

RUTFLAGGAN NR 4. 1993



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 4007, S-183 04 Täby, Sweden



OBS!
DAGS ATT ANMÄLA DIG

Tävlingssekreterarens halvsida

Nu har vi åkt på Knutstorp. Ja ni, fast inte jag. Min motor mår inte så vidare bra och eftersom min plånbok inte gör det heller så blir det som det blev. Jag tyckte att Knutstorp bjöd på fina tävlingar, mycket publik och många tävlande. Vår traditionella Ärtsoppehappening även i år sponsrad av Bong, Spendrups, RHK och genomförd med en strong insats av flitiga, frivilliga hjälpare var mycket uppskattad. Det där med fest på lördagskväll har visat sig inte fungera så vidare bra. Det är bara se på Anderstorps svälttallrik. Nästa tävling blir MGCC på Knutstorp som har bjudit vissa klasser, vilka vet jag inte eftersom jag inte har fått någon information därifrån. Därför ingår den inte heller i RHK cupen. Sedan blir det blir det Mantorp Parks Sportscar Show. Där åker GT / GTS, Standard och Halvpannor, FV och FJ. Vår hösttävling blir på Knutstorp med årets avslutningstävling och prisutdelning i RHK-cupen, Wareco-cupen, Garage-57 cupen och den berömda Bongs halvpannecupen m.m.. Alla kan väl ragga priser, stora som små, så att vi kan dela ut dessa hela natten.

Från våra vänner på Anderstorp har vi fått höra att det är business as usual. D.v.s att det är full aktivitet och planeringen för 1994 års Continental Oldtimer Grand Prix pågår för fullt.

Sedan är det dags för planering inför 1994. Vi behöver folk som är villiga att ställa up och arbeta i styrelsen, på tävlingarna och med tidningen. Så vill ni hjälpa till eller har förslag ring till Ian Nilsson eller någon i valberedningen så att det blir fart på det hela.

Brummm.. pang.. och håll ut bitarna

Horst

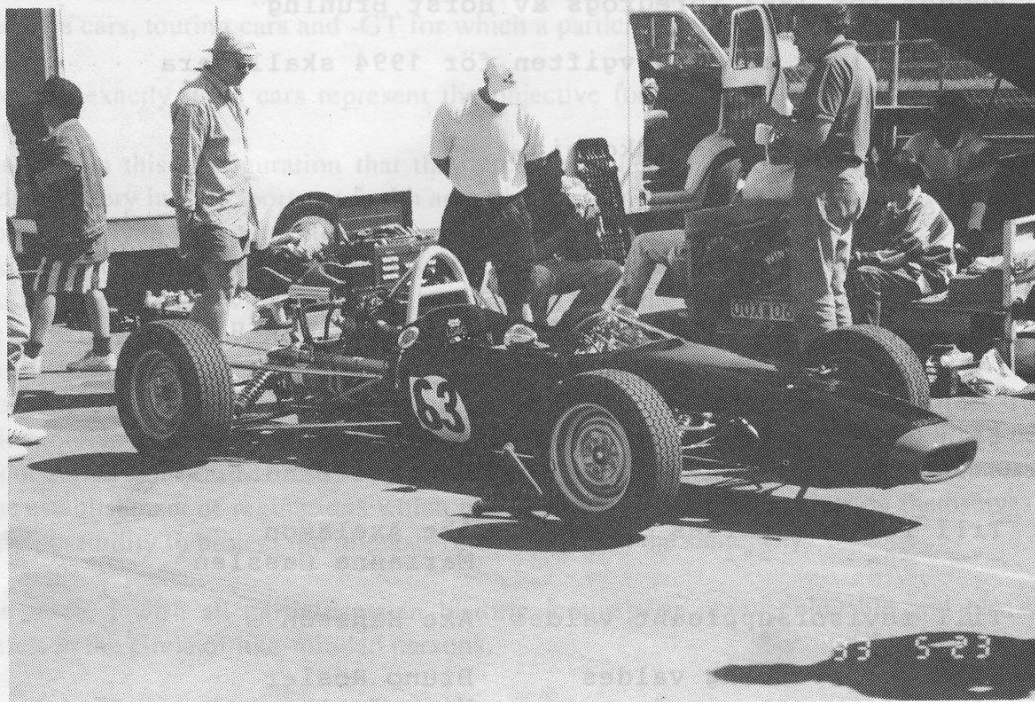


Foto Ulf Westerlund

PROTOKOLL FÖRT VID RACERHISTORISKA KLUBBENS
ARSMÖTE I TROLLHÄTTAN 1993-01-30.
(inkl styrelse 48 st personer närvarande)

1. Till mötes ordf valdes Ian Nilsson
2. Till mötes sekr valdes Roger Grimborg
3. Till justeringsmän valdes Staffan Lindberg och Bruno Rösler att jämte ordföranden justera protokollet
4. Godkändes att årsmötet blivit behörigen utlyst
5. Fastställdes den förelagda föredragningslistan
6. Verksamhetsberättelsen för 1992 föredrogs av Ian Nilsson och godkändes av mötet
7. Arsredovisning föredrogs av Ian Nilsson
8. Revisionsberättelse upplästes av Horst Brüning
9. Arsräkenskaperna fastställdes och godkändes av mötet
10. Enligt mötets beslut beviljades styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret
11. Budget för 1993 föredrogs av Horst Brüning
12. Fastställdes att årsavgiften för 1994 skall vara oförändrad (500:-)
13. Inga motioner hade inkommit
14. Val av styrelse:

Till ordförande valdes	Ian Nilsson
Till styrelseledamot valdes	Roger Grimborg
- " - " - " - "	Horst Brüning
- " - " - " - "	Bengt-Åke Bengtsson
Till suppleant valdes	Tommy Brorsson
- " - " - " - "	Lennart Lindström
15. Till revisor valdes

- " - " - " - "	Ake Axelsson
- " - " - " - "	Marianne Casslén

Till revisorsuppleant valdes	Ake Hansson
------------------------------	-------------
16. Till valberedning valdes

- " - " - " - "	Bruno Rösler
- " - " - " - "	Mian Jutterström
- " - " - " - "	Per Norberg

from the last issue of a great American magazine for historic motorsport, "Victory Lane", points out the main idea: "Vintage racing is more than cars - it is people. And the people of vintage racing are a great bunch of guys and gals. No more need be said".

And here is also the main difference to modern motorsport in which money and technical equipment are the dominating elements and which provides hardly any place for our ideas of leisure-time activities.

Finally, there is nothing real to win in historic motorsport - with the exception of friendship among like-minded persons.

The same applies to pseudo-works teams coming from south and north of the Alps and wishing to conquer the private circle of lovers of old cars with a gigantic expenditure in order to gain eventual cheap laurels.

But what is the value of such a victory if works supported, professional drivers ruthlessly dominate over the amateurs who restore their cars with their own hands?

A first misunderstanding: The idea to open the factories' museums from time to time in order to present some of those valuable exhibits in our circle is very attractive and has always been appreciated. But without the modern technical development and the full support of a works team!

