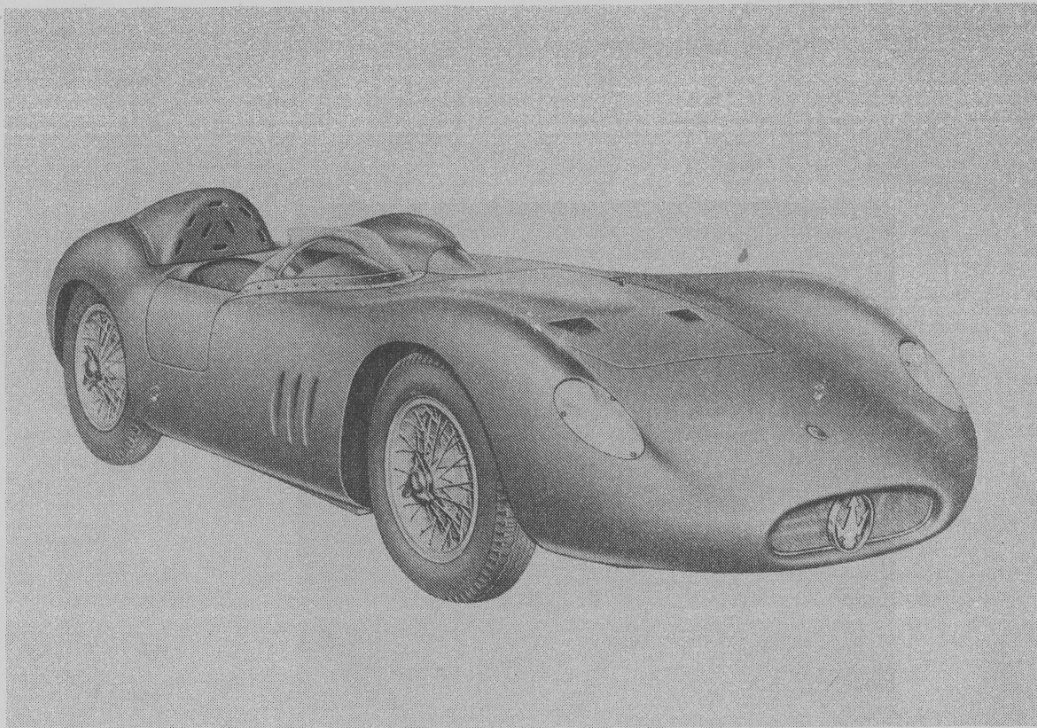


RUTFLAGGAN NR 5 1988



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



MASERATI 200 SI 1957

HÖSTMIDDAG PÅ SOLLENTUNA-
MÄSSAN 5/11

5/11 RHK PÅ SOLLENTUNAMÄSSAN!

RHK kommer som vanligt ha en monter på Sollentunamässan.

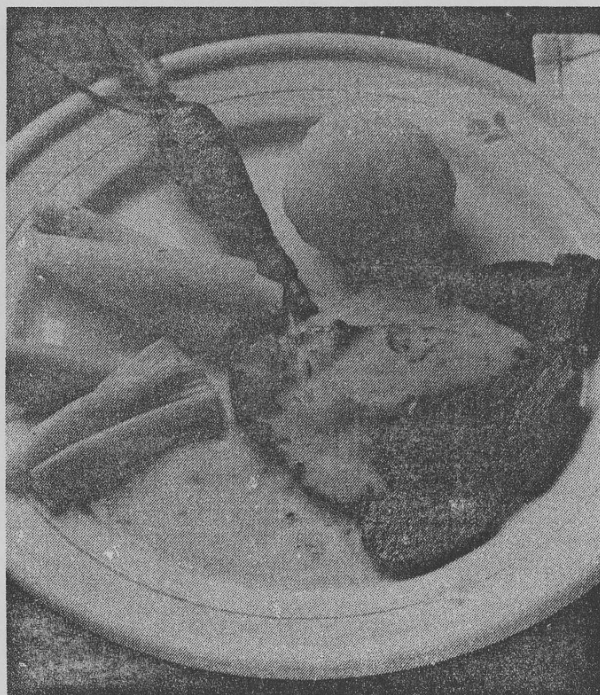
Alla medlemmar är välkomna dit Lördagen den 5/11. Även om

Du bara stannar på en fika är det roligt med stor uppslutning -
varför inte som upptakt till 1989!

