

RUTFLAGGAN NR 4 1996



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

Historic racing har en alldeles egen särart. Den är inte ett alternativ till "riktig" racing. Ett race har egentligen bara en enda funktion - att producera en vinnare. En historisk tävlingsbil får inte bara bli ett verktyg för att uppnå detta enda mål. Den måste upplevas med alla sinnen - med sina brister och sina förtjänster. Då ger den både utövaren och betraktaren glädje - och det är väl detta det hela handlar om. Vid jämnvikt mellan tävlingsmomentet och känslan för en historiskt riktig bil blir vi alla vinnare - även de som aldrig kommer först över mållinjen.



Lars-Göran Widenborg - Ian Nilsson ca 1985. Foto Gia Brining



God Jul
&
Gott
Nytt År

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

GLÖM INTE

ÅRSMÖTE RHK Lördag 1.2 -97

Kl. 10.45 på Brunstorps Wårdshus, Husqvarna.
Kallelse samt Dagordning, se sidan 25.

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande
Kassör
Sekreterare
Ledamöter

Horst Brüning
Gia Brüning
Bo Lindman
Bruno Rösler
Bertil Persson
Lars Wramell
B-Å Bengtsson
Åke Hansson
Allan Göransson

tel. 08-732 72 31
tel. 08-732 72 33
tel. 08-798 95 90
tel. 019-22 56 18
tel. 044-24 74 94
tel. 040-16 16 90
tel. 0346-173 50
tel. 08-715 84 96
tel. 0410-115 60

fax 08-732 72 33
fax 08-732 72 33

fax 0346-131 77

Suppleanter

KLASSREPRESENTANTER

A-D
GT-GTS

Midjet
Formel J
Formel V
Formel Ford
Standardvagnar
G+H, Sportvagnar
GT-Nationell
Standard -Ny

Roland Haraldsson
Mian Jutterström
Henry Andersson
Per Hågeman
Åke Axelsson
Nick Tammemägi
Paul Ainsar
Bo Lindman
L-G Widenborg
Pekka Nyström
Roger Grimborg
Bo Göran Fritzson

tel. 0325-271 25
tel. 08-756 28 35
tel. 0515-411 20
tel. 040-91 18 13
tel. 08-551 741 41
tel. 0322-221 09
tel. 08-642 45 19
tel. 08-798 95 90
tel. 042-20 76 81
tel. 042-13 36 89
tel. 0171-620 62
tel. 0431-500 63

fax 08-756 25 66

fax 040-91 18 13

fax 042-20 74 33

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg
L-G Widenborg
Magnus Nilsson

tel. 08-39 33 44
tel. 042-20 74 33
tel. 0520-295 34

REGALIA

Roland Haraldsson

tel. 0325-271 25

REVISORER

Åke Axelsson
Åke Hansson

tel. 08-551 741 41
tel. 08-715 84 96

REDAKTIONEN

Staffan Lindberg

tel. 08-39 33 44

FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg
Peter Kumlin
Åke Lindh

tel. 08-39 33 44
tel. 0243-284 77
tel. 044-24 15 10

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

B-Å Bengtsson

tel. bost. 0346-173 50
tel. arb. 0346-123 45
fax. 0346-131 77

VALBEREDNING

Per Hågeman
L-G Widenborg

tel. 040-91 18 13
tel. 042-20 74 33

PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB

tel. 08-768 26 28
fax 08-792 16 46

Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Staffan Lindberg
Pungpinevägen 12, 128 38 Skarpnäck.

Vi behöver både bilder och reportage!

Vi vill gärna ha ditt material på diskett för att spara
tid och pengar till klubben.

Har du tillgång till dator gäller följande:

Rutflaggan produceras i PageMaker i Windows-miljö.
Vi kan ta emot ditt material i olika Windows-format t.ex
PageMaker, Microsoft Word, World Perfect, Windows
Write, ASCII-text, m.fl. Arbetar Du i Macintosh lämnar Du
texten i PageMaker 5.0-format, Word 4.0, 5.0, 5.1 och 6.0
för Macintosh eller ASCII-text.
Det går också bra med tydlig maskinskriven text.

Från ordföranden

En ny tidning skall ut innan jul säger vår redaktör påhejad av vår kassörska. Har du skrivit din ledare än? Dum fråga, vem tror ni skriver frivilligt och utan anmodan till Rutflaggan?

HORST BRÜNING

Så här sitter jag vid datorn med den vanliga idétorcan. Den gångna säsongen har, enligt min åsikt, varit både ur tävlingssammanhang och deltagarantal vår bästa hittills.

Vårt samarbete med sportvagnsklubbarna har för det mesta fungerat utmärkt och framtiden såg ljus ut.

Sen dess har det tyvärr hänt en hel del. Anderstorpstävlingen har ställts in, majtävlingen på Kinnekulle har flyttats till augusti och då skulle vi åka tillsammans med SSK klasser i stället för den överenskomna sportvagnsserien. EM-tävlingen på Knutstorp har lagts på MGCC's helg, MGCC har då generöst erbjudit sig att flytta sin tävling 2 veckor fram i tiden. Karlskogas Mike Luff har informerat Bruno att den helg vi hade bokad, kunde tyvärr ingen tävling köras där? Falkenberg har flyttat till augusti och "Vår" helg på Anderstorp har blivit någon annans.

Racesam har dessutom beslutat att höja startavgiften till 800:-, tack för det televerket. Som ni ser har det blivit strul i kvadrat.

Tur att vi RHK'are är ett tåligt släkte med en positiv inställning och glatt humör.

Styrelsen, framtidskommittén, valberedningen och klassföräldrarna har haft sitt höstmöte och diskuterat den gångna säsongens tävlingar, framtiden och framför allt försökt att komma på sätt att utveckla och förbättra den historiska racingen för såväl utövare som åskådare. Vi vill försöka bilda ett utskott med ansvar för mediakontakt och resultatrapportering.

Är Du, eller känner Du någon som kan hjälpa oss eller kanske till och med kan tänka sig att jobba i styrelsen, hjälpa klassföräldrarna eller redaktören så hör av dig till valberedningen eller någon i styrelsen. Tänk och gör nåt, för vi behöver all hjälp vi kan få.

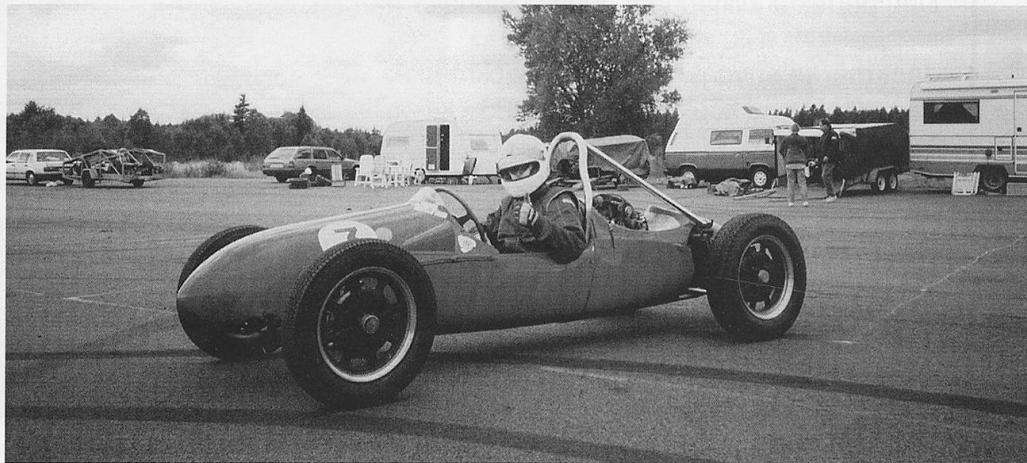
Till sist önskar Gia och jag tacka alla Er som har bidragit till den jättefina presenten och uppvaktningen på Anderstorp. Det visar sig att 50-års dagar och bröllop, för mycket gott med sig.

På min och styrelsens vägnar vill jag här även passa på att önska Er alla God Jul och ett Gott Nytt År.

Hela det här har lämnat oss med ett körschema som är allt ifrån färdigt.

| | |
|-------------|--|
| 17.5 - 18.5 | Anderstorp alla klasser och sportvagnsmeeting |
| 31.5 - 1.6 | Falkenberg alla klasser och sportvagnsmeeting |
| 4.7 - 6.7 | MGCC på Knutstorp (vi återkommer om klasser där) |
| 19.7 - 20.7 | EM på Knutstorp (" ") |
| 16.8 - 17.8 | SSK på Kinnekulle |
| 31.8 - 1.9 | Sportvagnsmeeting på Mantorp |
| 20.9 - 21.9 | Avslutningstävling på Anderstorp |

Boka dessa datum men var medveten om att vissa ändringar kan förekomma.



Dessa fantastiska män i sina halvpannor. Nu beundrar jag dem ännu mer

PRYLMARKNAD

Säljes;

Delar till Ford Lotus

Ramlager 010"
Vevlager std-010"
Sotningssats CF 880
Kamkedjor TC 13120
Vevaxel NY med lager.

Delar till Saab Sport II T

Växellåda från "Kortnos"
Sportkolvar 2 st 70,5 mm, 1 st 71 mm.

Sture Danielsson

016-51 92 39, dag
016-51 53 39, kväll

Formel Ford Royal RP3 1971

En Historisk Formel Ford i absolut toppskick. Bilen har bra historia, bl.a ex. Slim Borgudd. Framgångsrik i RHK-Cupen med bl.a. 2:a plats totalt 1995 och 1:a plats totalt 1996. En hel del reservdelar finns. Redo för race i RHK Cupen -97. Pris 120.000 kr, ev tages byten som dellikvid.

Anders Lofthammar

036-805 71

Höststädning

Lous, M.G, Ford, Alfa. Motorer och växellådor.

Elwa Motors

08-773 17 17

Cooper FJ 1962 med Fordmotor

Beställd och körd av Curt Lincoln.

På 60-talet tävlade Georg "Joje" Duneborn med bilen.

Sid Hoole har nyligen gått igenom bromssystemet, samt gjort allmän service, m a o bilen är i helt körbart skick.

Dessutom har bilen en ny bensintank i aluminium, nya gummislangar, hög störtbåge, magnesiumfälgarna är röntgade u.a., stötdämparna renoverade, etc.

Enligt Sid borde priset ligga mellan 21.000 - 25.000 GBP.

Marianne Waplan

Tel. 08-25 44 35, bost

08-614 65 16, arb

Fax 08-26 70 33, bost

Mobil 0708-323 457

**Styrelsen
önskar alla
medlemmar en
God Jul och ett
Gott Nytt År**



RHK
klubbshop

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

Den perfekta julklappen! Finns i storlekarna M, L, XL Pris 110:- kr

Jackmärke snyggt helbroderat jackmärke.

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

Klistermärke ca 85 mm Pris endast 10:- kr *Nu åter i lager!*

Stort klistermärke ca 190 mm Pris 20:- kr *Nyhet!*

Porto tillkommer

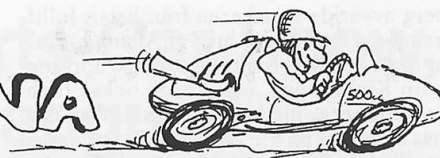
RHK club shop

Roland Haraldsson, Björkåkra, 514 92 Uddebo.

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

Visa att Du tillhör "gammelbilklubben" med fart

HALYPANNORNA



PER HÅGEMAN

International Oldtimer Festival, Anderstorp 8-9 juni

Så var det åter dags för stortävling på vår forna GP-arena.

Till skillnad från tidigare år, var det riktigt hyggligt väder hela week-enden. Det var hyggligt midgetdeltagande med åtta startande.

När det var racedags för oss, före EM-racen, så tog Anders Eriksson ledningen med sin snabba nyrenoverade Cooper-JAP före Peter Kumlin och Per Hågeman som alternerade om andreplatsen. Alldeles innan fullbordade två varv, i depåkurvan, fick satsande Anders våld-

sam sladd och snurr på sin Cooper, och motorn stannade i all uppståndelsen, och i den allmänna uppståndelsen kunde Peter passera Per, varpå Effyhn tappade krut, och Per H. kunde gå förbi på rakan. Peter K. hade problem, och detta utnyttjade Allan Göransson, som lade beslag på den slutliga andraplatsen före en sackande Peter Kumlin, som precis lyckades hålla Kent Persson och Håkan Sandberg bakom sig. F.ö. bröt Göran Anderberg med maskinfel, och Lars Hågeman med en sprucken fälg.

Resultat:

| | | | |
|----|-----------------|---------------|----------|
| 1. | Per Hågeman | Cooper Norton | 18.19.00 |
| 2. | Allan Göransson | Swebe-Triumph | 7 varv |
| 3. | Peter Kumlin | Effyh-JAP | 7 varv |
| 4. | Kent Persson | Kieh-JAP | 7 varv |
| 5. | Håkan Sandberg | JBS-Triumph | 7 varv |
| 6. | Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP | 2 varv |
| 7. | Anders Eriksson | Cooper-JAP | 1 varv |
| 8. | Lars Hågeman | Swebe-JAP | 0 varv |

Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp 20-21 juli



Kent Persson Kiehn Spec. leder före Håkan Sandberg JBS

Mitt i sommaren körde MGCC sitt traditionella Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp. Vi belönades med fint väder hela helgen, och som vanligt på Knutstorp, så var det många halvpannor, 14 st, som mött upp, och vi hade förstärkning genom Brian Jolliffe som kom hela vägen från England trots bilbyte i Holland, där transportbilen packat ihop.