Consequences have already become obvious: Some of the "old ones" which have regularly taken part from the very beginning have to the great detriment of the whole historic motorsport scenery already retired with resignation!

For some, another misunderstanding obviously results from the Appendix "K" of the International Sporting Code established to have a regulating function although it can of course not comply with everybody's wishes.

In connection with the new classes of periods G (until 1971) and H (until 1977), a vehement discussion has recently been provoked about the sense of historic motorsport. This discussion was characterized - consciously or unconsciously - by a lot of emotionalism which is quite natural and does not contradict the engagement of the persons involved.

Let us remember the original idea - that is to say to participate in motorsport with genuine historic race cars, touring cars and -GT for which a participation in races of their days can be proved.

After all, exactly these cars represent the objective for collectors, restorers, drivers and spectators!

It is only in this configuration that they are a genuine document of the period with an individual history in race sports and with an authentic component of the history of motorsport and consequently much appreciated.

Besides, it does not make much sense for an outsider to prepare a brand-new car based upon a brand-new shell with mechanical parts fresh from the factory and to present it to the public as a historic race car afterwards. In this manner, historic motorsport will lose its credibility in the long run.

Everyone of us should reflect upon his personal, original reasons of being attracted by historic motorsport and upon his expectations at that time. It was undoubtedly not brand-new copies of earlier competition cars! These reflections will automatically lead to the conclusion that the establishment of regulations which must naturally also put restraints on themselves is the only possibility to protect the interests of everybody in the same way.

In this sense, I wish all participants in historic motorsports many enjoyable and pleasant weekends in the circle of like-minded persons.

Joos Tollenaar

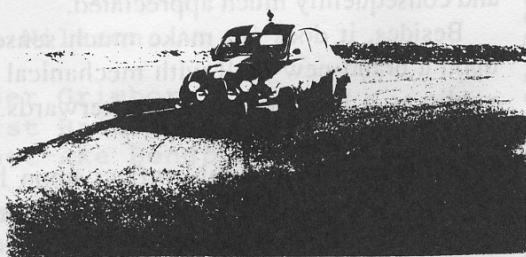


MONTICARLO - AND BUST ?!



Trots viss eftersmak av förra årets fiasko och knappast mycket visare så bestämde vi oss i januari för att göra ytterligare ett försök i Monte Carlo Challenge ("the toughest winter classic rally"). Även detta år skulle det bli i den opålitliga blågula Saab 96 2-takt 1962 som förra året föredrog att ta tåget hem... Våra känslor för fordonet (som man väl, trots allt, får benämna det) var väl något skilda; medan fadren fortfarande trodde på svensk kvalitet (eller vad hans motiv till optimism kan ha varit) så trodde jag obetydligt mer på bilen än jag tror på snömännan...

Årets tävling, som var den fjärde i sitt slag, hade lockat fler deltagare än tidigare; närmare 200 bilar från 16 olika länder (däribland USA och Turkiet). Den äldsta bilen var av årsmodell 1912 och det var även den äldste deltagaren, Maurice Gatsonides, "den flygande holländaren" - minsann en tidigare vinnare av det klassiska Monte Carlo-rallyt! Jag skulle tro att jag var yngst med mina 21 år och definitivt grönast i så'na här sammanhang. Antalet startplatser hade utökats kraftigt och omfattade detta året York, Oslo, Berlin, Nordwijk (utanför Haag), Prag, Cortina och Lissabon. Vi hade bortemot 3000 km framför oss då vi på söndagsmorgonen den 14:e februari lämnade Berlin och Olympiastadion. Från vattenpumpen droppade en jämn, men än så länge relativt blygsam, mängd vatten. Om allt ville sig väl skulle vi nå Monte Carlo nån gång på torsdag förmiddag. Om allt ville sig väl, ja... När vi nådde de trakter där vi förra året så snöpligt hade blivit bortbogserade utan ström och bromsar började bilen hacka sig fram på en eller två cylindrar. Precis efter att vi hade passerat stadsgränsen till Limburg, som var dagens mål, la så motorn av helt och hållet och vägrade starta trots fadrens olika vedermödor under huven. Mina svordomar och hotelser verkade heller inte hjälpa. Men precis som servicebilen kom så behagade motorn starta igen efter en skvätt bensin direkt i förgasaren. och där satt problemet förstod vi senare - det var is i förgasaren, ett vanligt problem för just 2-taktare. Det enda vi kunde göra mot detta var att hålla karburatorsprit i tanken och hoppas på att gudarna skulle ge oss mera lämpligt väder.



Ingetdera hjälpte något nämnvärt.

Nästa delmål var Beaune, huvudstad i Bourgogne, och på den sträckan höll vi faktiskt tiden på de flesta time control'erna, trots att bilen fortfarande gick på två cylindrar för det mesta. På grund av sjabbel från kartläsaren (inga namn...) så lyckades vi köra fel under en regularity test, vilket gav oss en usel tid. (En regularity går ut på att man ska hålla en angiven hastighet under en icke angiven sträcka.) Under denna vår andra dag började vi få en försmak av vad som komma skulle; höga höjder och slingriga serpentinvägar, men ingen snö än så länge.

Väl framme i Beaune blev vi välkomnade med en flaska av traktens vin, som vi dock valde att spara.

Nästa dag nådde vi Alperna, även de utan snö. Dagen förflöt "som vanligt" med växelvis en eller två cylindrar, men faktum är att vi faktiskt tyckte att det gick rätt bra och minsann hoppade inte den tredje cylindern in också... Men såg den lycka som varar... Rätt vad det var så stannade bilen och vägrade starta. När fadren nå'n timma senare hade tagit av hjulet för att komma åt, skruva loss och rengöra bensinpumpen och när jag deltagit i servandet genom att fylla på den nästan tomma tanken med reservdunkan så startade bilen i alla fall till slut. Vi låg nu c:a en och en halv timma efter vår tid och övervägde att ta närmsta väg direkt till Vals les Bains som var dagens mål. Men som riktiga sportsmän valde vi istället att köra allt vad Saab-uslingen orkade med på den ordinarie sträckan. Och skam den som ger sig - vår försening minskade för varje time control vi passerade. I Yssingeaux var det så två time control'er - man stämplar in och ut sig så att man ska hinna fylla på energiförrådet emellan. Jag sprang in till kontrollen och lämnade, med andan i halsen, in vårt time card till "in"-kontrollen för att genast överlämna det till den något konfunderade mannen i "out"-kontrollen. Det skulle egentligen ha varit en halvtimma mellan dessa så vi var rätt nöjda och tänkte att nu har vi snart kommit ikapp vår tid. Därefter tittade vi på den stämplade tiden på kortet. Vi hade kört fortare än vi trodde - vi hade stämplat ut för tidigt! För detta får man högre straffpoäng per minut än om man stämplar för sent. Vi hade vid det här laget en imponerande summa straffpoäng, som bara ett par andra bilar kunde överträffa. Ytterligare några straffpoäng rikare kom vi i alla fall till Vals les Bains i tid den kvällen. Även ett problem rikare; ett kullager till fläktaxeln hade valt att lämna oss åt vårt öde. Vårt öde för tillfället bestod i att batteriet sällan laddade. (Förutom den gamla vanliga isen i förgasaren och den alltmör läckande vattenpumpen.)

