

RUTFLAGGAN NR 4 2002



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Standard Selection!



Frank Edwinsson och Håkan Lidebjer leder mittfältet före resten. Foto: B-Å Liljevind

"Vilken sommar"

HORST BRÜNING

Detta gäller inte bara vädret men även årets tävlingssäsong. I år har vi förutom våra vanliga tävlingar även kört ett GT lopp i samband med STCC, vilket gav den historiska racingen mycket PR, tack Lasse, Hans-Erik, Pähr och alla deltagare. MGCC:s race på Knutstorp bjöd som vanligt på många fina bilar, mycket publik och ett välarangerat evenemang, tack KG med team.

På Falkenberg och Kinnekulle blev det fina tävlingar, det behövs dock en kraftanstängning för att öka antalet deltagare, tack FMK och SSK. EM tävlingen på Anderstorp blev trots höga förväntningar inte riktigt det man väntade sig. Här krävs det fler internationella deltagare för att leva upp till EM statusen, tack ARC. Även på Karlskoga blev det för få deltagare i Lurani Trophy, EM för Formula Junior, men det var fina tävlingar och en trevlig fest, tack Bruno, MK Skandia med fle-

ra. Avslutningstävlingen på Mantorp blev enligt de flesta deltagare årets höjdpunkt med extremt mycket bantid i alla klasser. Långloppet i Standard och GT klassen gav mersmak. Förare som åkte på fredagen, lördagen och söndagen fick närmare 4 timmars bantid, nästan en hel säsong på en helg. Tack allihopa.

Efter årets säsong tänker jag, efter många år, lämna över mitt hedersuppdrag i klubben och låta nya krafter ta över. För klubbens verksamhet kan det vara hämmande att funktionärer sitter för länge och inte släpper fram ungdomen, som med ny kraft och en massa idéer för verksamheten framåt. Här är det dock väldigt viktigt att hålla fast vid och värna om den historiska racingens särart och speciella villkor.

Horst

Bilder från Kinnekulle



Tommy Brorsson i Lotus Elan, gjorde som han brukar: Vann! Foto: B-Å Liljevind



Kåge Schildt får inte så många tillfällen att lufta sin Austin Healey med styrelsejobb i SBF och tävlingsledarjobb vid Svenskt Sportvagnsmeeting bl.a. Foto: B-Å Liljevind.



Snabb förare i snygg bil. Tomas Gustavsson i sin Ford Mustang vann på Kinnekulle före märkeskompisen Bo Bergström. Foto B-Å Liljevind



Två snabba Amazoner. Anders Hylén och i den vita, Uno Svensson. Foto B-Å Liljevind

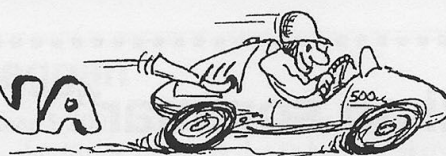


Anders Sperber kör i GTNy med sin snygga Lotus Elan. Foto: B-Å. Liljevind.



Linusson för en ojämn kamp med sin Volvo 142 mot alla snabba Escorter. Foto B-Å Liljevind

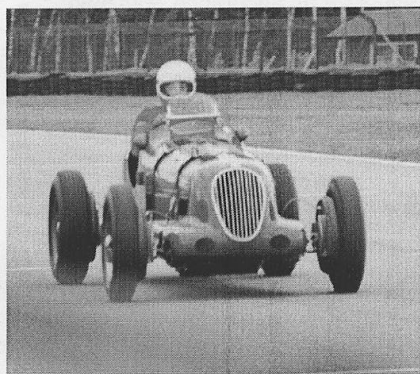
HALVPANNORNA



Falkenbergsbanan, 4-5 maj, 2002.

Premiären var i år litet senare än vanligt, så man trodde ju att det skulle komma litet fler än vanligt vid premiärerna, men det gjorde det inte. Nåväl, fyra ekipage dök upp för att träna. Allan Göransson med sin Swebe-Triumph, Lars Hågeman, Swebe-SRM, Kent Persson, Kiehn Spec. JAP och Håkan Sandberg i sin ex. Carlo Eriksen RJ 500-JAP.

PER HÅGEMAN

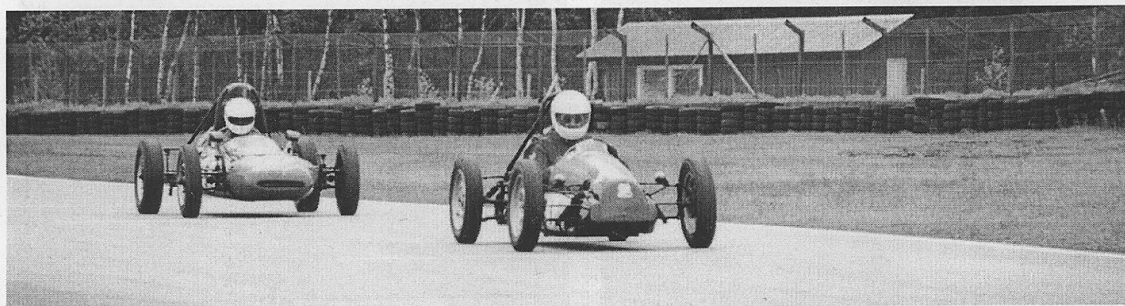


Ingemar Wittström premiärgasar på
med sin M.G. KN Spec.
Foto: Per Hågeman

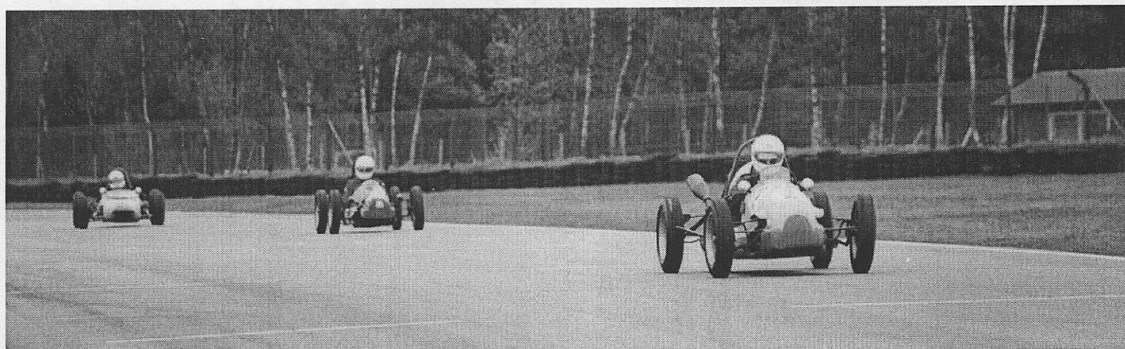
Träningen avlöpte utan större sensationer. Tyvärr var det förmodligen något vajsing med Kents förgasare, som gjorde att det fullständigt sköljde in soppa in i cylindern, varför han beslöt sig för att avstå från racet.

I racet startade midget ihop med Formel Vee-gänget, och Jörgen Carlsson som ensam Formel Junior. Jörgen ledde som väntat från start till mål med sin Merlyn Mk 3, och sen kom det en massa Formel Vee, men om detta berättas på annan plats. Lars Hågeman med Swebe, kunde passera Allan Göransson, likaledes Swebe, och sen följde Håkan Sandberg. Håkan fick problem med ventilerna och fick bryta, och Lars H fick problem med obalans och frossa i hela framvagnen, och fick släppa Göransson förbi sig. Allan Göransson kunde sedan lätt vinna före Lars Hågeman.

Vill även nämna att Ingemar Wittström premiärracade med sin M.G. KN Special, och den gick faktiskt riktigt bra, och utan några större problem, vad jag kunde förstå.



Midgetvinnaren Allan Göransson, Swebe Triumph före Louis Banka Jopnsson, RPB F Vee. Foto: Per Hågeman.



Lars Hågeman, Swebe-JAP blir upphunnen av Allan Göransson, Swebe-Triumph. Jörgen Carlsson, Merlyn Mk 3, gör sig beredd på att varva. Foto: Per Hågeman

Velodromloppet, Karlskoga, 15-16 juni, 2002.

Denna gång var det stortävling på Karlskogabanan, med deltävling i Lurani Cup för Formel Junior. Midgetåkarna startade dock tillsammans med Formel Vee, som vanligt. Vi hade väl hoppats på ett större deltagande, men det stannade vid 4 midgets. De som inte låg på sofflocket var Allan Göransson, Swebe, Torbjörn Eriksson, Effyh, vår danske vän Torkil Kirk-Simonsen i en Alfa Dana och Håkan Sandberg RJ 500. D.v.s efter diverse bråk och olika uppfattningar, så fick Peter Kumlin ta över ratten.

