

RUTFLAGGAN NR 4 2000



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Engelsk konfekt



Lennart Almström ligger främst med sin Lotus Elite före Lars-Göran Hagmans Marcos-Volvo 1800 GT och Henning Riises TVR Grantura. Foto: Bengt-Åce Liljevind.

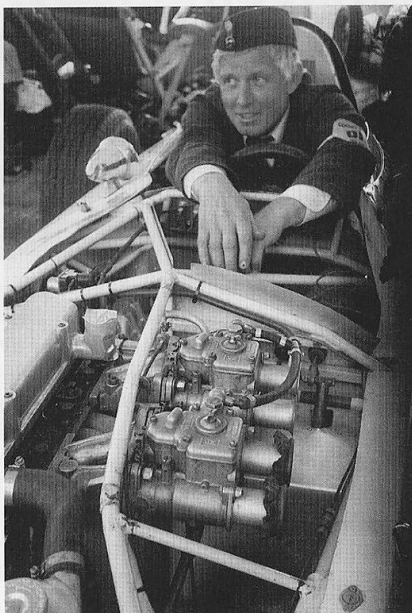
Horst:s rader

HORST BRÜNING

Säsongen är slut och så är väl vi aktiva med. Nu har vi vintern för att ladda batterierna och komma igen i vår. Bruno Rösler, Åke Hansson, Lars-Göran Widenborg samt undertecknad är på väg till Racesam möte i Jönköping där vi förhoppningsvis kan få ihop tävlingsskaldern för 2001.

Den 9 december träffas styrelsen, klassföräldrarna, framtidskommittén, valberedningen och teknikerna till ett planeringsmöte, där vi kommer att gå igenom alla frågor som har dykt upp under säsongen. Per Håge- man och valberedningen tar gärna emot förslag på arbetsvilliga medlemmar som kan tänka sig att lägga ner en del av sin tid och energi på klubbarbete. Var inte blyga, det behövs hjälp med det mesta.

Själv har jag försökt att få ihop min egen bil utan vidare framgång och det är endast efter



...och armarna räckte inte till, så han bad oss så snällt om vi ville ta av "nattmössorna" till den främre förgasaren. Foto: G. Anderberg

Jobba på i garaget och så ses vi på årsmötet. Horst, tillbaka på banan at last

några "diskreta" framstötningar från ett antal vänner som jag fick ändan ur vagnen. Ja, utan Lars-Göran, Pekka, Kent, Olle m.fl. hade den aldrig blivit klar. Men nu blev den färdig och vi kunde åka till Goodwood och uppleva en fantastisk helg.

Vi skandinaver vann dessutom en jättebuckla "The Spirit of Goodwood Trophy" för att vi tog oss dit trots blockader, ont om soppa och många mil. Samt för att vi genom ett gott humör och mycket glädje hjälpte till att göra tävlingen till en trevlig och minnesvärd upplevelse för alla inblandade samt publiken. Not bad, not bad att all. Jag fick ta emot priset från the Earl of March och Mrs. Stirling Moss med puss och kram.

Prel. tävlingsskaldern för 2001

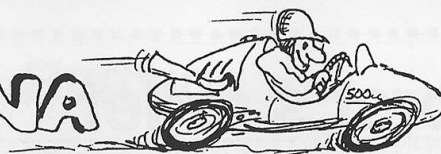
5-6	Maj	Mantorp Park
26-27	Maj	Historisk EM på Anderstorp med alla RHK:s klasser
16-17	Juni	Karlskoga
13-15	Juli	Knutstorp MGCC
11-12	Augusti	Kinneskulle SSK
25-26	Augusti	Falkenberg FMK
8-9	September	Anderstorp

Korrekt den 12 november 2000.
Horst

FIA Nyheter; no...

... men Lars Widenborg låter meddela att man kommer att titta extra på oljeslangarna. Det finns regler för detta vad gäller nyare bilar, men det gäller inte historiska bilar. Dock skall alltid slanganslutningar till oljekylare, filter och liknande vara med "refflade" röranslutningar som klarar 16 Bar; *aldrig* med helt släta rör. Bäst är ju naturligtvis att ha riktiga klämda tryckslingor eller kopplingar av aeroquiptyp, som skall palla för upp till 16 Bar. Men se då till att Du får *rätt* sorts slang till *rätt* anslutning, och gjort av *kompetent* personal, annars så kan det bli förödande.

HALVPANNORNA



PER HÅGEMAN

Svenskt Sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp 22-23 juli

Dags för traditionell generalmönstring för midgetåkare. Även om vi inte lyckades mönstra så många som vanligt så blev vi i alla fall 9 stycken och vi körde, som brukligt vid Svenskt Sportvagnsmeeting, tillsammans med förkrigsbilarna. Tyvärr saknade vi våra engelska vänner, då det samtidigt gick ett 500 cc jubileumslopp på Brands Hatch.

Efter de båda träningarna, så visade det sig som vanligt att Göran Anderberg var snabbast med sin Alfa Dana-JAP före Lars Hågeman, Swebe-JAP. Dessa var de enda som kom under 1.20. Därefter följde Kent Persson och Allan Göransson. Håkan Sandberg fick ingen riktig ordning på sin JBS, så han valde att avstå från själva tävlingen.

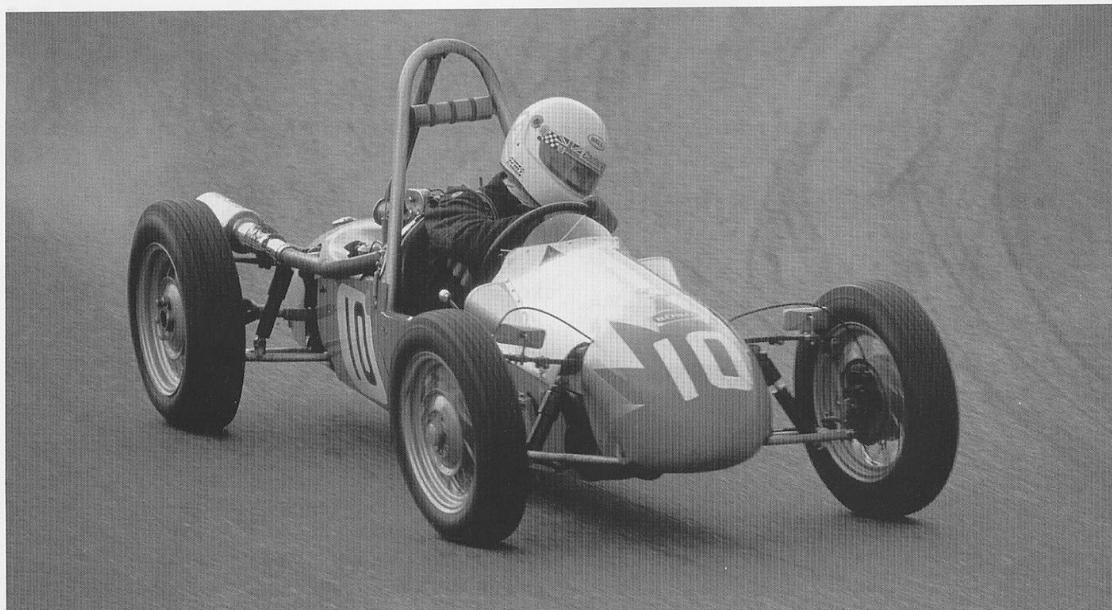
Tävlingsdags. Det hade torkat upp efter lördagens våldsamma ösregn, så det fanns alla möjligheter för en hyfsad tävling. Starten gick, och Lars Hågeman kunde ta ledningen, som dock inte varade längre än till första kurvan, då han snurrade. Det blev litet kalabalik, men till sist kunde Göran Anderberg ta ledningen före Kent Persson med sin Kiehn spec. vars JAP-motor går bättre och bättre ju mindre man rör den. Därefter följde Peter Kumlin med sin Effyh-JAP, som var invecklad med en fight med Per Hågeman, Cooper-Norton. Allan Göransson följde, före Olle Linde och

Karl-Axel Klarberg. Göransson och Klarberg bröt sedan, varför Olle L. blev ganska ensam.

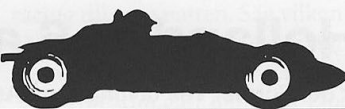
Ensam var även Göran Anderberg i ledningen, medan Peter Kumlin och Per Hågeman närmade sig Kent Persson i jämna steg, innan Per fick ett gashäng i backen till Lito-böjen, och sen föredrog att ta det litet lugnare. Kent lyckades få litet andrum gentemot Peter, trots att han under loppet kämpade med en ratt som spruckit, och där sista ekran hotade att gå av.

Resultat:

1. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	13.14,734
2. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	13.37,255
3. Peter Kumlin	Effyh-JAP	13.41,232
4. Per Hågeman	Cooper Mk 12-Norton	13.55,985
5. Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	14.18,540
6. Allan Göransson	Swebe-Triumph	5 varv
7. Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP	4 varv
8. Lars Hågeman	Swebe-JAP	3 varv



Kent Persson gjorde ett utmärkt lopp, trots sin trasiga ratt och tog en fin andra plats.
Foto: Gerry Johansson



Svenskt sportvagnsmeeting, Knutstorp, 22-23 juli 2000

Det är med glädje man ser att FV-klassen växer sig allt starkare; hela 23 bilar till start. Då jag själv inte var närvarande p.g.a. andra åtaganden, har jag fått stödja mig mot rapporter från andra välunderrättade.

S-Å FAGERSTRÖM

Snabbast på den första tidsträningen i den nyare klassen, var Jacob Jung på tiden 1.14,203. Tvåa var Axel Madsen på 1.15,361 och trea Karin Hansen med 1.16,260. I den äldre klassen var Nick Tammemägi snabbast på 1.17,834, följd av Stefan Nilsson i en inlånad Alvenius, med tiden 1.18,110, och trea var Mikael Johansson, 1.18,354.

På den andra tidsträningen slog Axel Madsen till med tiden 1.13,540, före Tomas Nyberg, 1.14,457 och trea var Karin Hansen 1.14,870. I den äldre klassen var Mikael Johansson snabbast på tiden 1.17,510, strax

före Nick T. På 1.17,554 och trea Lars-Göran Sjöberg 1.18,091. Som alla ser, är det inte stora skillnader på tiderna i FV-racing.

Söndag var den stora tävlingsdagen där det skulle visa sig att den yngre generationen är på väg att sätta de gamla rävarna på plats. Jacob Jung segrade på fina 12.32,446 med god marginal före Axel Madsen och Karin Hansen på tredje plats. Den äldre klassen vanns av Mikael Johansson före Nick Tammemägi och trea här blev Lars-Göran Sjöberg.

Resultat, nyare klassen, 1969-71

1. Jacob Jung	Hansen	12.32,446
2. Axel G. Madsen	BMVee	12.43,626
3. Karin Hansen	Hansen	12.47,777
4. Sven.Erik Hedman	Kaimann	12.55,257
5. Lars-G. Ljungman	Hansen	12.56,604
6. Tomas Nyberg	Hansen	13.00,570
7. Sven-Åke Svensson	Austro	13.01,614
8. Olle Grimstedt	Austro	13.22,680
9. Seved Lundberg	RPB	13.23,421
10. Anton Svensson	Hansen	13.33,984
11. Bertil Persson	RPB	13.49,178
12. Ulf Peterson	BMVee	- 1 varv

Resultat, äldre klassen, 1965-68

1. Mikael Johansson	Beach Car	13.20,317
2. Nick Tammemägi	RPB	13.21,969
3. Lars-Göran Sjöberg	Auto-Dynamic	13.22,230
4. Alf Karlsson	Beach Car	13.35,787
5. Bo Pettersson	RPB	- 1 varv
6. Lars-I Hulterström	Veeva	- 1 varv
7. Kent Baeck	RSM Tasco	- 1 varv
8. Kjell Svensson	RPB	- 1 varv



Olle Grimstedt, f.d. MC-åkare som sadlat om till historisk Racing. Här i full rulle med sin Austro.
Foto: Bengt-Åce Liljevind



Sven-Erik Hedman körde in på en 4:e plats bland de nyare bilarna med sin Kaimann.
Foto: Bengt-Åce Liljevind

Assen, Holland, 5-6 augusti, 2000.