Tillsammans med tidningen följer som Du säkert märkt ett frikort
till entrén. Använder Du det har Du samtidigt hamnat på rätt
ställe för RHK:s avslutsmiddag 1988. Det serveras Oxfilé m Madeira-
sås, potatisgratäng, bröd, sallad, kaffe mm till ett kraftigt sub-
ventionerat pris.

Preliminärbokning sker till Mats Israelsson, tel 08-756 3915 el.

756 2835



Mat

ÅRET SOM GÅTT

MELERAD SUMMERING, ELLER.....

PLANER 1989; FUNDERINGAR OCH BESLUT.?.

Inför 1989 måste vi ta ordentligt nya tag. 1988 har ju som många nog håller med om varit milt uttryckt - ett mellanår. Det började kalasbra med Mantorp i början av Maj, vårt för året enda (och totalt första ?) egna arrangemang. Sen började strulet... Kinnekulle förflöt ungefär som vanligt, många kvirrade över det uteblivna ljudtestet, andra över sandstormen och regnet; ett halvlyckat historic race.

Anderstorps 20-års jubileum gick åt skogen,... need we say more ? Dito helgen efter började med swimmingpool, framåt söndagen torkade det dock upp för att bjuda på fin racing i flera klasser.

(det började visst dugga på e.m igen, så klass G blev en glatt tillställning) Knutstorp var trevligt, bl.a SM i halvpanna gav krydda åt tillställningen. Tyvärr den första olyckan i sportvagnserien på länge.

SSK:s Mantorpkör i Augusti bjöd på stor publik och rätt många historic-bilar. Klass GT/GTS gav ett tätt och bra race, standardvagnarna var närvarande för andra gången, tyvärr i varsin ände av banan. Många var på Nurburgring istället...

På Falkenberg var allt som vanligt; pappersmugg, 0,0 cafeteria, men kanske Sveriges mest välskötta bana.

Inför nästa år då ?

Ja, det hänger på alla oss utövare. Fakta: många startande ger större chanser till täta race. Att låta sin färdiga bil stå kvar i garaget sommar efter sommar borde vara straffbart - minst lika allvarligt som att sätta 8-tums Revolutions på en Bugatti!

VÄND!

ÅRET SOM GÅTT

FORTS.

Nåja, det finns bra och dåliga liknelser, de flesta verkar dock vara lite trötta på de tävlingstillfällena som bjuds. Synpunkter såsom "det har gått rutin i skiten" osv har låtit sig höras mer än en gång.

Styrelsen har med utgångspunkt från detta siktat mot 1989 med förnyelse i blick. Ideer som tävlingar i egen regi och nya tävlingsformer har varit grundstolpar.

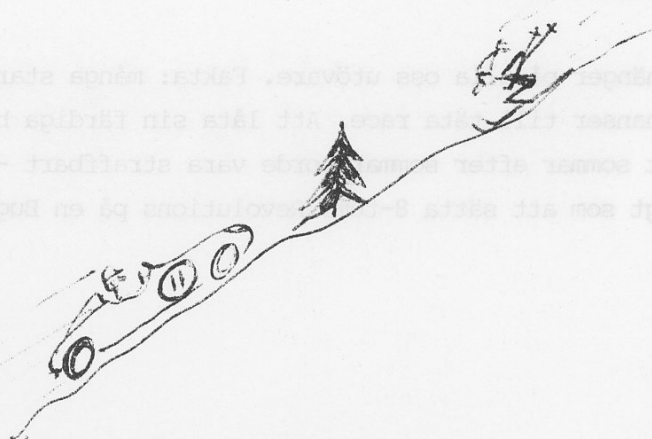
Preliminärt arrangerar RHK 1989 följande evenemang:

