Skälet till att vi sökte starkare stöd från bilsportförbundet genom bildandet av Arbetsgruppen för historisk racing var ju att vi ansåg att det krävdes starkare styrning än vad RHK som klubb kunde utöva. Mening var att få makt att skärpa regelefterlevnaden.

Ingen i saken insatt vill nog förneka att det skulle behövas. Genom RU:s senaste uttalande tvingas man konstatera att lusten att bidra med detta stöd är svag. Detta betyder att om den racerhistoriska verksamheten skall överleva och inte urarta till en hållningslös lek med gamla ombyggda racerbilar så måste de i verksamheten aktiva skärpa sig, och styrkraften komma från de motorhistoriska leden.

Det finns betydanda automobilhistoriska resurser i landet men hittills har vi inte gjort så stora ansträngningar för att orientera oss åt det hållet.

Jag tror att det är tid att göra det nu!

Racerhistorien har minst lika stark hemvist där som i det rena tävlandet.

Staffan Lindberg



Telephone 0249 75 81 75



H.S.C.C.  
Coldharbour  
Kington Langley  
Wiltshire  
SN15 5LY

7

From the desk of the Chief Executive: BRIAN E. COCKS

BEC/SEW

16th June 1988

Kent Abrahamsson Esq  
Box 14109  
400 20 Gothenburg  
Sweden

Dear Kent

Following our discussions, this is to confirm that all Historic racing in the U.K. maintains originality in exhaust systems.

There is no additional silencing requirement, in the interests of originality and the heritage of motor racing.

Yours sincerely

Brian E Cocks  
HSCC Chief Executive  
RAC MSA Historic Committee



Foto: BENGT PETERSSON

## Fullt ös på crossbanan Fick godkänt av regeringen

Nu satsar Rödeby Motocrossförening på framtiden. Den senaste tiden har man väntat på att regeringen skulle godkänna verksamheten, efter det att en granne klagat på bullret. Nu har beskedet kommit, och det var positivt för klubben.

- Inte konstigt, menar Kalevi Conrad, sekreterare i föreningen. Vi låg långt under gränsvärdena.

Någon övre åldersgräns för motocross finns inte, den undre ligger någonstans vid fyra (!) år.

SIDAN 7

Fullt ös på motocrossbanan i Rödeby. Ett riktigt glädjehopp av Rödeby Motocrossförening. Efter ett positivt besked från regeringen satsar man nu på framtiden.



# SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

The Swedish Automobile-Sport Federation

Stockholm 1988-05-25

Betr. Ljuddämpning av Historiska Racingbilar

Racingutskottet vill på förekommen anledning klargöra följande som gäller med omedelbar verkan (skrivelsens datum):

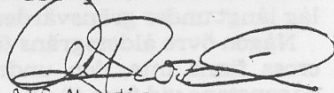
Den ljudbegränsning, 113 dB, som tidigare fastställts (fr o m 88-01-01) gäller för alla fordon som deltagar i svensk racingtävling.  
NB. Generell dispens gäller för Formel 3 under 1988.

Avvikelser:

1. Bilar tillverkade före 1940-12-31 Hist klass A-D kan, efter särskild prövning av racingutskottet, erhålla dispens från ljuddämpningskravet. Dispens skall sökas hos racingutsk för varje enskilt fordon.
2. Bilar vars motorer är lämpade för ljuddämpning och där utrymme finns på fordonet för ljuddämpare kommer ej att beviljas dispens.
3. Skulle någon bana/arrangör kräva en lägre ljudnivå än den av racingutsk i dispens beviljade, skall i alla lägen banans/arrangörens ljudkrav vara gällande.
4. Vid Int mästerskapstävlingar i Sverige kan ljudfrågan prövas i varje enskilt fall.

Grundfilosofin skall vara att alla bilar som deltagar i racingtävlingar i Sverige skall uppfylla den beslutade ljudgänsen på 113 dB.

SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET  
Racingutskottet

  
Alf Nordin

Postadress: IDROTTENS HUS  
123 87 FARSTA

Gatuadress: Storforsplan 44, Farsta  
Telefon: 08-713 60 00  
Telex: 14179 Sports S

Telegram: Autosport, Stockholm  
Bankgiro: 495-8617  
Postgiro: 35 23 00-8



RHK,S VERKSAMHET I KRIS!  
FINNS DET UTRYMME FÖR HISTORISK RACING I SVERIGE?

Den senaste tiden har aktualiserat frågan om det finns fog för historisk racing i Sverige. Är det så att vi, d.v.s RHK,s medlemmar är för tidigt ute, eller är sporten för ointressant ur media och publiksynpunkt?

Frågan är berättigad med tanke på årets insatser, men kanske är frågan varför, ännu mer intressant.

Vad tänker jag på i och med denna dystra inledning?

Deltagarantalet vid tävlingstillfällena, samt den debatt som förts vad beträffar ljudbegränsningsproblemet och säkerhetsfrågorna, samt det agerande de aktiva haft och de följder som då uppstår.

Låt mig börja med själva tävlingarna, d.v.s de tillfällen som erbjuds en ägare med en historisk racervagn.

Deltagarantalet i samtliga klasser är lågt, för att inte säga uselt.

Antalet anmälningar gjorda i rätt tid understiger ALLTID det slutliga antalet startande.

Vad beror detta på?

De svar man får när frågan diskuteras är av varierande typ, alltifrån att bilen inte är klar till att någon moster plötsligt blivit sjuk och man varit tvungen att vara hemma. Dåligt väder är en annan ursäkt som inte är helt ovanlig eller så är man förbannad på att han eller hon kör i "den klassen" i stället för den klass där bilen hör hemma.

Vad blir följden av detta agerande?

Arrangören får stora problem genom att inte veta hur många som kommer för att delta, vilket då skapar problem med tidschemat som blir näst intill omöjligt att hålla. Ett program är otänkbart eftersom det skulle bli inaktuellt innan det var tryckt. Det skapar en osäkerhet hos arrangören, som till slut tappar förtroendet för vår verksamhet och intar en kall och likgiltig attityd. En situation vi just nu befinner oss i!

Så till ljudbegränsningsproblemet.

Vi har med stor indignation hört vad som krävs för att

tävla med bil på bana i Sverige i framtiden och rösterna emot har varit många. Det kan väl ändå inte vara möjligt! I alla fall kan det väl inte gälla vår verksamhet som är begränsad och inte utövas så många timmar per år, eller..?

Min egen uppfattning är klar och entydig.

Jag tycker att motorsporten ska gå i första ledet för att utveckla bättre och miljövänligare bilar. Det är en självklarhet som aldrig borde ifrågasättas, men frågan är varför man från Bilsportförbundet silar mygg och sväljer kameler? Vi har lyssnat till en osaklig debatt om hur det är utomlands och hänvisats till både det ena och det andra. Det mesta felaktigt. Personligen tycker jag att man från ansvarigt håll kunnat se på vår verksamhet på ett betydligt tolerantare sätt och framför allt kanske givit oss en övergångstid för att vänja oss vid tanken. Det vore överdrift att säga att vårt förbund arbetar efter den principen.

Vi står nu inför kalla fakta och ingen återvändo finnes, utan vi måste acceptera att vi i framtiden måste bullerbegränsa våra klenoder för att kunna tävla med dem på en svensk bana. Jag säger detta för att markera för alla och envar att så kommer det att bli. Det har med eftertryck sagts ifrån ansvarigt håll och det finns ingen anledning att tro att man där kommer att ompröva sin inställning.

Så till säkerhetstankar, burbågar och andra säkerhetsfrågor.

Jag är ingen tekniker och jag tänker inte gå in på några sådana frågor, utan jag vill bara uttrycka hur jag ser på saken.