Den 5-6 augusti var det Formel Vee tävlingar på Assen Circuit i Holland. Jag och Lars-Gunnar Ljungman hade anmält oss att delta i något som hette British Classic Car and Bike Festival.

S-Å FAGERSTRÖM

Avresa från Torshälla torsdag morgon, och ner till övernattnings hos L-G med familj. En resa på ca 60 mil. I det här fallet är det ocentralt att bo i mellansverige. Näväl, fredag morgon var det avfärd från Malmö och över den nya Öresundsbron. Mycket dyrt; med släpvagn kostade broavgiften 725:- på nerresan, medan det på hemresan kostade hela 825:-. Vet inte varför, men vem vill, eller orkar bråka med brovakter, efter att ha kört från Holland i sena natten.

Fredagen fortsatte med resa genom Danmark till Rödby för vidare transport med färja till Puttgarden i Tyskland. Här var priserna mer moderata; 850:- Sek för t.o.r. Vi åkte sedan i det starkt trafikerade Tyskland över Hamburg via Bremen, Oldenburg, ner till Groningen i Holland, där vi svängde av mot Assen. En resa på drygt 55 mil.

Väl framme vid banan, blev vi omhändertagna av sekreteraren i HARC, Helana van der Vouden, och blev med en gång presenterade för våra konkurrenter, holländska och tyska FV-åkare. Kvällen gick åt till avlastning, och att gå och titta på denna fantastiska anläggning, Assen Circuit. Vårt hotell låg ca 20 km söder om banan, men vad är 20 km, när man får ett sådant mottagande, och för att inte tala om rummen; super med eget bubbelbad och allt.

Dag 2; frukost och avfärd till banan med besiktning och uppladdning inför tidsträningen. Här fanns inte någon tid för fri träning. Det blev en sorgedag för Lars-Gunnar, eftersom att hans motor kollapsade, och den gick inte att reparera, men för mig var det

desto muntrare med andra träningstid efter tysken Hugo Sewing. Det lovade gott inför söndagen. Efter som vi nog betraktades som litet exotiska att komma från Sverige och åka 270 mil t.o.r., blev vi inbjudna till grillparty på lördagskvällen. Det var en Formel Ford-åkare som fyllde 60 år. Ni ser att det är inte bara ungdomar som åker formelbil.

Söndagens tävlingar skulle börja kl 13.00, och det skulle åkas 14 varv på den drygt 4 km långa banan. Nu var det ju bara jag som kunde försvara de svenska färgerna, men jag skulle i alla fall göra så gott jag kunde. Hade litet problem med förgasaren på lördagen, men bestyckade om till tävlingarna, så nu skulle det åkas! Startfältet var en blandning av FVee, FF 1600, FF 2000 och några F-3. Stående start som sig bör, och där sitter jag mitt i startfältet och tänker på alla storheter som stått på samma plats. Signalen slår om till grönt; bra start, har Hugo Sewing på gaffeln in i andra sväng. Upp jämsides, men hans större rutin med spårval på banan är avgörande, och han åker ifrån mig. Men jag håller mig kvar på andra plats ända in i mål. En skön känsla, inte bara att komma tvåa, utan även att ha fått åkt racerbil på en så fin och ärorik bana. Men på ålderns höst är det ju de fina minnena man lever på. Därför uppmanar jag fler att söka sig till de kontinentala banorna och åka, för det är en upplevelse. Vi svenskar har ett mycket gott namn här, även om vi nästan åker skjortan av utlänningarna. De senaste två åren har ju dominerats av svenska FVee-åkare både i Holland och Tyskland.

Avslutning, Anderstorp 9 september 2000

De flesta kom redan på fredagen, då det är skönt att ha besiktningen avklarad. Sedan är det ju alltid skoj att träffa de andra Fveeåkarna och byta litet erfarenheter. Nu är ju Fvee folket som en enda stor familj, och vad hände i år på fredagskvällen? Jo, det var stor fest med mat och dryck. Lars-G. Sjöberg skall nämligen fylla år litet senare på förvintern, så hustrun hade dukat upp, och det blev födelsedagsfest i förväg. Och ser man på, Anderstorpsbanan börjar så smått rätta till en del som förarna klagat på. Toaletter och duschrum har snyggats till, det tackar man för!

S-Å FAGERSTRÖM

Lördagen startade med tidsträning redan klockan 9.35, men alla var på plats. Hela tjugofem åkare stod på startlinjen. Kanonbra! Och nästa år kommer ännu fler, om man får tro på det intresse som flera nya anmälde. Så det är bara att jobba på under vintern, grabbar och tjejer, för det är nog litet ensamt för Karin att försvara de kvinnliga färgerna.

I år fick vi inte åka på den långa banan, utan var hänvisade till en avkortad version på knappa två km. Men det fungerade bra det med. Här kunde man kanske lagt till ett par, tre varv, då det var i kortaste la-

get att bara åka tolv varv. Snabbast på träningen var Jacob Jung på 1.02,29, följd av Axel Madsen, och på tredje plats Rickard Madsen. Det gäller att se upp med Axels grabb, för han har gott gry. Fyra var Ulf Petersson och femma Karin Hansen, sexa Svenna Hedman, bland de nyare bilarna.

Den äldre klassen t.o.m. 1968 har ju under året dominerats av Mikael Johansson, och han var som vanligt snabbast med 1.04,06. Tvåa var L-G Sjöberg, trea Nick Tammemägi och fyra Louis Johnson.

Eftermiddagens tävlingar startade programenligt med vår klass som andra grupp. Vädrret höll i sig, och vi fick åka på torr och bra bana. Hela 23 bilar stod på startplattan. Kent Baeck och Sven-Göran Berggren hade otur med motorhaverier under träningen.

Stående start, nästan likvärdiga bilar; detta är en upplevelse utan motsvarighet. Signalen slog om till grönt och alla var iväg. Nu när banan var avkortad, blev det litet trångt i den andra kurvan och en del små sammanstötningar är ofrånkomliga. Det hela redde ut sig så småningom, men Tomas Nyberg och Rikard Madsen tvingades bryta efter en sammanstötning på fjärde varvet. Axel och Ulf turades om att ha ledning, men på sluttampen snuvade Ulf Axel på segern, och gick jublande glad först över mållinjen på sin hemmabana.

Dagen var nu inte slut med detta. Nu stundade prisutdelning och avslutningsfest på Hotell Åsen för de som var hugade. Här äts och dracks och pratades

Resultat, äldre klassen, tom. 1968:

1. Mikael Johansson	Bredaryd	Beach Car
2. Louis Johnsson	Åhus	Dolling
3. Nick Tammemägi	Vårgårda	RPB
4. Alf Karlsson	Åhus	Beach Car
5. Lars-I Hultström	Helsingborg	Veeva
6. Morgan Wiberg	Åstorp	RPB
7. Bo Pettersson	Uppsala	RPB
8. Kjell Svensson	Anderstorp	RPB

racing till sena natten. Säg vilken förening som har en bättre sammanhållning och kamratskap än RHK. Här kan verkligen alla känna samhörighet.

Året som gått har varit fantastiskt ur Fvee synpunkt. Alla deltagare har förmodligen nått sina mål, men framför allt, alla har haft en rolig och tillfredställande racingsommar.

Vill också genom Fvee Sverige rikta ett stort TACK till våra sponsorer som stöttat oss under året; EWES Stålfjädrar, Bredaryd, Luna Verktyg och NOMO Kullager. Återigen, tack och hopp om ett vidare samarbete.

Nu blir det väl så att de flesta fortsätter med sina gamla bilar. En del byter, förhoppningsvis till andra Fvee; någon kanske slutar, några nya dyker säkert upp. Vi finns till hands om ni behöver hjälp.

Resultat, nyare klassen, 1969-72:

1. Ulf Peterson	Värnamo	BMVee
2. Axel Madsen	Gränna	BMVee
3. Sven-Erik Hedman	Sandviken	Kaimann
4. Sven-A Svensson	Billeberga	Austro
5. Karin Hansen	Göteborg	Hansen
6. Jacob Jung	Höllviken	Hansen
7. Lars-G Ljungman	Höllviken	Hansen
8. Olle Grimstedt	Forsgheda	Austro
9. Anton Svensson	Anderstorp	Hansen
10. S-Å Fagerström	Torshälla	RPB
11. Lars-Göran Sjöberg	Finspång	Veemax
12. Bertil Persson	Åhus	RPB
13. Seved Lundberg	Stockholm	RPB



Det ser väl härligt ut! Vi har fått bilden från Hans Torneback, och den föreställer Bertil Lundberg i Alfa Romeo i ledningen före Gunnar Olsson i sin nordiska specialare, Go-On I som var byggd på Kaiserbasis, samt norrmannen Hinswaerk på sladden. Bilden togs vid en isbanetävling 1948 på Fryken vid Torsby. Det kanske blir möjlighet att köra på is i år också, bara "ett halvt vargtjut" från där ovanstående bild är tagen. Men då måste du kontakta Lennart Nilsson helst redan i år och anmäla Ditt intresse så att han vet om det är lönt att dra igång något! Och så skaffa en omgång hyfsade däck. Har Du tur, så kanske Du kan få se en varg också. Lennart når du på tel. 0554-409 32, hem, eller 054-85 25 00.

Nyare Formelbilar.....

Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp, 2000-07-23

Knutstorp var som vanligt fantastiskt välorganiserat. Som vanligt saknar emellertid tävlingsledningen någon som helst kontakt med vädrets makter. Det regnar alltid mycket när jag är på Knutstorp. Antagligen är vädret alltid sådant i Skåne. Barnen badade i vattnet på asfaltplanen.

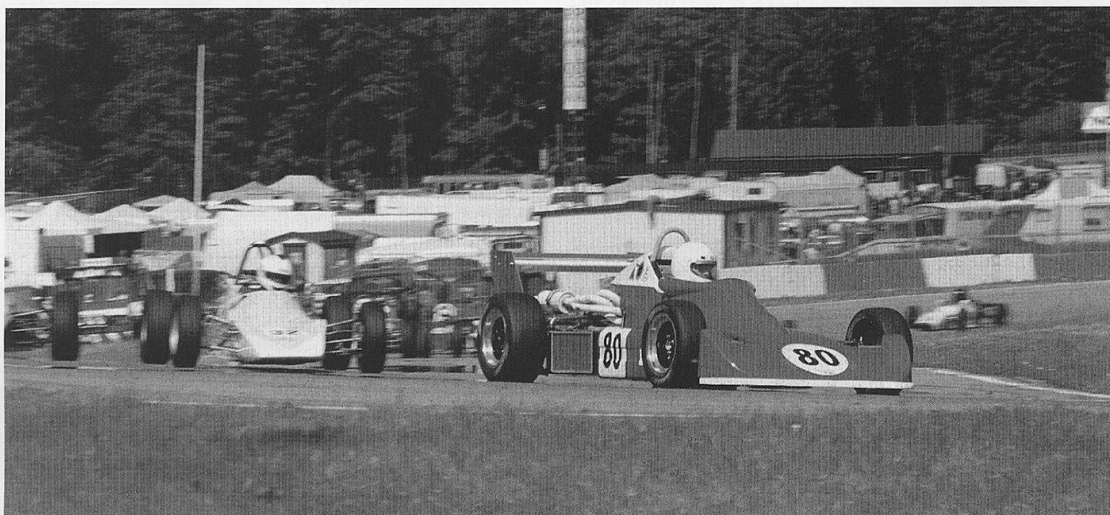
PER KNUTHSON

På lördag kväll bjöds det på grillad köttbit i regnsås. Amfibiebilstävlingen från 98 upprepade sig dock inte, och på söndagen var banan torr och fin. 19 bilar kom till start.