Efter träningen visade det sig att Håkan Sandberg varit snabbast med sin JBS. Vi vet ju alla att Håkan är väldigt snabb, men att han kunde vara så snabb, det var det många som inte ville tro. Arrangören hade problem med tidtagningsutrustning, men om det spelade in här, det vet vi inte. Per Hågeman hade strul med sin tändning, så det blev bara några smällande rundor i depån, och Carlo Eriksen spräckte sin växellåda horisontellt rätt av, så det var bara att packa.

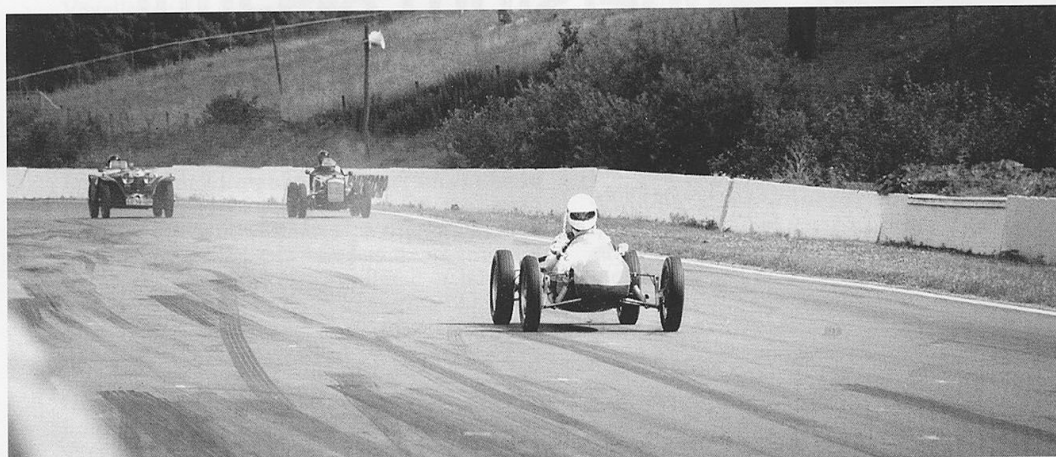
På tävlingen tog Allan Göransson genast starten med sin Swebe-Triumph och lyckades omedelbart få ett rejält försprång medan Håkan

Sandberg avväjde attackerna från Brian Jolliffe, vars motor lät lite slö, men åt Allan Göransson var inget att göra. Kent Persson fick upp ångan på sin Kiehn Spec. och körde också förbi Håkan Sandberg, medan vår finske vän Yrjö Amberla styrde in på 6:e platsen. På sluttampen fick ytterligare några ta sin Mats ur skolan. Anders Erikssons Cooper stannade, och även Olle Linde fick avbryta turen med sin "nya" Cooper Mk 10, medan Björn Leufvenius fick gå i depå sedan bägge(!) förgasarna lossnat.

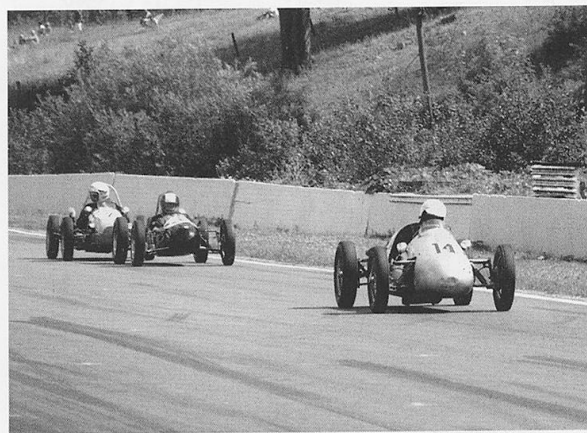
Tävlingen kördes ihop med A-E bilarna som samlat ihop ett för dem rekordstort startfält, och detta tyckte nog alla var en bra mix.

Resultat:

| | |
|--------------------|---------------------|
| Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| Lars Hågeman | Swebe-JAP |
| Brian Jolliffe | Cooper Mk 8-JAP |
| Kent Persson | Kiehn Spec.-JAP |
| Håkan Sandberg | JBS-Triumph |
| Yrjö Amberla | Cooper Mk 12-Norton |
| Anders Eriksson | Cooper Mk 8-JAP |
| Olle Linde | Cooper Mk 10-JAP |
| Björn Leufvenius | Effyh-Triumph |
| Carl-Axel Klarberg | Alfa Dana-JAP |
| Ingemar Edwardsson | Effyh-JAP |
| Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |



Anders Eriksson Cooper-JAP före ett par förkrigsekipage



Håkan Sandberg JBS-Triumph jagas av Brian Jolliffe Cooper och Lars Hågeman Swebe



Allan Göransson, Swebe-Triumph segrade

Falkenberg 11 augusti

Tyvärr kolliderade Falkenbergs arrangemang med Oldtimer GP på Nürburgring, men trots detta hade sju midgetar kommit på plats. Träningsnabbast var Göran Anderberg, en hundradel före Allan Göransson. Under tävlingen tog dock Allan Göransson hand om täten före Göran, tills han blev invecklad i en situation med en Formel-V, då Göran passerade, och även om han var nära, så lyckades inte Allan passera. Trea blev Lars Hågeman.

Resultat:

| | |
|--------------------|------------------|
| Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |
| Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| Lars Hågeman | Swebe-JAP |
| Håkan Sandberg | JBS-Triumph |
| Olle Linde | Cooper Mk 10-JAP |
| Kent Persson | Kiehn Spec.-JAP |
| Ingemar Edwardsson | Effyh-JAP |

Automobil Sports-Car Show, Mantorp 24-25 augusti

Som vanligt på Mantorp så kördes ett race på lördagen och ett på söndagen på kort bana. Träningen var på lördagsmorgonen på långa banan, och i blötan var Peter Kumlin (vem annars?) snabbast, hela 4 sek. snabbare än Göran Anderberg. Anders Eriksson rasade sin växellåda och kunde inte ställa upp till start.

Racetime

Peter Kumlin tog starten bland midgetarna tätt följd av Göran Anderberg och Per Hågeman och Allan Göransson. Det hände egentligen inte mycket förrän Göran fick bryta då en ventil skar, och sedan började Per H. attackera Peter K. och kunden sedan passera då Peters Effyh började gå väldigt tungt, då kedjespänningen gick sönder och kedjan blev spänd som en fiolsträng - minst.

Resultat lördagen

| | |
|-----------------|---------------------|
| Per Hågeman | Cooper Mk 12-Norton |
| Peter Kumlin | Effyh-JAP |
| Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| Yrjö Amberla | Cooper Mk 12-Norton |
| Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |

På söndagen kördes det som vanligt på den korta banan. Tyvärr kunde Peter Kumlin inte starta, då kedjespänningen varit så stark att ramlagret hade gått ner. Per Hågeman var först i starten, följd av Göran Anderberg som låg bakom och lurpassade och därefter följde Allan Göransson och Yrjö Anderla. Allt var lugnt tills de snabbare Formel-V skulle varva oss och två Formel-V stötte ihop och den ena snurrade framför Göran Anderberg som inte kunde väja utan körde rakt på den, och Göran fick snöpligt bryta. Övriga höll sina positioner.

Resultat söndagen

| | |
|-----------------|---------------------|
| Per Hågeman | Cooper Mk 12-Norton |
| Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| Yrjö Amberla | Cooper Mk 12-Norton |
| Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |

RHK-Final, Anderstorp 14 september

Slutligen blev det finaldags ute på torvmossen, och för vår del var det slutfilan i ordets riktiga bemärkelse. Den som skulle placera sig bäst av Allan Göransson eller Göran Anderberg skulle vinna F-3 500 cc, eller i dagligt tal Halvpanneklassen.

Göran visade att han menade allvar då han var snabbast på träningen, ca 2,5 sek. än bröderna Hågeman, och fjärde tiden, ytterligare ca 1 sek. efter kom Allan Göransson. Nu spelar ju inte träningstiderna så stor roll på Anderstorp och vädret visade tecken på att ändras från blött till torrt. Olle Linde lyckades snurra tre gånger på ett, eller var det två varv, innan han fick motorstopp i Hansenkurvan. Han fick ganska snart sällskap av två andra snurrare: Björn Leufvenius och Ingemar Edwardsson.

Göran Anderberg tog omedelbart täten bland Halvpannorna, följd av Lars och Per Hågeman samt Allan Göransson. Kent Persson fick bryta alldeles i inledningen och efter tre varv bröt Björn Leufvenius, men längre fram var det stor aktivitet. Allan Göransson kände sig frustrerad av att ligga fyra, långt från alla seger-

drömmar, och forcerade våldsamt och passerade Per H. i Hansenkurvan, och senare Lars H. Per Hågeman trodde att han fått puktering, men det var olja i Hansenkurvan. Göran hade ett rejält försprång före Allan G. och Per H. Hade passerat broder Lars och närmade sig Allan för att sedan gå förbi denne, men att passera Göran Anderberg verkade omöjligt med tanke på det stora försprånget och att det bara var ett varv kvar. Då, börjar plötsligt Görans Alfa att sacka och i slutet av flygrakan går Per Hågeman förbi medan Göran alldeles därefter bryter med ett trasigt vevstakslager. Per vinner och Allan blir tvåa, och vinner samtidigt RHK-Cupen. Lars Hågeman går in som trea. Man frågar sig om Göran frestade för hårt och om vevstakslagret hållit om han tagit det lite lugnare, för det var det råd till.

På kvällen var det fest och prisutdelning på Hotell Åsen inne i Anderstorp och det var glädjande att se att så många ställde upp.

Resultat:

| | | |
|---------------------|---------------------|---------|
| Per Hågeman | Cooper Mk 12-Norton | |
| Allan Göransson | Swebe-Triumph | |
| Lars Hågeman | Swebe-JAP | |
| Olle Linde | Cooper Mk 10-JAP | |
| Ingemar Erdwardsson | Effyh-JAP | -1 varv |
| Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP | -1 varv |
| Björn Leufvenius | Effyh-Triumph | -4 varv |
| Kenth Persson | Kiehn Spec.-JAP | -7 varv |

Sammanfattning

Vi hade väl hoppats lite mer av 1996, deltagarmässigt, nu blev det väl ungefär som 1995. Vi hade flest startande, 12 st, på Knutstorp, med ytterligare 2 som ej kunde starta, så där var vi nära vårt eget rekord på 14 startande på Falkenberg för 5-6 års sedan. I engelsk press har synts att man haft ett rekordfält på 17 startande där, och jag dristar mig att påstå att vi skall kunna överträffa detta nästa år om vi alla anstränger oss. Det gäller bara att alla kan ställa upp vid samma tillfälle. Bilar finns nämligen, då det f.n. är ca 20 bilar som är körklara, eller nästan körklara.

Hur man snabbt fixar en spindel till en J.B.S.500/52.

På träningen uppe på Kinnekulle Ring i våras blev ju Håkan Sandberg påkörd av en aggressiv Formel-Vee varvid han for av banan, över kerbs både på ut- och insida, över banan igen, kerbs och sandfällan, bitvis "airborne". När det hela var över, visade det sig att den ena främre spindelstöten hade brutits av.

Nu var goda råd dyra! Snart var det tävling på Anderstorp, och detaljen i fråga var specialgjord, och att få något sådant gjort i Sverige var väl inte att tänka på. Så Håkan ringde sin gode vän Charlie Smith i England, som tidigare renoverat Håkans JBS, och hörde om möjligen.....

Jodå! Charlie hade renoverst ytterligare en JBS åt Richard Utley, och då hade man gjort upp ett par spindlar i reserv. Det

var bara att Richard hade lamnat GB, och skaffat en Ranch i Texas.

Då var det bara att ringa USA, och Håkan fick tag på Richard ute bland boskapen, och frågade om möjligen

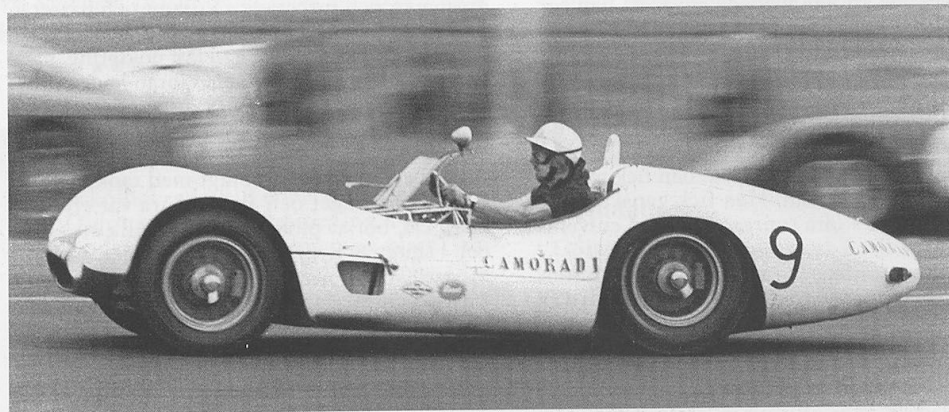
Jodå! Det är klart att man hjälper en racekompiss i nöd. Det var bara att en av spindlarna hade redan använts. One to go. Ta den om den passar. Charlie har nycklarna till mitt garage i GB.

Telefon till Charlie igen. Han åkte iväg och kollade. Jodå! Det var rätt sida. Så Charlie tog kontakt med sin gode vän Paul son var van vid pedition och förpackning, och han skickade det Express, och vid pass Fredag middag var paketet i Åmal, och på kvällen satt spindeln på plats.

That's what friends are for!