Eftersom återstarten från Vals les Bains skedde enligt placering så fick vi tid över att göra en provisorisk lagning och när vi lämnade staden så gick bilen bättre än den gjort sen Berlin. Visserligen droppade det inte längre ifrån vattenpumpen utan rann, med det räknade vi i sammanhanget som en bagatell; det var bara att vattna.

Nu hade vi den tuffaste biten kvar. Hela den dagen och efterföljande natt skulle, med några korta break, tillbringas i bilen på serpentinvägar av sällan skådat like på höjder bortemot 1700 meter över det Medelhav som vi hoppades få se dagen efter. Dimman var på sina ställen i det närmaste ogenomtränglig och de långa och slingriga nedförsbackarna frestade på bromsarna. Men trots det flöt det på ganska bra.

Mörkret kom och jag trodde i min enfald att det värsta problemet skulle bli att hålla mig vaken hela natten och hänga med på kartan.....Jag ville tro att det var ett dåligt skämt när fadren i en nedförsbacke upplyste mig om att vi inte hade några bromsar. Tyvärr var det den tragiska sanningen och till den hörde att alla efterföljande bilar fuskat och tagit en genväg till Sisteron och nästa time control (när jag för en gångs skull hade lyckats följa kartan rätt...). Så där stod vi och ingen hjälp hade vi att vänta. Jag ångrade att jag hade åkt med överhuvudtaget där jag satt i en iskall bil i en becksvarv natt uppfylld av becksvarv tankar. Jag önskade att jag hade en slägga... Jaha, så det skulle bli tåget den här gången med... Fast, som tur är så är fadren mer positivt lagd än jag och dessutom betydligt mera teknisk.

Då det var en bromscylinder bak som hade gått sönder så blockerade han bakbromsarna med en egentillverkad gummipropp. Den extra bromsolja vi hade med räckte precis till att fylla systemet. Mycket försiktigt åkte vi sedan mot Sisteron, över två timmar försenade. Vi hoppades att servicebilen skulle finnas kvar där, för vi hade en enda bromsreservdel med oss och det råkade vara just precis en sådan som vi behövde och med deras hjälp så... Men i Sisteron var det dött som i graven. Ett tecken fick vi i alla fall på att Monte Carlo Challenge varit där; på en parkeringsplats till ett hotell stod en norsk Daimler, vars besättning vi lärt känna.

Vi ställde oss bredvid och luftade

återstoden av våra bromsar och

tyckte oss märka en förbättring.

Därpå skrev vi ett meddelande

till våra vänner som vi hoppades

återse i Monte Carlo och satte

oss att planera vår färdväg. Vår

försening på drygt 2 timmar

kunde vi omöjligen återhämta,

speciellt i det skick bilen var.

Vi valde ut tre av kanske tolv

återstående time controls och

försökte planera vårt vägval så

att vi skulle slippa de värsta

nivåskillnaderna. Men vi befann

oss ju i Alperna så naturligtvis gick det inte att undvika

nerförsbackar och kurvor och jag var mer än lite rädd att

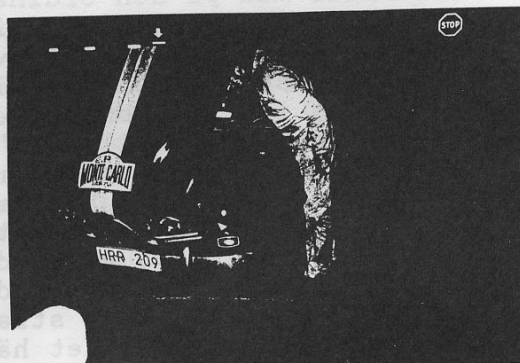
bromsarna inte skulle hålla. När vi så åter såg andra deltagare,

när vi kom till den första kontrollen och framför allt när vi

efter mycken möda och stort besvär såg det första gryningsljuset

då kändes det som ett stort lass lyfts från våra skuldror (för att använda en gammal kliché).

Fast vi var ju inte framme än...



Den sista time control'en före Monte Carlo var Valberg (som faktiskt ligger i Frankrike, trots det svenskklingande namnet) där det även gavs tid för frukost. Alla såg släta ut, men samtidigt mycket glada efter att ha klarat av en tuff natt. Från Valberg till Monte Carlo var det drygt 100 km av vilka merparten var nedför. Vi fick stanna och kyla bromsarna som bokstavligen kokade gång på gång på gång. Fading'en var så gott som total. Vatten (både till bromsarna och till vårt durkslag till vattenpump) fick vi ta från små alpbäckar som lämpligt nog rann fram lite här och var.

Det var vår, solen sken, träden började spricka ut, fåglarna kvittrade och fettet trängde ut genom navkapslarna från våra överhettade frambromsar av modell trumbromsar vilket inte gjorde saken bättre. En annan sak, som inte heller gjorde saken bättre, var att man inte kan motorbromsa SAAB:en eftersom den har frihjul. Gör man det skär sig motorn, så det var bara att stanna och vattna bromsarna. Vi kunde säkert ha stekt ägg på dem...

För att ytterligare utöka den kraftiga försening vi pådragit oss gjorde kartläsaren en tabbe (klen tröst var att alla andra kartläsare jag pratade med också hade missat vägen D 518). Men slutligen rullade vi i alla fall in på Quay Albert le 1:er, Monacos hamnpromenad - c:a en halvtimme efter att målet hade "stängts"!! "Out of time limit" och alltså inte fullföljare av rallyt blev den hårda domen, men i våra ögon var det i alla fall en seger. Vi hade gjort det och det var då sannerligen inte tack vare bilen!



Lotta Sandberg, kartläsare, tolk och plågad dotter

Max heltänd på historisk racing

KLIPPAN: I skuggan av de stora grabbarna på racerbanan tävlar 50-årige Max Viebke från Klippan. För fyra år sedan började han köra racertävlingar och från i fjol är det bara historisk racing med Hundkoja som gäller.

På garageuppfarten står två Hundkojor eller Austin Cooper som de egentligen heter.

— Det gick inte så bra i Knutstorp. Bilen slutade driva, säger Max och fäller igen motorhuven.

Max Viebke har kört hundkoja sedan 1981 och det var intresset och engagemanget i bilklubben som fick honom på tankar att köra racer. Det började med fyratimmars race, men det tröttnade Max på. När han sedan fick tag i en Austin från 1965 till skapligt pris har det bara varit historisk racing som gällt. Här får bilarna inte vara yngre än 1965.

Max har tävlat både på Anderstorp och på Knutstorp. Nu senast i helgen ställde han upp i Touring Cars, TC 11 på Knutstorp. En nationell tävling för allt från Volvo till Lotus. Lördagens tävling gick bra men efter några varv på söndagen ville inte bilen vara med längre. Det hejdar inte Max från att tänka på nästa tävling på Mantorp.