Jag förstår inte de förare som har en negativ syn på säkerheten vad det gäller historiska bilar. Jag förstår att man inte vill montera en säkerhetsbur i en Bugatti, men det är väl inte det frågan gäller. I början gnälldes det om att man skulle tvingas bära flamsäkra overaller och en säker personlig utrustning. Detta är idag helt accepterat liksom även andra regler i denna fråga. Jag kan acceptera att det är dyrt och besvärligt att lösa tankfrågan, men samtidigt förundras jag över att man har råd att överhuvudtaget inhandla bilen, som i de flesta fall betingar ett mycket högt pris.

Är det inte så att dessa problem går att lösa, även om priset skulle bli högt? Är inte säkerheten värd att betala ett högt pris för?

Vi har ännu inte haft någon svårare olycka i våra led, och gud förlåte att vi slipper det, men ute i stora världen har det tyvärr inträffat. Ifall dessa olyckor kunnat undvikas på grund av ovanstående åtgärder behöver vi inte närmare gå in på, utan konstaterar bara att frågan om säkerhet inte kan vara anledning till att man inte anmäler sig till av klubben arrangerad tävling. I så fall är det verkligen bedrövligt.

Vi är framme vid den verkliga kärnfrågan.

Är RHK,s verksamhet befogad?

Finns det tillräckligt stort intresse från alla inblandade för att fortsätta verksamheten med historisk racing i Sverige? Jag tror det, men det kräver en attitydförändring och ett angagemang som man idag saknar. RHK,s medlemmar har spelat förbund och arrangörer i händerna genom sitt agerande och det kommer att ta lång tid att bygga upp förtroendet igen.

Hårda ord, men tyvärr sanna!

RHK har en sponsor, som begärt option även för nästa år, vi måste visa vår sponsor att vi har en bra och fungerande verksamhet genom att solidariskt anmäla oss i tid till de tävlingar som arrangeras, och framför allt inte utebli! Det måste bli slut på den inställning man hör då och då, att man skall vara tacksam för att man ställer upp med sin dyra bil. Den dyra bilen kan snabbt sjunka i värde om den inte har ett användningsområde som skapar en efterfrågan. Glöm inte det!

1988 får för svensk historisk racing anses vara ett förlorat år vad beträffar själva tävlingsdelen, men publikt och mediamässigt står vi på topp genom deltagande på utställningar och liknande och nog var vårt Mantorp-evenemang en bra början för att arrangera egna tillställningar?

Jag lider med de tappra få som släpar sina bilar till sportvagnsmeeting efter sportvagnsmeeting och snart nog tävlar mot sig själva.

Kryp fram ur garagen ni andra och ställ upp, för annars är jag rädd att loppet är kört!

Att bara tävla utomlands är några få förunnat och det kan

inte vara roligt i längden utan en basverksamhet på hemmaplan, för vem skulle man annars "ljuga" för om hur det var ute i stora världen.