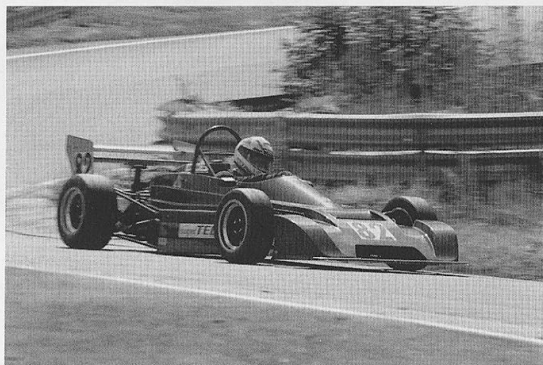
Johan Krondahl hade glömt att skruva fast hjulen. Körde in i depån under formationsvarvet, skruvade fast hjulen, och fick prova på att göra en depåstart. Peter Sikström snurrade på samma ställe som han förra året körde av på fyra gånger. Jag en gång,

och Peter tre gånger. Henrik Hanssons grenrör sprack, och då orkade motorn ingenting, så han bröt. C-G Peterssons växellåda funkade bara på fyran, så det blev en lugn resa in i mål.

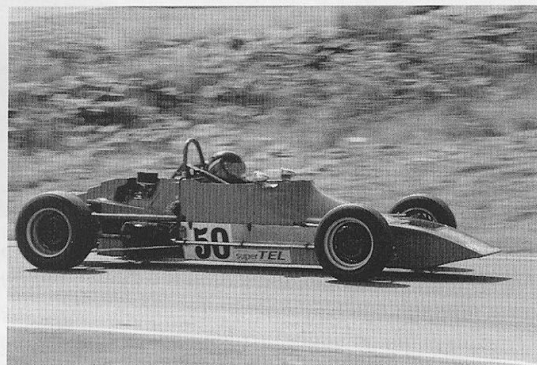
Bruno Hvid-Nielsen vann. Kjell Wallin och Stefan Adbring hade en lång fight om andraplatsen, som Kjell till slut tog när Stefan snurrade på sista varvet. Trea blev istället Tony Andersson.



Bruno Hvid Nielsen i en Reynard SF 76 från Silkeborg i Danmark vann heatet för nyare formelbilar. Jyllandsringen ligger ju vid Silkeborg, så vi antar att Bruno har tränat där. Foto: Bengt-Åce Liljevind



Johan Krondahl i farten med sin Sparton FF 2000. (Med fastskruvade hjul) Foto: Bengt Åce Liljevind.



Henrik Hansson är ensam om att köra Tiga FF. Foto: Bengt-Åce Liljevind



Heatets äldsta bil; Janne Hanssons Merlyn Mk 24 från 1973. Foto: Bengt-Åce Liljevind

Formelbilsfestivalen på Kinnekulle

Detta var ett nytt arrangemang från SSK:s sida. Vi visste inte riktigt vad det skulle bli av det hela, men vi hoppas naturligtvis att vi var med och lade grunden till en tradition. Hela helgen var en fullträff med så många Formelbilar samlade på en gång. Zetec Formel Fordarna kan man titta på både en och två gånger. Från det historiska perspektivet så kan man glädjas åt att både Formel äldre och Formel ny deltog.

SSK släppte ut allt som hade en fordonshandling, så Johan Krondahl passade på att prova sin Van Diemen 85:a FF 2000. Den gick bäst när alla hjulen satt på. För första gången såg vi även Lennart Engström i en Delta FF 2000.

Tävlingen blev en tät strid i toppen mellan Van Diemen RF 77 och Van Diemen RF 76, där den senare vann med 0,2 sek.. Läs Kjelle och Per.

RHK-finalen, Anderstorp, 9 september, 2000

På träningen var 5 bilar inom 0,6 sek. Tävlingen blev hetare i starten än någon hade önskat. I inbromsningen efter rakan på första varvet hände det som som man inte önskar skall hända i ett formelbils race. Utrymmet blir för litet, och med tävlingsnerven sittande utanpå kroppen, klarar många inte av att hålla huvudet kallt. När vi kommer tillbaka till kurvan efter första varvet, ser vi Roffes bil stå ovanpå Per Norbergs och Mats Lundvalls bilar. Förarna stod vid sidan om och betraktade eländet. Med tanke på att H-bilar och tidigare, vanligtvis inte har några strävor från störtbågen och framåt, kunde det ha slutat hur illa som helst. Mats och Per kom inte till omstarten. Roffe däremot plogade sig runt med påtaglig toe-in.

Många åkte in för stop-and-go på grund av tjuvstart. Lamporna var tydligen ett problem för många.

C-Gs Royale gick endast bra i kurvorna. Tvåför-gasarna bröt. Johan Krondahl i en Sparton SF 79 vann. Stefan Adbring kom tvåa i en Van Diemen RF 76 och Per Knuthson trea, även han i en Van Diemen RF 76.

Efter det som har hänt funderar jag själv på att sätta dit strävor från störtbågen och framåt. Tar man av plastbitarna över sittbrunnen, så är man oskyddad för sådant som kommer framifrån magen och uppåt. Det sitter ju en del vitala delar ovanför magen, så vi bör nog ta oss en fundering kring hur bilarnas skyddsanordningar ser ut.

Racing till 1000 cc Cupen

Svenskt Sportvagnsmeeting, MGCC, Knutstorp 22-23 juli

Efter att frivilligt (!!!) avstått deltävlingen i 1000 cc Cupen på Karlskoga till förmån för ännu häftigare historiska SAABar vid F7, Såtenäs flygflottiljs 60-års jubileum, var det en rejält åksugen, men mycket rattrostig SAAB-förare som nu skulle begå debut i 1000 cc Cupen på Knutstorp.

BO LINDMAN, Lycklig SAAB-förare

Efter att tillsammans med MGCC:s suveräne tävlingsledare Kåge Schildt gått igenom startlistan för historisk standard, konstaterade vi att förutsättningarna för ett hyfsat startfält i 1000 cc Cupen fanns! Närmare bestämt 7 ekipage. Nu börjar vi närma oss den oss den estimerade potentialen på 10 ekipage för debutåret, som vi trodde på i säsongens inledning! Kanske dags att ännu fler med bilar i garagen prioriterar sin hobby? Jag lovar att det känns skönt att vara tillbaka i depåerna efter ett par högst sporadiska säsonger!

Förutom de rutinerade 1000 cc förarna Lennart Nilsson och Lars Källberg, kom naturligtvis årets oförtröttlige och envist kämpande debutant, Sören Forsberg tillbaka med nybyggd motor i sin DKW F-12 Dessutom med ett lika smittande glatt humör som alltid! Denna gång behövde han inte heller ensam försvara DKW:s färger. Det såg Kågeröds eget svar på Fredrik Ekblom till, d.v.s. "Ringmeister" Lars Bystrom med sin potenta F-12:a, till. Lars som efter framvagnsproblem (den försvann in under bilen!) vid ti-

digare testkörningar på hemmabanen i Kågeröd, lagom fått bilen klar dagarna innan tävlingen.

En som hade ännu tightare tidsschema inför tävlingen, var Per Håge-man, som var anmäld i sin DKW Junior. På fredagskvällen var Per på plats, men utan DKW, då han skulle hem och sätta ihop bilen, som stått sedan 1972, då han senast tävlade med den! "Men det är nog inga problem; den fungerade när jag lyfte ur motorn". På lördagen står Pers DKW på plats i depån och de sista trådarna i elsystemet kommer på plats och bilen är raceklar efter nästan 28 års törnrosasömn! Detta måste vara historisk racing i sitt rätta perspektiv! En mer tidstypisk standardvagnsracer finner vi inte i startfältet. Dessutom med originalchauffören bakom ratten; välkommen i 1000 cc Cupen, Per!

Alltså var det stor spänning i 1000 cc gänget när de två "fabrikslagen" för DKW och SAAB skulle göra upp om vilka som bäst får fart på tvåtaktare, 3 SAAB mot 3 DKW! ... men det var inte nog med det! Per Håge-man var inte ensam om att köra bil från tiden



Lennart Nilsson ligger här före den slutlige tvåan Lars Källberg. Foto: Bengt-Åce Liljevind

det begav sig, det gjorde även Arne Allard, som åter satt bakom ratten i den Fiat Abarth 1000 TC, som han tävlade med på 60-talet! Bilen ägs idag av entusiasten Kaj Wallin, som haft den goda smaken att sätta originalchauffören bakom ratten på den läckra italienska signorinan! Alltså en fyrtaktare bland alla tvåtaktarna, men vilken utmanare. Carlo Abarth är väl närapå den enda som fått en 4-taktare att gå och låta lika trevligt som en helt frisk motor som tänder på varje varv.

Fredagens fria träning bjöd också på fritt regn i fria mängder. Många var ute och halkade i vatten och olja. Undertecknad beslöt att inte chansa på de blankslitna och 4 år gamla Dunlopdäcken. En högst påtaglig känsla av rattrost bidrog till att bättre yttre förhållanden kändes mer intressanta att invänta (optimist?).

Lördagens träning bjöd på bra väder med sol och värme, hur det nu gick till denna typiskt svenska sommar? Själv körde jag t.o.m. försiktigare än jag tänkt mig. Men bilen fungerade bra efter litet byten av spole och tändkablar. Det gäller ju att leva upp till att en frisk motor tänder på varje varv! Det fick räcka med att SAABen tvärdog med sura stift vid ankomsten till banan, redan utanför depågrindarna och blev bogserad till depån. Tillfälle till skratt och kommentarer Ja, ja man tar bilen på trailer också, fegisar!

Värre problem hade Abarthföraren Arne Allard, som i sin inspiration av att tävla tillsammans med idel två-taktare, finfördelade även han oljan över nejen, dessutom brukades endast 3 cylindrar! Mycket mekande i Abarthdepån alltså. Per Håge man drog elsystem och stod över lördagen, för att sätta oss på plats på söndagen. Byström körde fort som alltid, liksom Nilsson och Källberg.

Söndagens träning kördes också i bra väder. Tänk att MGCC t.o.m. lyckades tämja vädergudarna bitvis! Men det var nog ett tuftt jobb, för på lördagskvällen läckte huvudpackningen ”där uppe” rejält. Men eftersom tävlingsledaren är i VVS-branschen, var det inga problem! Själv lyckades jag förbättra mig 1 sekund från lördagen, men var fortfarande 2 sekunder sämre än personbästa på banan, och detta med vassare motor och nya bussningar i chassiet. En grov stålborste mot rejält ingrodd rattrost stod högt på önskelistan!

Nu var Håge man igång med sin DKW, men både Forsberg och Allard fick problem med sina bilar; för

Forsberg gick en toppackning på Dekan, medan Kaj Wallin tillsammans med 1:e förare Allard konstaterade att Abarthen, förutom oljeläckage i blocket, även led av trilskande toppackning även den. Även Lars Byström avstod söndagsträningen, då hans DKW åter börjat äta kolvtoppar till frukost! Lars valde att chansa på att kolvtoppen skulle vara tillräckligt tjock för att hålla racet ut, om tändningen ändrades och tändstiftet flyttades längre ifrån kolvtoppen. Viss risk för ”10 små negerpojkar, alltså”. Med Byströms hjälp blev dock Forsbergs DKW körklar, medan SAAB-stallet mest ägnade sig åt småjusteringar, som att täta läckande styrväxlar; det blir halkigt med chassiefett på pedalstället!