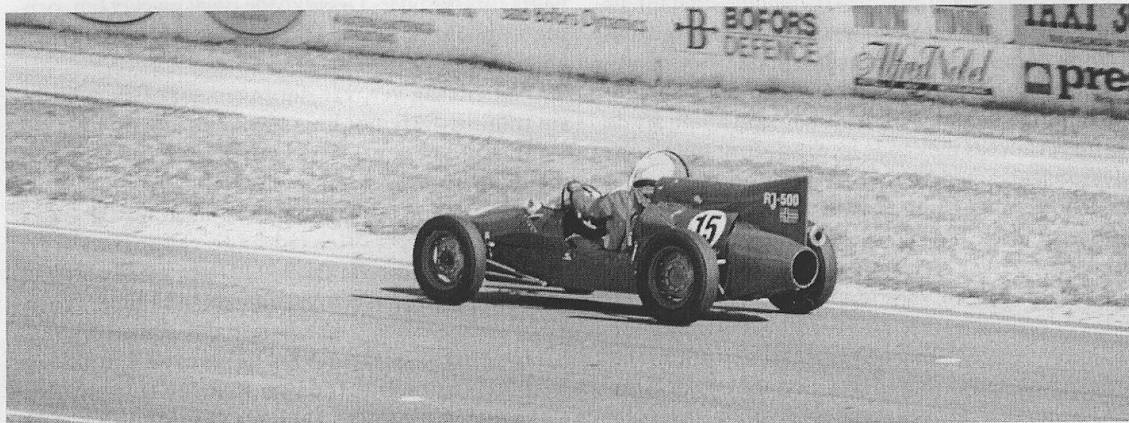
PER HÅGEMAN

Jag har inga tider från träningen, men det viktigaste är ju bara att komma ut till start, åtminstone för en midgetåkare. Det var fyra bilar till start, så denna gång blev det poäng efter full poängskala.

Så gick då starten, och Torbjörn schabblade med kopplingen, tror vi och blir stående. Sen visar det sig att funktionärerna tydligen inte är några "professional pushers", så han får alltså inte igång bilen igen. De andra försvinner tillsammans med ett gäng Formel Vee-åkare i fjärran. Det visar sig att Peter Kumlin trivs utmärkt med den norska RJ-vagnen, och han

är lätt först av midgetarna. Kirk-Simonsen rullar på tills att han tvingas i depå med problem, och Allan Göransson envisas med , åtminstone delvis, köra i en 250 cc klass som inte finns.

Mot slutet så blir det emellertid problem för Peter. Efter att ha varvat Allan G. så tar det eld i bilen. Lyckligtvis så hinner det inte ställa till någon större skada, men racet är redan kört för Peter, och Allan kan köra i mål med sin encylindriga Swebe-Triumph som segrare.



Peter Kumlin drar på för fullt på Gelleråsen med Håkan Sandbergs RJ 500-JAP. Foto: Per Hågeman



Thorkil Kirk-Simonsen drar mot depån med sin ex Ole Kaessler Alfa Dana-JAP. Foto: Per Hågeman



Falkenberg, 4-5 maj, 2002.

På fredagen sken solen och fåglarna kvittrade? Nej, jag skämtar mer än någonsin! Regnet öste ner och samtliga fåglar som skulle sjungit, satt garanterat i sina holkar framför brasan och kurade. Visserligen kan inte litet regn och avsaknad av fågelkvitter hålla fanatikerna i Formel Vee-gänget borta från banan, men det hade onekligen varit trevligare med litet sol och värme.

MIKAEL JOHANSSON

Väl framme vid banan hade klockan hunnit bli 8.00 på fredagen, och några få Formel Vee-ägare hade redan anlänt till Falkenberg för att medverka på den fria träningen. Till det första passet ca 9.40 kunde vi konstatera att ytterligare några Formel Vee-åkare hade anlänt. Det totala antalet bilar på banan var förvånansvärt stort med tanke på vädret, och Ulf Peterson hade låtit sin Formel Vee vila till förmån för sin Super Vee.

Dagen flöt bra utan större incidenter, men för att nämna några kan sägas att: Seved Lundberg lyckades med bravaden med att få soppatorsk på två träningspass. Visserligen sparade han bensin då de fick bogsera in honom i depån. Mikael Johansson ansåg att de senaste veckornas mekande inte räckte, utan spenderade dagen just med att meka. Axel Madsen var i depån, men visade sig inte på banan. Lars Jonsson hoppades på att däckstrycket bak skulle förbättra greppet. Men ett lägre tryck resulterade i en snurrning i kurvan ut på rakan. Lars-Gunnar Johansson tyckte att rakan var för kort och gjorde ett tappert försök att förlänga den. Vad han inte tänkte på var att sanden är tung att köra i och att sandfällan ofta slutar med en däcksträve. Med nöd och näppe lyckades han undvika en skadad nos. Ulf Peterson blev övermodig då banan torkat upp och slicksen åkt på. Detta slutade med en lätt avkörning på slutet av rakan. Thomas Nyberg fick erfara att nya delar inte alltid är bäst, då hans nyinvesterade huvudcylinder inte fungerade alls. För att få tillbaka sina bromsar, tvingades den gamla huvudcylindern ta vid igen.

Även på lördagen öste regnet ner hela förmiddagen, för att sluta och låta banan torka upp framåt eftermiddagen precis lagom till att Formel Vee-gänget skulle köra sin tidsträning. Personligen var jag nervös som bara den, vilket jag alltid är innan jag äntligen får komma ut på banan. Den alltid så trevlige Sven-Erik "Svenna" Hedman hade ju skämtsamt uttalat sig i min gästbok att jag aldrig skulle slå honom så länge han levde. Och levde gjorde han allt, för han stod ju framför mig tidigare idag. Frågan var ju nu bara om "Svenna" kunde hålla sitt löfte. Det var många bilar på banan; 21 st för att vara exakt. Alla var ju säkert här för

att om möjligt försöka erövra bästa tiden. Men med så många bilar på banan är det svårt att hitta fria varv. Och fria varv behöver man om man vill stå längst fram på själva racet.

Personligen tyckte jag att min bil kändes trygg och bra och med Axel bakom mig i fältet kändes det ännu tryggare. Träningspasset flöt på bra utan några incidenter alls. Det största problemet var att vi tyvärr kör tillsammans med betydligt långsammare Midgetbilar och några förkrigsbilar- Dessa körde dock mycket bra, och tog stor hänsyn till oss genom att snyggt och trevligt hålla undan.

Så vitt jag vet, var det ingen som fick avbryta sin träning. Däremot kom av okänd anledning, inte Thomas Nyberg ut. Karl Ljungberg lyckades dock med dagens bragd genom att hålla en snittfart av 1156 km/H. Ja, även den mest avancerade tekniken kan strula, och Kalles tid hade reducerats från 1.05,941 till otroliga 05,941. Detta gjorde att vår resultatlista försenades en aning, men summerat och klart så var Mikael Johansson snabbast med 51,969 före Lars Jonsson 51,984 och Seved Lundberg 52,010. "Svenna" Hedman fick 5:e träningstid. (Jaha du Svenna! Skall Du hålla Ditt löfte? Racet är ju i morgon. Du får nog gasa mera!)

Det var tidsträning på söndag också. Gårdagens fält var tätt, och dagen erbjöd ungefär samma väder fast med litet ökande vindar. Skulle verkligen någon kunna straffa min tid, då rakan idag hade stark motvind. Ja, den frågan besvarades ganska snart. Ett av mina bättre varv blev sabbat pga. att Seved Lundberg gjorde en piruett framför mig i kurvan ut mot rakan. Trots detta bättrade jag min tid till 51,809, men blev slagen av Lars Jonsson som satte 51,645. Grattis Lars, det är en bravad i en bil från den äldre klassen. Detta bevisar att de äldre bilarna kan hänga med om föraren bara kan och vågar.

Lars-Gunnar Johansson fick tyvärr avbryta tidsträningen, och även racet visade det sig senare, då ett besök i muren på banans baksida resulterade i en trasig nos, sprucken bromsskiva och skev drivaxel. Beklagat Lars! Jag vet hur det känns då jag bara tog mig i mål en enda gång under 2001.

Snart var det då dags för den riktiga uppgörelsen. Startuppställningen var så att Jörgen Carlsson hade pole position; dock ej Formel Vee utan Formel Junior. Därefter alltså Lars Jonsson, Beach Car, Mikael Johansson, BM-Vee, Jacob Jung, Hansen Mk 4, Sven-Åke Svensson, Austro och Seved Lundberg, RPB.