— Det är lite nostalgi över det, säger Max, som även gillar farten och atmosfären på tävlingsbanan.

När han inte kör racerbilar tar Max hand om Klippanbornas returavfall på Åbytorp. Det är allt från batterier till trädgårdsavfall. Innan dess arbetade han med skrot och han skrattar vid jämförelsen med intresset för gamla bilar, speciellt från 60-talet.

Mellan 4 000 och 7 000 kronor lägger Max på reparationskostnader varje år på sin Austin Cooper. Till det kommer startavgifter och reskostnader till tävlingsbanorna. Några pengar att vinna finns inte, men

han har skaffat sig några sponsorer och får mycket hjälp från en bilverkstad i Klippan.

Max och familjen, som följer med på tävlingarna, ska åka till England på semester. Där blir det givetvis ett besök på en formel 1-tävling.

Reservdelar

— Jag ska köpa lite reservdelar i England, säger Max, som tycker det är extra roligt att köra eftersom övriga familjen också är intresserad. Äldsta dottern hade bara haft körkort i sex veckor när hon körde sin första fyra-timmars race.

Max har märkt att det blivit ett allt större intresse för historisk racing på bara det senaste året. 1990 var det premiär i Sverige, men tävlingsformen har funnits utomlands i cirka 30 år. Det ökande intresset tycker han är roligt, speciellt när det kommer mycket publik. Det händer att folk vill köpa Max Hundkoja, men den släpper han inte ifrån sig i första taget. Om han inte börjar köra ännu äldre bilar, förstås.

— Det hade varit roligt att köra historisk formelklass. Men det är svårt att komma över sådana bilar, säger Max och öppnar motorhuven på sin Austin Cooper från 1965.

ANN RICHARDSSON



Max Viebke började köra racer på gamla dar. I sommar fyller han 50 år och hans tävlingsbilar är från 60-talet. — Det är roligt att bevara de gamla bilarna, tycker han.

STANDARDVAGNSSIDAN

KNUTSTORP 4/7 -93

På lördagen regnade det då vi körde vårt träningspass, vilket inte hindrade Tommy från att köra c:a 5 sekunder fortare än de andra Cortinorna, inga namn.

På lördagskvällen var det ett något deppigt gäng som åkte till den lokala puben, det var då vi kom på det! Tommy fuskar. Hur fuskar då Tommy, jo han fuskar med körningen så enkelt är det. Vi har inte lyckats lura ut exakt hur men när vi väl har räknat ut det får han passa sig.

SÖNDAG.

Fint väder, 22 bilar på startlinjen nu ska dom få se på åka.

1 minutersskylten visas, 5 sekundersskylten visas, rött ljus på oj oj där kom Uffe L grönt ljus AK.

Brorsson iväg, Kjelle står still, Uffe som var lite tidigt iväg in som tvåa, jag står still vilket inte Lars-Åke och Jonas gör.

In i första kurvan Tommy, Kjelle, Uffe, Lars-Åke, Jag och Jonas.

Kör troligtsvis om Lars-Åke någonstans på baksidan, Uffe ligger nu någon meter före mig, ut på startrakan bromsa före högerkurvan i med 2an full gas, i med 3an full gas, aj aj där small det i Uffes baklucka, kopplingen hade låst sig i urkopplat läge för Uffe, inte bra. Titt i spegeln, mycket Cortina däri med Lars-Åke vid ratten.

Ett varv senare kommer Wicke farande förbi med Falconen då han hade startat sist eftersom han inte hade någon träningstid.

Hur det var bakom oss vet jag mycket lite om, det vore kul om någon i Saabgänget ville skriva något om hur de upplever ett race.

Hälsningar

Mats I.

POS	START						TOTAL	AVERAGE	PTS
NO	NO	DRIVER	NAT	ENTRANT	CAR	CLASS	TIME	Km/h	
1	9	TOMMY BRORSSON	S	RACERHISTORISKA KL.	LOTUS CORTINA	TC12	20:11.778	98.394	
2	4	BENGT WINQVIST	S	BW MOTORS	FORD FALCON	TC14	20:35.840	96.478	
3	10	KJELL WALLIN	S		LOTUS CORTINA	TC12	20:51.184	95.295	
4	11	MATS ISRAELSSON	S	ELWA MOTORS	LOTUS CORTINA	TC12	21:05.738	94.199	
5	14	LARS ÅKE NILSSON	S		LOTUS CORTINA	TC12	21:08.796	93.972	
6	21	LEO MÖCKL	A	GHS - SMVC	VOLVO PV 544	TC13	15 LAPS		OUTSIDE COM.
7	22	MICHAEL HOFFSTEN	S	RACERHISTORISKA KL.	VOLVO AMAZON	TC13	15 LAPS	-	
8	26	MATTIAS PERSSON	S		FORD CORTINA	TC12	15 LAPS	-	
^	31	JAN-ÅKE ANDERSSON	S	JANA MOTORS	AUSTIN COOPER	TC10	15 LAPS	-	
..	5	JONAS BENGTSOON	S		FORD MUSTANG	TC14	15 LAPS	-	
11	35	C.-O. CHRISTIANSSON	S	RACERHISTORISKA KL.	FORD ANGLIA	TC11	15 LAPS	-	
12	58	ALEX BUCHHOLZ	D	SCUDERIA LUFTHANSA	DKW F12	TC10	15 LAPS	-	
13	51	ANDERS WEGELIN	S		SAAB SPORT	TC10	15 LAPS	-	
1'	52	NILS-OLOF JONSSON	S	RACERHISTORISKA KL.	SAAB SPORT	TC10	15 LAPS	-	
1.	54	TORD ELANDER	S	RACERHISTORISKA KL.	NSU 1000	TC10	14 LAPS	-	
16	53	MAGNUS WIGREN	S		SAAB SPORT	TC10	14 LAPS	-	
17	55	CHRISTER WIGREN	S		SAAB SPORT	TC10	14 LAPS	-	
18	70	GIA ISRAELSSON	S	RACERHISTORISKA KL.	BW 700	TC 5	13 LAPS	-	
19	29	ANDERS HOLMSTROM	S		SAAB SPORT	TC10	11 LAPS		RETIRED
20	56	INGMAR LINDBERG	S		SAAB SPORT	TC10	7 LAPS		RETIRED
21	39	MAX VIEBKE	S		AUSTIN COOPER	TC11	2 LAPS		RETIRED
22	33 *	ULF LINDBERG	S	JANA MOTORS	MORRIS COOPER	TC11	2 LAPS		RETIRED

Med Tommy bakom ratten så... *Helsingborgs Dagblad* 5/7 93

Dolda krafter att ta till

KNUTSTORP (HD)

Inte ser den mycket ut för världen, den gamla vita Ford Cortinan med 30 år på nacken.

Men sätt Tommy Brorsson, 47-åringen från Örskelljunga bakom ratten, och de blir ordentlig sprutt på den. Ja, då går den rentav snabbast i Europa.

– Vill det sig riktigt väl ska jag väl kunna få upp den i 200 knyk, säger Tommy.