- * 1-dagars testrace 1:a el. 2:a helgen i Maj, Mantorp.
- * 10-årsjubileum något försenat 1:a helgen i juni, Mantorp.
- * Gästrace i Finland, Hämelinnan-banan
- * Backetävling i Järvsö. Lokal arrangör
- * Stafett/relay-race 2-timmars på Gelleråsen, mitten av September.

Förutom dessa rent historiska körtillfällen finns givetvis hela sportvagnsserien att tillgå, precis som i år.

Du som har funderingar eller synpunkter kring nästa års körschema tar naturligtvis det ypperliga tillfället den 5/11, Sollentuna-mässan och framför dessa till tävlingssekreterare och styrelse.

RED



Järvsö, en av Sveriges bästa backar.

RESULTAT TAVLING

HISTORIC II

MANTORP PARK

6

Varv

1988-08-14

PLAC	NR	NAMN	BILMARKE	KLUBB	ADRESS	TID/VARV	HAST. Km/h
1	21	NILS-BÖRGE GARDH	TRIUMPH TR2	RHK	MARIEFRED	10.46.49	104.41
2	22	BJÖRN SANDBERG	ALFA ROMEO GTA	RHK	TABY	10.47.32	104.28
3	14	JAN SKOOG	PORSCHE 356 B	RHK	STOCKHOLM	10.52.44	103.46
4	16	WALTER ROSENLECHNER	PORSCHE	RHK	STOCKHOLM	11.07.51	101.12
5	26	DRAGOS MIHAILOVICI	TRIUMPH TR2	RHK	JOHANNESHÖV	11.07.86	101.07
6	34	PER LÖVERYD	TURNER MkIII	SVKG	MÖLNLYCKE	11.08.18	101.02
7	12	JONAS REINIUS	PORSCHE 356 B	RHK	SALTSJÖ-BOO	11.09.18	100.87
8	45	NIELS BLEGVAD	DAIMLER SP250	SSK	SALTSJÖBADE	11.12.60	100.36
9	23	MATS ISRAELSSON	MG MIDGET	RHK	DANDERYD	11.12.65	100.35
10	11	PER ROSENDAHL	PORSCHE 356 A	RHK	HELSINGBORG	11.14.21	100.12
11	32	JAN RICHTER	ALFA ROMEO SP	RHK	FARSTA	11.46.56	95.53
12	28	ERIK CYRUS	ALFA GIULIA S	RHK	TYRESÖ	11.49.07	95.20
13	15	BENGT ALSÉD	PORSCHE 356 A	RHK	HÖGANÄS	11.55.80	94.30
14	25	LENNART HENJER	ALFA ROMEO GS	ASARUMS MS	KARLSHAMN	12.00.52	93.68
15	24	TROND SOOT	LANCIA AURELIA	SSK	NORGE	12.01.32	93.58
16	68	INGEMAR ENGSTRÖM	MG TC	RHK	HÄGERSTEN	4 VARV	--
17	13	KURT BERTILSSON	PORSCHE 356 B	RHK	JÖNKÖPING	1 VARV	--