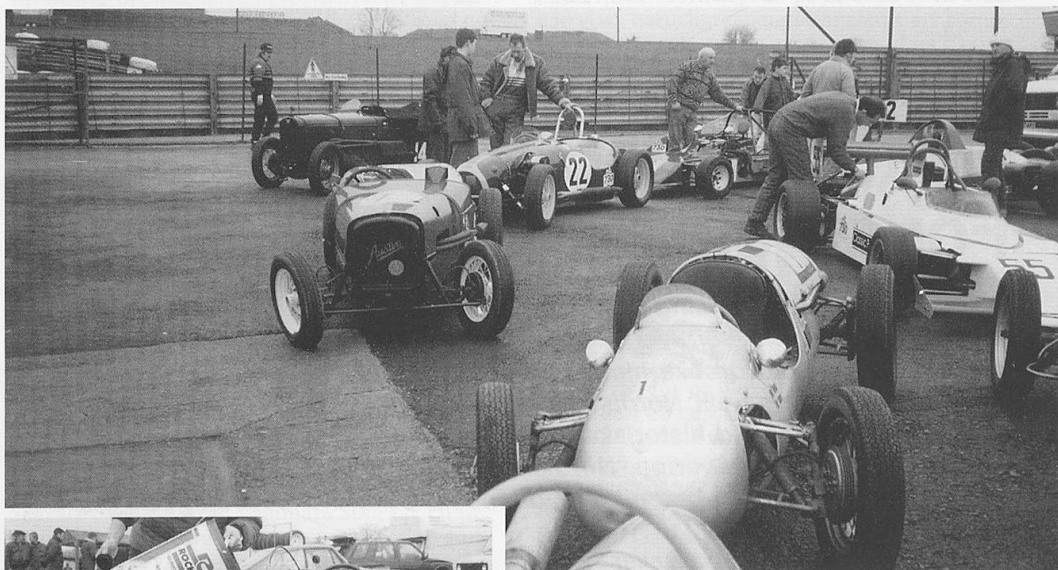
Quiz

Från Hans Torneback har vi fått denna bild och ställer genast frågorna: Vad heter bilen - Vem sitter bakom ratten och Var och när är bilden tagen? Svar till Rutflaggan, adress sid 2.



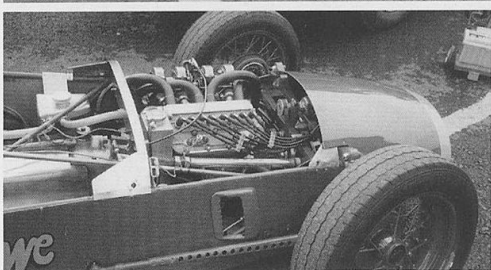
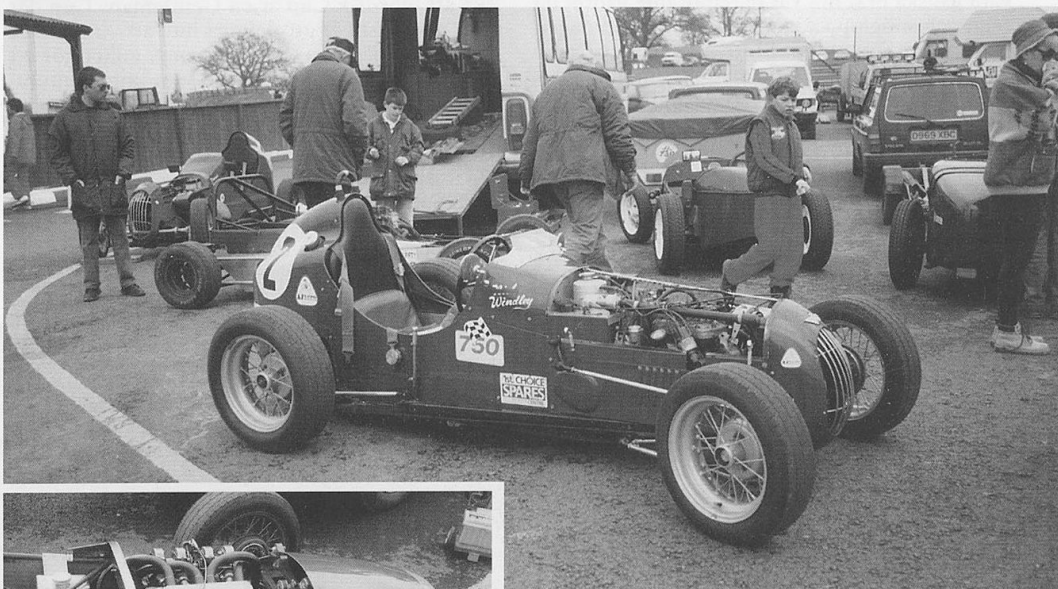
Mer från Mallory Park

PETER KUMLIN



Tidig och råkall söndagsmorgon och Håkans JBS bekantar sig med några medtävlande i besiktningskön. Närmast bakom står två st Austin 7 av Ulster typ och en något mer modifierad A7 Special.

T.v. Martin 500 med Norton Manx motor är mycket snabb och har en fantastisk väghållning. Det tror man ej vid åsynen av bakvagnens fjädring. Inga fjädrar? Jo dom ligger under bilen och via en cykelkedja och drev fästade i bakaxeln. Fjädrar är en eftergift åt modernt tänkande - nog borde det suttit gummiband som på originalet.



Nick Widleys underbara A7 Single Seater med överladdad 750 cc motor. Foto Kent Persson
T.v. Vi "Halvpanneåkare" kände oss lite underlägsna i förgasare och tändstift vid åsynen av denna 750 cc motor. Skulle vår enda förgasare och vårt enda futtiga tändstift räcka? Foto Peter Kumlin

Nordisk Cup Historisk Racing Förkrigsbilar

Intresset för att köra racing med bilar tillverkade före 2:a världskriget har varit ganska svalt i såväl Sverige som Danmark. Några entusiaster beslöt därför förra året att försöka hjälpas åt att få fler bilar till racerbanorna och genomföra ett inofficiellt Nordiskt mästerskap med fyra tävlingar. Tyvärr kör man inte tävlingar med historiska bilar i Finland så tävlingarna fick köras i Norge, Danmark och Sverige. Nordisk Cup Historisk Racing Förkrigsbilar skulle cupen heta med betoning Gentlemans Cup, dvs det viktigaste var att delta inte vinna.

ROLAND HARALDSSON

Första tävlingen gick i Norge och var en backtävling till minne av den legendariske racerföraren Eugen Björnstad. Tävlingen kördes i Vammabacken strax utanför Askim. Flera klasser ingick, där de flesta var av ren paradkörning med såväl mc som bilar. Den Nordiska Cupens första tävling vanns av Svend Algren, Danmark i MG före Norrmännen Mads Gjerdrum och Jan Unneberg också i MG. I denna deltävling av Nordisk Cup deltog 10 bilar vilket får anses vara ganska bra. Bra var däremot inte vädret då regn och snöglapp var vad Norge erbjöd dagen efter sin nationaldag. Blött, kallt men trevlig kan man sammanfatta deltävling nummer ett.

Deltävling två kördes i samband med de historiska internationella tävlingarna i Anderstorp, här var det tyvärr beroende på maskinfel inte lika många deltagare. Segrare var återigen Svend Algren i sin mycket snabba M.G. med kompressormatad 750 cc motor. Tvåa blev Roland Haraldsson i Riley och tredjeplatsen gick till danske Claude Teisen-Simony också i Riley.

Vid MGCC Sportvagnsmeeting i Knutstorp deltog hela 10 förkrigsbilar vilket är rekord.

Härligt väder, bra arrangemang, spännande tävling och en härlig syn med 10 riktigt historiska bilar på startgriden tillsammans med lika historiska men inte fullt så gamla midgets. Återigen var Svend Algren Danmark snabbast med Mads Gjerdrum Norge som tvåa och Roland Haraldsson Sverige som trea. Viktigt är dock att påpeka att Nordisk Cup är en Gentlemans Cup där det viktigaste är att delta inte att vinna. Alla erhåller poäng oavsett placering, vilket gör att flit lönar sej. Många var de som kommenterade och var imponerade av uppställningen i depån. Imponerande var också lunchen som alla cupdeltagare med team bjöds på av Ulf Bergman och All Mat.

*Så här såg det ut i depån i Knutstorp.
Foto: Bengt Dieden*



Finaltävlingen avgjordes i Köpenhamn i samband med Copenhagen Classic Car Cup.

Ett otrolig arrangemang mitt i hjärtat av Köpenhamn. Här var heaten begränsade till 15 bilar på grund av säkerhetsmässiga skäl. Tyvärr hade två tvingats lämna återbud varför endast trettonbilar kom till start. Här hade heatet fått än mer internationell prägel med två MG förare från England och en fransk förare i en Alvis Special. Vann gjorde Jan Unneberg, Norge före Barry Foster England och Claude Teisen-Simony, Danmark. Barry får dock inte poäng i cupen varför Claude fick poäng som tvåa före Roland. Trevligt var att få se ett par nya gamla bilar deltaga där naturligtvis välkände "halvpanneföraren" Håkan Sandberg med sin mycket unika ABC var mycket se och hörvärd. Jan Hansson passade på att köra in motorn i sin alldeles nyrenoverade MG. Dessa båda hoppas vi se mera av i framtiden.

Nordisk Cup 1996 fick följande slutställning:

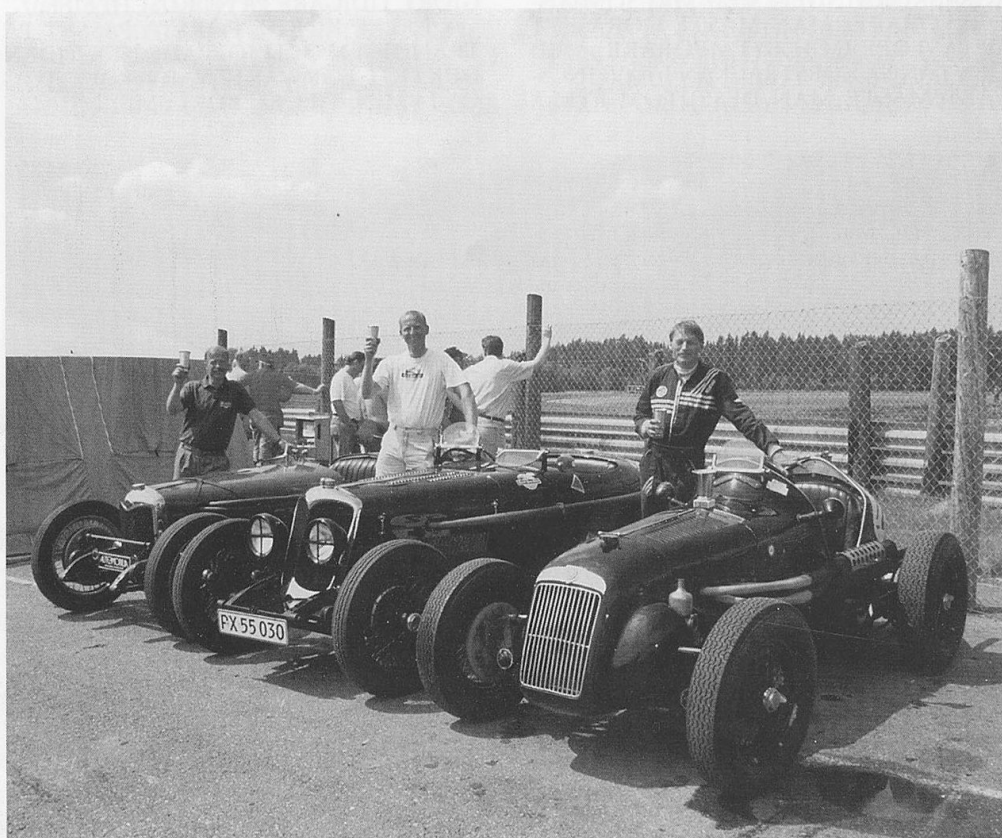
Segrare Svend Algren Danmark som får en in-teckning i den stora vackra silverpokalen som är ett ständigt vandringspris. Svend fick ihop 43 poäng, nästan lika många fick Roland Haraldsson, Sverige med 42 och som trea Claude Teisen-Simony Danmark också 42 poäng.

*Segrartrion i Nordisk Cup Historisk Racing Förkrigsbilar, Roland Haraldsson, tvåa, Claude Teisen Simony, trea, och segrare Svend Algren.
Foto: B-M Jonsson*

Totalt deltog 14 bilar i cupen och egentligen är alla segrare eftersom det i första hand gäller att deltaga och inte att vinna. Eftersom skillnaden i ålder och motorstyrka på bilarna är så olika har vissa naturligtvis minimal chans att hamna på prispallen då cupen avgörs i en klass oavsett bilens ålder och motorstorlek. Alla kör för sitt eget nöjes skull och för att visa publiken hur racing kunde se ut för 50-60 år sedan. Nordisk Cup är en gentlemans cup.

RHK Cupen klasserna A-D

I klasserna för de äldre bilarna, A-D, tävlas de om endast en cup för fyra klasser. Om segern i denna åtråvärda cup har följande medlemmar tävlat under säsongen -96. Svend Algren, Ulf Bergman, Bengt Frelin, Mads Gjerdrum och Roland Haraldsson. Segern avgick även i år till Roland Haraldsson som deltagit i tre av årets RHK tävlingar med sin Riley av årsmodell 1929. Tvåa blev danske medlemmen Svend Algren och trea norske Mats Gjerdrum. Internationellt, eller hur?



EIFEL - KLASSIK - NÜRBURGRING 4-6 OKT -96.