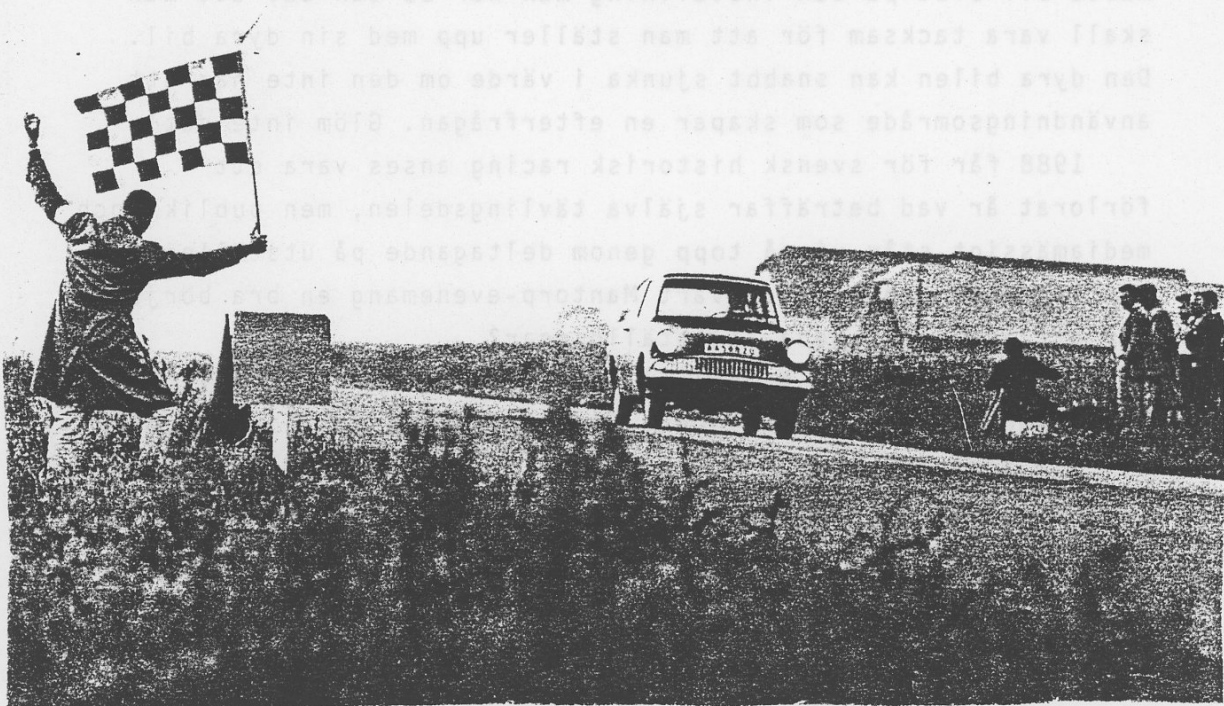
Jag tror på historisk racing, trots alla odds!

Gör Ni?

Jan Tromark



Inte alltför dålig uppslutning, eller? (Mantorp Maj -88)





# FALKENBERGS MOTORKLUBB

Ansluten till Svenska Bilsportförbundet, SBF, och Svenska Motorcykelförbundet, SVEMO

## I N B J U D A N.

Falkenberg Motorklubb, inbjuder härmed till SVENSKA REKORDFÖRSÖK i samtliga literklasser, på flygande kilometersträckan, med start måndagen den 8 augusti 1988, på en förpreparerad del av nybyggda E-6 sträckningen emellan Falkenberg och Varberg.

Gällande Svenska Rekord per den 880530

Klass	A	Över 8.000 cc	230,2	km/tim	Åke Borglund	Bentley Mulsanne Turbo
	B	5000 - 8000	187,5	"	Sven Du Rietz	Panhard Levasseur
	C	3000 - 5000	315,2	"	Björn Sundfeldt	Porsche 911 Biturbo
	D	2000 - 3000	282,9	"	Björn Svallner	Saab 9000 Turbo 16
	E	1500 - 2000	233,7	"	Carl Carlqvist	Saab 900 16
	F	1100 - 1500	223,0	"	Ulf Norinder	Porsche 1500 RSK
	G	750 - 1100	199,0	"	Yngve Rosqvist	BMC - Cooper
	H	500 - 750	93,2	"	Ing-M. Gardell	Fiat 600
	I	350 - 500	130,6	"	Raymond Sjöqvist	Cooper-JAP
	J	250 - 350	-----		Utan notering.	
	K	Under 250	209,2	"	PeO Kjellström	Zip-Rotax Formula E
	Diesel		209,18	"	C-M. Skoog	Volvo 343-XD-1

Antalet deltagare samt tävlingsdagar.