BÄSTA VARVTID NR 21 N-B GARDH 1.45.58 (106.55 Km/h) PÅ VARV 3

RESULTAT TAVLING

HISTORIC III

MANTORP PARK

6

Varv

1988-08-14

PLAC	NR	NAMN	BILMARKE	KLUBB	ADRESS	TID/VARV	HAST. Km/h
1	55	ROGER GRIMBORG	FORD CORTINA GT	RHK	TABY	11.01.45	102.05
2	57	STIG DAHLMAN	VOLVO AMAZON	STOCKHOLMS BK	ENSKEDE	11.05.39	101.44
3	58	ROLAND BERGSTEN	VOLVO AMAZON	MSK KVARNVING.	MJÖLBY	11.33.31	97.36
4	51	NILS-OLOF JONSSON	SAAB 96 SPORT	STRÄNGNÄS AMS	STRÄNGNÄS	12.12.30	92.18
5	56	SVEN-OLA STENQVIST	DKW F12	SÖDERHAMNS MK	SÖDERHAMN	12.22.57	90.90
6	52	JOHAN ÄLANDER	BMC COOPER	RHK	ROSERSBERG	12.35.87	89.30

BÄSTA VARVTID NR 55 ROGER GRIMBORG 1.49.05 (103.16 km/h) PÅ VARV 5

RESULTAT TAVLING

HISTORIC IV

MANTORP PARK

6

Varv

1988-08-14

PLAC	NR	NAMN	BILMARKE	KLUBB	ADRESS	TID/VARV	HAST. Km/h
1	82	BO STRANDER	FF HAWKE	RHK	JÖNKÖPING	9.37.49	116.89
2	77	BENGT LJUNGBERGH	BRABHAM BT35	RHK	JÖNKÖPING	9.38.36	116.71
3	57	KLAS HAGSTRÖM	LOTUS 61	SSK	FÄLKPING	10.19.67	108.93
4	83	JAN MOLIN	SWEBE F3	RHK	AHUS	10.31.12	106.95
5	65	ÅKE AXELSSON	LOTUS 22/51	RHK	JÄRNA	10.52.53	103.44
6	71	ÅKE LINDH	LS4 FV R RACING	RHK	AHUS	11.27.22	98.22
7	79	ANDERS LINDSKOUG	FORMEL Ve RFB	RHK	HELSINGBORG	5 VARV	--
8	72	KENT BÄCK	FORMEL Ve RSM	RHK	AHUS	5 VARV	--

BIL NR 67 DELTOG UTOM TAVLAN

BÄSTA VARVTID NR 77 BENGT LJUNGBERGH 1.33.91 (119.80 Km/h) PÅ VARV 5

FALKENBERG

88-09-04

HISTORIC HEAT I RESULTAT

1	7	GUNNAR RÖSLER	RHK	COOPER F3	6:30.07
2	9	LARS HAGEMAN	RHK	SVEBE JAP	6:39.90
3	62	LARS G WIDENBORG	RHK	MG TC	6:42.60
4	3	ROLAND HARALDSSON	SVKG	RILEY	6:50.51
5	1	LENNART HAAJANEN	SVKG	BUGATTI	6:51.77
6	10	ALLAN GÖRANSSON	MGCC	SWEBE 500	7:34.07

HISTORIC HEAT II RESULTAT

1	38	THOMAS HENRYSSON	RHK	LOTUS ELAN	7:12.75
2	22	BJÖRN SANDBERG	RHK	ALFA ROMEO GTA 1600	7:20.55
3	21	NILS BÖRGE GARDH	RHK	TRIUMPH TR2	7:28.62
4	23	MATS ISRAELSSON	RHK	MG MIDGET	7:30.98
5	34	PER LÖVERYD	SVKG	TURNER MK III	7:34.34
6	45	NIELS BLEGVAD	SSK	DAIMLER DART	7:37.96
7	16	WALTER ROSENLECHNER	RHK	PORSCHE 356 B	7:53.51
8	14	JAN SKOOG	RHK	PORSCHE 356	7:53.84
9	11	PER ROSENDAHL	RHK	PORSCHE 356 A	7:55.43
10	39	TORD EKEGREN	RHK	LOTUS ELAN +2	7:56.58
11	32	JAN RICHTER	RHK	A R GIULIETTA SV	7 varv
12	29	BENGT-AKE BENGTSSON	RHK	ALFA ROMEO	7 varv
13	25	LENNART HENJER	AMS	AR GS	7 varv
14	33	BARBRO NIVSTRAND	RHK	A R GIULIETTA SS	7 varv