Walle Holmberg

Igår hade han stor uppvisning med den på Ring Knutstorp.

– Synd att det här inte ingick i EM. Men å andra sidan, hade det inneburit att konkurrensen varit en helt annan, säger Tommy.

Nu var det mestadels svenskar som svarade för motståndet.

Och dom blev en enkel match för Tommy, som i förbifarten passade på att putsa Kaj Bornbuschs varvrekord med dryga två sekunder.

Han har hunnit med två EM-deltävlingar så här långt: Paul Ricard i Frankrike och Zandvoort i Holland.

I den första deltävlingen kom han tvåa, i den andra blev det seger.

I EM är det litet annorlunda. Där delar två på körningen. Tommy har som förarkompis Bosse Wernerius från Stockholm.

Pågår en timme

Loppet pågår en timme och mellan den 20:e och 40:e minuten måste förarna skifta.

– Då kan du räkna med att det går undan i depån. Den ene föraren nästan flyger ur bilen när han ger plats för den som ska ta över, berättar Tommy.



Foto: MATS ALM

Gammal är den, men fort går den. Tommy Brorsson, 47-åringen från Örskelljunga, går inte att stoppa när han fått upp farten i sin 30 år gamla Lotus Cortina.

I går var det betydligt lugnare, både på banan och i depån.

Tommy ledde från start till mål och var totalt ohotad.

– Alltid kul att få vinna på sin hemmabana, säger Tommy.

Han har hållit på med banracering i olika former sedan 1966.

Men det började faktiskt med rally en gång i tiden.

– 1964 blev jag medlem i SMK Örskelljunga, som bara hade rally på programmet. Det blev bara några tävlingar för min del. Jag tyckte inte det var särskilt kul att kyska runt i skogarna, säger Brorsson.

Klubbyte

1966 blev det därför klubbyte. Tommy Brorsson skrev in sig i

Hyllinge MS och började åka bli på bana.

På den vägen är det fortfarande.

En lysande racerkarriär nådde sin topp 1972, då Tommy blev både svensk, skandinavisk och europeisk mästare i Formel Vee.

1974 lade han dock racerhandskarna på hyllan. Det skulle visa sig bli enbart tillfälligt.

– 1979 hittade jag en gammal Lotus, som jag började rusta upp. Hade hört talas om att det fanns tävlingar för historiska bilar. Då började det rycka i racertarmen igen, berättar Tommy.

Så det var bara att pallra sig in bakom ratten igen.

Mot en tredje titel

Och naturligtvis såg Tommy

till att bli en av de allra bästa även i bilar med riktigt många år på nacken.

Både 1988 och 1991 blev han europamestare.

Nu är han på väg mot en tredje EM-titel. Nästa EM-deltävling går på klassiska, engelska Silverstone. Och då är det tänkt att det ska bli ännu bättre sprutt på bilen.

– Jag ska ändra utväxlingen, vilket höjer maxhastigheten från 175 till 200 kilometer i timmen, förklarar Brorsson.

Så räkna med att det blir åka av på Silverstone.

Det ska Brorsson och Wernerius se till.

Ett vitt streck och det är den 30 år gamla Cortinan som passerar.

STANDARDVAGNSSIDAN

UNG PÅ NYTT?

Jag, Cortina 1964, född hösten 63 har åter fått motor och växellåda efter att stått utan sedan början av 70-talet. Många saker har hänt under dessa år men mest har jag stått undanställd.

Jag hämtades hem till ett garage i Örkelljunga hösten 91 men aktiviteten blev inte vad jag hoppats på. Jag hörde hur Tommy klagade på att "hade jag bara haft pengar skulle de fått se". Hela sommaren 92 gick och nästan inget hände, men så kom hösten och Tommy var på gott humör, skruvade och fixade både här och där. Jag fick ny vit och grön päls och till sist kom så äntligen motorn på plats.

Jag startade glatt och såg fram mot första turen på 20 år. Tommy backade ut mig från garaget, men stannade utanför, det fanns mat på bordet och konstigt nog drog det mer än första provturen. Antligen kom han ut och vi drog iväg, men efter bara några hundra meter skrek Tommy "fan" och de kunde han ju själv ha förstått att man måste stänga motorhuven, snabbriktning på vägen och vidare. Efter några turer på landsväg så fick jag äntligen komma till en tävlingsbana och det var tydligen en chock för husse som trodde att jag skulle vara bra från början, även om jag inte rört mig på 20 år. Han mumlade något om att jag skall nog lära dig att uppföra dig som jag vill.

En dag kom en konstig bil med släp och lastade upp mig, jag hörde något om Frankrike, men sen blev allt svart efter att de fyllt mig med hjul och fjädrar och verktyg.

Antligen fick jag komma ut ur mörkret, oj vad det var varmt här, och nu blev det aktiviteter. Uut på banan först med Tommy och sedan Bosse. Efter en halvtimmes test var båda helt överens - jag var okörbar, hade uppfört mig illa, de påstod att jag hade försökt att välta med dem men det är väl inte konstigt när de försökte ta rekordet från "Helldrivers" i vem som kan köra fortast på två hjul. Tommy sa att han hade lösningen med och satte starkare fjädrar på mig.

STANDARDVAGNSSIDAN

Nästa pass var båda överens om att jag var fortfarande okörbar men att jag var något bättre. Så nya starkare fjädrar kom på plats och ut på nästa pass. Kommentarererna blev "nästan korbar" men Bosse sa något om A-stagsskit men Tommy stöttade mig och sa lär dig köra bil så blir allt bra. Jag får väl erkänna att jag hade lite glapp i vissa fasten men det hittade de som väl var. På eftermiddagen blev det kontroll av mig. En italienare påstod att ville de köra med mig skulle stagen i motorrummet kapas, vilket till min förtvivlan gjordes, men jag fick nya starkare fjädrar igen och på träningen dagen efter fick jag faktiskt berom efter att jag fått 7:e träningstiden totalt.

Äterigen hade infästningen för bakvagnen lossnat och Boose sa slang skiten och sätt dit bladfjädrar men husse stöttade mig. Conny gjorde en fin insats med Vickes svets och som tack droppade jag lite varm underredsmassa på honom, vilket han tyvärr inte uppskattade. På söndagen kände jag mig väl till mods, trots att husse snarkade i tältet bredvid så att Bosse hade svårt att sova i bussen som också stod bredvid mig.

Husse skulle starta och Bosse skulle köra i mål. Grönt ljus och iväg för vi ner för första böjen och jag tyckte det gick bra. 3:a i första böjen, efter Vickes Falcon och en italiensk Alfa, och husse höll ner och körde trots hårda fjädrar, på två hjul igen ibland. När Bosse skulle ta över ratten strulade de trots att de hoppat i och ur åtskilliga gånger som träning i depån, men Bosse och jag kom ut som trea och höll den platsen tills jag såg Vickes Falcon vid sidan om banan med en brusten hjulspindel, och då var vi plötsligt 2:a vilket vi också var vid målgång.