Så småningom var det dags för söndagseftermiddagens race. Lagom tills det är dags att rulla ned till



Lars Byström vann 1000 cupens Knutstorpstävling med sin DKW F-12.
Foto: Bengt-Åce Liljevind

line up rämnar huvudpackningen ”där uppe” igen! Heatet före oss blir rödflaggat och omstartet när regnet lugnat sig något.

När vi står i line-up och väntar på vår tur, ökar regnet något. Jag förbannar mina utslitna däck, och bestämmer mig för att ta det lugnt, och ta mig i mål. Småpratrar lite med MGCC:s trevliga funktionärer, sedan är det dags för race! I de bakersta startleden ser man inte mycket av startern och hans flagga, men startfunktionärernas gulflagga och de främre ledens försiktiga igångsättande, indikerar att starten gått. Får mot alla odds en hyfsad start med blanka däck på våta banan, och utan varvräknaren, som sade upp sig i protest under lördagen. Lyckas hålla Håge man bakom mig, passerar Byströms DKW och en Amazon på väg upp mot krönet, lyckas bromsa mig förbi ytterligare en innan backen upp mot hårnålen, och tar

Dick Gärders Amazon på yttern i hårnålen. Det här går ju som smort! Får snart en liten lucka bakom mig, men har långt fram till Lars Källberg och Lennart Nilsson som har en uppgörelse om ledningen i 1000 cc Cupen.

Väljer att dra av något på tempot då mina blanka däck vattenplanar både här och där på banan, och framför allt låser det alldeles för lätt vid inbromsningarna. Jag har ju lovat mig själv att komma i mål! Därför sätter jag bara emot halvhjärtat när "Järnhandlaren" kommer ångande med sin Amazon, och när Byström sticker in nosen i hårnålen får han löpa iväg med DKW:n. Ser att Lars verkligen är i stöten, för Amazoner och annat avverkas på löpande band med DKW:n, som verkar tro att den är en 4-hjulsdriven STCC-Audi, som den går i blötan! Svårt att köra

om Lennart fått motorproblem. Något varv senare står han stilla i kurvan innan rakan. Lider med Lennart, som nu slagits om ledningen i Cupen.

Lars Byström visar nu på allvar att han är 1000 cc Cupens motsvarighet till STCC-suveränen Ekblom (dom kör ju samma märke). Han stressar Källberg till ett litet misstag, och vips är Lars i ledningen bland 1000 cc bilarna, men inte nog med det! Han utmanar framgångsrikt Fredrik Bernshed i en BMW 1800 Ti, och t.o.m. Magnus Carlssons Mustang. Tyvärr sladdar dom omkring hej vilt på banan i blötan, så Lars hittar inget spår förbi dem, trots bättre varvtider än de mer än dubbelt så starka bilarna! Ordningen i mål i 1000 cc Cupen blir: Byström (på en fin 13:e plats totalt), Källberg, Undertecknad, Hågeman, Forsberg och sist stackars Nilsson.



*Dom små, Bosse Lindman och Lars Byström kör om dom stora, Dick Gärder och Jan-Ove Johansson.
Foto: Gerry Johansson*

defensivt; snart är Per Hågeman uppe i bakluckan på SAAB:en, än på vänster, än på högersidan, för att hitta ett spår förbi den fejkörande SAABen i kurvorna! De nya däcken på Hågemans DKW skulle jag vilja haft nu! När jag tappar fästet helt och hållet ut ur hårnålen, och missar växlingen till trean, är Per snabbt förbi, men tack vare mer pulver i min maskin, kan jag hålla kontakten, så när Per i sin tur missar en växling (?) efter rakan, tar jag tillbaka 4:e platsen i 1000 cc Cupen. Ökar tempot något, och får åter en lucka till Per som i sin tur får börja se upp för Gärders och Mörners Amazoner. Tycker mig närma mig Källberg något, men det är för långt, så jag nöjer mig med att bevaka positionen. Plötsligt passerar jag stackars Lennart Nilsson på startrakan. Det låter som

En härlig avslutning på en sedvanligt fin racinghelg i MGCC-regi. En liten personlig reflektion: Borde inte STCC:s överreklamerade organisation göra ett studiebesök hos Kåge Schildt och hans gäng? Imponerande att ligga före tidsschemat tills att regnet kom. Inte ens ett rödflaggat heat störde tidsschemat nämnvärt! Dessutom hade man tid till fina publikaktiviteter som publikåkning på banan, rundtur med veteranbuss m.m. Den sista mycket populär hos min 5-årige chefsmekaniker, och son, som äntligen fick åka på en riktig racerbana! Till detta ett positivt och hjälpsamt funktionärs gäng, som sprider en härlig stämning kring evenemanget. Övriga har nog att lära och ta efter, tycker en nöjd, men rattrostig Bosse Lindman i SAAB nr 11.

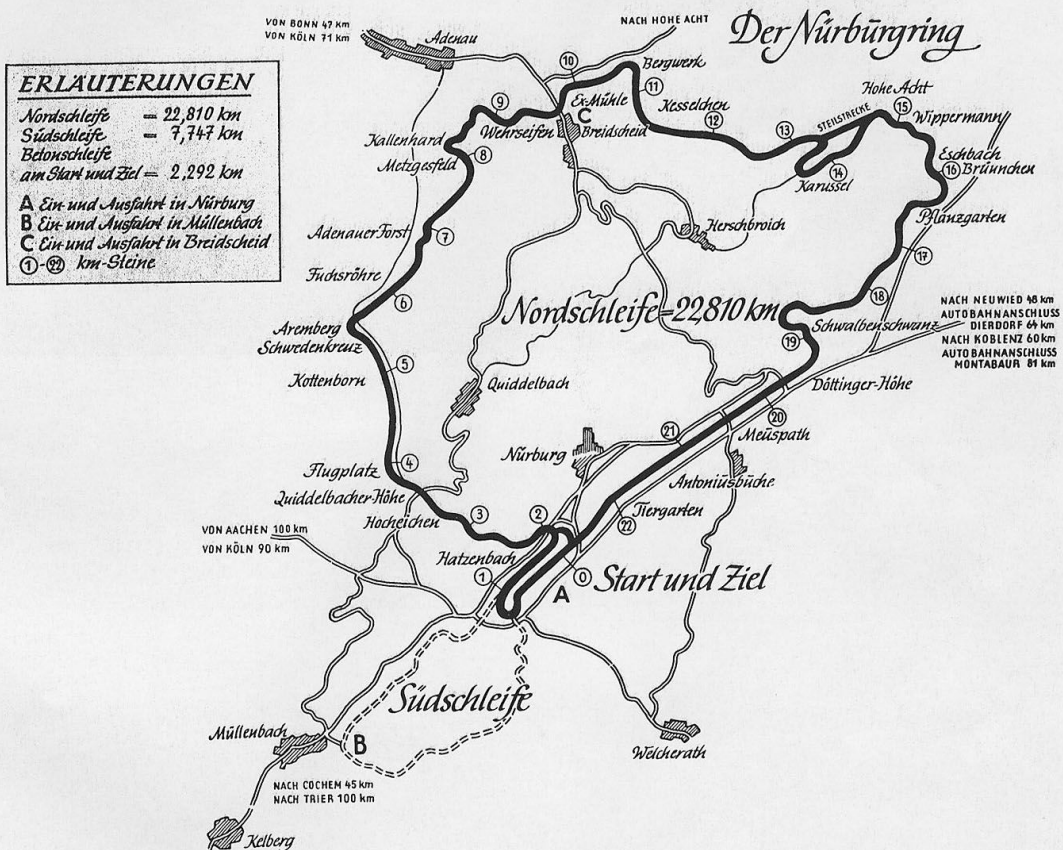
NÜRBURGRING – En kärleksförklaring

För alla raceintresserade, gamla som unga, är Nürburgring en ikon, för att prata modernt dataspråk, som man klickar på för att uppleva fortkörningsglädje. Inte minst eftersom banan – Nordslingan – i betydande omfattning är öppen för allmänhetens åkning.

ÅKE LUNDIN

Streckenplan

(die einzelnen Abschnitte des Nürburgrings und ihre Bedeutung)



Nürburgring har sedan den invigdes 1927 saknat sitt motstycke i hela världen. Den ligger ungefär 10 mil söder om Köln, nära gränsen till Belgien, i vad tyskar-na kallar Eifel-Gebirge (på belgiska sidan säger man Ardennerna), 800 m.ö.h. i delstaten Rheinland-Pfalz. Det här är bara några mil från floden Mosel med sina extremt branta vinodlingar.

Den här delen av Tyskland, speciellt områdena som inte ligger intill de stora floderna Rhen och Mosel, har alltid präglats av fattigdom. Jordbruket är än idag en viktig näring, men inte är det särskilt bördigt, utan man ser ofta saker som man upplever som gammalmodiga och påvra, och detta bara någon timmes bilresa från det fabulöst rika Ruhr-området. Jag har exempelvis här sett mitt livs enda äkta europeiska fåraherde en sen novemberdag 1995. Han stod där i ösregnet en kilometer utanför byn Nürburg i sin fotsida oljerock, stora hatt och stav, med sina hundar och får. När jag passerade förbi i regnet två timmar sena-

re, stod han på nästan samma plats, nu i nästan helt mörker. På grund av denna fattigdom har man från delstatens sida, i alla tider, försökt hitta andra näringar, exempelvis turism.

Förr i tiden annonserade man att det var fint att åka skidor här, och dessutom gjordes reklam för just byn Nürburg som Luftkurort, alltså där man kunde kureras sig från tuberkulos – om man hade råd.

Under tiden efter första världskriget, när det här med tuberkulos förbättrades, så bestämde man sig för att bygga en motorbana för att finna sysselsättning för den arbetslösa befolkningen. Det skall alltså observeras, att Nürburgring inte är något av Hitlers projekt, det var för övrigt inte idén om Autobahn heller; det var betydligt tidigare som sysselsättningsarbetena började.

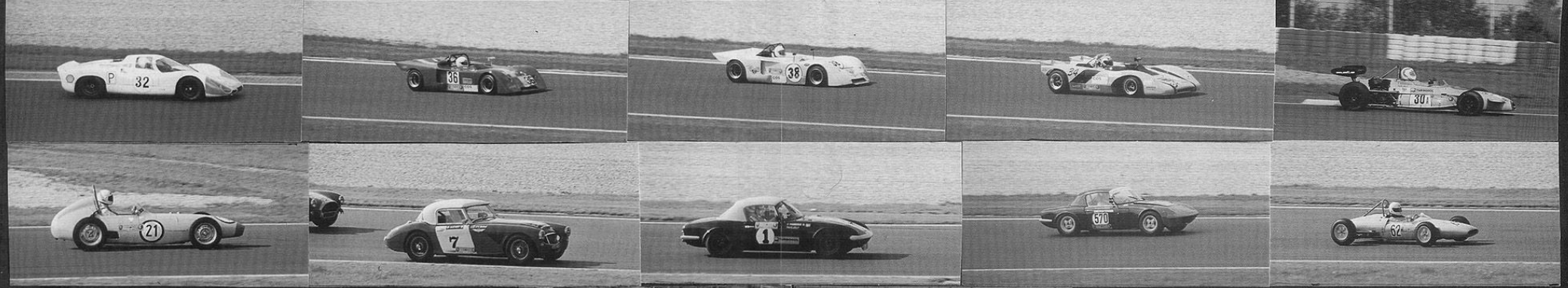
Nürburgring bestod i början av en kombination av banor, en Nordschleife, alltså nordslinga, och det var den långa, egentliga tävlingsbanan, 22,8 km lång.