Racet gick med rullande start, och alla 23 förarna var beredda att slåss stenhårt för sina poäng. Så, äntligen "line up". Bilarna rullar fram, och tävlingsledningen lotsar oss till rätt plats. Själv står jag i andra ledet med Formel Junioren och Lars Jonsson snett till vänster. Vid min sida hittar jag Jacob Jung, och direkt bakom mig står Seved Lundberg, som tidigare ägde min bil. Så visar en funktionär att vi kan starta våra motorer, och strax kryper vi sakta upp bakom "Pace Caren" för att börja formationsvarvet. Så ut på rakan tätt intill framförvarande bil med blicken stenhårt fäst på den röda lampan som skall slockna. Högerfoten darrar av spänning, och tjoff, där slocknade lampan. Plattan i mattan, och iväg, trodde jag, ja! Min bil spottade och fräste värre än katten hemma gör när jag slänger ut den kl. 4 på morgonen efter att ha jamat en timma. Bilarna bara flög förbi mig en efter en, och hux flux, byttes min tredjeplats ut mot en sjätteplats. Genom första böjen, tätt efter Jacob Jung, var jag fast besluten att hämta hem det hela igen. Men till min stora besvikelse kunde jag notera att något var galet med min bil. Motorn bara vägrade att varva. Med gasen i botten och treans växel i, formligen kokade mitt huvud av ilska, när jag ohjälpligen kunde se Jacob åka ifrån mig över krönet. Vad är detta? Skall aldrig oturen lämna mig ifred?

Nog om detta, och tillbaka till racet. Axel Madsen gjorde en kanonstart, och var direkt uppe och fightades med toppen direkt från fjärde led. Fighten kom nu att stå mellan Axel Madsen, Lars Jonsson Sven-Åke Svensson och Jacob Jung. Enligt utsago, (då min sega motor hindrade mig från att beskåda det hela själv) hade Axel och Lars en bra fight ett tag tills Axel fick ge efter och Jacob var den som nu skulle försöka ta upp kampen med Lars Jonsson. Tyvärr uteblev detta, och Sven-Åke Svensson gjorde istället ett tappert försök att ge Jacob en fight, men

även denna strid uteblev. Så just nu återstod bara en fight på banan; *min*, med denna ofattbara otur. Först efter ett varv började samtliga cylindrar tända någorlunda rätt, men varje växling gjorde att motorn bara blurrade i ett par meter. Troligtvis flödade min förgasare. Vad gör man åt det då? Inget, man bara sitter där och väntar på bättre tider. På andra varvet började dock motorn låta OK, och tur var det, för just nu var Sven-Erik Hedman (ja, just den "Svenna" som kaxat sig i min Gästbok på hemsidan) i hasorna på mig. Jag var nu tillbaka i racet, men numera med sex bilar framför mig, då Seved passat på att köra om mig på rakan. Samtidigt knackade "Svenna" på min bakkåpa för att komma förbi.

Nu skulle det fightas..., men som vanligt, fighten uteblev, då de andra var för långt före mig. Jag lyckades komma ifatt Seved igen, men det räcker inte. Man måste tyvärr också köra om, vilket jag inte lyckades med, då jag aldrig kom tillräckligt nära.

Racet slutade bra, med få bilar som bröt. Och vi får gratulera Lars Jonsson som klädde oss alla i en formel Vee av den äldre typen. Med andra ord; man kan vinna med en gammal bil. Jacob slutade som tvåa, ca 2,5 sek. efter Lars. Ytterligare 4 tiondelar senare passerade Sven-Åke mållinjen. Axel fick denna helg nöja sig med en fjärdeplats, 3,9 sek. efter segrande Lars. Femteplatsen norpade Seved, och jag var mycket besviken med min sjätteplats. (Men du slog ju "Svenna". Det måste väl vara plåster på såren. Red's anm.) Alla placeringarna gäller med formel junioren oräknad.



Lars Jonsson har skiftat spår för att lura Axel Madsen och Jacob Jung på "slip streamen". Sven-Åke Svensson bevitnar det hela.
Foto: Per Hågeman

Kinnekulle Ring, 18-19 maj, 2002.

Så var det äntligen dags för Kinnekulle Ring att få besök av det glada Formel Vee-gänget. Kinnekulle är i grunden en underbar bana. Kuperad och knixig inbjuder den till bra omkörningstillfällen och mycket körglädje, samtidigt som den dolda kurvan över krönet på baksidan ofta leder till en del snurrningar och avåkningar. Det enda man skulle kunna hoppas på är en ansiktslyftning av asfalten, som tyvärr idag är litet väl guppig, och allmänt sliten. Enligt utsago kommer dock ny asfalt inom kort.

MIKAEL JOHANSSON

Av praktiska skäl hoppade jag över fredagens fria träning. "Soligt och inte ett moln på himlen" rapporterade Ulf Peterson från besiktningsköen ca 18.00. Själv satt jag då i min bil på väg hem från jobbet i ett mera tveksamt väder som då rådde i Bredaryd.

På lördag morgon kl. 04.00 ringde väckarklockan ihärdigt, och det var dags för fight nummer ett, nämligen att få liv i alla barnen. Nåja, detta gick väl ganska bra, och efter ett tiotal vädjanden om att de skulle stiga upp, klä sig och ta sig ut till bilen, så var vi äntligen på väg 05.15. Klockan halv 9 anlände vi så äntligen till banan. Till min stora förvåning kunde jag konstatera att vädergudarna gett upp, och lät istället solen skina från en klarblå himmel. Ulf Peterson och sen de övriga förarna hälsade oss glatt välkomna till Kinnekulle. Tyvärr kunde inte Lars-Gunnar Johansson komma pga. det skadade revben som han ådrog sig vid kraschen på Falkenberg.

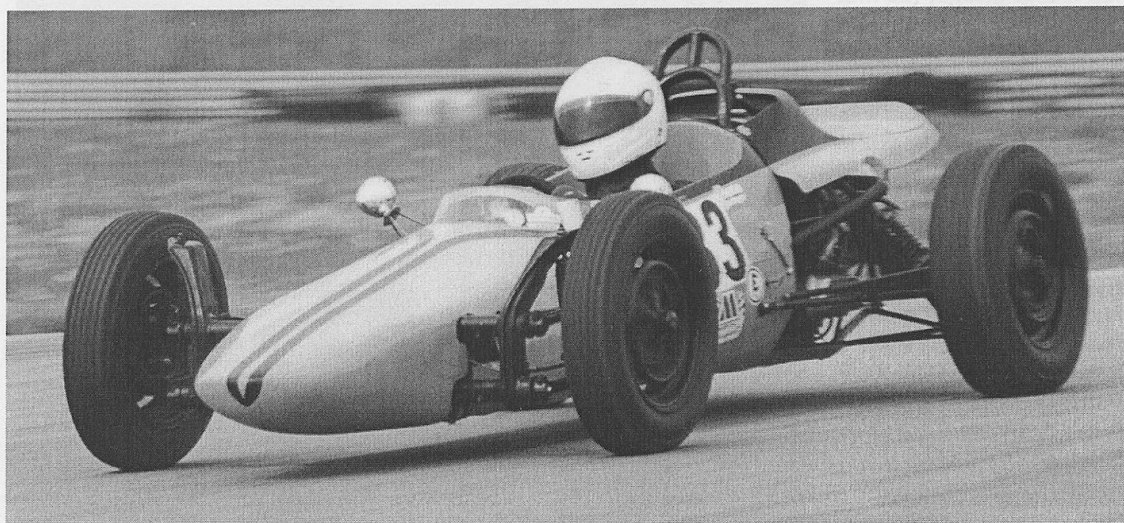
Efter mycket slit med tält och allt, så var det kl 13.40 dags för tidsträning. Med nerverna på helspänn hoppade jag ner i sittbrunnen, på med hjälmen och ett tryck på startknappen.... avslöjade snabbt att turen skulle svika mig även denna helg. Den förbenade startmotorn vägrade snurra runt motorn. Klick sa det bara, och tre starka medhjälpare fick ge mig springstart, så jag var sist ut på banan.

Denna första tidsträning flöt bra, och det var tom. en del fighter, t.ex. mellan Curre Johansson, Svenna Hedman, Billeberga Svensson och Seved Lundberg.

Anton Svensson testade en klassiker genom att snurra över krönet och ut från banan. Ett präktigt dammoln påminde Anton även nästa varv om vad han hade gjort. I övrigt gick allt lugn till, och i den nyare klassen var Mikael Johansson snabbast före Seved Lundberg, Axel Madsen och Sven-Åke Svensson, alla inom en sekund. Louis Banka Johnson var snabbast i den äldre klassen och Karl Ljungberg bland de ur-gamla 1200.