LENNART ALMSTRÖM, FOTO LARS WRAMELL

**DETTA ÄR ETT EVENEMANG SOM KÖRS
ÅRLIGEN SEDAN 1988.
OMKRING 400 BILAR DELTOG I ÅRETS
TÄVLING.**

- GP OCH SPORTVAGNAR 1927-60, REGULARITETSTÄVLING.
- HISTORISKA TOURING OCH GT-BILAR T.O.M. -71, 10 VARV PÅ NORDSCHLEIF PLUS GP-SLINGAN.
- 6-TIMMARSLOPP PÅ GP-SLINGAN FÖR HISTORISKA TOURING OCH GT-BILAR T.O.M. -65.
- 10 VARV PÅ GP-SLINGAN, FÖRKRIGS-BILAR.
- 2 X 2 TIMMAR HANDIKAPP-RACE, FÖRKRIGSBILAR.
- JAGUAR-HEAT PÅ GP-SLINGAN.
- SPECIALHEAT FÖR ABARTH-BILAR.

HUVUDRACEN SOM VI SÅG DET VAR VÄL 6-TIMMARS PÅ GP-SLINGAN OCH 10-VARVSLOPPET PÅ KOMBINATIONEN GP-SLINGAN PLUS NORDSCHLEIFE, DVS CA 25km PER VARV = 2 TIMMARS KÖRNING. LARS WRAMELL VAR ANMÄLD MED SIN AUSTIN HEALEY 100-4 1956 TILL 10-VARVSKÖRNINGEN MED MIG SOM ANDREFÖRARE, MAN MÅSTE GÖRA ETT DEPÅSTOPP OCH BYTA FÖRARE. MED DEN LÅNGA KÖRSTRÄCKAN I TÄVLINGSFART MÅSTE MAN DESSUTOM FYLLA

BENSIN, OM MAN INTE HAR MYCKET STOR TANKVOLYM.

189 BILAR STARTADE I TRÄNINGEN.

ALLT FRÅN STEYR PUCH 650TR TILL FERRARI 330LMB. MASSOR AV KÄNDA NAMN, VAD SÅGS OM: WALTER RÖHRL/ AUSTIN HEALEY 3000, BENGT WINQUIST/FORD FALCON, TOMMY BRORSSON/LOTUS ELITE, DAVID PIPER/AC COBRA, STERLING MOSS/AC COBRA DAYTON ÄVEN TRÄNINGEN BLIR SPECIELL MED SÅ OLIKA BILAR.

ATT KÖRA 200 km/h PÅ DEN VÄLDIGT LÅNGA RAKAN - CA 2500m - PÅ NORDSCHLEIFE OCH BLI OMKÖRD AV EN VRÅLANDE COBRA ELLER E-TYPE ÄR EN UPPLEVELSE, MAN BEHÖVER NÄSTAN ÖRONPROPPAR TROTS HJÄLMEN. EFTERSOM BANAN ÄR SÅ LÅNG BLIR DET INTE MER "TRÄNGSEL" ÄN VAD MAN ÄR VAN VID FRÅN TÄVLINGAR HEMMA. DET ÄR EN HELT ANNAN KÄNSLA ATT SITTA ENSAM I EN RACERBIL ÄN ATT KÖRA RUNT I EN STANDARDBIL MED KOMPISAR SOM VÄL FLERA AV OSS GJORT TIDIGARE PÅ NORDSCHLEIFE.

LALLE KÖRDE FÖRSTA PASSET PÅ TRÄNINGEN OCH JOBBADE NER TIDEN DUKTIGT FÖR VARJE VARV - DET TOG CA 14 MIN. TILL EN BÖRJA MED.



SEDAN TOG JAG ÖVER - EFTER TRE VARV TYCKTE JAG ATT DET BÖRjade GÅ RIKTIGT BRA - JAG HADE LYCKATS SKAKA AV MIG EN OPEL KADETT A, SOM KOM IKAPP MIG PÅ DEN SLINGRIGARE DELEN AV BANAN. MEN - SEN HÄNDE DET NÅGOT - I FULL FART PÅ LÅNGA RAKAN BÖRjade DET REGNA, DET VAR MIN FÖRSTA TANKE, SEKUNDERNA SENARE KOM DET MASOR AV VATTEN. UPP GENOM GÅLARNÄ PÅ HUVEN. SLÅ AV MOTORN KVICKT OCH STYRA UT PÅ GRÄSET. SNABB TITT UNDER HUVEN TYDER PÅ BLÅST TOPPACKNING. FLAGGPÖSTERINGEN KOMMER SPRINGANDE OCH SÄGER ATT DET KOMMER EN BÄRGARE INOM 5 min. - HAN HAR KALLAT PÅ HJÄLP - OCH 10 min SENARE STÅR BIL OCH JAG I DEPÅN OCH DISKUTERAR MED LALLE VAD VI SKALL GÖRA ALLT MEDAN TRÄNINGEN PÅGÅR.

VI BESLÖT OSS FÖR ATT LYFTA TOPPEN OCH TITTA. DET VISADE SIG ATT "BLÅSNINGEN" INTE VAR AV SAMMA ART SOM VI TIDIGARE RÅKAT UT FÖR. VI LA PÅ EN NY TOPPACKNING, VARMKÖRDE, LÅT KALLNA OCH EFTERDROG TOPPEN. VI SÅNKTE TÄNDNINGEN EN ANING OCH BESLÖT ATT KÖRA RACET NÄSTA DAG OCH VÄXLA VID NÅGOT LÄGRE VARVTAL.

RACE-DAGEN BÖRjade MED DIMMA.

BARA 25 METER SIKT OCH PLUS 5 GRADER, STARTEN UPPSKÖTS. VÄDRET KAN VARA LITE PROBLEMATISKT PÅ NÜRBURGRING PÅ GRUND AV HÖJDEN ÖVER HAVET, 500 - 600 METER.

SEN BLEV SIKTEN BÄTTRE OCH RACET KOM IGÅNG. 180 BILAR STARTADE I TRE GRUPPER OM 60 BILAR, UPPSTÄLLNING EFTER TRÄNINGSTID INOM VARJE

GRUPP. EN "PACE-CAR" LEDER VARJE GRUPP UNDER ETT INTRODUKTIONSVARV, 3 min MELLAN VARJE GRUPP BILAR. NU KÖRDES TVÅ INTRODUKTIONSVARV FÖR ATT VÄNTA IN BÄTTRE VÄDER, OCH DIMMAN LÅTTADE FAKTISKT. REDAN NÄR STARTEN GICK HADE DET ALLTSÅ GÅTT ÅT EN HEL DEL BENSIN OCH VI I DEPÅN BLEV LITE NERVÖSA INNAN LALLE KOM IN EFTER 6 KÖRDA VARV. SÅ BYTTE VI FÖRARE OCH JAG SATTE MIG I BILEN MEDAN GRABBARNA TÅNKADE. DET GÄLLDE NU ATT BILEN HÖLL 3 EVENTUELLT 4 VARV TILL, BERÖENDE PÅ HUR MAN BLIR VARVAD.

EFTER NÄSTAN 3 VARV - TOTALVARV 9 - BLEV JAG OMKÖRD PÅ RAKAN AV EN E-TYPE SOM FICK STORT MOTORHAVERI 25 m FRAMFÖR MIG. METALLSPLITTER ÖVER HELA BANAN, MEN INGET I VINDRUTAN SOM TUR VAR. DET BLEV BARA ETT PAR MINDRE BUCKLER I FRONTEN OCH EN YTTRE BACKSPEGEL KORTARE.

SÅ KOM MÅLFLAGGAN - MOTORN HÖLL - STOR GLÄDJE GIVITVIS.

MEN HUR BLEV PLACERINGEN? VI KOM I MÅL SOM 85 BIL AV 125 SOM LYCKADS FULLFÖLJA LOPPET OCH DET TYCKTE VI VAR HELT ACCEPTABELT EFRSOM DETTA VAR VÅRT FÖRSTA EIFEL-KLASSIK.

VI VAR FAKTISKT 2:a BLAND 6 ST AUSTIN HEALEY 100.

RESULTATLISTAN ÄR MYCKET ÖVERRASKANDE MED FLERA AUSTIN HEALEY I TOPP.

MEST IMPONERANDE VAR JEREMY WELCH PÅ EN AUSTIN HEALEY 100 SOM 3:a HAN OCH PAPPAN DENIS W, SOM BLEV 2:a,

FAMILJEN DRIVER EN SPECIALVERKSTAD FÖR HEALEY I ENGLAND. EN AN-



NAN TOPPRESTATION VAR GIVETVIS TOMMY BRORSSON MED LOTUS ELITE - 1266 cc -.

- | | |
|-----------------------|------------------|
| 1. TONY DRON | FERRARI330LMB |
| 2. DENIS WELCH | HEALEY 3000 |
| 3. JEREMY WELCH | HEALEY 100 |
| 4. OFFERGELD/KATHER | ALFA GTA |
| 5. MONTGOMERY | HEALEY 3000 |
| 6. WALTER RÖHRL | HEALEY 3000 |
| 7. STIRLING MOSS | AC COBRA DAYTONA |
| 8. TOMMY BRORSSON | LOTUS ELITE |
| 9. GOETZE/FLOSSBACH | HEALEY 3000 |
| 10. WILWERTZ/SCHRÖDER | LOTUS ELAN |

BJÖRN JANSSON MGB HADE 25:e TRÄNINGSTID -MYCKET BRA- MEN BRÖT TYVÄRR REDAN PÅ FÖRSTA VARVET. WINQUST/TROZELLI FORD FALCON VAR 3:a PÅ TRÄNINGEN MEN PROBLEM MED BILEN GAV PLATS 31 I RACET. FÖRSTA PORSCHE 356 KOM PÅ 15:e PLATS, RENAULT ALPINE 16:e PLATS, TVT GRANDTURA 17:e PLATS, JAGUAR E-TYPE 18:e PLATS OCH MGB 19:e PLATS MED BARRY SIDERSMITH.

PÅ FLERA SÄTT GAV DEN HÄR TÄVLINGEN ETT MERA AVSLAPPAT INTRYCK ÄN "OLDTIMER" I AUGUSTI.

KOM MAN IKAPP NÅGON - DET HÄNDE - VAR DET INGA OMKÖRNINGSPROBLEM, BARA GLADA MINER, OCH I DEPÅN VAR "HETSSEN" INTE LIKA MARKANT.

MEN SÅ ÄR DET JU VÄDRET -TÄVLINGEN GÅR JU SÅ SENT PÅ ÅRET.

ORGANISATIONEN ÄR GIVETVIS PERFEKT SOM ALLTID, MASSOR AV FLAGGPOSTERINGAR LÄNGS BANAN, OCH DET BEHÖVDES, DET VAR TYVÄRR

ALLT FÖR MÅNGA BILAR SOM INE KUNDE HÅLLA SIG PÅ BANAN ELLER FICK HAVARIER AV ANNAT SLAG.

MEN NORDSCLEIFE MÅSTE MAN KÖRA MÅNGA VARV INNAN MAN LÄRT SIG DE OLIKA PARTIERNÄ, FÖRST DÅ KAN MAN ÅKA FÖR FULLT. NÄSTA ÅR SATSAR VI PÅ EN FÖRBÄTTRAD PLACERING.

ALLT SAMMANTAGET VAR DETTA EN HÄRLIG TÄVLINGSHELG SOM GAV ERFARENHET AV LITE LÄNGRE KÖRNING OCH SÅ HITTADE VI NYA TREVLIGA HOTELL.

SOM AVSLUTNING EN UPPLEVELSE PÅ DET LILLA HOTELET VI BODDE PÅ.

EN MAN FRÅGAR OM HAN FÅR SLÅ SIG NER HOS OSS VID MIDDAGEN, HAN ÄR TYSK MEN BOR I FLORIDA OCH HAR ÅKT ÖVER BARA FÖR ATT TÄVLA. HAN HAR KÖPT EN MERCEDES SSK 1928 -FÖR MED EN SÅDAN BIL ÄR MAN JU ALLTID VÄLKOMMEN PÅ ALLA STÄLLEN - SÄGER HAN, HELT RÄTT OCH SÅ TILLÄGGER HAN ATT HAN TYCKER DET ÄR ONÖDIGT ATT BO PÅ DYRA HOTELL DORINT VID BANAN - MAN SKALL JU BARA SOVA. EN SANN ENTUSIAST MED TANKE PÅ ATT HANS BIL KOSTAT FLERSIFFRIGT BELOPP I DM.

HÄLSNINGAR
LENNART ALMSTRÖM, LOTUS ELITE



FORMEL VEE 1996

Vet inte var jag skall börja, men det har varit en mycket trevlig säsong för mig som nykomling i denna underliga samling av folk, som jag aldrig hört talas om förut.

CHRISTER OLSSON

Det hela började i våras när jag fick jobb hos Bo Tinghäll och hans fru Kristina i Gantofta utanför Helsingborg. Bosse hade ont om plats i sitt garage och jag fick nöjet att köra hans Formel Vee från garaget till (ca 500 m) firman, där vi hade ännu mindre plats. Det slutade med att jag låg och gasade på gatan fram och tillbaka så att ögonen glödde på mig och håret stod åt alla håll. Jag skrek rakt ut, var kan man ta licens? Bosse bara skrattade. En fredag kväll ett par veckor senare stod jag och Bosse på jobb då Benke och Melin ringde och frågade om jag ville följa med och ta licens på lördagsmorgonen, vi skulle ju jobba i helgen men det prioriterades bort i en handvändning.