NORDMÄN PÅ RINGEN. Oldtimer GP 2000



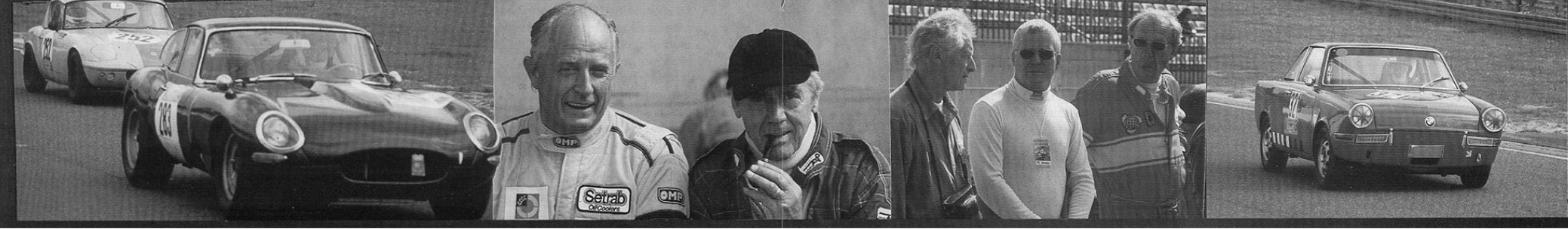
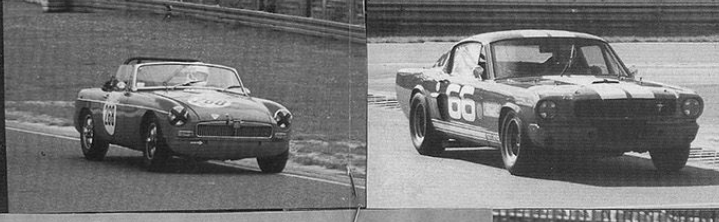
Hundkegor: ovan: Tommy Jägerwall/Norman Grimshaw (489), Nisse Holmer/ Ulf v. Hanswolff (490), Nicholas Johansson/ Jakob Bergman (491). T.h.: Thomas Henningsson/ Ulf Larsson, Elan. Nedan: Lasse Jönsson, Porsche 907 (32). Kent Abrahamsson, Chevron (36) och Jonas Qvarnström, Chevron (38)

Lotus Cortina: ovan: Calle o. Micke Gustavsson (506), Tommy Brorsson i Peter Stöhrmanns bil (505). Bosse Warmenius/ Ulf Larsson, totaltvå (1). Nedan: Berndt Andersson, Lola T 212 (34). Bosse Warmenius i en Brabham BT 36, F-2, ex. Graham Hill (30).



Ovan: Olle Rosén, Elva 100 (21), Karl-Eric Rastlund, A11 3000 (7), Bosse Warmenius (igen!) Lotus Elan (1). T.h.: Carsten Wihlborg, h-G. Jarl, Staffan Larsson körde MGB. Nedan: Bröderna Eks Elan jagar Björn Janssons/ Henry Anderssons E-Type. Tommy Brorsson o. Freddy Kottulinsky vann "400 km Rennen".

Ovan: Lars Bondesson i Lejond Elan (570), Mikaela Axelsson körde som en hel kart i sin Lotus 22 (62). Tv.: H. J. Krav i en väldigt Shelby 350. Nedan: Lennart Almström, "Lalle" Wramell o. Anders Ek avslutar. Gunnar Elmgren körde BMW.



Dessutom en Südschleife med bara ett par kilometers längd för korta lopp, och den första tiden utnyttjades för rena teständamål, också en sträckning som huvudsakligen bestod av två raksträckor med sammanbindande kurvor. Den ena raksträckan hörde då till den egentliga banan och gick förbi åskådarribbunerna, den andra ledde tillbaka rakt inom inre depåområdet, idag kallat Fahrerlager.

KRONOLOGISK HISTORIK:

Lördagen den 18 juni 1927, hade regionen runt den lilla staden Adenau och byarna Nürburg och Hohe Acht klätt sig i finkläder. Besök väntades från hela Tyska Riket och de närliggande europeiska länderna. Nürburg-Ring, man skrev ordet då fortfarande med bindestreck, skall invigas.

Högtidstalarna påminner om de redan 1925 påbörjade byggnadsarbetena, som tidvis sysselsatt upp till 3000 arbetare, med framställandet av denna "första bergs-, tävlings- och testbanan" i Tyskland. Efter invigningsfestligheterna lämnades ordet direkt över till motorsporten; först ett motorcykellopp, och dagen efter, bilarna. Förstas prominenta segraren: Rudolf Caracciola på Mercedes S.

Ytterligare under öppningsåret upplever den nya tävlingsbanan "Grosser Preis der Motorräder", det av Automobilclub von Deutschland (AvD) arrangerade Tysklands GP för racerbilar och ett Världsmästerskapslopp för motorcyklar. Tre sportsliga höjdpunkter som visade på den viktiga näringspolitiska betydelsen av banan för regionen.

Året därpå, 1928, vinner Christian Werner på Mercedes i en fruktansvärd värme. Man bestämmer sig också för att asfaltera banan, eftersom grusvägens sprut anses ha förorsakat att den tjeckiske föraren Vincenz Junek förolyckades. Ringen har senare många liv på sitt samvete, inte minst bland motorcykelåkare på senare tid, men det talar man tyst om, dock kostar det 3 DEM mer att åka MC på allmänhetens åkning, än vad kostar med bil ...

Några år sjunker intresset för banan, mest beroende på depressionen, men så kommer en rejäl uppryckning: Eran med Silverpilarna från Mercedes-Benz och Auto-Union. 1934 arrangerar Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC) Eifelrennen, förutom det av AvD hållna Tysklands GP. Med två stora lopp ökar nu åskådarskarorna, och dessutom börjar folket få bättre råd att åka på biltävlingar.

1936 vinnas båda loppen av Bernd Rosemeyer med Auto-Union, 1937 vinner han Eifelrennen, och Tysklands GP tas av Caracciola.

1938 ser 200.000 åskådare Tysklands GP vinnas av Richard Seaman på Mercedes-Benz.

1939 lyckas, på Eifelrennen, Hermann Lang med sin 3-liters, tolvcylindriga Mercedes-Benz, slå ett varvrekord på 9:52,2 min, 138,5 km/h på den 22,8 km långa banan, ett rekord som stod sig ända till 1956. Tysklands GP vinnas ånyo av Caracciola, och det kom att bli länge till nästa Grand Prix-lopp, för att inte säga mycket länge innan nästa tysk lyckades vinna ett sådant lopp.

Med utbrottet av andra världskriget, läggs alla motorsportaktiviteter ner, och sporthotellet Tribüne byggs om till förläggingsplats för bomboffer från de evakuerade städerna. Senare byggs det om till ett regelrätt lasarett. Under de sista krigsmånaderna skadas banan svårt av de framryckande allierade pansartrupperna.

Mycket snart efter krigsslutet startar återuppbyggnaden. Redan den 17 augusti 1947 är det en ny tävling, "Eifel-Pokalrennen". För inträdespriset på fem Reichsmark, får man också en ransoneringskupong som berättigar till 0.3 liter vin, ett bröd och en rejäl bit Würst.

1948 blir det inget lopp; bygg maskiner behåller banan för att göra den klar för riktiga tävlingar igen. Delstaten Rheinland-Pfalz lägger ut 270.000 DEM, en oerhörd summa pengar i det då rådande ekonomiska klimatet. 1949 körs Eifel-Pokalrennen igen, och Nürburgrings GP, men mest med tyska deltagare.

1950 är det första året i Formel 1 VM. Tyvärr ingen VM-status för Nürburgrings GP; det är för Formel 2-bilar, men den europeiska förareliten har återvänt, Alberto Ascari vinner på Ferrari. 1951, 1952 och 1953 tillkommer också 1000 km-loppen för sport- och GT-vagnar.

Europas Grand Prix, 1 augusti, 1954 är en höjdpunkt i Nürburgrings historia. Man räknar till mer än 400.000 besökare runt banan! De får uppleva Tysklandspremiären för de nya Mercedes-Benz silverpilarna och Juan Manuel Fangios seger. Fangio regerar över de kommande årens stora lopp på Eifelbanan.

1955, ett år utan GP där, vinner han med Mercedes-Benz 300 SLR sportvagnstävlingen Eifelrennen. 1956 vinner han med en Ferrari Tysklands GP, och 1957 genomför han på en underlägsen Maserati sin racerkarriärs bästa lopp. Han vinner efter en intensiv kamp på nytt GP-loppet på Nürburgring.

1958 vinnas GP av Tony Brooks på Vanwall, men segern skyms av Peter Collins dödsolycka när hans Ferrari far av vägen i "Pflanzgarten".

1958 åker jag med mina föräldrar på semesterresa i Europa. Med en av packning för en månad, nedlastad Volvo PV, blir vi omkörda av många intressanta sportbilar. Vi lyckas bara köra om ett fordon, en turistbuss! Detta trots att biljettvakten mycket noga påpekar det som också står på biljetten: "Das Befahren des Nürburgring im Renntempo ist streng verboten". Men banan och bilarna gjorde ett bestående intryck på mig! Än idag minns jag hur jag kämpade med dubbelåttafilmkameran för att få med all action. 1958 arrangeras också för första gången av Scuderia Hanseat, den första sportvagnsförarkursen. Den blir en förebild för alla liknande förarkurser och arrangeras än idag, två gånger om året, 42 år senare! Under tio år framåt domineras nu de relativt få formel 1 loppen på Ringen (man delar med andra tyska banor) av briter. Stirling Moss, Graham Hill, Jim Clark, John Surtees, Jack Brabham, Dennis Hulme, (näja, södra samväldet för de båda sistnämnda). Utvecklingen går nu mot färre åskådare på Formel 1 och

fler på de regelbundna Sport-, Touring- och Prototypvagnsloppen. Och 1966, 39 år efter förra gången 1927, får man äntligen tillbaka VM-lopp för motorcyklar.

1968 får man uppleva ett kuriosum, VM för MC på sydslingan måste avslutas efter bara 19 av 26 varv. Skogsbrand har utbrutit! Men den 4 augusti samma år är det tvärtom, skotten Jackie Stewart hittar hem fortast i det för honom väl familjära vädret.

MOLN ÖVER RINGEN

Efter ett framgångsrikt 1969, med stora skaror av åskådare på samtliga stora arrangemang, börjar skuggor falla över Nordschleife. Kanske kan detta bero på något, i alla fall, på den litet passiva inställningen till banans säkerhet vid nya, högre hastigheter, etc. Man har lutat sig på åskådarsiffror, alltså snöd vinning, och mer än en gång hänvisat till att banan är unik och måste behålla sin karaktär. Vartannatårsbojkotter från bil och MC-förare framtvingar omfattande ombyggnader av banan som utrustas med kantskoningar, fångstnät och kopiösa mängder Armcoräcken. Kantskoningarna gör egentligen banan ännu snabbare, och Armcoräckena placeras så nära banan, eftersom man vägrar att bredda, att de inte nödvändigtvis ökar säkerheten.

Clay Regazzoni, en riktig Nürburgring-fan, vinner 1974, och nästa år slår han nytt varvrekord igen; 7.06,4 min., 192,8 km/h, på en väg som är bred som vilken Monte Carlo-alpväg som helst, lika kurvig och kuperad, dock utan stupen. Detta blir ett "evigt" varvrekord. För slutet på Nordschleife som bana för GP-formel 1, inträffar den 1 augusti 1976. Niki Lauda förolyckas så när i en mycket otäck olycka, som är alldeles för typisk: Obefintligt avstånd mellan räcket och banan, bilbrand etc. James Hunt blir den sista segrare.

Man beslutar sig 1977 för att bygga en helt ny Grand Prix bana där Südschleife och Testschleife ligger, men det kommer att ta lång tid och kosta mycket pengar innan man är framme.

Den 12 maj 1984 invigs den nya 4,542 km långa banan och litet senare, i det första billoppet, (ej VM, ej F 1) vinner en då ganska okänd brasilianare vid namn Ayrton Senna. Formel 1 kommer tillbaka, dock i stark konkurrens med Hockenheim om äran att kallas Tysklands GP; det har också hetat Luxemburgs GP och Europas GP under de senaste åren.