Den andra tidsträningen var på söndagen, och trots att jag kunde behålla min pole position, var jag inte snabbast. Seved bättrade sin tid med nästan 0,2 sek. och Axel sin med över 0,3 sek. Curt Johansson och överraskningen Linus Sjöberg bättrade sina tider med närmare 2 sek!

Kl. 15.00 var det så äntligen dags för race, och jag skulle få stå längst fram. Detta är verkligen en underbar känsla att titta i backspeglarna och se hela fältet radas upp bakom sig. Mitt framför mig höjs en hand som med roterande rörelse signalerar för start. I samma sekund signalerar jag till min underbara flickvän Susann. Hon är nämligen min starthjälp då min förbenade startmotor lagt av. Med en enkel men bestämd knackning på min startmotor börjar den motvilligt att snurra. Vi rullar ut på banan, först i lugn takt, för att sedan öka och frenetiskt ratta höger, vänster, höger, vänster för att jobba upp litet värme i däck. Väl ifatt säkerhetsbilen sänks tempot och fältet börjar samla sig.



Artikelförfattaren i farten med sin BMVee. Det blev till slut en tredjeplats för Mikael. Foto B-Å Liljevid

Sista kurvan ut på rakan! Nu är det upp till mig att bestämma tempo. Jag håller nere tempot, för att långsamt öka väldigt litet under första delen av rakan. Taktiken är klar, och jag är fast besluten att inte tumma en tiondel på den. Med ett varv på ca 3500 rpm på motorn, och klart över 10.000 på fjärlarna i magen, ser jag mitt riktmärke närma sig. Väl framme sätter jag min plan i verket. Kanonstart, Seved tappar och Axel syns inte alls i min backspegel, däremot har tydligen "Billeberga" hittat en lucka på innern. In i kurvan med halvvarma däck, Seved till vänster och "Billeberga" i hasorna. Några av fjärlarna hänger med i den enorma suck jag drar då jag konstaterar att jag håller min placering även ut ur kurvan.

Gasen i botten och maxvarv på trean innan jag släpper av för att gå in i vänstern efter bron. Seved är kvar, men Billeberga verkar ha tappat. Med ett öga i backspegeln och ett framåt stampar jag gasen i botten igen. Ett lätt gasuppsläpp och så in i högern. Varje kurva är en ny utmaning; stänga eller välja bästa spårval? Det är frågan just nu. Jag hinner inte tänka utan bara handla, och jag vette fan om inte någon klistrat dit en bild av Seved i min backspegel. För varje gång jag tittar så är han där likt ett taskigt kontoutdrag. (Man glömmer det aldrig och önskar varje gång man tittar att man såg fel förra gången. Så här håller vi på med i ca fem varv tills ett missförstånd mellan Kalle och mig vid en varvning höll på att kosta mig racet. Med Seved fastklistrad i backspegeln kom vi ifatt Kalle precis innan krönet på banans baksida. Funktionärerna gjorde sitt jobb och viftade med sina blåa flaggor. Jag tog för givet att Kalle skulle hålla till vänster och ge mig plats på ytern. Men lita aldrig på en skåning; han lät bilen driva åt höger, och mitt nya spår blev därför direkt över gräset. Med en massa tur kom jag trots detta ut på banan igen som etta. På ungefär samma varv hade Billeberga gasat litet för mycket, och även han testat spåret bredvid banan. Varv efter varv hade jag Seved i hasorna, hetsande för att få mig att göra misstag. Och på nionde varvet lyckades han. Jag pallade helt enkelt inte för trycket. Ingen kurva kändes bra. Jag körde helt

enkelt inte mitt eget race, utan kämpade för hårt för att hålla Seved bakom mig. In i kvarnkurvan förivrade jag mig och fick till ett bra ställ. Stället slutade ca 3 meter ut i gräset på banans innersida. Med blixtrar i huvudet slog jag omedelbart i ettan och trampade gasen i botten. Ut igen, men numera som trea, och säkert 10-15 sek. efter Seved och Axel. I övrigt hörde jag inte om några större bravader mer än att nykomlingen Linus tog sig i mål som 8:a. Bra gjort!

Anton som hade fått mekhjälp av den alltid lika trevliga och hjälpsamme Stickkan, lyckades bättra sin tid med två sekunder, och kunde därmed ta sig förbi Olle. Det är otroligt värdefullt med så duktiga och hjälpsamma mekaniker vid banan. Ett stort tack Stickkan från oss alla. Jaha, så var då denna helg passé, och jag saknar fortfarande ca 20 centimeter uppåt på pallen innan jag är nöjd. Enklaste vore nog att köpa högklackat, men jag tror inte att tävlingsledningen skulle godkänna dessa vid besiktningen, så jag kämpar vidare och hoppas på bättre tur nästa gång.

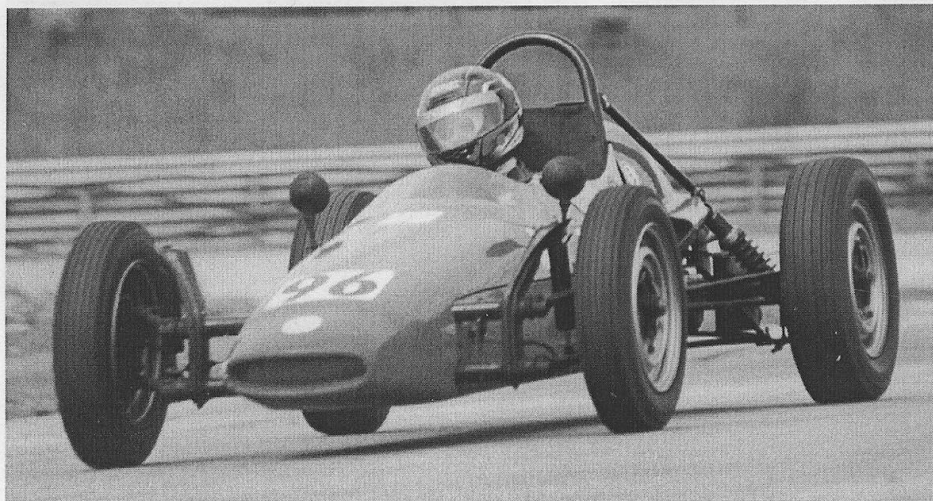
RESULTAT:

Nya klassen:

1. Axel Madsen
2. Seved Lundberg
3. Mikael Johansson
4. Sven-Åke Svensson
5. Sven-Erik Hedman
6. Catharina Hansen
7. Curt Johansson
8. Linus Sjöberg
9. Anton Svensson
10. Olle Grimstedt

Äldre klassen:

1. Louis B. Johnsson
2. Bo Pettersson
3. Karl Ljungberg (1200 cc)



*Gamle
TT-åkaren
Olle Grimstedt
har sadlat om
(om man nu
kan kalla det så
när man satt
sig i en bilstol)
till bilåka i en
Austro.
Foto
B-Å. Liljevind*

Prins Bertil Memorial, Anderstorp 7-9 juni -02.

Ett otroligt vackert väder mötte oss i Anderstorp, och det blev inte sämre av att depån var rejält uppräschad. Vi spikade snabbt upp vårt klassiska "hemmabanatält" där teamet i sedvanlig ordning skulle bjuda på något tilltugg senare i helgen. Tältet ville dock inte vara med, utan försökte sig på en liten flygtur. Det lättade helt från marken för att landa ca fem meter bort. Tyvärr var inte fältet så stort som väntat, och endast 18 bilar hade kommit för att köra på den klassiska banan på Anderstorp. 18 bilar på 4.025 meter bana blir ju ganska glest. Litet tråkigt då året innan verkade så lovande med upp till 24 startande som bäst.

MIKAEL JOHANSSON

Träningen rullade på bra, men tyvärr kunde jag konstatera att ingen i den äldre klassen anlänt, vilket är synd då den gamla klassen riskerar att hamna litet utanför. Mig veterligen hände inga större bravader under något av våra tre pass, förutom att Ljungman som i sin två-förasare lyckades tappa den ena insugnings-tratten, samt att någon hade ett stort oljeläckage.