Antalet deltagare bedöms f.n. bli fritt. Tävlingsdagarna börjar från den 8 augusti och kan pågå totalt i 14 dagar, vilket dock inkluderar en del reservdagar på grund av vädersituationen. Tävlingsledningen har dock den ambitionen att använda morgon och kvällsstiltjen till de försök som bedöms ha det högsta hastighetskravet. Tävlingsledningen kommer att ha kontakt med de meteorologiska institutionerna i distriktet flera gånger dagligen. Anmäld förare blir tilldelad en tävlingsdag, men får vara beredd på förskjutningar på grund av ovanstående. De bedöms dock att vid godkänt väder, skall 3 -4 fordon kunna avverkas på 1½-timme.

# HISTORISK HOMOLOGERINGS-HAUSSE

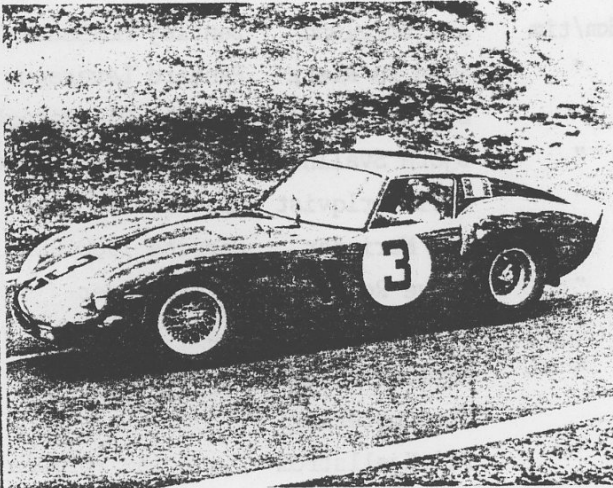
## FIAT-ABARTH BIALBERO

Unbeaten winner of the Gran Turismo class up to 1000 c. c.

**TECHNICAL DATA:** Sports Coupé, engine 982 c.c. with two camshafts, 2 vertical Weber double-carburettors, 4- or 5-speeds, several variances of reductions, independent front and rear suspensions, Girling disc brakes on four wheels. Compression 10.8:1, 102 net BHP at 7800 rpm. Maximum speed: about 134 m/h.

What is a Grand-Touring car?

According to international regulation a Grand-Touring car is "produced in small numbers according to precisely catalogued specification". It is supposed to provide adequate comfort and the emphasis is upon maximum performance rather than economy. In other words a Grand-Touring car is a sporting vehicle produced in small numbers. Hence,



Abarth, Porsche and Ferrari, all of which have developed vehicles specifically for competition purposes which are entirely different from their normal road models.

### The Championship Fiasco

Things have changed since the first year (1962) of the present formula governing the International Manufacturers Championship. The FIA illusion that the inclusion of hillclimbs and rallies would arouse the interest of more manufacturers has come to grief. The manufacturers continued to support selected important events and left the rest to private entrants. Thus, the outcome was a forgone conclusion; the up to 1000 c.c. class champion was Abarth, the up to 2000 c.c. champion Porsche and the over 2000 c.c. champion Ferrari. The result of this one-sided intervention of works entries, primarily at track events, was obvious from the start. These so called grand-touring cars are related only in name to the models which were intended to compete. The relatively good surface conditions of the circuits make no strenuous demands upon cars designed primarily for speed. These cars would appear in a far less favourable light if they had to take part in a road-marathon as the Liege-Sophio-Liege or the Monte Carlo rally, with its usual accompaniment of snow and ice. The real opportunity of the true grand-touring car would seem to lie in this direction. Altogether 22 events were selected for this year's championship. Every one, although classified as a championship event, could be given a purely national character by the organisers. The little "GT-World Championship race" helped to provide attractive advertising for the organisers. But it did little more.



## FERRARI BERLINETTA TYPE 250 GTO

Most successful and speediest Gran Turismo Car in the class over 2000 c.c.