UTVECKLING

Under 70- och 80-talen förändras karaktären på Nürburgring som affärsverksamhet. Nu byggs systematiskt upp ett motorsports- och körsäkerhetscentrum.



"Starten på 1000 Km Rennen, en alltid imponerande syn."

Bilmuseum och "Sommarland" drar nya besökare. Redan 1972 arrangerades de första stora tävlingarna för klassiska fordon, Oldtimer Grand Prix. Nu går man in för breddning. Formel 1, sportvagnslopp, MC-lopp, gamla bilar, BTCC, rockgalor, Nordschleife-jogging, you name it – it's there!

De senaste åren har för historisk racing med bil, blivit mycket stora; ett långlopp på Nordschleife på våren, Oldtimer Grand Prix i augusti, och Eifelklassik långloppen på hösten. Till detta kommer många klubbvenemang inom vår hobby, också körsäkerhetskurser med vår typ av bilar på någon av de tre anläggningarna för halkbanor och utbildning. Vi kommer att fortsätta med att berätta om allt detta i möjligaste mån. Med litet extra fokus på svenskers framfart.

Nog kommer Nürburgring att också i framtiden vara värdefull och kär för sin fattiga region, och vara en motor genom många ekonomiska svårigheter. Som jag såg på en bumper-sticker i Hamburg för några år sedan: LIEBER NÜRBURGRING ALS EHE-RING! (Hellre Nürburgring än vigselring!)

PS

Visst ja, det var det där med hur länge det dröjde innan en tysk segrade i ett F 1-lopp på Ringen. Det stortyska ögonblicket inträffade 1995. Michael Schumacher med en Benetton-Renault. Att 1998, en "Silverpil", McLaren-Mercedes vinner på nytt, med Mika Häkkinen, är nog inte lika viktigt.

DS

RHK-Finalen, Anderstorp, 9 september, 2000.

Så stod vi tappra få småbilsförare inför säsongens sista deltävling i 1000cc Cupen.

Medan omvärlden (i form av bl.a. HTCC) tydligen fullständigt snöat in på diverse V8:or med lustiga namn som Falcon, Galaxie och Mustang, tycker vi fortfarande att:

“A real racedriver dont need more than 1000cc”.

För oss som tävlar med ettriga riktiga (!) racerbilar med varvilliga, men kanske inte fullt så vridmomentstarka motorer, som därför kräver sin chaufför gäller det gamla talesättet från 60-talets Monte Carlorallyn mer än någonsin “if you ever let up -you re´ out!”

BO LINDMAN



Standardvagnsklassens mest tidstypiska ekipage: Per Hågemans DKW F11 Junior och dragbilen Borgward Isabella. Stil och finess!!

Vid finalen skulle alltså skillnaden mellan mus och man definitivt utkristalliseras!

Inför finalen ledde vår rattmatador från Stora Skedvi i dalarna, Lars Källberg före den alltid lika glada värmlänningen Lennart Nilsson från Kil. Källberg behövde inte känna sig alltför oroad inför finalen då Lennart haft en del problem efter en mycket övertygande säsongsupptakt.

Vare sig Joakim Elander i NSU eller Nils-Olof Johnson med sin Saab Sport hade av olika skäl fullföljt säsongen. i bägge fallen var det garagen som var orsak, i Elanders fall stod det i ljustan låga, medan Nils-Olov byggde ett nytt. Undertecknad som denna säsong skruvat mer i depån än vad jag tävlat undrar däremot vad man har ett garage till???

När det drog ihop sig till träning visade det sig att vi presterade 7 ekipage i 1000cc Cupen. “All time high” denna säsong, men en bit kvar till de 10-15 bilar vi har som mål och hoppas på till nästa säsong.

De tappra 7...

De tappra 7 var förutom Lars och Lennart, Bengt Pettersson som fått ihop en ny motor i sin Saab långnos-Sport, vår farligt snabba DKW-stjärna Lars Byström som verkligen visade grabbarna med slagskeppen vad en 1000cc racer kan göra på banan, vid Knutstorsdeltävlingen i somras. DKW-teamet var dessutom för-

stärkt med alltid lika positive kämpan Sören Forsberg, som aldrig ger upp. Dessutom innehöll DKW-teamet en förare som kanske inte tycker att 1000cc är någon liten motor då han tidigare fått hålla tillgodo med hälften i sin halvpanna. Naturligtvis är det Per Hågeman, med sin DKW Junior i E-klassen. Om undertecknad utgjorde någon förstärkning i Saab-teamet kan verkligen diskuteras!

Träning

Träningen visade att Lennart Nilsson var snabbast före Lars Källberg, med Lars Byström på 3:e. Tur för Saabgänget att Byström tyvärr fick ge sig med motorproblem på träningen. Byström är nog oslagbar när allt fungerar



Sören Forsbergs DKW F-12 pysslas om vid Anderstorps-tävlingarna. Foto: Per Hågeman

i Dekan. Efter Byström kom Benke Pettersson tätt skuggad av undertecknad som inte alls fick bilen att gå som tänkt (denna tävling heller) Per Hågemans E-bil gav Sören Forsberg en match om träningstiden, som faktiskt avgjordes till den äldre E-bilens fördel. Sören stod dock bredvid mig i depån så mekande och strul med maskinerna i 1000cc cupen var koncentrerat till en begränsad yta i Anderstorps stora depå!

Årets sista race!

Tack vare att HTCC körde sin final tillsammans med RHK var äntligen startfältet så stort att det motive-
rade en delning vid 1300cc.

Det gjorde att vi slapp tänka på att hålla undan för vilt sladdande Volvos och Jänkebilar. Visserligen hade vi de vrålsnabba Cooper 1275:orna att se upp med, men det faktum att vi åker framhjulsdrevet med liknande spårval (istället för felhjulsdrevet) i både TC 12 och TC 11 med 1000 Cup gör att det är lättare att samsas om utrymmet utan alltför störande incidenter!

Gärna denna klassindelning över & under 1300 cc flera gånger!

Byström kom som sagt tyvärr inte till start med sin snabba F12:a. Starten togs av Lennart Nilsson före Lars Källberg och undertecknad som 3:a, efter oss kom Benke Pettersson, Per Hågeman och Sören Forsberg, vars F12:a verkar vara ovanligt envis i att djäklas med sin förare!

Lennart drog ifrån Lars, som i sin tur drog ifrån mig de första varven. När jag själv äntligen fick fart på grejorna och närmade mig Källberg, fast beslutad över att enkelt passera honom i karusellen bränner jag håll på en kolv som blir synnerligen hyperventilerad! Bara att rulla åt sidan mitt för start & mål för att följa resten av loppet från läktarplats.

Kändes säkert lika hårt för mig som för mina underbara medhjälpare Ronny "Generalen" Eriksson och Rolf Lindberg, som verkligen jobbat hårt med maskinen för att få den gå bättre till racet.

Från min läktarplats imponerades jag framför allt av Per Hågемans framfart med sin DKW Junior. Den bilen blir en riktig utmaning för tillkommande ekipage i E-klassen!

Härligt att se att Benke Pettersson nu också fått sin Saab att fungera och som tog en mycket välförtjänt 3:e plats före Hågeman.

Sören Forsberg hade liksom undertecknad problem med 2-takts teknologin (den som ska vara så enkel!?) och fick även han bryta, även om han höll ut dubbelt så länge!

Så var det bara säsongens festliga avslutning kvar på Hotell Åsen så som traditionen oss bjuder! Mer om den i ett kommande nummer av rutflaggan. Vi i 1000cc cupen var dock överens om att vi haft en



*Nog ser den häftigt ut, Lennarts V-4, och den gick inte dåligt heller.
Foto Bo Lindman*

*Är man SAAB-fantast så är man, och hittar något att köra i Std-ny med; Lennart Nilsson med sin SAAB V4.
Foto Bo Lindman*

mycket trevlig premiärsäsong, trots inledningsvis lite väl glest startfält. Tendensen har dock varit åt rätt håll och till nästa säsong ryktas det om flera nya ekipage och några comebackande kamrater. Speciellt nyfikna är vi på Göran Dahléns Saab 93:a. Där får du se upp Per H!

Jag tackar alla 1000cc Cup förare för en mycket trevlig säsong!

Mellan brända kolvar och igenslagna tänd stift
Bosse Lindman

Racerhistorisk frågesport

Redaktionen fullständigt överöstes av brev från alla kunniga medlemmar. Nej, tyvärr blev det inte så. Vi fick in två svar som var nästan helt rätta.

Rätt svar:

Omslaget: Karl Ebb i en Auburn specialare.

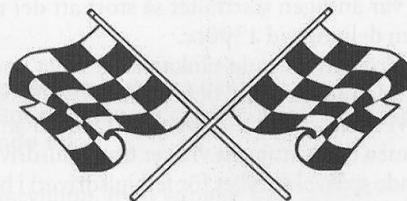
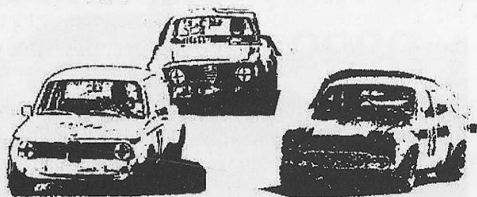
Inne i tidningen: Att den övre bilden föreställer en A-Ford var ju inte svårt att lista ut.

Den var dessutom försedd med kompressor. Förare var "Mas"-Harry Larsson.

Den sista bilden föreställer en OSCA: i det här fallet en racerbil som blivit ombyggd till sportvagn.

Bert Lehnberg belönas med boken "IOTA" om 500 cc racing, och Staffan Lindberg får "The Jim Russel Story."

Stand Ny grp 2



STANDARD NY Grp 2

Mantorp 13-14 maj, 2000

Årets första tävling på Mantorp känns bra, för då behöver jag int åka så långt. Dessutom slipper jag tälta. Det kan bli litet kallt om natten i mitten av maj. Hoppas min motor håller bättre i år än i fjol. Med nygamla kolvar och lägre kompression så är jag optimistisk. Vi får se.

LENNART ELOFSSON

Jag utnyttjade fredagens fria träning för att känna på bilen och köra bort litet ringrost. Anders Berger kom med en ny Escort, och passade på att köra in sin nya BDA motor. Erik Berger körde sin gamla bil, men med en ny lila färg. Det är samma färg som han använde förr i tiden (Suchard Milka Red.s anm.)

Snabbast på lördagens träning var Lennart Björk. En ny krängningshämmare och modifierat bromssystem gjorde susen. Lördagens tävling blev litet stökig. I chikanen snurrade en Elan freccis framför mig, och med litet tur kunde jag passera på hans vänstra sida. Jag hann inte mer än pusta ut, förrän jag såg ett stort glasmoln yra upp från någons bil, och strax efter en ruta segla upp ovanför alla bilarna som en mås. Det visade sig vara Erik Bergers framruta som splittrades, och av trycket i kupén trycktes bakrutan ut. Glasbitar spreds över hela banan, och jag tvekade lite innan jag körde genom skiten. Janne Hellberg i sin gula Marcos fick ett stenskott redan i starten, vilket spräckte hans vindruta, och han var tvungen att rulla åt sidan. Tyvärr stannade han så illa att pacecar var tvungen att gå ut medan han bogserades bort. Jag fattar inte varför man inte bröt tävlingen och gjorde en omstart istället. Man kunde ju ha sanerat banan från allt glas som låg utspritt på rakan. Nu tvingades vi köra genom detta varje varv med stor risk för punktering.