Lördagsträningen var sen, kl. 13.00, och medgav litet sovmorgon. Vädret var lika underbart, och temperaturen steg snabbt till 25 grader. Personligen var jag litet orolig inför dagen, och bilen var inte i toppform, den saken var klar. Dåligt oljetryck och en vibrerande bakvagn ger inte några större förhoppningar, men skam den som ger sig. Tyvärr hade planeringen i Anderstorp vissa brister. Ingen avisering om förarmötet hade gjorts, så vid förfrågan blev svaret: "Kl 12.00 vid stora hangaren". Där väntade sen alla förare i närmare 20 minuter innan högtalaren ropade ut: "Förarmötet flyttat till 12:30". Med tanke på att vi skulle ut för tids-träning 13.00 kändes detta litet oroande, men ganska snart kom det nytt bud: 14.15.

Väl 12.50 satt vi alla i våra bilar på väg ut till bandepån. Konstigt nog visade sig mina nerver inte alls. Jag kände mig helt lugn för första gången i min racing-karriär. Detta är oroande! Nerverna skärper nämligen sinnet. Vi var snabbt ute på banan, och här måste anderstorparna ha en eloge. Inga långa väntetider. Väl ute, kunde jag inte fatta det enkla beslutet om jag skulle stå på direkt, eller låta en lucka öppnas upp. Här kom mitt första felaktiga beslut, då jag valde att låta luckan byggas. Efter två varv var backspeglarna helt fria. Nu var det dags att stå på. Olle Grimstedt var närmast framförvarande bil. Jag kunde konstatera att Olle körde bra i kurvorna, men på raskan var han ett lätt byte för mig. Mina varv misslyckades helt av olika orsaker, men allt hänger på mig som förare. Anton och Claes-Göran gjorde varandra sällskap i en snurrning ut på start- och målakan, men kunde fortsätta utan komplikationer. Den ena Formel Juniorn fick däremot helt avbryta sin körning på ett olyckligt ställe. Han blev nämligen stående direkt efter start- och målakan, vilket medförde gulflagg under tre varv. Axel Madsen som aldrig snurrade, snurrade.

I vår klass fick Claes-Göran bästa tiden före Jacob och Axel, fast tidtagningen pajade, så för min del och

sex andras, så lyckades man bara få fram en tid. Man sade att tidtagningen var ur funktion mellan 5:e och 15:e minuten. Hur kommer det sig då att 7 förare bara fått en tid?? Dåligt, men detta är en del av racingen att tekniken kan svika. Känns dock tungt då man själv blir drabbad.

Så var det då söndag, och äntligen race. Fortfarande litet surr om träningstiderna, så nu var det mycket som skulle upp till bevis. Arton vrålände motorer stod på "line-upen" och väntade på att få testa sina vingar i värmen. Solen sken från en klarblå himmel och den 4.025 meter långa asfaltslingan på Anderstorp väntade. Strax vinkades vi ut på banan av den gröna flaggan längst fram. Formationssvarvet kändes långt och långsamt. I ärlighetens namn måste jag säga att denna bana i sin fulla längd är för lång för våra bilar.

Det var stående start, och inget kan nog ge mera kick. Att stå där på plattan och bara vänta på att lamporna skall slå om till start. När väl lamporna ger klartecken är det helt upp till en själv att utnyttja situationen till egen fördel. Grön lampa kom så äntligen upp framför oss, och lugnet övergick direkt i ett enda kaos. Varenda bil ville ha det bästa spåret. Min start blev kanon, och jag avancerade direkt två platser. Väl ute på rakan kunde jag se att Claes-Göran Peterson tappade, och han blev ett enkelt byte. Rakan är lång och slutar i en kraftig höger. Här gäller det att hålla huvudet kallt. Inga innerspår, för de straffar sig omgående ut ur kurvan. Min bil kändes bra, och de nymonterade fjädrarna bak verkade vara helt OK. Jag hade heller inga problem att hänga med framförvarande bilar med Seved, Lars-Gunnar, Catharina så jag fightades ivrigt om fjärdeplatsen. Framför oss hade vi Axel M, "Billeberga" och Jacob J. Ett misstag från min sida, så stort att jag skäms att berätta det, kostade mig säkert 10-15 meter och en placering. Det hela började med att Catharina i sin betydligt snabbare bil kom ifatt mig på gamla start- och målakan. Med henne i backspeglarna började min hjärna snurra på en plan att att behålla henne bakom mig. Jag kunde snabbt konstatera att det var meningslöst att försöka vara först in i kurvan. Jag valde därför det något snabbare, men längre, ytterspåret, för att sedan skä-

ra hennes spår direkt bakom henne, och då vara snabba ut ur kurvan. Vad jag glömde i all upphetsning, var att växla ner en växel. Att försöka köra om någon på fyrans växel ut ur en kurva, är dömt att misslyckas. Tja, är man dum får man lida, helt enkelt. Jag var visserligen snart ifatt igen, och fick beskåda en sammanstötning mellan Seved och "Billeberga", uppkommen pga. att "Billeberga" lyckats få upp litet ställ på sin bil ut på nya start- och målrakan, och vips var jag trea inom fem sekunder. Seved var snabbt tillbaka utan några komplikationer, och var nog litet uppretad av sammanstötningen, då han var otroligt sen på bromsen in i kurvan.

Jag hade då endast en tanke i mitt huvud; "Efter den långa rakan tar jag honom ut ur kurvan". Plattan i matan hela rakan som är närmare en kilometer lång, med min nos sniffande på Seveds växelreglage. Normalt är jag litet för feg för att ligga för nära i slutet av en sådan här raka. Men jag beslutade mig för att göra ett undantag denna gång och väntade tålmodigt på att 100-metersskylten skulle dyka upp på min vänstersida. Två hund-

radelar senare satt högerfoten på bromspedalen, och vips så försvann Seved rakt ut i gräset. Ytterligare två hundradelar senare fattade jag varför. Banan var full av olja, och inte en flagga som varnade oss så långt ögat kunde nå. Tack för detta! För därmed slutade Seveds och mitt race för denna gång efter fyra och ett halvt varv. Seved och jag kunde sedan stående bredvid banan konstatera att många förare föll bort, en efter en.

Catharina fick bryta med växellådsproblem. Axel M. missbedömde antagligen mängden soppa, eller så pajade hans bränslepump, för stående blev han. "Billeberga" tog sin bil i mål med en något skadad nos efter sammanstötningen, medan Michaela Axelsson fick bryta pga. dåligt oljetryck. Claes-Göran bröt då motorn strejkade, och inte ville riktigt. Lars-Gunnar fightades med Curt J. De fem sista varven utan att lyckas komma förbi. På sista varvet var han dock om Curt ut på start- och målrakan, men Curts något snabbare bil drog trots allt det längsta strået över mållinjen. Vinnare blev Jacob Jung med "Billeberga" närmast efter, och tredjeplatsen tog Curt Johansson.

Några bilder från Falkenbergstävlingen



Udda bil i 2-litersklassen i "Std. ny", Rickard Hasselblad, BMW 2002 ti. Foto: Per Hågeman



Mikael Södergren, årets nykomling, i sin Ford Escort TC, Foto: Per Hågeman



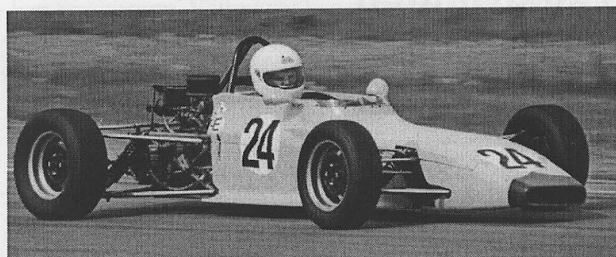
Rune Tobiasson med sin fina BMW 3,0 CSL. Foto: Per Hågeman

FORMEL NY Säsongen 2002.

MIKAEL JOHANSSON

År 2002 startade med en kylig helg i Falkenberg.

Fredagens fria träning genomfördes på en torr bana i kallt och blåsig väder. Under lördagens första tidsträning regnade det en hel del. Vattenpölar och det vatten som strömmade ner från kullarna längst upp på banan skapade problem med greppet. Det lilla grepp man hade kunde snabbt försvinna i vattnet. Tyvärr fick både Mikael Gustavsson och Peter Sikström erfara hur snabbt känslan av kontroll försvinner och total oförmåga att styra förloppet infinner sig. Andra tidsträningen var på torr bana och bjöd inte på några spännande överraskningar. Ulf Pettersson var snabbast i Veemaxen följt av Stefan Olsson i Reynarden. Ny för i år var Johan F Svenningsen i en Merlyn MK 24.