HISTORIC HEAT V RESULTAT

1	94	HORST BRÜNING	RHK	LOLA	7:13.13
2	92	PER HAEGERMARK	SVKG	MARCOS 1800 GT	7:14.29
3	91	THORD BODIN	RHK	ERA FJ	7 varv
4	95	INGVAR MALM	RHK	ELVA F3	7 varv
5	93	BRUNO RÖSLER	RHK	DK FJ	7 varv

HISTORIC HEAT VI RESULTAT

1	116	PETER SIKSTRÖM	ARC	ROYALE RP 17	6:22.54
2	125	STEN HILLGARD	SVKG	PORSCHE 910 BIZZARIN	6:32.26
3	123	JAN-OLOV BERGQVIST	SVKG	LOTUS 23 B	6:32.92
4	112	OVE A PERSSON	LCCS	LOTUS 47 GT	7:02.31
5	111	ALLAN DUNEVALL	SVKG	ROYALE VITESSE	7:09.78



THE H.S.C.C.

International Historic Superprix

Brands Hatch Grand Prix Circuit

Saturday and Sunday, 4th/5th June, 1988

Såja! Nytt färgband i maskinen. Då kan det kanske bli något litet skrivet om "The H:S:C:C. International Superprix" som avhölls 4-5 juni på Brands Hatch.

Undertecknad skulle åka över med Tommy Brorsson, så det blev som vanligt uppsamling i Örkelljunga torsdagen före racet. Med på resan skulle också Bernt Lundström. Skönt med en erfaren Climaxman med om något skulle hända med Tommys Eleven.

Så for vi då iväg längs välkända stråk söderöver. Alldeles innan kl 12.00 fredag var vi vid färjeläget i Zeebrugge med destination Dover. Färjan skulle gå 14.00 så för en gångs skull var vi i mycket god tid. Det var bara det att när vi presenterade biljetterna i biljettkuren fick vi veta att det kommer inte att gå någon färja då, utan först 16.00. Engelsmännen strejkade! Nåja, det fick väl bli till att vänta då, och vi körde fram till uppställningsplatsen vid färjeplatsen längre fram. Då kom nästa överraskning. 16.00 färjan var också inställd! Vad i h-e! Vad gör vi nu? Men vi fick veta att det går en till Felixstowe, men den går NU. Snabbt in i bussen, och så starta. PANG! Vad var det? Men, motorn går ju, men f-n vad det knackar, men den GÅR ju, så ombord på färjan kom vi som sista ekipage. Nu började gissningarna om vad som hänt. Var det ett lager, eller en stor sotflaga, eller något annat?

På båten fick vi god tid för förtäring m.m., och väl i land var det heller inget problem med tullen. Oljudet i motorn blev mindre och mindre ju längre söderut vi kom. Som vanligt blev det till att pröjsa för att komma genom Dartfordtunneln, och sen var det inte långt kvar. I de sista backarna började dock bussen kännas väldigt kraftlös, så det var något i alla fall som inte var riktigt. Vi kom i alla fall fram, så det fick bero tills vidare. Kvällen avslutades med ett besök på Kentagon och vi tog oss några sandwichar och några bägare öl. Vi träffade på Bill Needham, Cooper midgetåkare, där, så det blev visst några extrarundor.

Lördag, och besiktning utan några större problem. Det visade sig att det var ett helt gäng andra svenskar med också för att köra Steigenberger. Björn Knutsson med sin Chevron B8, Kent Abrahamsson med B16, Olof Wijk med Astra och sist men inte minst, utan störst, Stig Johnsson med McLaren M1C. Träningen gick hyfsat för Tommys del: uppehållsväder och bäst i klassen och 3:e totalt i HSCCs Pre '60 historic. Gerry Marshall i A-M DBR4 (F1) var snabbast. I FISA Trophy träningen var han 2:a i klassen efter David Methley i en Rejo Mk 3. Samma tur med vädret hade inte det övriga svenskängnet. Banan blev enormt hal för de hästkraftstinna maskinerna. Åtminstone om man inte hade supermjuka däck. Och att det för en del av svenskarna var första gången gjorde inte saken bättre när man samtidigt skulle lära sig banan.