Jag tror inte jag sov mer än 1-2 timmar den natten. Nerverna låg utanpå täcket. Jag började få kalla fötter och undrade om jag skulle klara av det. Sport och motor intresserad har jag ju aldrig varit jag har alltid undrat hur min farbror har kunnat sitta framför TVn i timmar och tittat på bilar som kör runt-runt på en bana i flera timmar. Numera kan jag köpa tv-tidningen på torsdagen och lägga upp hela veckoprogrammet innan jag bestämmer något annat, så dum kan man bli. Vet inte om det bara är jag eller det är vanligt förekommande? Sagt och gjort licensen och jag var klar söndag em, det var lillebrors Nissan Sunny också (den lukta-de konstigt i flera dagar). Nu började problemen för Bosse! Var hittar vi en bil? Säsongen börjar om några veckor och det ville jag inte missa. Bosse började ringa land och rike runt! Efter många diskussioner började tiden att rinna iväg. Vi åkte till Örebro och tittade på en nyrenoverad bil. Efter den resan så var jag eld och lågor en hel vecka tills affären var avtalad och klar. Bilen var inte tävland med efter renoveringen som var mycket välgjord av Gunnar Rösler som jag tyvärr inte har träffat p.g.a. hans bortgång förra året. Bilen hämtades, batteri och bensin köptes. Hela jag sken som en sol, oj så lycklig jag var (fastän regnet). Nu lekte livet, det enda problemet var hur vi skulle få plats på firman, då det började bli riktigt trångt. Säsongen började på Kinnekulle och man var lite nervös. Allt och alla var nytt för mig. Nervositeten försvann ganska fort för alla var hjälpsamma och trevliga och som nykomling kände man den raa värmen i gänget. Väl ute på starten smög sig nervositeten på igen och hela jag skakade och svettades, konstigt känsla! Efter racet var jag lite chockad körde in som trea och fattade ingenting! Nyböjar tur eller? Vad var det som hände?

Efter det var vi på Anderstorp, årets höjdpunkt skulle jag vilja säga. Ljudet från dom gamla F1-orna får mig att rysa i hela kroppen. Hoppas att vi kommer att få uppleva det igen. Jag tror aldrig att jag och Bosse kommer att glömma den

fria träningen där dom släppte ut ett par av dom gamla F1-orna tillsammans med Formel äldre bilarna. Då var man på sin vakt, men ändå efter det att jag blivit omkörd så fick jag köra in i depån, som ett frågetecken med bultande hjärta, vad var det som hände? Man skall väl inte ha för stora mål i livet, men tänk att få peta in sista växeln på en gammal F1 och ge järnet.

På Anderstorp slutade jag som 4:e efter en hård kamp med Bertil Persson från Åhus. Då tänkte jag att här kommer man aldrig att vinna i detta rövargång.

Ring Knutstorp avlöpte lite stökigt och trångt, synd att vi inte fick åka så mycket, men alla hade nog kul ändå.

Till Falkenberg åkte jag med större hopp och nya däck, det förvånar mig fortfarande vilken skillnad det är på däck och däck. Helt plötsligt segrade jag och det var verkligen roligt, men oj vad det tog på krafterna, jag var så trött på vägen bern att jag knappt kunde äta.

På Mantorp började jag tvivla igen, mina nya däck var helt slut och bilen var fel inställd. Jag överskattade min förmåga att köra fort och bromsa sent. Olyckan var framme och min nya fina bil blev skadad. Göran Anderbergs bil blev mosad och allting kändes fel. Orutin tror jag det kallas för.

Väl framme vid finalen på Anderstorp så var poängställningen sådan att jag inte behövde komma först över mållinjen, utan tog istället åt mig av den raa men hjärtliga kritiken som jag fick, jag vågade inget annat än att hålla mig på banan och komma i mål.

Tack för allt och all hjälp och alla goda råd som jag fått under säsongen. Speciellt ett stort tack till Bo Tinghäll och Sören, samt familjen Rösler i Halmstad och Örebro. Beklagat Lundvalls ras hoppas du kommer igen nästa år.

Hoppas Ni har haft det lika trevligt som jag i sommar och att i ses nästa sommar. Sist men inte minst ett stort grattis till Louis Banka Jonson som vann den äldre klassen i formel Vee.

Ps. Låna aldrig ut din bil till mekanikern det kan knäcka vem som helst....



Mantorp, race-weekend med Automobil sport car meeting.

Att jag har fått upp ögonen för denna typ av racing är min fars förtjänst. Eller kan det vara min mor, det var hon som gav gubben en formel Ford kurs i 50-års present, nåväl helgen på Mantorp skulle bli en av dessa helger då hjärtat pumpar bensin i stället för blod.

TOMAS OTTERBERG

Vi dyker upp redan på Fredagskvällen, dock ej som första formel Ford ekipage, att försöka bli först till en tävling har vi gett upp med, speciellt efter tävlingen i Falkenberg där vi gjorde ett tappert försök men kom in som tredje eller fjärde ekipage. Frågan vid ankomsten till en tävling är inte om något speciellt ska hända utan mer vad som kommer att hända först.

Man behöver inte vänta länge, denna gång räckte det med 5 minuter. Mats Lundvall dyker upp med sin fina trailer där han normalt förvarar sin formel VW, i alla fall har han gjort så till dags datum för nu rullas en formel Ford ur denna trailer, en Titan Formel Ford, 1973 års Riksmästerskaps vinnarbil.

Både Björn och Sven sprudlar av kommentarer, man ställer sig frågan om det är en smula nervositet som har infunnit sig. Allt är som det ska förutom att det saknas en grön bussmed vidhängande röda formel Ford bil stående på en trailer, snart dyker nämnda buss dyker upp med Janne Molin bakom ratten och familjen är komplett.

Då uppstår nästa debatt, denna gång är det VW gänget som kommet över och upptäckt Mats formel Ford och svekdebatten är i full gång mot stackars Mats ...

Efter lite pusslande i depån så radar vi alla upp i besikningsköen, där dyker nästa överraskning upp, vi måste köpa en transmitterhållare för 150 kr, och inte nog med det, den är lika stor som bilen. Det fina i kråksången är att "ni kan placera den vart ni vill", trodde ni ja! Penning frågan löser sig och vi hyr omnämnda hus till hållare. Väl tillbaka i depån får vi reda på att hållaren skall sitta på vänster sida.

Det börjar bli sent men stämningen är minnsann god, problemet med Mantorp är dock att historik åkarna kommer ifrån varann, något som tyvärr är fallet på flera banor.

Lördag morgon.

Bilen är tankad och stämningen är god, det underbara med denna tävlingsform är den glädje och trevnad alla visar mot varann, detta är kul!. Den sista i formel Ford gänget dyker upp, det är Anders Lofthammar med sin fina bil, men denna helg har han fått stor konkurrens vad gäller fint renoverad bil. detta då Far Lofthammar har tagit med sin Formel 3 for att visa i den utställning som arrangörerna ordnat.

På väg fram till första träningen, och gissa vad, jo hållaren för transmittern får inte alls sitta som den vill och både Sven och Björn måste vrida sina 90 grader, nåja inte gjorde det själva,

Jag och Stikkan får bråttom att vrida dessa hållare, det är i sådana stunder man tackar för att silvertejp och buntband existerar. Och så ger de sig iväg, som att pärlband rullar alla formel bilar iväg på 15 minuters träning och kval.

Tydligen missförstår Björn detta med 15 minuter och tror det är 15 sekunder, mer tid behöver han inte för att placera sin Merlin MK20 i ett räck med tillhörande däckstrave. Det är vid sådana tillfällen som alla små hjärtliga kommentarer slutar och alla med moll i rösten undrar om bilen går att laga. Allt går att laga men motorfästen tar något längre tid, detta gör att det inte åks något mer denna Lördag.

Det är vid dessa tillfällen man får klart för sig vad som menas med en förenad familj i depån, det lånades svets och hjälpsamheten sprutade, stort tack till Anders Hilldebrant och Lenart Nilsson, historisk SAAB 2 takt för lånet av MIG- respektive gassvets.

Vem vann då Lördagens tävling, jo som vanligt PeO Söderberg i sin Formel 2 före Mikael Appelgren i sin Formel 3.

Lördagskvällen kommer smygande och den sedvanliga stämningen stiger då bensin och gummi doft byts mot helt andra dofter.... dock ej för familjen Otterberg som fortfarande lagar

Söndag.

Reparationer på en viss Merlin startar redan kl. 06.00, skam den som ger sig. Det intressanta är att desto närmare en färdig bil man kommer desto mer normala blir kommentarerna...

Dagen börjar annars med worm up i 5 minuter på korta banan, alla klarar detta!!! Allt är tillbaka till det normala, alla hittar brister på sina bilar, men största oron sitter nog inte i problem med bilen utan i stället vänder de flesta sina blickar upp mot skyn och undrar om det ska regna eller inte. Detta blir nu inte fallet utan tävlingarna körs nu i torrt väglag och vinnarna blir som vanligt, först PeO i sin March F2 före Mikael i sin March F3 med Mats Andersson som bästa Formel Ford förare.

Efter detta närmar sig ännu en trevlig racing helg, även om jag hoppas slippa en liknande vad det gäller skruvandet, på ett långt tag. alla lämnar med en sista kommentar: Vi ses i Anders-torp.

Tomas Otterberg

Anderstorp, 15 september

Har ni hört talas om mekaniker-race, det hade Jonas och jag gjort. Då Björn skulle köra den avslutande tävlingen i Racerhistoriska Cupen på Anderstorp såg jag chansen att få prova "gubbens" bil i mekaniker-racet. Nu är det så att längden mellan oss är större än vad den borde vara, i alla fall för att kunna sitta bekvämt i samma racer bil. Detta gjorde att redan under torsdagskvällen hade jag åkt ner till mina föräldrar med siktet inställt på stolombyggnad. Så mycket stolsombyggnad blev det nu inte, då enda sättet att få plats var att ta bort stolen helt och hållet. Resultatet blev att den "nya" stolen var en plywoodskiva så att jag inte rasade genom botten.

TOMAS OTTERBERG

Väl nere i Anderstorp avlöpte tävlingen mycket bra för alla. Stämningen var som vanligt på topp och blev inte sämre av en mycket lyckad bankett på kvällen, något som alla inblandade skall ha stor heder av. Själv hade jag lite svårt att slappna av då Söndagen och racet hägrade. Söndag morgon, tiden kryper fram, väl ute på bana kryper tiden än mer sakta. Jonas och jag gör i ordning vår "stol", tankar, provar kläder, provsitter, provstartar och väntar ...

Fler och fler dyker upp och vi får äntligen vår debutantlicens. Dagens körning indelas i två grupper, öppna formelbilar och standard bilar. Jonas och jag kommer överens om att jag tar första passet, det blir vår tur och jag kryper ner i sittbrunnen, startar bilen och rullar sakta fram till depån, min fars sista ord är; -kör du av blir bilen stående resten av dagen, tack tänker jag. Väl i depån blir det lite mer av väntan, en vara som jag fått mycket av denna dag. Sedan händer det; jag får klarsignal att starta med en sista uppmaning, ta det lugnt. Jag rullar sakta ut ur depån på ettans växel, lägger i tvåans växel samtidigt som jag ser till att hålla mig på rätt sida av den gula linje som följer genom första kurvan. Flygplansrakan, denna raka som det brukar se ut att gå så sakta för alla, nu plockar jag sakta genom resterande växlar och tycker att det går riktigt bra, men som sagt, rakan är lång och

bred. Efter att ha åkt banan ett par varv börjar jag känna mig varm i kläderna, man bromsar senare, gasar hårdare och använder växellådan mer. då händer en av dagens överraskningar, att få insekter på en egen bils framruta är väl en sak men att få något stort elände direkt på visiret var en ny upplevelse, framförallt då det hände på flygplansrakan. In i depån för rentvättning och behövlig vila. I 20 minuter varade varje körpass, det var en mycket bra tid då man ej kände sig stressad utan verkligen kunde prova racing vilket var meningen. Vid nästa formel pass var det Jonas tur, allt löpte utan intermezzon. Våra diskussioner mellan racen var mest om spårval, växlingar och körkänsla.

Min egen andra och sista körstund kommer att vara ett minne för livet.

Dels för att jag snurrade ett halvt varv i utgången till depårakan och dels för att jag fick tillfälle att åka tillsammans med flera andra formel Ford bilar. Efter denna körning, och tidsjämförelser med far kom jag till insikt med en sak, hur jag rådgår att börja själv, för nu är inte frågan om racing är något för mig utan hur jag får råd att börja själv, för en sak är säker, racing är något som fler skulle utöva om de bara visste hur kul det är.

Tomas Otterberg



Jonas Waern i bilen och Tomas Otterberg till höger, summerar sina väl genomförda "mekaniker race" i Anderstorp. Foto Björn Otterberg

STANDARD N grp 2

Vi är en ny nationell klass och har nu genomfört 2 säsonger i RHK cupen. Vårt reglemente baseras på reglerna för Specialstandardbilar grupp 2 1972.

LENNART ELOFSSON

Väldigt mycket är "fritt". Men med "fritt" menas "fritt" 1972, så moderna medel typ datorstyrda insprut och tändsystem är ej tillåtna. Annars är det mesta "fritt" när det gäller motor och hjulupphängningar. Led o länklager, nylonslicks (diagonal) med fria hjulbredder för att nämna några detaljer. 1972 var Ford Escort av varierande typer det klart dominerande märket och sopade rent i SM med undantag för den lilla klassen där en Alfa 1300 GTAj med 157hk

och vikt under 800kg gav dom på nöten. De du Fritzon. Under 1996 har totalt 12 bilar deltagit och en del byggen är på gång. Det ryktas om en Camaro och nån mer Alfa kan dyka upp till nästa år. Jag skulle även vilja se en 2002 ti och varför inte en Volvo 142 till 1997.

Här på bilderna syns de flesta av gänget och dess bilar. Saknas görs Kjelle och Anders båda i Escort TC.