Johan F Svenningsen. Merlyn MK24.
Foto Bengt-Åce Liljevind

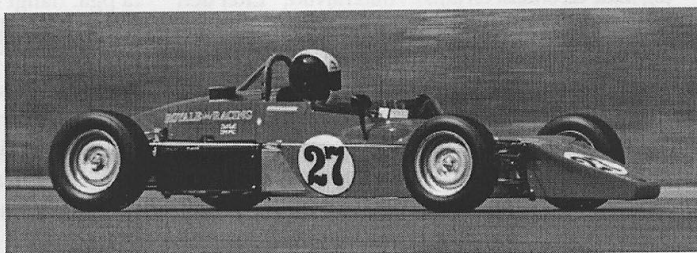
Till Kinnekulle kom endast 13 bilar.

Ulf Pettersson puttrade omkring i en misständerande Veemax. Henrik Hansson i Tigan fick inte plats i kurvan på väg tillbaka under bron på första varvet, och fick kämpa sig upp till en fjärdeplats från sista placering. Johan Krondahl lade upp ett tempo som ingen kunde hänga på. Efter Johan hade C-G Peterson och Mats Andersson en kamp om andraplatsen som C-G gick segrande ur.

På Anderstörpsbanan var det ingen som kunde hota Bruno Hvid Nielsen i Reynarden. Stefan Olsson var

10 sek efter i mål. Ny i klassen denna gång var Olle Rundqvist i en Van Diemen RF85.

Anderstorp och EM ger tyvärr magert utbyte för oss i RHK. En tidsträning och sen tävlingspass. Sammanlagt c:a 30 minuter på banan. Ville man åka på fredagen kostade det 600 extra. Det blir på vår bekostnad som EM:et

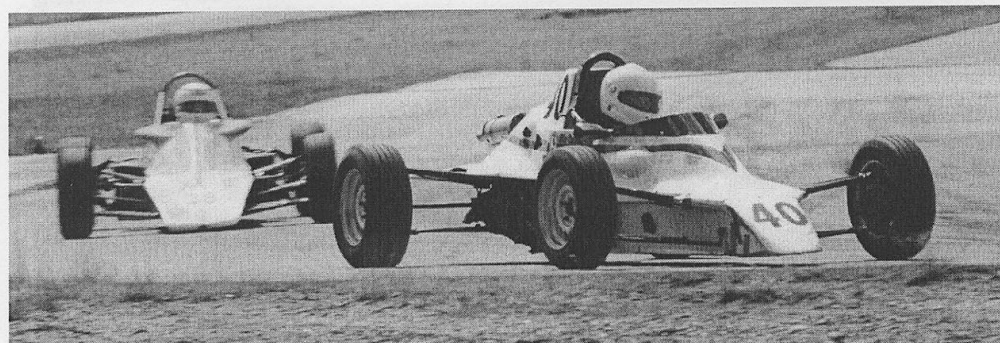


Christer Andreassen Royale RP21 Foto Bengt-Åce Liljevind

genomförs. Gelleråsen är en av mina favoriter. I år kördes även en EM-deltävling för formel junior bilar i Lurani Cup. Historiskt så det förslår. Ljudet är fantastiskt. Att se dem i aktion är ren bonus. Formel Ny's startfält var här 17 bilar. Under tidsträningen snurrade Peter Sikström i tröskurvan och kördes på av Thomas Bergelin i Lotusen. Det blev att värma på järnbitarna i depån för att få det att styra åt rätt håll. Stefan Olssons centrum bult smällde av i tröskurvan på andra tidsträningsspasset. Det såg otäckt ut när bilen stod mot räckets, men det var ingen fara med bilen. Tyvärr gick ingen frisk bult att uppbåda, så det blev för Stefans del att delta på läktaren. Tre hjul funkar inget bra. Johan Krondahl och Micke Juhlin fightade om vinsten hela loppet och Micke gick segrande ur fighten. Christer Andreassen var ute med Royale RP21 efter några års renovering.

Knutstorp i juli är som alltid en folkfest.

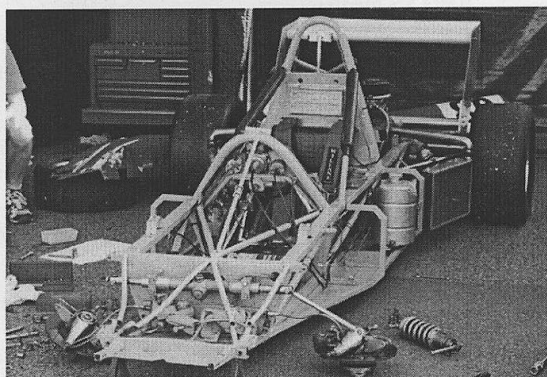
Man har en känsla av att arrangemanget vuxit och blivit ett nummer för stort. Den aktiva tiden på banan blir i kortaste laget. Vädret gjorde att de långa väntetiderna mellan passen inte blev så besvärande, men 12 min på fredag 12 min på lördag och 12 min på söndag är lite



Olle Rundqvist i Van Diemen RF85
Foto Bengt-Åce Liljevind

bantid och lång väntan däremellan. Fredagen innehöll också fri träning för de som var där. På första fria träningens 2 :ndra varv snurrade Christer Andreassen med Royalen i hårnålen. Hans Lundberg också i Royale kunde inte väja utan körde in i bakhjulet och snurrade han med. Det gjorde passagen omöjlig för Ingemar Pettersson i Van Diemen, så han körde in i Hans bakhjul. Alla tre bilarna fick bärgas. Det blev en hel del mekning i depån efter det. Delar och verktyg lånades fram och tillbaka. Ingen av dessa kom till andra fria träningen. Det hindrade dock inte Stefan Nilsson i Hansen FV att snurra ut på rakan får att därefter bli påkörd i sidan av Bruno Hvid Nielsen i Reynarden. Tre varv in på 2:ndra fria träningen avbröts det hela för nästa bärgning. Bruno och Christer var borta för resten av helgen och fick delta från läktarplats. Minst lika spännande och mycket billigare enligt Bruno. Han räknade nog inte med reparationen av bilen. Eller så tas det ur hushållskassan, och belastar inte racingbudgeten kan man anta.

Täten tog Stefan Olsson hand om och satte nytt varvrekord för Formel Ny på Knutstorp. Henrik Hansson snurrade av redan i startkurvan, och

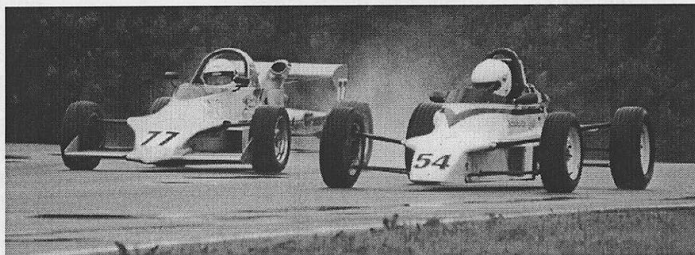


Krokiga järnrör. Det går åt några kvällar innan det funkar igen. Foto Bengt-Åce Liljevind

därmed var i praktiken klassegern förlo-rad med ett allt för stort poängtapp till Mats Andersson. Längre bak i ledet kämpade Björn Otterberg med Peter Sikström, Roffe Johansson och Per Knuthson om 6:te plasen. Björn kämpade så intensivt att han snurrade av i backen upp till hårnålen. På det näst sista varvet sprängde Christer Andersson i Flash's gamla Crossle motorn och lade ut en fin oljefilm i slutet på rakan. Det blev väldigt spännande i halkan att ta sig genom kurvan. Björn hade otur att hamna på oljan och bryta av undre A-armen till vänster bakhjul. Svetsning och nya delar från England hjälper säkert. Av 31 anmälda bilar kom 29 till start. Banan tillåter 26, så vi fick flytta ut FV bilarna och F3 1000 cc till andra heat.

Till Mantorp kom många bilar.