Tommys första race, HSCC:s pre'60 race gick redan på lördagen, och det var skönt; förra året gick HSCC:s och FISA:s race alldeles efter varandra. Starten skedde med röd- och grönljus, och precis när Tommy skulle spana in det så lös det redan grönt. En katastrofal start för hans del, där den ena efter den andra passerade i snabb takt, till omkring en 12:e plats. Nu blev det till att köra upp sig och Connaughtar och D-Jaguarer passerades i snabb takt. Litet besvär var det med David Beckëtts Lister-Chevrolet, som i sin iver att hålla undan, passerade rätt över en chikan, vilket gjorde att Tommys bil såg ut som om den varit med i rally-cross. Tyvärr hann Tommy inte ifatt David Methleys Rejo, utan fick finna sig i tredjeplatsen, 0,5 sek efter, men vann sin klass. Gerry Marshall vann.

Söndag fm. fick vi besök av en sk dieselexpert, som anlände i en Land-Rover modell A, och han konstaterade i stort sett vad vi visste, att pumpen var hel, men att det var "något annat". Vi fick också besök av vännerna bröderna Higgins, som hade en del med sig för Tommy att ta hem.

Så var det då dags för FISA-trophyracet. David Methley hade fått på L-profil däck i stället för de M-profil han haft på träningen och vilka ej är tillåtna för klass E. Det var litet gnäll, men efteråt tyckte David att det var OK att vi sagt till i förväg. FJ, F3 och Lotus 23 m.fl. var ju naturligtvis dominerande i det ta race så för Tommys del blev det mest att inrikta sig på att ta hem klassen, men det var bra krut i Davids Rejo, och han låg före Tommy i början, även om det rök till litet grand ibland då de högre L-däcken tog i karossen. Roligt var att två uddamärken var främst bland FJ. Mike Littlewood i en Merlyn Mk 7 vann före Roy Drew i en Gemini Mk 4A. Peter Walker vann klass T8 med sin Lotus 23 och Tommy vann planenligt sin klass utan någon medtävlare i sikte varken fram eller bak. Dr. Manfred Bode lyckades med sin Lola Mk 1 passera Methley, och den gamle kämpan Stirling Moss kom 4:a med sin Widi Mk II. Efter racet kontrollerades de främsta bilarna vad avsåg spårvidd cylindervolym mm. Man hade en speciell anordning för att kontrollera cylindervolymen, ett slags cylinder med en kula inneuti som kopplades till tändstiftshålet, varvid man fick köra runt med startmotorn, och täppa till insuget. Med en formel kunde man så få fram ungefärlig cylinder volym. Tommys indikerade en volym aningen större än den verkliga, så det var OK. "So it wasn't a 1460 then" hördes en besiktningssman yttra.

Nu skulle det bli spännande att se hur det skulle gå för de andra vikingarna. Tyvärr fick inte Stig Jonsson köra, då han hade tagit det för lungt i föregående dags halka i tron om att alla skulle få starta, men det hade faktiskt varit 42 (!) bilar som tränat till Steigenberger, och alla fick inte starta. Stig fick istället tillåtelse att starta i den mera nationella "Atlantic" serien. Lagom till start hade det börjat regna och efter ett varv, tror jag, bröt den stora kalabaliken ut, och tyvärr blev Olof Wijk inblandad med Astran. Någon körde på honom bakifrån vid paddock bänd i slutet av startrakan, och bilen for in i räcket, kvaddad både fram och bak. En hel del andra bilar blev också mer eller mindre åtgångna, men lyckligtvis blev det inga personskador, och enligt senare rapport tycks visst också Astrans trämonocoque klarat sig, även om det blev stora skador på den nya karossen och hjulupphängning. Banan var blockerad och racet stoppades. De som kunde fick möjlighet att reparera sina vagnar, och Björn Knutsson kunde ses snacka med sin gamle

vänsterbenssläparantagonist Barry Briggs.