Lennart Björk vann racet med Magnus som tvåa och Robban därefter i sin Alfa. Erik fick tips om en

begagnad ruta i Bestorp och sög tag i mig, tog min kaffemugg och tryckte en mobiltelefon i mitt öra. Jag bor ju i Linköping, och Bestorp ligger några mil utanför Linköping. Jodå, det gick bra att komma med



Lennart Björk, säker premiärsegrare på Mantorp med sin Escort RS 1600. Foto: Per Hågeman

detsamma. Sagt och gjort! Erik och jag hoppade in i Eriks lilla lastbil och färden styrdes mot Bestorp. Efter några kilometer så började det skramla någonsans i bilen. "Vad kan det vara?" sa Erik. "Ingen aning" sa jag. Hundra meter längre fram, mitt i en sväng, började det skramla igen, och från taket ned-

för vindrutan rullade min kaffekopp. Lyckligtvis fastnade den på vindrutetorkaren. ”Jaha, det var nog där den tog vägen” sa jag. Erik bara log. Efter att ha plockat in muggen fortsatte vi mot Bestorp. Grabben var inte hemma, så hans mamma visade ner oss i källaren där det låg flera vindrutor till Escort. På vägen hem stannade vi på en mack. Medan Erik tankade, så letade jag reda på 5 m elkabel som skulle användas för att montera rutan. När vi kom fram till Mantorp, så tackade Erik för hjälpen och undrade vad han kunde göra för mig i gengäld. ”Inget just nu” sa jag, och tog min kaffemugg för att skynda mig att fylla på nytt kaffe. När jag passerade min Alfa fick jag se att vänster bakhjul var helt platt; punktering. ”Jo, nu vet jag” sa jag till Erik ”en flaska för punktering skulle sitta fint”. Däcket lagades, och det höll luften över natten. Enda problemet var litet vibrationer på söndagsmorgonens warm-up. Inför racet så synade jag

alla däcken noga för att inga glasbitar skulle sitta kvar. Jag hittade inte några glasbitar, men en djup skåra i vänster framdäck. Det är nog bäst att skifta det mot höger bak, tänkte jag. I all hast skiftades vänster fram mot höger bak. Det jag inte såg, var att min nya spacer fram satt kvar i fälgen, och följde därmed med bak, och lämnade vänster fram utan spacer. Det går inte, det vet jag! Detta gjorde att fälgen svarvades mot övre kullad i alla högersvingar med ett fruktansvärt ljud. Det var bara att åka in i depån och bryta loppet. Efteråt, när man förstod vad man hade gjort, blev man bara förbannad på sig själv; jädrans klant! Loppet vanns av Lennart Björk, med Erik Berger som tvåa och Magnus Paulsson som trea med nästan tom tank. Ny för dagen i klassen var Johan Strombold i en Ford Capri. Men var höll ni andra hus? Bara 9 startande var mycket dåligt.

Kinnekulle, 27-28 maj

Strax innan jag anlände till banan så började det regna. Man kan säga att det regnade oavbrutet hela helgen med enstaka uppehåll. Vi var tyvärr inte så många anmälda, men två nya bilar i Stand Ny fanns på plats. Det var bröderna Pettersson som kom med en gammal Volvo 142 med känd tävlingshistoria respektive en Escort med mindre känd historia.

På första tidsträningen duggregnade det. Kul, men det blev inte så bra tider. Robban trivdes bra i blötan med sin Alfa, och påstod att han inte märkte av blötan. Det kalla kriget hade börjat! På tidsträning 2 var det torrt, och tiderna blev mycket bättre. Snabbast var Erik Berger, med Lennart Björk på andra och Anders Berger på tredje plats. Själv snurrade jag av i Kvarnkurvan, och blev stående med nosen riktad mot utgången av kurvan. Bilen vägrade starta, och det

kändes inte speciellt kul att sitta kvar när bilarna kom farande rakt mot mig. Med hjälp av funktionärerna lyckades vi till slut rulla undan Alfian.

Det fortsatte att regna på söndagen, men vårt heat slapp regnet. Lennart Björk vann med Erik som tvåa och Robban på tredje plats. Gladast var Erik med snabbaste varvtid och personligt rekord. Strax efter målgång började det regna igen. En blöt helg var till ända.

Anderstorp, 2-4 juni

Denna tävling var en EM-tävling för Standard och GT bilar, kryddad med nationella klasser. Ja, jag skriver kryddad, för antalet tävlande i EM tävlingarna var inte speciellt många. Det var faktiskt de nationella klasserna som stod för underhållningen.

Jag startade färden till Anderstorp tidigt på lördagsmorgonen för att vi inte skulle träna förrän strax före lunch. Jag tog det lugnt, och körde lagligt ända tills Micke ringde och sa att arrangören har flyttat om i tidsschemat, och vi skulle träna en timme tidigare. Vad i h-e sysslar de med i Anderstorp? Det borde vara skottpengar på sådana arrangörer. Ändra i tidsschemat dagen innan utan att meddela de tävlande! Med gasen i botten och förhoppning om att grodorna inte var ute, anlände jag något irriterad till banan med en halvtimme kvar till träning. Micke hjälpte mig att lasta av och rulla bort släpkärran så jag kunde besiktiga bilen i flygande fläng. ”Emil” hade inte ens uppfattat ändringen i schemat, fast han var på plats redan på fredagen. När vi rullade fram till tidsträningen så

höll han på att byta utväxling på Escorten! Sven-Åke ”Emil” Hermansson är ny i klassen med en gammal tävlings-Escort som är omsorgsfullt renoverad och ägs av Tomas Hall. Snabbast på träningen blev i nämnd ordning Fredde, Anders Berger och Magnus. Fredde var helt outstanding i sin Capri på 1.51,774! Helt otroligt! Söndagens tävling vanns av Fredde med en bästa varvtid på 1.51,421. Anders Berger blev tvåa, men lyckades prestera en bästa varvtid på 1.51,295! Lennart Björk kom trea, även han med en bästa varvtid under 1.52. Jag tror jag får skaffa nytt gummiband till min motor. Totalt var vi 14 startande i Stand Ny. Det tar sig!

Gelleråsen, Karlskoga, 16-17 juni

Det var inre så många anmälda här heller. Men ytterligare två nya bilar var anmälda till Stand Ny. Ja, den ena var inte helt ny för Pelle Brusebäck körde en tävling med den under -99. Bilen var glädjande nog en Alfa 1300 GT junior med ny ägare och förare. Ägare är Kaj Wallin och förare är Mats Lindhagen. Den andra var en Ford Escort med Christer Johansson som förare.

Christer hade mekat år Erik Berger, så vi kände honom sen tidigare. Antalet startande var inte heller här så många som vi hade önskat. Tio anmälda till Stand Ny var en besvikelse. Efter två tidsträningar så stoltserade Lennart Björk med bästa tid 1.16,411. Därefter kom Anders Berger med tiden 1.16,695 och tredje man var Erik Berger med 1.17,696. Christer klagade på att han inte kunde låta bli att "knycka på rat-

ten". Jag förstår inte varför man överhuvudtaget skall göra så. Han påstod att det är vanligt i rally som han brukar ägna sig åt.

Racet vanns av Anders Berger med Lennart Björk som tvåa i en något varm motor. Tredje man blev Erik Berger. Håkan Lindevret fick en skruv lös, och kunde inte ställa upp.

Knutstorp, 22-23 juli

Äntligen blev det ett stort startfält i Stand Ny; 18 svenska bilar. Var har ni varit grabbar? Vi fick förstärkning av en del danska bilar; en Escort och två Alfor. Dessutom kom Hans Rosendahl med en stor Chevrolet Camaro.

Fredagsträningen bjöd på regn och en snorhal bana. Jag provade mina krängningshämmare för första gången. Men jag fick, inte till en bra inställning, vilket gjorde bilen litet svårkörd i blötan. Lördagens tidsträning gjordes i torrt väglag, men fortfarande kändes banan hal.

På söndagen ställde 33 bilar upp för race. Givetvis så började det dugga strax före starten. I starten small Per-Inge Björks drivaxel av, och han blev stående. En viss oreda utbröt. Strax framför mig, började en funktionär att vinka med den gula flaggan, vilket fick mig att instinktivt lätta på gasen. Det gjorde inte de bakomvarande, utan flög förbi mig på bägge sidor. Jag var övertygad om att det skulle bli omstart, men det blev det inte, utan det var bara att försöka komma ifatt igen. Tyvärr så lossnade en kabel vid startmotorn, vilket gjorde att mitt elektroniska tändsystem slutade att fungera, och jag tvingades bryta. En del incidenter hände under loppet, förutom Per-Ingens drivaxelbrott. Micke och Sven-Erik



Per Löveryd gasar med sin Alfa Romeo GTV 2000.
Foto: Bengt-Åce Liljevind.

krokade i varandra med smärre plåtskador och fälgbrott som resultat. Ingenting allvarligt, men litet tid och pengar kostar det alltid. Värre var det med Robban som flög av banan och in i räckert i kurvan innan hårnålen. "Vad hände?" frågade jag. "Jag har skämt



Sven-Åke Hermansson, fin trea på Knutstorp med Tomas Halls fina Escort TC Foto: Bengt-Åce Liljevind.

ut mig” sa Robban, ”men jag vet faktiskt inte vad som hände.” Bilen blev tyvärr mycket illa åtgången, och det krävdes en riktbank för att rikta upp chassiet.

Loppet vanns av Lennart Björk med nya vevlager, med Anders Berger som tvåa och Sven-Åke ”Emil” Hermansson som trea.

Det är alltid rörigt att hämta sin släpkärra på Knutstorp. Det är mycket trångt vid grinden, vilken man först måste igenom för att hämta släpkärran ute på ången. Därefter skall man in igen, och då möter man de som är på väg hem med släp plus de som skall ut och hämta sin kärra ute på ången. Snälla arrangör/banägare: Gör något åt detta elände. Annars tycker jag att arrangemangen på Knutstorp hör till de bästa.



Hans Rosendahl med sin fina Camaro.
Foto Lennart Elofsson

RHK-Final, Anderstorp, 9 september, 2000

Avslutningen i Anderstorp samlade nästan lika många bilar i Stand Ny som i Knutstorp (21 st). En ny Alfa dök upp med Thomas Bengtsson som förare. Jättekul tyckte jag. Lennart Nilsson dök upp med en Saab V-4 med bra krut i motorn, jättekul tyckte Micke.

Vid framkomsten på lördag morgon möttes jag av en del upprörda förare i klassen som hade trott att mellanslingan var den korta slingan som vi körde i fjol. Det var det inte, utan man svängde några 100 meter längre bort. De hade valt bakaxelutväxling med hänsyn till den korta slingan, och skulle därmed överleva motorn om de inte höll igen. Personligen så brydde jag mig inte så mycket, för jag har bara en utväxling till Alfa, och jag behöver bara bestämma mig om jag skall använda femman eller ej. Det blev ej, vilket innebar 7500 v/min innan inbromsningen i slutet av rakan, tyvärr krokade Erik Berger ihop med en Saab Sonett på träningen från GT Ny klassen. De som körde bakom bedömde det som en raceincident som ingen kan lastas för. Tyvärr uppmärksammade inte alla gulflaggan och gjorde omkörningar innan grönflaggan, vilket resulterade i strukna träningstider och en startplats sist i fältet. Tyvärr var det även en del som bullrade för mycket, och fick även de stryka sina träningstider. Det är 100 dB som gäller, och många ligger på gränsen. Personligen tycker jag att det är viktigt att följa denna regel p.g.a. att arrangörerna har problem av miljöskäl att arrangera tävlingar. Skälet till att vi inte får köra långa banan på Anderstorp i september, är ju att det inte får bullra mer än ett visst antal dagar på året. Jag vill helst föra långa banan, så på med en extra ljuddämpare till säsong 2001.

När starten gick, så gick även Per-Inge Björks drivaxel för andra tävlingen i rad, och det blev återigen en rörig start med bilar som korsade banan för att undvika att köra på Per-Inge. Jag gillar inte stående start av detta skäl. Det krävs väl en storkrasch innan fler inser faran vid stående start. Dessutom sliter stående start bevisligen mer på materialet. ”Emil” tog ledningen i sin Escort Twin Cam, följd av Lennart Björk och Anders Berger som gjorde en kanonstart.