Min Alfa tvårdog efter några varv på gamla startrakan. Det visade sig endast vara en kabel som lossnat vid startmotorn. Sådana småfel är rätt mysiga (ej på tävling), för då får även jag meka lite. Jag fick dessutom tillfälle att titta och lyssna på mina kompisars bilar. Senare på dagen kom solen fram och torkade upp banan lagom till vår tävling. Nu körde vi tillsammans med GT N gänget där Olof Wijk denna gång ställde upp med en Lola. Varje gång Olof är med så får jag inte köra alla stipulerade varven pga att han alltid varvar mig. Men tack Olof för att du blinkade med helljuset i god tid, så att jag var för-

Anderstorp 14 september 1996

Vi skickades ut i lätt duggrejn som första träningsgrupp tillsammans med gamla standardklassen. Det var mycket halt och halare blev det när någon släppte ut lite olja runt hela banan. Så vitt jag vet så inträffade inte några allvarliga missöden.

beredd på ljudbängen. I STANDARD N vann Martin Rasmussen med sin Escort BDA totalt och därmed även klass 3. I klass 4 vann Magnus med sin Capri 3000 och Peter vann klass 2 med sin fina Escort TC. I klass 1 fanns bara en deltagare nämligen BG Fritzon och han kunde kosta på sig att stanna bilen, hoppa ut och knacka på en trilskande bensinpump och ändå vinna klassen. Erik se till att få ordning på din spieß så att Fritzon får känna trycket nån gång. Arrangören snålade med resultatlistan och inga tider redovisades endast ordningsföljden, vilken inte är lika intressant. Men jag lyckades prata

till mig en datalista med totaltiden för varje varv från vilken jag kunde beräkna varvtiderna. Tyvärr saknades några rader i slutet vilket gör att en del av de som körde alla 7 varven kan ha kört ännu snabbare på sista varvet. Använder

man sig av elektronisk tidtagning och har en dator till hjälp borde det vara en skitsak att presentera en vettig resultatlista. Speciellt är bästa varvtid av intresse för att se om man har förbättrat sig sen sist.

Resultat Anderstorp 14 september 1996

| STANDARD N | | | | | | | |
|------------|---------|------------|-------------------|-----------|----------|----------|-----------|
| placering | startnr | biltyp | namn | antalvarv | 1:a tid | 2:a tid | sluttid |
| 1 | 81 | Escort BDA | Martin Rasmussen | 7 | 1.56.098 | 1.56.321 | 13.50.468 |
| 2 | 84 | Ford Capri | Magnus Paulsson | 7 | 1.57.559 | 1.59.264 | |
| 3 | 88 | Opel Com | Jonas Nylén | 6 | 2.02.623 | 2.03.466 | |
| 4 | 80 | Alfa GTV | Lennart Elofsson | 6 | 2.02.794 | 2.03.104 | |
| 5 | 90 | Escort gt | Mikael Kosunen | 6 | 2.03.905 | 2.05.454 | |
| 6 | 87 | Escort gt | Michael Rasmussen | 6 | 2.10.299 | 2.10.518 | |
| 7 | 83 | Escort TC | Peter Holmberg | 6 | 2.11.274 | 2.12.815 | |
| 8 | 85 | Escort gt | BG Fritzon | 6 | 2.01.173 | 2.01.753 | |
| 9 | 97 | Escort TC | Anders Persson | 2 | 2.00.285 | | |

Till våra vänner i GT N kan jag bjuda på följande:

Resultat Anderstorp 14 september 1996

| GT N | | | | | | | |
|-----------|---------|-------------|-----------------|-----------|----------|----------|-----------|
| placering | startnr | biltyp | namn | antalvarv | 1:a tid | 2:a tid | sluttid |
| 1 | 99 | Lola T380 | Olof Wijk | 7 | 1.42.092 | 1.42.826 | 12.14.355 |
| 2 | 76 | Corvette | Pekka Nyström | 7 | 1.48.087 | 1.48.533 | |
| 3 | 74 | Porsche car | Axel Ekman | 7 | 1.57.469 | 1.57.740 | |
| 4 | 70 | Mini-Marcos | Tomas Hall | 7 | 2.00.211 | 2.00.375 | |
| 5 | 75 | Lotus Elan | Lars Sandblom | 7 | 1.59.592 | 200.466 | |
| 6 | 72 | Abarth Sc | Stefan Svensson | 4 | 2.15.876 | 2.17.190 | |
| 7 | 95 | Porsche 910 | Lasse Jönsson | 0 | | | |

En liten kommentar till resultatlistan från GT N gänget. Det var väldigt fascinerande att studera hur jämt Tomas Hall körde. Skillnaden mellan varje varv var mindre än 0.6 sek. Man kunde nästan tro att klockan hade stannat eller att han nyttjar farthållare.

Summering av säsongen 1996 STANDARD N.

Under 96 har antalet startande ökat med 5 bilar vilket gör att totalt har 12 bilar deltagit under säsongen. På Mantorp var vi totalt 10 bilar vilket var rekord. På Mantorp rullade även Michael Rasmussen in med en helrenoverad och nyl-

ackad kaross efter äventyret på Falkenberg 14 dagar tidigare. Jag blev mållös. Fast egentligen tog det bara 10 dagar sa Michael. En stum blev stummare. Bra jobbat av skånepågarna. Kjelle och Martin har dominerat totalt i resultatlistorna och blir väl svårslagna även nästa år. Men jag ska polera Bendixdrevet eller vad det nu var på min Alfa till nästa säsong, så akta dig Martin.

SALUTO Lennart Elofsson

RESULTAT STANDARD N 1996

| Klass | Namn | Bil | Kinnekulle Anderstorp Knutstorp Falkenberg Mantorp Anderstorp | | | | | Totalt | |
|-------------|-------------------|---------------------|---|-------|---------|---------|---------|--------|---------|
| | | | 25-26/5 | 8-9/6 | 20-21/7 | 10-11/8 | 24-25/8 | | 14-15/9 |
| 1 0-1300 | BG Fritzon | Ford Escort 1300 gt | 0 | 9 | 5 | 9 | 9 | 9 | 41 |
| | Erik Andersson | NSU/spiess gr2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 2 1301-1600 | Kjell Wallin | Ford Escort TC | 9 | 9 | 9 | 5 | 9 | 0 | 41 |
| | Anders Persson | Ford Escort TC | 8 | 8 | 0 | 9 | 8 | 5 | 38 |
| | Peter Holmberg | Ford Escort TC | 0 | 7 | 8 | 8 | 7 | 9 | 39 |
| 3 1601-2000 | Martin Rasmussen | Ford Escort BDA | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 54 |
| | Lennart Elofsson | Alfa 2000 GTV | 8 | 8 | 0 | 8 | 8 | 8 | 40 |
| | Michael Rasmussen | Ford Escort Mk1 | 6 | 5 | 8 | 0 | 7 | 6 | 32 |
| | Mikael Kosunen | Ford Escort gt | 0 | 0 | 5 | 7 | 6 | 7 | 25 |
| | Anders Agfors | Alfa 1650 GTJ | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 4 2001- | Magnus Paulsson | Ford Capri 3000 | 9 | 5 | 5 | 9 | 8 | 9 | 45 |
| | Jonas Nylén | Opel Commadore | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 8 | 17 |
| | Fredrik Andersson | Ford Capri 3000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

GTN -96

Ja, då har det gått några månader sen avslutningen på Anderstorp och det är på tiden med en liten sammanfattning.

PEKKA NYSTRÖM

11 olika bilar sågs tävla under säsongen -96, vilket är bottenrekord. Alla har vi ju andra projekt som tar tid, och som kanske sätter käppar i hjulen (kan vara farligt om man kör med gamla stålekerfölgar) på racing planerna. Efter att ha ringt runt och förhört mig om denna säsongen och den kommande bland de som ej dök upp i år, höjdes ett hopp om att -97 kan bli desto bättre. (kan det bli sämre?)

I 1300 klassen har Stefan Svensson i Abarth Scorpio dominerat i vad som en gång var "Home of the mini- Marcos". Kan mini-Marcosarna eller kanske en Davrian bjuda hårt motstånd nästa säsong?

Anders Sperber körde fint i Elanen och vann 1600- klassen där. Fjolårets klassvinnare Hasse Skoog, har lyst med sin frånvaro under året, och alla hoppas vi se Hasse och Morganen under -97 i täta strider med bl. a. Elaner, Marcosar och Alpiner.

"M.G.- klassen" kammade Per Haegermark hem med sin Marcos 1800 före solstrålen Marius Heggstad i MG roadster.

I stora klassen över 2 liter har Axel Ekman utvecklat bil och körteknik till en klassvinnare. Porsche Carreran kommer under vintern att preppas ytterligare inför -97. Det har ryktas om fler Porschar och även De Tomaso Pantera. Vi får se!

Till sist uppmanas alla GTN åkare att skruva i sista bulten så att vi kan ses till våren med stort startfält.

**Kör så det ryker! (det gör jag)
Ingen rök utan eld !**

Pekka Nystöm

Har blivit ombedd av min klasspappa att skriva ner mina intryck från årets säsong, min första efter 30 års uppehåll.

AXEL EKMAN

Bilen har varit en Porsche Carrera 1974 som Autotrim i Göteborg hjälpt mig med. Det har varit mest väghållning och motor renovering. Ville ej bygga om för mycket innan jag visste hur det var.

Bilen är mycket tacksam att ha och det enda jag gjort sedan i våras har varit att kolla ringtrycket och tanka.

Att börja tävla igen var för mig den största upplevelsen för mig på mycket länge.

Jag började lite försiktigt men har sedan kommit igång mer och mer. Det var inte bara bilkörning som backade upp mig på tävlingarna utan även alla förare och inte minst vår ordförande och hans fru. Jag hade dessutom turen att få pris vid varje tävling vilket sporrade mig lite extra.

Hoppas och vet att det kommer lite fler bilar till GT ny nästa år så det blir lite bättre konkurrens. Har i år trivts mycket bra med att åka ihop med Standard ny, för det är ett mycket fint gäng.

Nu är min bil nerplockad helt för lite extra trimning, och blir det lika vackert väder nästa år skall det nog gå riktigt fort.

Jag har även upptäckt att man ska vara kvar i depån under tävlingshelgen, för det är där det är trevligast.

*Axel Ekman
Medlem 479*

Ett år runt Europa tävlande med en kär leksak som heter "HUNDKOJA"

Varför håller Du på, snart 60 bast, frågar många av mina vänner som spelar golf eller kappseglar. Ja, dom skulle bara veta dom dummerjönsarna tänker jag, det är ju så himla kul.

PICKO TROBERG

Vadå kul, frågar Du läsare säkert, varför jag med några korta rader skall försöka ge Dig lite air från årets EM-tävlingar. Det börjar som vanligt på hösten innan. Man måste nämligen få ihop pengar, i racerkretsar kallas det budget.

För att åka hela EM fordras en stor, hur stor vågar jag inte berätta om min kära hustru Lena råkar läsa detta.

Ni som sett mig och min raceroverall förstår nog att jag även i år fick ihop budgeten.

Å så bar det iväg till Paul Ricard vid Medelhavet i Sydfrankrike bara det en prestation, det är långt dit Min polare sedan nästan 40 år "Boris" som blivit 71 år och jag skavde iväg i Jösse Cars underbara Volvo 850 lastbil, 150-160 knutar på Autobahn med kovan på flaket.

Väl i depån uppmärksammas Volvon mer än hundkojan.

Min andreförare denna helg var Börje Andersson (jag delar säsongen mellan Börje och Perc Brodén)

Vi blev trea i TC 12 som klassen mellan 1150 och 1300 cc så romantiskt heter.

Apropå romans så bodde vi i en underbar bergsby som Stanley Dickens bok. Han måste vara millionär, så dyrt var det, men oj oj vilket ställe. Maten var, som ofta i Frankrike, underbar för att inte tala om vinerna.

Brått sedan hem till Sverige igen vi skrev vecka 14 (6 april).

Den 27, 28 april, Moza, Forza Italia, en av mina drömbanor jag vann Lotteria di Monza 1965 i F3, sex bilar i mål efter en timmes race, inom samma sekund; close racing som engelsmännen uttrycker sig.

Det är inte samma Monza längre, fegisarna har byggt en massa chikaner. Men om man skall säga att det finns bra chikaner har Monza lyckats.

Min gode vän sedan 100 år Sven Erik Eriksson hade med sig några gäster (sponsorer) och är

det nåt Svenerik kan så är det att leta upp hotell runt om i världen där all världens F1 förare bott, inte gratis det heller men vad gör man inte där att få bo i samma rum som idolerna Jimmy Clark, Jackie Steward och hela ligan bott på.

För att inte tala om restaurangen han letat upp. Vilken mat, vilka viner och vilken grappa.

Jonsson somnade, Eriksson föll av stolen (som framgår av Jiri Karms utmärkta teckning).