Efter park ferme ställde de sedan in mig i det mörka slapet igen, åter med alla delar inlavade. Efter några dagar såg jag åter ljuset hemma i Örkelljunga och det kandes rätt skönt att komma in i garaget igen och bli ompysslad.

Glada halsningar

PÄNYTTFODDA -FDB564

Tommy Brorsson körde mig
Bosse Warмениus

Conny Lövholm mekade

Bengt Winkvist körde Falcon
Ulf Larsson

STANDARDVAGNSSIDAN

KNUTSTORP 1993-07-04

3 minuter kvar till start, näst sista startledet, Wicke vid sidan om tittar på skylten, han har långt till främsta ledet, bakom står vita PV'n och en Saab, 2 minuter kvar, jag vet att Wicke skall fram, PV'n vill hänga på, 5 sekunder, 4500 varv rött ljus grönt ljus.

Snabbt iväg, passerar några bilar, ser Wicke kämpa sig fram mot en vägg av bilar, första kurvan det är trångt allt verkar stå stilla, fortfarande några bilar bakom mej.

6000 varv trean, fyran, ut på baksidan, omkörd straxt innan kurvan, upp till höjden, sist igen, ner i karusellen, en Mustang tvärs över vägen, tar Jonas på insidan, ut på start och målrakan, backspeglarna fylls av något stort och rött. Jonas vill förbi, han bromsar, jag vid sidan om väljer ett för högt spår, åker upp på bumpers, slår i ena ljuddämparen så att grenröret släpper, sist igen, men jag har fortfarande Viebke och röda Saabar i siktet. Nästa varv har Viebke problem och åker av banan, tyvärr lika illa för "Doc".

Kör på, det känns ensamt, mitt eget lilla race i fyra varv. Ser Tommy på håll, blir varvad redan på 5:e varvet, varför måste det vara torrt idag, just nu. Lite halka håller inte Tommy borta i alla fall. Kjelle, Mats och Lars-Ake kommer i tät klunga. Backspegeln fylls återigen av något rött, en Ford Falcon är på gång, Wicke jagar täten.

Jag kör så mycket det går, BMW'n vill inte varva ut riktigt, max 6000 varv.

Hoffstedt, Persson, Andersson, följd av Bengtsson, Christiansson mmmmm

Inga gulflaggor här inte, tur för vissa

På sjunde varvet ger Ingmars Saab upp.

Kör på, det känns tungt, motorn blir för varm på grund av sprickan i grenröret.

Varvning igen, Tommy på gång, jag försöker lifta men han åker bara förbi, Wicke har kört upp sig ordentligt, vi vinkar, övriga Cortinor på ingång samtidigt, här är det en fight, härligt tänkt den som finge vara med. Elfte, tolfte fler varvningar men allt går bra ändå.

Målgång efter 13 varv av totalt 16, (jag borde få lägre startavgift), motorn höll och jag är svettig och lycklig, vinkar och tackar funktionärerna, in i depån, för att ta emot folkets jubel, han kommer, min mekaniker han kan jubla han.

Gia

Wareco 1993 CUP

	NR	NAMN	BIL	MAN	AND	KARL	KNUT
+ 2000cc	1	Stig Dahlman	Mustang	0	0	0	0
	2	B-A Bengtsson	Mustang	15	14	0	0
	3	Bengt Bengtsson	MB 220 SE	0	0	0	0
	4	Bengt Wingvist	Falcon	0	15	0	15
	5	Karl-Olov Ölmin	Corvair	0	0	0	0
	6	Jonas Bengtsson	Mustang	0	0	15	14
13-2000	10	Roger Grimborg	Cortina	15	0	10	0
	11	Mats Israelsson	Cortina	14	10	0	13
	12	Bo Warmenius	Cortina	0	0	0	0
	14	Lars-Ake Nilsson	Cortina	10	10	15	12
	15	Kjell Wallin	Cortina	0	14	0	14
	16	Mats Andersson	Amazon	12	13	13	0
	17	Hans Axemyr	Amazon	11	11	14	0
	18	Karl-Erik Pettersson	Amazon	0	0	0	0
	19	Dan Johansson	Amazon	0	10,5	12	0
	20	Tommy Johansson	Cortina	0	15	0	0
	21	Tommy Brorsson	Cortina	0	0	0	15
	22	Michael Hoffstedt	Amazon	12	13	0	11
	23						
	24	Lennart Nilsson	Cortina	0	10	11	0
10-1300	30						
	31	Jan-Ake Andersson	Cooper S	10	11	14	15
	32	Olov Eriksson	Cooper S	10	0	0	0
	33	Ulf Lindberg	Cooper S	15	14	13	12
	34						
	35	Carl-Olof Christiansson	Anglia	14	0	15	14
	36						
	37	Fred S Eklöw	Cooper S	0	12,5	12	0
	38	Picko Troberg	Cooper S	0	15	0	0
	39	Max Viebke	Cooper S	0	11	0	13
--1000cc	40	Lars Fritz	Cooper S	0	11,5	0	0
	51	Anders Weglin	Saab	15	13	14	15
	52	Nils-Olov Jonsson	Saab	12	13	0	14
	53	Yngve Gustavsson	Saab	13	0	10	0
	54	Tord H Elander	NSU	14	15	15	13
	55	Göran Kölborn	Saab	0	12	0	0
	56	Thomas Bergelin	DKW	0	0	0	0
	57	Magnus Nilsson	Saab	0	0	0	0
	58	Hans Zolnier	Saab	0	0	13	0
	59						
E	61						
	70	Gia Israelsson	BMW	15	15	10	15
Gr 4	71	Dick Gärdner	BMW	0	0	10	0
	50	Picko Troberg	Cooper S	15	0	15	0
	60	Hans Zolnier	DKW	14	0	0	0
	80	Torsten Balkefors	IMP	13	0	0	0

2 tävlingar återstår, vi får se hur det går. MI

FORMELSIDAN

CONTINENTAL OLDTIMER GRAND PRIX 6/6-93

Ett fantastiskt arrangemang i alla avseenden. Fint väder och massor av deltagare och publik.

Heat 1 bestod av 30 st startande Midgets, FJ och FV. I depån stod 13 st FV uppställda på linje. Kul, men fler ska vi bli!

Fredagens tidsträningar avlöpte utan större missöden, men en del justeringar på bilarna behövdes förstås.

Fredagskväll med grillfest i depån.

Lördagen kom med nästan lika fint väder som fredagen. De FV som ej kunnat komma tidigare anlände under förmiddagen, och eftersom de inte deltagit i tidsträningen på fredagen ordnades ett extra pass för dem på middagsrasten.

I lördagens kvaltävling var Nick Tammemägi snabbast med sin RPB-70. Louis Johnson bröt med växlingsproblem, Kent Baeck med skramlande motor och Gertrud Ljungberg med kopplingsproblem.

Lördagskvällen avnjöts med födelsedagskalas och videovisning av Mariestads motorfestival.

Söndagen med svalare väder, men med massor av publik.

Tyvärr fick Kent Baeck avstå denna gång, start och mål var vid stora huvudläktaren.