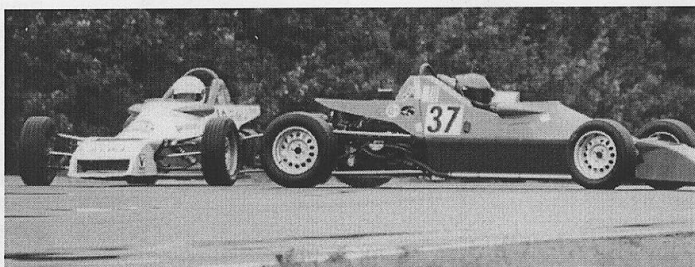
Med den fria träningen på fredagen kunde man komma upp till över 2 timmar på banan. Stor entusiasm var det även för söndagens långlopp. Fredagens träningar och lördagens tidsträning bjöd på fantastisk åkning på torr och fin bana. Det är festligt att se hur far och son Pettersson håller ihop. De kör sina bilar på samma kärre. De står alltid ihop i depån, och när de åker av är det med 25 meters avstånd. Vet ej vad som passar bäst, "blod är tjockare än vatten" –Nä. "slakten är värst" –Kanske. "Äplet faller inte långt



*Stefan Olsson Reynard 85 och Mats Lindhagen Van Diemen RF85
Foto Bengt-Åce Liljevind*

från päronträdet", eller hur det nu var, är nog mest passande. Lagom till vi skulle åka ut på eftermiddagens finaltävling kom det dock en rejäl regnskur. Slicksbilarna fick erbjudandet från tävlingsledning- en att byta till regndäck. Under tiden blev vi andra desto våtare. Ulf åkte av in i räcket efter pariskurvan på första varvet. På andra varvet snurrade Bruno Hvid Nielsen på samma ställe. På tredje varvet åkte Ingemar Pettersson av i chikanen. Ett antal bilar fick bryta pga dåligt fungerande baklampor. Av de som fungerade var det flera som lyste dåligt. Vann hur som helst i blöten gjorde Stefan Olsson i Reynarden.

Långloppet på söndagen vanns av Bruno Hvid-Nielsen i Reynard -84. 30 minuters loppet kortades ner till 20 minuter alldeles före start till mångas besvikelse. Annars var det en kul grej, med en tävling utanför Cupen.



*Mikael Gustavsson Van Diemen RF79 och Peter Sikström
Van Diemen 79 på väg åt olika håll. Foto Bengt-Åce Liljevind*

Eftermälet till säsongen som gått bör bli som följer: Får vi ej avtalad bantid (1 timma) borde vi kräva startavgiften tillbaka. Ihopkörningarna måste stävjas. PCS har ett fungerande system. Baklamporna måste ses över. Men framför allt har det varit en rolig säsong med ökat antal deltagare i Formel Ny.

RHK Styrelsemöte

2002-07-13

Plats: Knutstorp

Närvarande: Horst Brüning

Ordförande

Bruno Rösler

Vice ordförande

Anders Ek

Kassör

Åke Hansson

Sekreterare

Ursula Ljungberg

Ledamot

Anders Ericsson

Ledamot

Per Knuthsson

Suppleant

Yngve Gustavsson

Suppleant

Per Hågeman

Adjungerad

Solveig Behrendtz

Adjungerad

L-G Widenborg Adjungerad (del av mötet)

- § 1 Ordf.hälsade alla välkomna och förklarade mötet för öppnat.
- § 2 Föreslagen dagordning fastställdes.
- § 3 Föregående protokoll godkändes.
- § 4 Kassören redogjorde för klubbens ekonomiska läge som är mycket gott trots att Karlskogatävlingen visade negativt resultat.
- § 5 Tävlingar 2002:
Konstaterades att GT klassens uppvisning i samband med STCC på Knutstorp var mycket uppskattat med ett trevligt TV inslag.
Mantorp: Inbjudan skall skickas ut snarast. Helst redan kommande vecka.
Ordinarie tävling i RHK cupen körs på lördagen.
Söndagen ägnas åt 1 timmes lopp för STD och GT bilar blandat samt längre tävling för övriga klasser. Lördags kvällen blir det avslutningsfest för RHK medlemmar.
Solveig kollar lämplig lokal. Arbetsgrupp denna tävling, Horst, Bruno samt Solveig.
- § 6 Tävlingar 2003:
Prel. Anderstorp 7-8/6
Karlskoga senare i juni
Falkenberg ej fastställt datum
Knutstorp ej fastställt datum
Kinnekulle ej fastställt datum
Mantorp augusti
Rudskogen?
- § 7 Teknik: Enl. beslut från F.I.A bullentin nr 390 upphör EU licenser att gälla från och med 2003-02-01. Vid tävling i annat land måste föraren ha internationell licens efter detta datum.
- § 8 Rutflaggan: Mycket dåligt med material insänt från medlemmarna.
Uppdatering av adressidan skall ske till nästa nummer.
- § 9 Hemsidan: Resultatrapportering fungerar ej från vissa klasser.
Detta ingår i klassföräldrarnas uppgifter.
Startnummerlistan kommer att läggas ut på sidan.
Bilder önskvärda, både depåliv och tävlingbilder.
Resultatlistor kommer ev. att uppdateras med bilmärke/modell efter varje tävlande.
- § 10 Övriga frågor: Beslutades att 3 st RHK flaggor inköpes.
Horst ombesörjer detta.
- § 11 Nästa möte: Mantorp 2002-08-30 Kl 19.00.
- § 12 Ordf. tackade deltagarna för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Justeras

Åke Hansson

Horst Brüning

RHK STYRELSEMÖTE 020831

Plats: Mantorp

Närvarande: Horst Brüning

Ordförande

Bruno Rösler

Vice ordförande

Åke Hansson

Sekreterare

Ursula Ljungberg

Ledamot

Yngve Gustavsson

Suppleant

Per Knuthsson

Suppleant

L-G Widenborg

Adjungerad

Per Hågeman

Adjungerad

- § 1 Ordf.hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Föreslagen dagordning fastställdes.
- § 3 Föregående protokoll upplästes och godkändes.
- § 4 Rapporteras att klubbens ekonomi är fortsatt god.
- § 5 Tävlingar 2002: Konstaterades att Karlskoga-tävlingen gick med minus för klubben p.g.a för få deltagare. Antal deltagare totalt under året har varit relativt oförändrat jämfört med dom senaste åren.
- § 6 Tävlingar 2003: Diskuterades antal tävlingar.
Beslutas senare.
Statushöjning av RHK: cupen ett måste för kommande år.
Beslutades att från och med 2003 skall kopia på ID-handlingens första sida bifogas tävlingsanmälan vid samtliga tävlingstillfällen.
Beslutades att RHK dekalerna skall bifogas utskick av nästa års medlemskort.
Karlskoga bokad 13-15/6
Knutstorp MGCC 12-13/7
- § 7 Beslutades att planeringsmöte skall hållas 27/10 i Jönköping.
Kallas: Styrelse
Klassrepresentanter
Tekniker
Valberedning
Representant för HTCC förarörening
- § 8 Rutflaggan: Nästa nummer är på gång. Material efterlyses av redaktören.
- § 9 Hemsidan: Anders Ericsson försätter utvecklingen av den nya sidan.
- § 10 Teknik: Möte för teknikerna planeras av L-G Widenborg. Budget för nästa år tillställs styrelsen för beslut. Diskuterades däck vid 1 timmeslopp i RHK:s regi. Framgår klart i regelverket att Dunlop Racing gäller vid tävlingar som är mindre än 2 timmars total körtid inkl träning.
- § 11 Övriga frågor: Beslutades att respektive klassföräldrar skall sköta prisutdelningen i sin klass på avslutningsfesten.
Diskuterades den alt hårdare attityden på banan vid våra tävlingar. Förslag om tidstillägg vid incidenter för samtliga inblandade framlades.
Beslut om detta tas på årsmötet. Styrelsen var enig om att något måste göras inför kommande säsong.
Beslutades att Bruno Rösler förstärker gruppen med MHRF försäkringsbesiktningsmän
- § 12 Nästa möte 26/10 Jönköping. Separat kallelse skickas ut.
- § 13 Ordförande tackade för visat intresse samt förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Justeras

Åke Hansson

Horst Brüning

PRYLMARKNAD

SÄLJES:

Lotus Elan S-3 Cab. -66, gul och helt nyrenoverad, 175.000:-
Sparco underställ, XL, flång nytt.
Anders Ek, tel. 070-650 82 58

Fiat Abarth plastdelar, Skärmar, frontstycke, instrumenthus, olika mod. mm.
SIATA 1500 GT Coupé, tidigt 60-tal, Renoveringsobjekt med fin inredning.
Calle Bergström, tel. arb. 0411-103 71, hem 0411-782 23

Volvo Amazon Gr.II 1965, FIA-besiktigad för Historisk Racing. 74.000:-
Opel Kadett 993 cc, Hist. Racing, klar för 1000 cc Cupen, 35.000:-
Sture Danielsson, tel. 016-51 92 39, dagtid, 016-51 53 39 kväll.