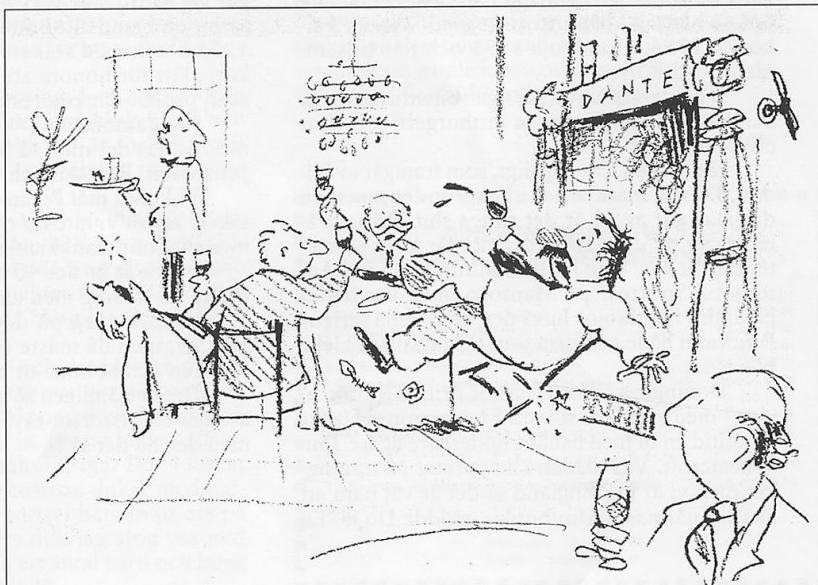
Tävlingen då, jag kom till första chikanen, där stannade bilskrälet och Börje grät en skvätt som inte fick köra en meter "thats motor-racing".

14 dagar till nästa race, Zandvort i Holland, här åkte jag mitt livs första Formel Junior tävling i en Lotus XX 1961. Då långa banan nu totalförstörd till en gokartbana med en chikan på baksidan, vad annars? Börje delar med mig och nu ser det ut som vi kan komma i mål med en hygglig placering. Ve och fasa, två minuter kvar av en timmes tävlande, Börje förbi depån, putt, putt, putt.....

I mål kom han dock, jag har förträngt resultatet men precis efter målgång slår bilskrälet eld, oj, oj...

Hem och sanera, byta allt som tagit skada av elden, där rök en för stor kaka av budgeten.

Nästa race hemmahamnen Scandinavian Raceway i Anderstorp, Oldtimer Festival, vet



Ni föresten att det är jag som arrangerade 1:a Oldtimern, nå jag gissade det.

Dom är duktiga Anderstorparna att arrangera tävlingar, vilken stämning. Perc och jag kör ihop. Jag knep polen rejält så Niclas, Doc, Lasse och Fotohandlarn stog där med lång näsa, och så frågar dom varför jag håller på, dom skulle bara känna den känslan.

Jag ledde vid bytet men fastnade och tappade värdefulla sekunder (timmar verkade det som). Vi blev tvåa i klassen, helnöjda var vi. Sommarlov och jag med sonen Jeppe, provade på segling i en D-kanot, inte stor men underbart när det inte regnar.

Så iväg till Zolder, jag körde F3 på invigningstävlingen på 60-talet, men samma sak här, chikaner, chikaner som förstör rytmen (jag hoppas dock att syftet med säkerheten är uppnått). På träningen flyger avgasröret all väg och på tävlingen går kopplingen i tusen bitar. Perc fick inte åka många meter denna helg.

Nürburgring. Där har jag kört F3 på gamla korta banan, Hundkoja och VM för sportvagnar i Lola T70 på gamla klassiska långa banan, och så har jag kört historiskt med Wicke i Falkonen 1994, Hundkoja 1995 och i år tillsammans med Börje.

Jag tror att halva Sveriges bilentusiaster är där, kan det vara den goda Bittburgern som drar eller?....

Jag är med halvhyggligt, som framgår av bilden, Doc/Fritz skymtar i bakgrunden, men en drivaxel går av, så är det roliga slut. Börje gråter en ny tår efter som han inte får köra en meter här heller. Perc håller ställningarna vid Automobil Sportcar på Mantorp, men var håller Ni andra hundkojor hus i den nationella serien? Perc vann både på korta som långa banan, Heja, Heja....

Donington "The Heart of British Motor racing" med världens största F1 museum. Här tar jag alltid en öl med banans underbare ägare Tom Wheatcroft. Växellådan i tusen bitar på träningen, men vi är ju i England så det är väl bara att åka till närmaste Minibutik... trodde Du ja. En



växellåda med raxskurna drev växer inte på trän inte i England heller i dag men skam den som ger sig så till slut verkstaden "hållet i väggen" hittar en bland allt bråte, och inte bara det, ett 1275 block med stakar, Buris bara säger, köp, köp, lätt för honom att säga, det är ju jag som skall pröjsa. där rök resten av årets budget.

Jag dammar av i "the old hairpin", övermod kallas det men så hade jag kört om Fritz, Johansson, Boiason och Longman, så det så.

Vi kom i mål Pecan och jag men NI förstår säkert varför vi inte far till Österrike. Förstår Ni inte, ring min bankkamrer!

Nästa år är det 40 år sedan jag körde min första bil-tävling med en M.G. TC på Solvalla. Så nu laddar jag på den nationella scenen i Sverige, men då måste Ni hundkojeåkare ta er i kragen och komma ut med era ögonstenar.

Det är nämligen så att är man privilegierad att äga en historisk tävlingsbil skall man tävla med den Så det så !

Picko

En gammal Ford

Jag skall berätta om mitt första möte med en numera välkänd Ford Falcon Futura. Jag var just i färd med att plocka undan frukosten, när telefonen ringde; det var Anders Wickström, en av våra goda vänner sedan Stockholmstiden. Han undrade om han kunde få komma och sova över hos oss, han skulle nämligen besöka Skåne för att titta på en bil. Självklart fick han det.

STINA WIDENBORG

Vid halvfemtiden hör jag en bil köra in på gården; ja, minsann det var Anders. Det var i mitten av oktober och regnet vräkte ner och bara på den lilla stunden det tog honom att komma från bilen och in i huset så hade han blivit genomvåt.

Han tyckte det var lika bra att genast bege sig i väg för att söka upp platsen där bilen skulle finnas och han frågade om vi ville följa med. Maken Lasse hade andra planer, men eftersom jag redan hade förberett maten och inte hade något särskilt för mig, så tyckte jag att det kunde vara kul att hänga med.

Sagt och gjort. Anders och jag begav oss iväg för att leta upp en liten gård i Vällinge-trakten strax utanför Malmö där bilen skulle finnas sig. Jag fick vara kartläsare och till Vällinge gick det bra, men där fick vi allt plocka fram vägbeskrivningen. Vi snodde runt ett tag på mörka småvägar medan vindrutetorkarna febrilt arbetade med att hålla sikten något så när fri och snart hittade vi en gård som passade in på beskrivningen. Vi körde in på gården och möttes av en herre som visade sig vara god vän till familjen som bodde där. Han förklarade att herrskapet inte var hemma från jobbet ännu, men när Anders frågade om här fanns en Ford till salu, blev vi insläppta i en jättestor lada. När vi kom in såg vi oss omkring; ja här fanns allt; en g al traktor, gamla möbler, lådor och längst in i ett hörn bakom en massa bråten under ett tjockt lager av damm och utan luft i däckerna så stod den där. Vi var tvungna att plocka undan några däck som stod i vägen för att vi skulle kunna komma fram.

- Herre Gud, tänkte jag, han har väl inte tänkt köpa den här, är han inte klok, inser han verkligen hur mycket jobb det är för att få stil på den, det kommer att ta evigheter innan man ens kan ta den härifrån.

Då plötsligt, greps jag av en märklig känsla av sympati och medlidande för den gamla bilen som stod där och såg så övergiven ut och hela min attityd till projektet förändrades och jag hörde mig själv säga: "Absolut ska du köpa den, den är döläcker."

Nu dök ägaren upp och det blev en stunds diskuterande. Efter ett tag var vi rejält genomfrusna och ägaren undrade om vi vill ha lite kaffe. Vi tackade gladerligt ja, för nu hade vi dessutom börjat bli lite småhungeriga. Där i köket hade den unga gravida hustrun dukat med kaffe och "sju sorters" kakor (vi befann ju oss på landet i Skåne.) Anders och jag slog oss ned bland katter, hundar och ett antal barn och högg glupskt in på vad som bjöds.

Hustrun hämtade nu också familjens fotoalbum och vi fick se och höra allt om den gamle trotjänarens bravader, hur den dragit runt med familjens husvagn över hela Sverige och jag tror t.o.m. någon resa utomlands. Men när den till slut gav upp, hoppades väl familjen på att de skulle få tid att göra i ordning den, men det var den unga hustrun som till slut insåg att ekvationen inte gick ihop. Gård, båda heltidsarbetande, tre barn (det fjärde på väg) och ett antal djur, så skulle inte tiden räcka till (hur det nu gick ihop även utan bilrenovering förstod jag aldrig men det är en annan femma). Det hela kändes som om de skulle sälja sin käraste hund eller något i den stilen.

Efter ett tag tackade vi för oss och begav oss hemåt i den mörka och kyliga kvällen. Anders frågade på vägen hem vad jag tyckte och jag behövde inte lägga ned någon större ansträngning på att övertala honom att just den bilen var exakt vad han sökte.

När vi väl var hemma hade även maken återkommit och vi satte oss genast till bords. Resten av kvällen diskuterades Ford Falcons tävlingshistoria.

Ja, Anders köpte bilen och den gick sedan vidare till Wicke Winqvist som kör den med stor framgång i historisk racing över hela Europa och kan ni tänka er, när jag sitter på läktaren och ser den väl-renoverade vackra röda Forden komma svävande över banan kan jag tydligt se hur den nickar och ler i samförstånd mot mig. En rysning av välbehag far igenom mig och jag tänker på den unga familjen och undrar om de vet att deras gamle husvagnsdragare har förvandlats till en flerfaldig europamästare.

Stina Widenborg

DIREKTNUMMER TILL SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

| | |
|--|--------------|
| Anita Åstrand, Receptionen | 08-626 33 01 |
| Håkan Tonér, Sportgrenskoordinator | 08-626 33 02 |
| Per A Schoultz, Teknisk chef | 08-626 33 03 |
| Eva Bucht, Teknik/Vagnböcker/Registertkort/Kurser | 08-626 33 04 |
| Lotta Eriksson, Licenser/Utlandsstarter | 08-626 33 05 |
| Lillemor Mossberg, Licenser/Utlandsstarter | 08-626 33 06 |
| Britt-Marie Engström, Kamrer | 08-626 33 07 |
| Titti Ågren, Informationschef | 08-626 33 08 |
| Marie Welinder, Klubbkontakter/Utskottssekreterare | 08-626 33 09 |
| Lars Edvall, Generalsekreterare | 08-626 33 11 |
| Ann-Catherine Rosén, GS-assistent/Resor/Tjejer | 08-626 33 15 |
| Ulf Carleflod, Utbildning/Rekrytering/Försäkringar/Juridik | 08-626 33 16 |

Växelnummer 08-626 33 00

Faxnummer 08-626 33 22

E-mail: mailbox@sbf.se

GT/GTS

FINALEN ANDERSTORP 14-15 SEPTEMBER 1996

*Så var vi framme vid finalen och för oss GT/GTS åkare kan vi med glädje konstatera att heatet i år vuxit med 7 SJU bilar inte illa eller hur.
(2 Sunbeam, 2 Porschar, 1 Elan, 1 Austin Healey och 1 Ginetta)*

MIAN JUTTERSTRÖM

De två senaste bilarna debuterade redan på Mantorp. Den ena en Porsche med ävenså debuterande förare Jörgen Öhman, hälsas härmed välkommen till GT/GTS. Det andra ekipaget är gammalt men i ny konstellation nämligen Jonas Reinius gamla Porsche med en icke fullt så gammal Split Window Chevr. Corvette åkaren Frank Olsson bakom ratten. Enligt Frank så är det skitkul att köra denna bil. Fortsätter det så här är Porscharna snart den största klassen i heatet eller vad sägs om sex Porschar i mål på Anderstorp. Tänk den dag vi har sex MG Midget på banan, ljuva tanke.

Racet - Nicke Nilsson och Frank Olsson i porschar förstås fick en kanonstart, medan Janne Skoog också porsche fick en start han helst vill glömma. Thomas Henrysson-Elan fick ingen start als då han blev stående redan på uppvärmningsvarvet, något med gasreglaget och vad hjälper det då att ha snab-baste träningstid! P.E. Svensson-Triumph kom visst inte alls. Övriga bilar 15 st. klarade dock sista racet utan större problem även om Lennart Henjer i sin Alfa fick lov att bredda ba-

nan i 90 gradaren efter långa rakan för att ge en sken-ande MG Midget plats men med en så rutinerade förare som Lennart fixade det sig utan plåt-kontakt. Vill också passa på att ge Axel Wramell en eloge för hur fint han rattar pappas (Lars W.) Austin Healey. Han imponerade redan vid debuten på Mantorp då han körde denna tunga bil i regnet, bra jobbat Axel.

På kvällen hade vi fest med middag, prisutdelning och dans. Jätte-trevligt att så många var där av RHK's medlemmar.

Söndagen ägnades åt fri åkning som uppskattas stort då man nu fick möjlighet att åka med eller köra varandras bilar och kanske framförallt för att icke aktiva fick en chans att komma ut på banan.