I första startled stod Horst och Åke Axelsson med sina snabba FJ, före Nick och Tord Bodin, Bruno Rössler och Åke Lindh, Beril Persson och Lars Åkesson.

Starten togs av Nick tätt följd av Åke Lindh men i första böjen kom Tord sladdande förbi på yttern och på rakan kom resten av FJ-gänget, dock orkade inte Bruno förbi Nick.

Alla andra kom också iväg bra i starten. Axelsson bröt tidigt medan Horst och Tord drog ifrån i täten.

Efter dem bildades en tätgrupp bestående av 5 bilar som kämpade om platserna 3 - 7, nämligen Nick, Bruno, Lars-O, Åke och Bertil.

Nere i fältet hade Janne Mohlin och Morgan Wiberg en vild kamp, så även Jan Olsson och Peter Kumlin.

Thim och Louis var inblandade i två olika klungor av Midgets.

Kalle Ljungberg började försiktigt men fick efterhand bättre fart på sin RPB.

Gertrud Ljungberg fick bryta med kopplingsproblem.

Under de två sista varven ändrades en del placeringar, Åke Lindh gick först förbi Lars Åkesson, som hade ett otroligt grepp i sina nya däck, och därefter även Bruno och närmade sig Nick, men en varvning gjorde att Nick gickimål med god marginal som vinnare i FVklassen. Bertil P orkade inte riktigt haka på Lars O på slutet, men Bertil har fått bra snurr på sin bil.

Janne Mohlin som haft Morgan i bakhasorna hela heatet fick finna sig i att bli omkörd i sista kurvan och Morgan vann den duellen med en halv meter.

På sista varvet kom Kalle Ljungberg farandes bakifrån och gick om både Janne och Morgan. Jon Olsson fick sladd i en böj och for ut i gräset med sin nyrenoverade RPB-68. Han var dock snabbt ute på banan igen och stack iväg utan att Louis hann ta sig förbi, till Louis stora förennelse. sida.

Åke Lindh.

INFORMATION

GLÖM EJ BORT ATT ANMÄLA DIG TILL MANTORP 28 - 29/8 1993.
Det är standardbilar, GT/GTS och äldre formel-Midget som får åka där.
Då vi i den så kallade Stockholmsmaffian åker hösttävlingen på
Knutstorp hoppas jag att alla från södra delarna av landet kommer
till Mantorp så att vi får fulla startfält i alla klasserna.

Valberedningen håller på att drunkna under alla förslag till 1994
års styrelse, så skicka in ditt förslag så fort du kan så det inte
kommer för sent.

Om du inte har fått klubbens stadgar och 1993 års matrikel så kommer
den i brevlådan vilken dag som helst.

Anderstorp har gått i konkurs har vi läst, hoppas att allt ordnar
sig till slut. Det vore synd om allt arbete Picko och hans mannar
lagt ner vore förgäves.
Det är bara att hoppas att vi kan få köra där under 1994.

Kinne kulle hoppas jag att vi kommer att köra på nästa år, likaså
Falkenberg för nog saknar man dessa banor när man inte har kört där
på ett tag.

Under hösten kommer det nya reglementet att översättas till svenska
vill du ha ett på engelska kan du kontakta SBF redan nu.

TILL SALU: Alfa Spider -72 Racing.

Trimmad 187 hkr klar för roadsport B, totalrenoverad, bes & skattad
Pris 85.000:- ev byte Tel: 031/92 03 25 kvällar.



Foto Uffe W.

GT/GTS KNUTSTORP E.M.



Foto Kjell Wallin

FREDAG. Besiktning - ett par Valium hade setat fint, I say no more.

FREDAG KVÄLL. - Ärtsoppa och punch för alla som så ville tack vare Håkan Sandbergs försorg. Mycket uppskattat av utlänningar såväl som svenskar och för första gången steg stämningen högt mot den bara och för ögonblicket torra Knutstorphimlen.

LÖRDAG. Uselt väder, sikt från MG Midget = 0 , måste göra något åt detta. Ett tips: Gör som Thomas Henrysson då han kommer ut på rakan med fullt uppställ med ena handen torkande vindrutan, andra rattande och tittar ut genom sidorutan som då ger klar sikt i körriktningen!! Något impad blev man.

SÖNDAG. Mulet men torrt så nu blev det racing på allvar. "lilla" GT/GTS klassen hade fått förutom utlänningar även nytillskott av svenskar. Bl.a. kom Hans Nilsson ut för första gången med sin Porsche 356A. Det måste ha varit rena eldprovet att debutera på en E.M. tävling i det vädret och på den banan. Han körde dessutom Stockholm-Knutstorp-Stockholm på egna hjul! Bra gjort! Nu kan det bara bli enklare.

Två andra "nya" bilar var dels Leif Olse'n med sin fina Lotus Elite som dock stannade under NGK tornet på trettonde varvet, varför vet jag ej och Christer Svenssons Morgan +4 som gick som ett skållat troll jämfört med för två år sedan på Mantorp. Hoppas vi får se

dess bilar mer regelbundet nu.

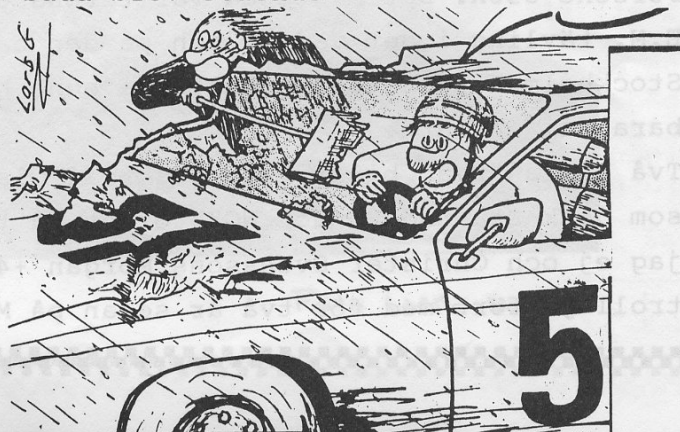
Foto. Kjell Wallin



Best in Show var nog Michael Olsson-Rosenlechner i sin Porsche som till sin egen stora förvåning tog ledningen och körde av bara attan tills tekniska problem tog vid. Walter har attackmeckat de båda Porscharna dygnet runt för att få dem till Knutstorp, en insats värd sitt eget pris.

Att Tommy vann heatet var ju bara väntat, spelar ingen roll vad man sätter honom i. Men vad som var extra kul var Janne Skoogs andra placering i heatet. Hans ventilkåpa lyftes i Park Ferme och inte ens FIA gubbarna kunde hitta något för att ta placeringen ifrån honom. Enda insidentet under tävlingen var dessvärre mellan Barbro och en holländare som båda blev stående.

Ytterligare ett tips på hur man löser sikt problem!