Själv fick jag bryta när tändhatten på fyrans cylinder hoppade av redan i kurva två efter långa rakan. Förmodligen för att jag var tvungen att köra upp på curbsen på insidan för att lämna plats åt en anstormande Fredde i sin Capri. Det var försmädligt, men inte något kostsamt problem. Jag kunde istället följa loppet och njuta av fighterna och de välljudande motorerna. Vann gjorde ”Emil” med Lennart Björk som tvåa och Anders Berger som trea. En mycket bra körning gjorde Håkan med sin gamla Comfort Racing hundkoja. Det har bara gått fortare och fortare hela säsongen. Mycket har han själv gjort på bilen. Grattis Håkan till en fin avslutning på säsongen.

Lördagskvällen avslutades som vanligt på Hotell Åsen. Tyvärr fungerade inte bussturerna från depån. Vi var ett gäng som väntade på buss nr 2 i över en timma. Efter telefonsamtal till hotellet hämtades vi av hotellets lilla skåp. Vi trängde ihop oss i denna med en abborre som låg i en fisklåda. Vi befarade att denna abborre var det enda i matväg som vi skulle se denna kväll. Riktigt så illa var det inte, utan vi kunde njuta av en fantastiskt god buffé. Efter festen åkte Micke och jag ”hem” till depån med den tidiga bussen. Vi vågade inte vänta på tvåan av förklarliga skäl. Dan därpå var det fri körning på bana, vilket jag utnyttjade för att prova litet inställningar på min nya krängningshämmare.

Säsong 2000 kan sammanfattas med mycket regn, dålig planering av tävlingarna –det är inte ditt fel, Horst- och klen uppställning av tävlande i början av säsongen. Inför 2001 så tror jag att två BMW 2002 Tii kommer till start. Målet är att vi skall få ett eget heat, men då måste vi bli lite fler till på tävlingarna.

Min motor höll hela säsongen, men jag fick bryta med tre skitfel. Det var inte kul. Ciao.

GT-ny säsongen år 2000

Vad är det nu som har hänt under säsongen? Ja, eftersom det har blivit litet dåligt med skrivandet i Rutflaggan om GT-NY i sommar, så får man väl försöka minnas det hela.

JAN HELLBERG

Säsongen började med tävling på Mantorp i ett strålande fint vårväder, eller var det det här årets sommar? Varmt var det i alla fall. Första tävlingen för året är det ju alltid intressant att se hur många som dyker upp, för det är ju inte alltid man har hunnit få ihop bilen; våren kommer ju plötsligt för en del. Nu blev vi ju faktiskt hela fem stycken glada GT-Ny åkare som dök upp... alltid något! Tyvärr lyckades Axel Ekman köra sönder sin växellåda till Porschen på träningen, så det var slutåkt för hans del.

Mantorp Park är ju min hemmabana, men det är också min otursbana. Här brukar det mesta hända för min del, och så blev fallet den här gången med. Jag fick ett stenskott i rutan i starten på lördagen, och jag såg i stort sett ingenting framåt för rutan blev precis vit. Men jag lyckades att parkera bilen nere i första svängen efter start och mål. Kanske inte det bästa stället att parkera, men man kan inte bara slå på en tvärnit precis i starten, för då blir man ju påkörd bakifrån. Först i mål av GT-bilarna i lördagens heat, blev Bosse Tinghäll i sin Porsche 914/6, följd av Anders Sperber, och tyvärr fick även Bruno Olsson bryta heatet.

Till söndagens heat så hade jag lyckats få i en ny ruta med hjälp av mina kamrater bröderna Royson från Örebro för de hade en ruta liggandes på hyllan, vilken vi monterade under söndagsförmiddagen.

På söndagens heat lyckades alla GT-bilar komma i mål. Jag först, följd av Bosse Tinghäll, Anders Sperber och Bruno Olsson. Nu var ju detta första tävlingen på nästan tio år som inte Automobil Sportscar Show var inblandad i vår tävlingshelg på Mantorp. Tråkigt tycker jag, för nog är det väl roligare när det är litet mer liv och rörelse runt det hela. Nu är det tydligen någonting nytt på gång på Mantorp, liknande ASCS till nästa år, och vi får väl hoppas att även RHK får plats där. Vi får vänta och se vad det blir.

Efter Mantorp så var det tävlingar på Kinnekulle där jag själv inte kunde delta. Tydligt var det fler

som inte hade möjlighet att vara med, eftersom det endast var två GT-bilar i vårt heat. Bruno Olsson i sin SAAB Sonett och Axel Lind i sin Marcos 1600 GT, där Bruno var den enda av de två som kom i mål.

På Gelleråsen så var Axel Ekman i sin Porsche 911 RSR tillbaka igen, och som vanligt när allt fungerar för Axel, så vinner han vårt heat före dom snabba Ford Escorterna. Bra jobbat, Axel! Vi andra som var med, jag själv och Anders Sperber, blev båda varvade av Axel, men vi kom i alla fall i mål, och det är ju det som är huvudsaken. Bruno Olsson kom ej till start.

Så till säsongens höjdpunkt: Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp. Alltid lika väl organiserat, och trevligt som vanligt. Är det någon tävling som man inte skall missa, så är det på Ring Knutstorp, vilket också visar sig i anmälningslistan. Vi var över trettio stycken anmälda till vårt heat, varav åtta var GT-bilar och resterande Standard Ny.

Som vanligt så var det träning på fredagen, tyvärr bara på eftermiddagen, men tack vare att man hade slagit ihop flera klasser så fick man faktiskt skapligt med träningstid. Nu var det någon som lyckades spilla ut olja runt hela banan. Det tillsammans med regn gjorde att banan blev såphal, och man tvingades sanera, vilket stal litet träningstid.

Efter träningen så gjorde jag sedvanlig genomgång av Marcosen. Man vill ju veta att allting är OK, och tur var väl det, för det visade sig att ett framdäck hade börjat gå sönder. Det var knölar på både insidan och utsidan av däckets och nu blev det litet panik! Man ville ju inte sluta att åka på fredagen, så nu gällde det att få tag på ett nytt däck. Efter litet rundvandring och förfrågningar i depån, om det var någon som hade ett extra Yokohama-däck med sig, så erbjöd Micke Rasmussen i Standard Ny att låna ut sina gamla Yokohama 008 som han hade som regndäck. Han hade nämligen dubbel (!) uppsättning regndäck med



Bosse Tinghäll leder här med sin Porsche 911/6, ex Anders Olofsson m.fl. före Håkan Lindewret, Mini Clubman och Jan Hellberg Marcos 1600 GT. Foto: Gerry Johansson

sig. Ett stort tack till Micke! Nu såg det hela litet ljusare ut igen, och helgen var räddad! Nu var det tydligen så att oturen skulle grina mig i ansiktet denna helg, för på första tidsträningen på lördagen så lyckades jag tappa ett hjul. Det verkade som om att mina hjulmuttrar inte funkade till Mickes fälgar. Kronan på muttern var annorlunda, eller om pinnbulten var lite kort Dragit dom hade jag i alla fall gjort.

Nu var det ju bara att knalla bort till Ford Escort-gänget igen och se om det var någon som kunde hjälpa mig, och det kunde de. Jag fick låna både längre pinnbult och hjulmuttrar; ännu ett stort tack för all hjälp. Tidsträningen på eftermiddagen genomförde jag utan problem, värre var det för Anders Sperber i sin Elan som fick motorproblem. Det var någonting med kamkedjesträckaren som inte fungerade. Det är inte bara jag som har motflyt. Annars så har ju Anders fått en väldig snurr på motorn i sin Elan till i år. Enligt Anders så är det väl bara väghållningen som han inte är riktigt nöjd med, men det är



*En glad gutt tar ett skutt. Nejdå, Marius Heggstad håller sin MGB säkert på backen
Foto: Bengt-Åce Liljevind*

bara att jobba på, för vi vet ju hur snabb en Elan är, rätt utsorterad.

Kul att se att vår vän från Norge, Marius med sin MGB har hittat tillbaka. Alltid lika glad och nöjd och aldrig ledsen för att han inte är snabbast, utan kör för

att det är kul att vara med. Så till själva racet. Av alla som var anmälda så vart det 27 stycken startande i vårt heat på söndagen. Axel Ekman hade snabbaste kvaltid och stod i pole position, och vi andra GT-bilar stod litet längre ner i startfältet. Det är alltid extra spännande att starta när man är så många bilar, tänk om det vore så i varenda tävling! För mig höll det på att sluta i första kurvan, för när jag skulle börja bromsa innan kurvan, så hängde sig gasen, och jag var väldigt nära att köra in i framförvarande, men det hela ordnade upp sig. Sen fortsatte gasen att hänga upp sig hela racet, men jag lyckades i alla fall komma i mål, detta var som sagt inte min lyckohelg. Hur gick tävlingen då? Jo, Axel Ekman vann heatet och sin klass bland GT-bilarna före Bosse Tinghäll, Skrivande och Stefan Svensson. Dessa var också klassvinnare i respektive klass från stor motor till litten motor! Anders Sperber var den enda som hade oturen att bryta av GT-bilarna, annars så kom övriga i mål.

Säsongens sista tävling var som vanligt på Anderstorp, men tyvärr så lockade det bara fyra GT-NY åkare till start. Annars så tyckte jag att depån var ganska välfylld av deltagare som avslutade sin säsong på Anderstorp.

Eftersom det råder hårda bullerrestriktioner på Anderstorp, så var det den korta banan som gällde, vilket är tråkigt, men det är tydligen något vi får vänja oss vid.

Både träning och tävling avgjordes på lördagen. På träningen vart det plåtkontakt mellan Erik Berger och Bruno Olsson, vilket gjorde att Bruno ej kom till start. Vems fel det var, det vet jag inte, men det känns väldigt onödigt att sånt här inträffar på en tidsträning. Helst skall det ju aldrig inträffa för det gör alltid lika ont i själen att se plåtskadade bilar när det gäller historisk racing.

Marius i sin MGB hade problem med förgasare som flödade över på träningen, men lyckades att lösa detta till tävlingen som han genomförde och kom tvåa bland GT-bilarna efter mig. Stefan fick tyvärr bryta med motor- och stötdämparproblemen på sin Abarth Scorpione. Hur slutresultaten blev totalt i år i varje klass, kommer att presenteras i en senare Rutflagga.



Klasspappan Jan Hellberg i farten med sin gula Marcos 1600 GT. Foto: Bengt-Åce Liljevind

FOGMAKER

I N T E R N A T I O N A L A B

Brandsläckning med vattendimma för alla typer av motorrum.

Patenterad och FIA-godkänd släckare för fast installation som töms oavsett montagevinkel och läge vid utlösning.

Vattendimma under högtryck (100 bar) är mer än dubbelt så effektivt som motsvarande vikt Halon! (Enligt test LTH och Statens Provningsanstalt)

Släckning sker genom kylning när dimman förångas samt kvävning när ångan expanderar och tränger undan syret. 1 Liter vatten bildar ger 1.700 liter ånga!

Den effektiva kylförmågan förhindrar smältskador. Energibehovet vid förångning är 540 gånger högre än vid uppvärmning mellan 0-100° C.

Minimalt saneringsarbete, det räcker med en motortvätt efter utlösning av släckaren. Pulversläckare kan orsaka totalhaveri i elsystem och motor.

Släckaren kan monteras i valfritt läge och är enkel att installera. Finns med mek. och elektrisk utlösning. Passar utmärkt till båtar och andra slutna utrymmen.

Kontakta oss för ytterligare information och beställning.



FOGMAKER
Kungsgatan 13 B
352 31 Växjö

www.fogmaker.com

Tel. 0470-24340
Fax 0470-24440