Ett mycket lyckat slut för säsongen 1996 så nu återstår bara att önska alla EN GOD JUL OCH ETT GOTT NYTT RACING AR 1997 Som Walle brukar säga — Vi ses i backspeglarna

Mian



Finalen Anderstorp GT/GTS, Porscheligan slår till



Lennart Henjer och Per Pröjts vid sina bilar

GT/GTS 1996

| | | | | |
|-----|-----------------------------------|----|-----------------------------------|----|
| G8 | Mian Juterström / M.G. Midget | 47 | Peter v. Lukacs / Lotus Elan | 15 |
| | Gia Brüning / Ginetta G4 | 28 | Mats Haleen / Lotus Elan | 12 |
| | Horst Brüning / Ginetta G4 | 9 | Thomas Henrysson / Lotus Elan | 5 |
| G4 | Lennart Henjer / Alfa Romeo | 35 | Bo Warmenius / Lotus Elan | 5 |
| | Leif Olsén / Lotus Elite | 9 | G6 Pehr Pröjtz / Triumph TR3 | 36 |
| G9 | Pontus Hemmingson / Matra Djet | 9 | G11 P-E. Svensson / Triumph TR4A | 23 |
| G5 | Hans Nilsson / Porsche 356 | 58 | Kenneth Arvidsson / TVR Grantura | 10 |
| | Jan Skoog / Porsche 356 | 54 | Lars Brunndahl / Porsche 911 | 10 |
| | Michael Olsson / Porsche 356 | 46 | Christer Nilsson / Triumph TR4A | 9 |
| | Per Rosendahl / Porsche 356 | 33 | Björn Jansson / MGB | 9 |
| | Frank Olsson / Porsche 356 | 24 | Lars Jönsson / Porsche | 5 |
| | Walter Rosenlechner / Porsche 356 | 17 | G7 Kåge Shildt / Austin Healey | 45 |
| | Jörgen Öhman / Porsche 356 | 14 | Axel Wramell / Austin Healey | 16 |
| | Mats Lindén / Porsche 356 | 5 | Richard Schultz / Austin Healey | 13 |
| G10 | B-Å Bengtsson / Lotus Elan | 53 | Lars Wramell / Austin Healey | 5 |
| | Anders Ek / Lotus Elan | 53 | G12 Mats Ek / Sunbeam Tiger | 46 |
| | Lars-M Trozelli / Lotus Elan | 33 | Henry Andersson / Chevrolet Corv. | 32 |
| | Tord Ekengren / Lotus Elan | 25 | Johan Solman / Jaguar E-Type | 22 |
| | Lars Bondesson / Lotus Elan | 18 | Claes Molius / Sunbeam Tiger | 10 |

Kallelse till RHK's Årsmöte



Medlemmarna i Racerhistoriska Klubben kallas härmed till klubbens ordinarie årsmöte lördag 1.2 -97, på Brunstorps Wårdshus, Husqvarna. Vi börjar med en kopp kaffe kl. 10.45 och intar lunch 12.30 (lunchen är på egen bekostnad). Vi beräknas vara klara mellan 15.00 och 16.00.

Förslag till föredragningslista:

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

ONE WOMAN RACE TEAM

DEL 5

MIAN JUTTERSTRÖM

Skall gå på bio med min svägerska. Underhållningen hemma är ju minst sagt något påver (se del 4) det mest underhållande jag kan titta på är mickrovågsgugnen som av någon oförklarlig anledning fortfarande fungerar. Innan skall jag till doktorn, så när jag kommer från jobbet ställer jag Granadan på gatan för att snabbt kila in och duscha innan jag ska ila vidare. En kvart senare hoppar jag in i bilen och vrider om nyckeln PHOF!

En jättesmäll, rök väller upp runt huven. Kliver ut och kikar ner. Det brinner med låga! Stänger huven och går med sakta mycket sackta kliv upp till huset. Ringer — Jo, det är så att min bil brinner, skall jag använda pulver eller vatten, Jaha, ja tack då så mycket. Långsamt går jag ned till granadan igen medan jag ber en stilla bön om att fanskapet skall ha brunnit upp. Men elden har naturligtvis självdött. Ringer efter en taxi och i väntan på dess ankomst skruvar jag bort batteriet då jag drabbats av dåligt samvete för mina tidigare tankar.

Lämnar en både illa parkerad och illaluktande Granada. Taxin tar mig snabbt dit jag ska men så visar det sig att det kostar pengar så vi får åka till en bankomat istället.

Något försenad kommer jag till doktorn. - Ursäkta att jag kommer sent men min bil brann. Han tittar länge på mig och säger. Med tanke på vad som har hänt är ni väldigt lite försenad och mycket lugn. Han trodde bergis inte på mig! Hur som helst så kom jag för att jag hade ont i öronen men fick en cortisonspruta i axeln innan jag gick. Vet i fasigen hur det hänger ihop.

Medan jag knallade iväg till bion satte operation söka start-motor igång (det var den som brunnit). I sådan här lägen inser man mobiltelefonens meriter, men att hitta en startmotor efter sex en Måndag kväll är inte helt lätt.

Till slut löste det sig. Jag "lånade" startmotorn som satt i bromsbänken hos Elwa Motors. Chefen själv var norr över och hämtade en kaross. Så Uffe och en kille som hade nycklar dit kom ut och gjorde bytet sent om aftonen.

Följande Lördagsmorgon satt jag och avnjöt en sen frukost, njöt gjorde jag för att ingen bil skulle fixas denna helg. Och medan jag då satt där brakade det till bakom mig och plötsligt blir jag "pepprad" av krydd-burkar, ris, potatismos etc. Kastar mig i säkerhet under köksbordet till an-fallet lagt sig. När allt är tyst och stilla igen kryper jag fram för att se vad i hela friden det är frågan om.

Spisskåpet hänger i 90 graders vinkel ut från väggen och det enda som håller det kvar är ventilationsröret till spisfläkten. Med hjälp av garagedomkraften och plankor hissar jag skåpet på plats och efter sju timmar och med div. vinkeljärn,bultar,brickor,2 komp. lim och lock-

tight sitter skåpet fast så till den milda grad att ska man nu flytta det får man ta med sig hela väggen.

Nu skall bil och släp besiktigas. Släpet gick igenom Granadan gjorde det inte. Nu blir det Granada helg igen, SUCK. Tvåan låg naturligtvis på luftreningen och dessa förb.. vaccumslangar. Ventilen var det inget fel på den var ju rengjord men vaccum låg på hela tiden i en av slangarna som sitter på den. En riktig Fordmeck tillkallades som kom fram till att vaccumförstärkaren har pajat.

En liten och mycket dyr grej som på intet vis påverkar bilens prestanda. Alltså lånar man en från en annan Ford för besiktningens skull. Fiffigt tänkt eller hur. Kjelles Ford verkar vara ett lämpligt objekt, snabbt på med hans v.f. Felet kvarstod! Kanske hans också är sönder? Iväg till skroten där jag tillbringar ett par timmar tillsammans med Mats Welander, han hette faktiskt så. Det visade sig snabbt att sådana här tinge-star som jag sökte måste vara rena hårdvalutan för de var bortplockade från varenda Ford. Inom parantes måste jag tillstå att det var lite knäckande och gå omkring på skroten då flera av bilarna var klart fräschare än min egen.

Aker tillbaka till Elwa Motor, när jag kommer in ringer Mats från skroten, han har hittat en. Ut igen och provar på plats (han är snäll han Mats), vaccumet ligger fortfarande på, felet måste ligga någon annan stans. Fordmecken åker till fjällen på obestämd tid, jag har två veckor på mig.

Granadahelg IGEN.

Nu helt sonika pluggar vi slangen med en bit av ett penselskaft. Om de som kan, inte kan, då har man i alla fall gjort vad man kan,tänkte jag när jag åkte till besikningen på darrande hjul. Besikningsmannen kunde inte begripa att den arbetar upp vaccumet men sen inte släpper det. Tro fan det, den är ju pluggad men det kunde jag ju knappast tala om. Men själva ventilen fungerade ju så han började vackla men säger -Du måste byta den här slangen, den är slapp i änden. — Visst, visst, det lovar jag Nej förresten säger han, den är så lång så det är bara att skära bort en bit, det kan jag göra. Nej det behöver du inte, det var snällt, jag gör det när jag kommer hem tyckte jag som började svettas allt mer. Men denna vänliga själ gav sig inte. Inombords stormade det, hur långt ner sitter pluggen, vad skall jag säga om han upptäcker den, får jag skaka galler för det här? Hjälp här vill jag inte vara just nu. Snepp, ingreppet är gjort och han märkte inget! En sak vet jag i alla fall efter det här,brottets bana är inget för mig!.

Under vintern har jag maskintvättat Granadan två gånger. Första gången försvann skyltbelysningen, andra gången antennen. Denna helg fick den en ny antenn, ävenså nytt luftfilter och ett oljebyte. Bromsarna på Midgeten och släpet justerades, jag var klar för race.

**Så var det äntligen dax.
Nu kommer jag Kinnekulle!**

Det mesta lirade om man bortser från smärre incidenter som det här med back-spegeln. Kjelle hade bygt ett genialt stopp för ettans växel. Det här stoppet sattes där varv-mätaren tidigare satt. Den skruvade jag nu fast där backspegeln satat uppe på instrumentbrädan. gå. göptes en ny backspegel vars fäste skulle klistras på rutan med ett superlim som med uv's strålar hjälp skulle härda på 30 sekunder. Mycke snack i liten verkstad, efter en vecka hade limmet ännu inte härdat. Provar med tvåkomponentslim, funkar ej. Uffe som har kontakt med en glasmästare får ett superlim som verkar fungera. Efter tre varv på träningen säckade spegeln ihop och dinglade uppochned. Inför nästa pass skruvade jag åt den ordentligt, nu lossnade hela spegeln med fäste och en bit av glasrutan så limmet var det inget fel på. Med Henrys hjälp rengjordes fäste såväl som kvarvarande ruta och ny limning tog plats, tur att man packat med även det. Den här gången vågade jag inte skruva fullt så hårt vilket fick den effekten att spegeln vibrerade och jag såg återigen inget bakåt. Tänk att man skall behöva köra tre träningspass för att trimma in en backspegel!!!

Ett annat litet problem var att Midgeten drog snett och skakade vid hård inbromsning men det var nog bara bromsklossarna som höll på att ta slut, trodde jag, ja.

Racet var stenkul då jag hade Lennart i sin Alfa att slåss med så ganska belåten styrde jag hemmåt på Söndagen. I Arboga skulle f lera av Stockholmarna stanna f är att äta, även j ag. Där dog Granadan, en vad det skulle visa sig vara, en skendöd. Det är väl något som skakat loss så ned med tassen och vicka på allt jag kom åt, jag kom även åt grenröret, det var varmt, mycket varmt. Efter matuppehållet hade jag vigt hjälp av alla och en var som var där så det var en liten skara som stod och tittade ner i motor-rummet när jag vred om tändningen och bilen startar direkt!!!! Förstår absolut ingenting. Undrar just vad de tänkte.

Till helgen kom Kjelle ut för att titta på bromsarna. Det var bra det. Höger styrled var helt glapp. Felet åtgärdades temporärt i väntan på delar från England som förmodligen kommer till nästa jul kan man tänka.

Torsdag em. Anderstorp here we come.

Efter en säger en enda ynka mil försvinner bromsarna på släpet. Nedfärden blev ganska intressant så att. säga.

Glädjen över att vara framkommen gick raskt över när man löste ut sina papper och fick straffavgift pga. sen anmälan, trots att man anmält sig i mycket god tid vilket gjorde ekonomin så ansträngd att jag fick avstå från ett extra träningspass.

Fredag, strålände väder, allt fler bilar samlas. M.n: sköter sig. Under natten sker något skumt. På morgonen är allt gult av ett tjockt lager frömjöl, har aldrig sett något liknande, ganska äckligt.

Sänder en tanke till alla pollenallergiker. Varmt är det också, ca. 30 grader. Mycket åka blir det.

Kul bilar och kul folk. Får veta att Rauno Altonen som kör ihop med Nicke i Falconen denna helg, varit fabriksförare för BMC, gissa om man kände historiens vingslag vina. Vad den mannen inte vet om BMC är inte värt att veta.

Lördag natt.

Hett, alla fönster öppna på Hotell Granada, när man väcks av åskknallar som hette duga och sedan öppnar sig himlen och Hotell Granada stängs.

På morgonen har allt fått tillbaka sina rätta färger utom marken som täcks av en gröngul sörja. Urk.

Söndag race.

Fyra superkul varv sedan trampar jag sönder gaspedalen samtidigt som gasen hänger sig, så var det roliga över. Nu återstår bara att hitta någon som kan tänkas hjälpa mig med släpet. Här kom Porscheåkarna Janne och Nicke till min hjälp. De fixade till bromsar-na så gott det gick samtidigt som de konstaterade att bromsbackarna förmodligen var slut på höger sida. Ett som det skulle visa sig senare riktigt konstaterande.

Resan hem gick utmärkt.

Följande morgon, skall till jobbet, Granadan vägrar att starta. Hur jag en fixar, vickar, sprayar så vill den inte gå igång. Skolans vaktmästare kommer och hämtar mig. SUCK. Väl hemma igen startar operation felsökning, förmodligen tändboxen? Talar med Ostermans. Beställningsvara för miljonärer. (om man kollar priset på varje enskild del så borde nypriset på en Granada legat omkring 2,5 Miljoner!) Det får bli skroten, hittar ingen, får låna en, startar inte, alltså ligger felet någonannanstans.

Får låna min brors bil till jobbet dagen därpå. Felsökningen fortsätter, Uffe kommer fram till att felet måste ligga i mag-neten som sitter på fördelaren, elektronisk på denna bil. Tror ni att det går at.t köpa en sådan lös? Rätt svar så det får bli skroten igen och införskaffa en hel fördelare. Nu slår Granadan igång. Underbart är kort, fyra sekunder enligt Magnus Uggle, För när jag nu kunde flytta Granadan upptäckte jag att den återigen tog in vatten på högersidan och släppte ut vatten framtill. Just det, vattenspumpen tröttnade.

NÄR SKALL DET TA SLUT?!!!!!!



ANDERSTORP FOTO GIA BRÜNING



En glad och trevlig trio, Gun, Gunvor och Inga-Lisa



Bruno och Allan ansvariga för fria åkningen



Leif "Röret" i väntan på start



Besiktning för Lars Byström



Startuppställning för Formel Ny



TVå huttrande depåtjejer, Carina och Helen



Gun och Inga-Lisa njuter i solen



Stolt Per vid sin Cooper