HISTORIC SUPERPRIX

RING KNUTSTORP

RACE RESULTS

FIA CUP G1 - G8 RACE DATE: 04.07.93 22 Laps

POS	START	NO	DRIVER	NAT	ENTRANT	CAR	CLASS	TOTAL TIME	AVERAGE Km/h	PTS
1	2	TOMMY BRORSSON	S	RACERHISTORISKA KL.	LOTUS ELITE	G 4		28:26.194	96.087	
2	14	JAN SKOOG	S	RACERHISTORISKA KL.	PORSCHE 356A	G 5		29:11.084	93.624	
3	8	PETER STÖHRMANN	D	PETER STÖHRMANN	LOTUS ELITE	G 4		29:20.574	93.119	
4	11	PER ROSENDAHL	S		PORSCHE 356A	G 5		21 LAPS	-	
5	15	JONAS REINIUS	S		PORSCHE 356B	G 5		21 LAPS	-	
6	27	LARS WRÅNELL	S		AUSTIN HEALEY	G 7		21 LAPS	-	
7	4	ROBERT SLOP jr.	NL	A.R.H.R.T.	ALFA ROMEO	G 4		21 LAPS	-	
8	26	HUGO JUDICE	B	BRAVO	AUSTIN HEALY	G 7		21 LAPS	-	
9	6	HENK CORSTEN	NL	A.R.H.R.T.	ALFA ROMEO	G 4		21 LAPS	-	
10	3	RICHARD SCHULTZ	S		ALFA ROMEO	G 4		21 LAPS	-	
11	21	CHRISTER SVENSSON	S		MORGAN +4	G 6		21 LAPS	-	
12	7	M. DU TOY VAN HESS	NL	M. DU TOY VAN HESS	LOTUS ELITE	G 4		20 LAPS	-	
13	29	MIAJ JUTTERSTRÖM	S	RACERHISTORISKA KL.	MG MIDGET	G 8		20 LAPS	-	
14	12	HANS NILSSON	S	RACERHISTORISKA KL.	PORSCHE 356A	G 5		18 LAPS	-	
15	1	EMIL TSCHUMI	CH	GHS - SMVC	LANCIA AURELIA	G 2		18 LAPS	-	
16	10	LEIF OLSE'N	S		LOTUS ELITE	G 4		12 LAPS	RETIRED	
17	28	STEFAN LESCHNER	S		MARCOS GT	G 8		9 LAPS	RETIRED	
18	17	M. O.-ROSENLECHNER	S		PORSCHE 356B	G 5		6 LAPS	RETIRED	
19	16	WALTER ROSENLECHNER	A		PORSCHE 356B	G 5		6 LAPS	RETIRED	
20	22	FRITZ BERG	NL		TRIUMPH TR3	G 6		1 LAP	RETIRED	
-	5	ROBERT SLOP sr.	NL	A.R.H.R.T.	ALFA ROMEO	G 4		NOT DONE 1 LAP		
-	9	BARBRO MIVSTRAND	S		ALFA ROMEO	G 4		NOT DONE 1 LAP		

FASTEST LAP: DRIVER NO 2 TOMMY BRORSSON, LOTUS ELITE : 1:16.320 = 97.641 km/h.

Foto Kjell Wallin



Så till den "tung" klassen med Stirling Moss och grabbarna. Vem ledde här om inte Thomas Henrysson som drog ifrån allt mer tills han gick i depå, denna gång med verkliga problem. Synd för vår nationalsång kan man inte höra för mycket av vid sådana här tillfällen.

Av loppet fick vi inte se så mycket p.g.a. Park Ferme men starten lär ha varit hårresande då en TVR Griffith snurrade, snacka om pulver, och det blev mycket trångt. Per Haegemark lär ha haft en mm. till godo mellan muren och sagda TVR på ena sidan och lika mycket utrymme på andra sidan där jaggan kom. Att det inte blev årets startsmäll får nog TVR'en tacka sina skickliga medtävlare för.

FOTO; Elwa Motor, Kjell Wallin

MIAN



PS. I GT NY imponerade Pecka i Corvette med sin andra placering skickligt rattat på den knixiga banan. Vann gjorde "vesslan" Bengt-Ake Bengtsson i sin super 7 vilket gav honom en åktur med Miss Motor. Otur hade Olof Ekman i sin orange Mini Marcos som voltade, att han kunde kliva ur oskadd berodde enbart på en ordentlig bur. Något att tänka på då FIA beslutat att våra burar/bågar skall göras mindre säkra, Kvalificerat vansinne. DS.

HISTORIC SUPERPRIX

RING KNUTSTORP

RACE RESULTS

FIA CUP 69 - 612 + C10 RACE DATE: 04.07.93 22 LAPS

POS START		DRIVER	NAT	ENTRANT	CAR	CLASS	TOTAL	AVERAGE	PTS
NO	NO						TIME	Km/h	
1	35	PLINIO HAAS	CH	GHS - SMVC	LOTUS ELAN	610	26:45.660	102.103	
2	39	J. FOLCH-ROSINOL	E	A.C.C. DE CATALUNYA	LOTUS ELAN	610	26:51.964	101.704	
3	37	HEINER OETTLI	CH	KUNSCHICK H RACING	LOTUS ELAN	610	27:11.266	100.501	
4	54	ERWIN DERICHS	D	DERICHS RENNWAGEN	FORD MUSTANG	612	27:27.160	99.531	
5	55	KERRY HORAN	AUS	DAVID GERO MOTORSP	TVR GRIFFITH	612	27:40.136	98.753	
6	34	GUY FRANCOIS	B	DE BOKKENRYDERC	LOTUS ELAN	610	27:47.382	98.324	
7	52	ERWIN PIRO	D	ARDEN JAGUAR RACING	JAGUAR E-TYPE	612	27:56.372	97.796	
8	51	STIRLING MOSS	GB		SHELBY MUSTANG	612	27:57.352	97.739	
9	38	TORO EKENGREN	S	RACERHISTORISKA KL.	LOTUS ELAN	610	21 LAPS	-	
10	41	BJÖRN JANSSON	S	RACERHISTORISKA KL.	MGB 1800	611	21 LAPS	-	
11	61	PER HÄGERMARK	S		MARCOS 1800 GT	C10	21 LAPS	-	
12	33	PER LOVERYD	S		TURNER MK 3	610	21 LAPS	-	
13	47	ERIK CYRUS	S		ALFA ROMEO	610	21 LAPS	-	
14	40	PETER VON LUKACS	S		DATSUM	610	20 LAPS	-	
15	32	ANDERS EL	S	RACERHISTORISKA KL.	LOTUS ELAN	610	19 LAPS	-	
16	31	THOMAS HENRYSSON	S	RACERHISTORISKA KL.	LOTUS ELAN	610	6 LAPS	RETIRED	
-	36	GERARD VERBOOM	NL	GERARD VERBOOM	MORGAN 4/4	610	NOT DONE 1 LAP		
-	53	JUSTUS MEYER	D	JUSTUS MEYER	JAGUAR E-TYPE	612	NOT DONE 1 LAP		

FASTEST LAP: DRIVER NO 31 THOMAS HENRYSSON, LOTUS ELAN : 1:11.770 = 103.831 km/h. Foto Kjell Wallin