**TECHNICAL DATA:** Sports Coupé with aluminium body, engine 2953 c.c. with two camshafts driven by chain, three double Weber down draft carburettors, 5-speeds; independent front suspension using crossbraced triangular wishbones, rigid rear axle with semi-elliptical springs and longitudinal double-arms, Dunlop disc brakes on four wheels. Compression 9.2:1, 280 BHP at 700 rpm.

especially for this kind of motor-racing. It was anticipated that more manufacturers would welcome this kind of competition and take part in it for the purpose of gaining technical experience. Unfortunately the very elastic regulations and their over-generous interpretation achieved exactly the opposite result. Today no grand-touring car made in accordance with the letter and spirit of the regulation has a chance of winning a race or of even being placed. Races are won exclusively by cars which have been made specifically for the purpose. They are unsuitable for use under normal road conditions and they make the journey to and from the race-tracks in transporters. Abundant examples could be cited to support the view that the present grand-touring formula is unsatisfactory. It suffices to quote the most successful makes

Känns ig 22  
33

The sporting commission of FIA can no longer shirk a responsibility to re-examine the rules and regulations governing the International Manufacturers Championship. If they do not, interest may flag until finally the paying public will stay away. Even uprating the three categories, say to 1300 c.c., 2500 c.c. and above 2500 c.c., would not provide a solution. The events would continue to be dominated by the trio of Abarth, Porsche and Ferrari.

### A sounder footing?

First of all it seems advisable to increase the number of production vehicles required before a particular car becomes eligible (or, as they say, homologated) to take part in racing. One hundred cars of a particular type is far too low a number to discourage resourceful manufacturers from producing them exclusively for racing purposes. The quantity should be raised to at least 500. It has, in fact, happened that vehicles were homologated long before 100 had been built.

The number of events counting towards the championship ought to be reduced from 22 to 14, of which eight could be track races, 3 rallies and 3 hill-climbs. Of these 6, 2 and 2 of each category must be compulsory so that each individual competitor would be forced to take part in at least 10 events. Furthermore the regulations must be tightened to prevent over-generous interpretations so that all the cars taking part in this form of motor racing are in fact true grand-touring models. They will be made not just for racing purposes but for general road worthiness. That will be an advance indeed.

# KNUTSTORP.

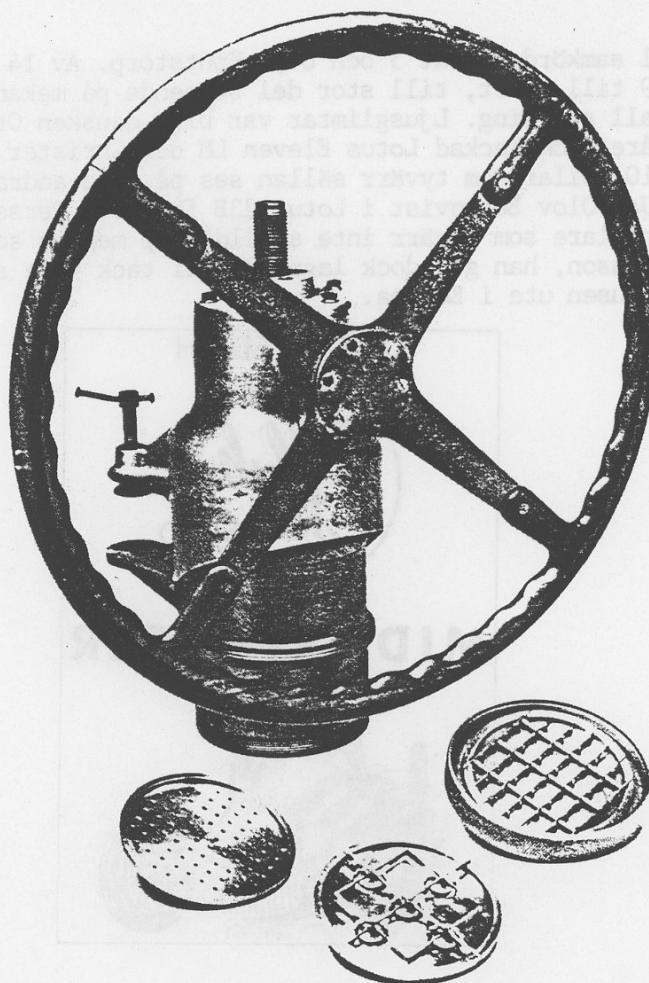
Knutstorp 1988 bjöd på en regndag och en med i stort sett uppehåll. På lördagen avverkades två träningspass och på söndagen ett utan tidtagning, vilket gav endast ett kör av fyra som underlag för startuppställning. Ett mycket trevligt sportvagnsrally och gott om publik tillsammans med god organisation bildade en bra och trivsamt racinghelg.