SU-förgasare, 2st 1 7/16" för Rover 4 cyl., nya, ej kompletta
2 D:o, 1 1/8" 3457, 1 st 1 1/8" 1573, lång hals, 1 st 1 1/8" AUC 6005 RFL, samt nya reservdelar till SU förgasare.
Allan Göransson, tel. 0410-71 15 60

Minilitefälgar, 4st, nya, 8,5x15", Volvo 142 deln, 5 bult
JP-fälgar, 4st, beg, 7x14", Volvo 142 deln, 5 bult
Revolutionfälgar, 4st, 9x13", 4" bultcirkel, 4 bult, (Imp, BMC m.fl.)
Peter, tel. 031-14 80 85

Lotus Twincam 1760 cc, Std blockhöjd 41-35 v Weber 45or. Körd i bänk, över 170 hkr.
Jan Lindqvist, tel. 070-590 55 78 eller 042-22 55 08

Fälgar 4 st Revolution 9x13" 4" PCD
Magnus Neergaard, tel. 040-49 56 00

Volvo Amazon-67, B 20 motor, ca 185 hkr, tät M 40 växellåda, diffbroms, 13 och 14" hjul, bes i Std.ny. För mer info, ring.
Sunbeam Rapier -61, preparerad för racing. Vill du ha något ovanligt, och som går i kat. E, så är detta bilen.
C-O Christiansson, tel. 0587-127 92 tel. 070 651 66 59

Hepolite Powermax kolvar till Ford/Lotus TC, 4 st nya, + 0.30". Säljes i kartong för halva Engelspriset, 3.500:-
Trimfirman Alexanders förgasarinsug, med kylkanaler / flänsat till Triumph Spitfire/Herald. Pris: 800:-
Peter Goldman, tel. 08-665 49 49

Till Porsche 911: Mek. Inspr.pump för 2,2 E resp. 2,2 S. Nya kompl. Kopplingar, Tryckplattor, lameller, Urtrampningslager. Nya Luftfilter, oljefilter mm. Vevaxlar, olika typer. Elektr. Styrbox för 3,2 lit fr-84, ny, mm. Till Porsche 924: Blinker fram, kompl. Bakljus, extraljus original, nya, vattenpump, luftfilter, oljefilter m.m.
Tord H. Elander, tel/fax 0221-321 60 eller 070-327 14 60

Racingbilder! 1000 bilder från den gångna säsongen. 4 tävlingar med RHK, sportvagnsserien mm. och även Euro GT Cup på Anderstorp. Bara 200:- Du kan även beställa förstoringar; allt från 10x15 cm till 50x75. Pris 30:- - 500:-.
Bengt-Åke Liljevind, Högsvägen 14, Lugnabo, 660 11 Billingsfors, tel. 0703-40 93 00 E-mail: alfisti@algonet.se

Entusiastgaraget - Fridhemsplan MC-/Bil/ Båtplatser till uthyrning - inbrottsskyddat! I mån av plats, även företagsfordon. Fikarum, mek- och tvättmöjligheter. Trevlig atmosfär i möjligheternas garage.
För mer information, ring 08-654 42 62 eller 0708-11 11 79.

Condor SIII formel junior 1961
Nästan klar. Avgas- och elsystem saknas. Motor i fullt racingtrim (nyrenov.) står vid sidan. Däck behövs också. För övrigt ätr bilen helt komplett, och alltigenom renoverad. Pris 85.000:-
S-Å Fagerström, tel. 016-35 67 71 eller 070-673 64 40

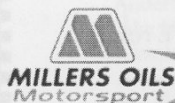
KÖPES:

3 Förgasare SU 8 HD samt insug till Jaguar. Strightporttopp och synkad växell. med överväxel till Jag.
Peter Goldman, tel. 08-665 49 49

Minilite fälgar 5"x13"
Magnus Neergaard, tel. 040-49 56 00

Upright, bak, till Tecno F-3 1000 cc
Palle Ringström, tel, dag: 0045-46 32 37 47, kväll: 0045-46 32 34 04

Millers Oils – The Inside Story



Människorna bakom

Millers är en grupp entusiaster och proffs som jobbar med hela spektrat av oljor, smörjmedel och bränsletillsatser för veteraner och klassiska fordon till de mest extrema former av modern motorsport. Nyckelpersonerna är Graham Lord, teknisk direktör, som har lång erfarenhet inom additivindustrin och har med åren tillägnat sig alldeles unika kunskaper. Graham har varit involverad i Motorsport sedan tidigt 60-tal. Richard Hey, marknadsdirektör, själv ägare till en MGB, ser de klassiska och motorsport segmenten som en integrerad del av Millers Oils varumärke. Robin Longdon har arbetat med Millers i tre år och är ansvarig för försäljning och marknadsföring av de här speciella produkterna. Robin har lång erfarenhet av motorsport och är idag aktiv i Historisk racing med sin berömda Elite "DAD 10" och Lola MK5A Formula Junior.

Hur det började

Millers första olja i det klassiska produktprogrammet var Classic Sport 20W50. De flesta stora oljebolagen hade slutat med den här typen av oljor, eftersom moderna motorer var konstruerade för oljor typ 10W40. För Graham var det helt klart att det fanns en marknad för en högkvalitets delsyntetisk 20W50. För de flesta sportiga motorer från 60 och 70-talet är 20W50 ett måste. Ex. MGA/B, Alfa twin-cam, TR, Ford cross flow/TC och V8-motorer. Sedan dess har Millers utvecklat ett unikt produktprogram av oljor för allt från ångmaskiner, veteranfordons monograde oljor, klassisk 20W50 mineralolja till delsyntetiska oljor och de mest avancerade helsyntetiska oljor för moderna tävlingsmotorer. Nästa stora möjlighet kom när det blev klart att blybensin definitivt skulle försvinna. Få tog det på allvar. Några började marknadsföra tillsatser som påstods skydda ventiler och ventilsäten utan att förstå eller erkänna blyets betydelse för att kontrollera förbränningsförloppet. Graham Lord, var helt införstådd med följderna av förbudet mot blyad bensin och hade sett effekterna i USA. Han såg problemet med äldre bilar utan ett fungerande blyersättningsmedel. Med den här kunskapen

var Millers långt före i utvecklingen av bränsletillsatser innan blybensinen var borta. Samtidigt hade Graham förstått de problem som alla som tävlar i historisk racing kommer att få. Blyad bensin har ett högt innehåll av aromatiska produkter för att höja oktantalet till nivåer som krävs även i moderna motorer (som vi tidigare fick från blyet) men aromaterna har ett helt annat förbränningsförlopp. Oblyad bensin i ett förbränningsrum som är konstruerat för blyad bensin förbränns mycket oregelbundet med små förbränningshärder okontrollerat i förbränningsrummet ofta med skador på kolvar. I de flesta fall kan det här motverkas genom att minska förändringen men resultatet blir då ofta en stor effektförlust.

Millers var som ett resultat av ovanstående initiativtagare till ett samarbete med engelska Motorsport-federationen och FIA så att blyersättningsmedel godkändes i motorsport. Med allt hårt arbete och strategier på plats var det dags för Millers att lansera en ny affärsstrategi. Ett komplett program av oljor och tillsatser etc. för veteraner, klassiker, historisk racing och professionell motorsport. Allt baserat på en policy – extremt hög kvalitet, prisvärda produkter, förstklassig service och rådgivning.

Exempel på specialprodukter från Millers

- En unik 20W50 olja för Mini och andra bilar där växellåda och motor har en och samma olja. Additivsammansättningen förbättrar växling, minskar slitage på mellandrev samt skyddar kamaxel och lager.
- Inkörningsolja speciellt formulerade för bromsbänk eller inkörning på väg. Det här ger en "tät" motor med hög effekt och lång livslängd.

- Specialolja för förvaring. När fordonet inte körs under längre perioder (t.ex. vinterförvaring). Binder kondens, skyddar även växellådan.
- Snäckväxelolja för styrväxlar, framtagna först för Rolls Royce men passar för alla snäckväxlar.
- Monteringsolja för motorer. Extrem vidhäftning med starka tillsatser som skyddar kamaxlar, ventilmekanismer etc.
- Listan kan göras lång eftersom det finns en Millers produkt för varje klassiker och motorsport applikation.



Fördelen för entusiaster oavsett om det är ett professionellt racingteam, historisk racerförare eller ägare av ett klassiskt fordon – Millers har en fantastisk kunskap och flexibilitet samt utvecklar produkter för ditt behov.

I skandinavien har Millers Klassiska och Motorsport Produkter en kunnig representant i Leif J. Norberg Motorsport AB. Leif har varit involverad i Motorsport och Klassiker sedan mitten av 60-talet och kan ge professionellt stöd.

Millers expanderar snabbt och söker ytterligare återförsäljare i Skandinavien. Om du är intresserad att arbeta med Millers Motorsport och Klassiska Produkter så hör av dig till:

LEIF J. NORBERG MOTORSPORT AB

Tel: 036-34 04 21, fax: 036-30 89 52