## HEAT 1

Än en gång detta år fick vi njuta av sången från Lennart Haajanens 3-liters Bugatti. Varvtal och varvtider vilka man trodde hörde betydligt yngre fordon till presterades och ekipaget belönades med heatseger före Ingemar Engström i ägandes MG TC.

En tävling i tävlingen var SM-finalen i halvpanna vilken vanns av Peter Kumlin som glädjande nog fick Effyh:n att hålla ända till mål.

## Ettore Bugatti's own PASTA MACHINE!!



## HEAT 2

GT/GTS klassen fick rekordhögt deltagarantal med ett 20-tal startande. En mycket snabbåkande Thomas Henrysson i Lotus Elan -64 vann ca fem sekunder före Björn Sandberg, Alfa GTA -65. Hela Porschegänget närvarade INKLUSIVE Herrn Rosenlechner i den fina Super 90 GT:n. Tyvärr satte fläktremmen stopp för både honom och Kurt Bertilsson. Jan Richters Alfa Giulietta Sprint Veloce var en ny bekantskap för många, likaså Ingemar Wittströms TVR Grantura -60, båda i mycket gott skick. Kenneth Andrén visade sin Arnolt-Bristol -54, en Engelsk-Italiensk-Amerikansk sportvagn i härligt orört originalskick.



## HEAT 5-6

Av olika skäl samkördes heat 5 och 6 på Knutstorp. Av 14 anmälda kom dock endast 9 till start, till stor del beroende på mekaniska problem samt i ett fall avåkning. Ljusglintar var bl.a dansken Otto Reedtz-Thott i för året tom lackad Lotus Eleven LM och Christer Svensson i en Alpine A110, bilar som tyvärr sällan ses på våra andra race. Vann gjorde Jan-Olov Bergqvist i Lotus 23B före Ove Persson, Lotus 47 GT. En banrekordhållare som tyvärr inte ställde upp mer än som åskådare var Tommy Brorsson, han ges dock laga förfall tack vare sina enastående resultat i Lotusen ute i Europa.

THE SWEDISH

**Effyh**  
500

**MIDGETRACER**



SISTA SIDAN...

En sista påminnelse för Er som inte gör något speciellt helgen den 13-14 Augusti; ÅK TILL NÜRBURGRING!!!  
Årets mesta Historic Racing-fest går ju av stapeln där och då. Gott om hotell brukar det vara ont om framåt tävlingsdagarna, så bestäm Dig kvickt!

Ni som inte åker till Tyskland, eller har andra giltiga skäl har då bara en sak kvar att välja på: MANTORP.  
SSK arrangerar sin vana trogen ett racing- och sportvagnsmöte som i år har Engelskt tema. RHK kommer att vara där och förhoppningsvis representeras av ett stort antal medlemmar.  
UT OCH ÅK alltså!!

## ANMÄLAN MANTORP

För Er som ej ännu gjort anmälan till Mantorp gäller följande; så fort Ni läst klart denna publikation fylles bifogad anmälningsblankett i och skickas till SSK. Ev kompletterande telefonanmälan kan behövas.

Köpes:  
Dubbeltändningstopp till Alfa GTA, vet du något- ring 08-7700968