Klokt nog lät arrangörerna GT-loppet gå före, eftersom det fortfarande var blött. Här vann i säker stil Denis Welch i Austin Healey. Han behärskade verkligen det här med "car control". John Hugenholz med Lotus Elite blev 2:a och Gerry Marchal gick in på en bejublade 3:e plats med sin MGB efter att ha haft ett 10 sek "penalty" i starten.

Nu började "Steigenbergarna" bli klara, och nu fanns det även plats för Stig Johnson. Den enes död... Banan hade börjat torka upp och alla höll tummarna för att inget skulle inträffa igen, och det gick bra. Tyvärr för oss svenskar, fick Björn Knutsson något fel redan i inledningen med sin B8, och efter några varv började Kent Abrahamssons B16 låta illa och han fick också bryta. Stig Johnson bröt inte, men fick erfara att det är svårt att köra om när man har 2-3 bilar före en, som kör i bredd som en kompakt massa (compact car?). Martin Colvill i en våldsam Lola 222 vann före David Franklin i en McLaren M6B i en hård men fair fight loppet igenom. Andrew Marler i en snabb Chevron B 19 var snabbaste 2 litersbil.

Så var denna tävlingsdag över, och det skulle bara vara att dra hem, om vi inte haft en buss som nu inte heller ville starta. I Sittingbourne fanns emellertid en M-B verkstad, och vi fick låna Kent Abrahamssons BMW till att bogsera bussen dit, varpå vi övernattade i bussen utanför verkstaden. Följande morgon tog så Bernt och jag BMW:n tillbaka till Brands, medan Tommy fick sköta om de praktiska detaljerna med bussens reparation. Från Brands fick vi så skjuts tillbaka av Stig Johnson. Hur skulle man klara sig utan kompisar?

Tommy hade under tiden fått av sprutpumpen. Det var en fjäder till centrifugalregleringen av pumpen som gått av och släppt lös kulan plus litet andra delar som också skadat kändrevet. Denna modell hade aldrig funnits i England, så Tommy fick leta bland diverse fjädrar och även svarvat till en ny "stuts". Ett dygn försenade kunde vi sen fortsätta mot Dover fvb Zeebrugge. Trodde vi! Strejken höll på fortfarande, så vi fick ta en färja till Oostende i stället. Man kan tydligen inte vara för säker på var man hamnar. Sen bar det av non-stop norrut, och vi kom hem igen följande dag, en aning utschasade. Och Kent ~~och~~ Stig; 1000 tack för hjälpen!

Per Hågeman

4 SALE !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

BMC COOPER 1275 -64.

Körklar, lätt ombyggbar till historic standardvagn.

Finns i Finland.

Kontakta Hartmut Stammler, tel 08-747 8453.



RESULTATS OFFICIELS/OFFICIAL RESULTS

RECEIVED

17 MAY 1988

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA FIA POUR VOITURES HISTORIQUES
FIA EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR HISTORICAL CARS

BRANDS HATCH
CIRCUIT : GRAND PRIX R. N. EASON GIBSON DATE : 4th/5th JUNE 1988
N° de tours/N° of laps : 10 Distance : 2.6002 miles
4.19 kms

Fiche de résultats à remplir obligatoirement par l'ASN pour soumission à la FISA dans la semaine qui suit le déroulement de l'épreuve, ainsi qu'aux autres Organisateurs du même Championnat (Art. 17 des Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats, Trophées ou Coupes de la FIA).

N.B. Les résultats sont à présenter par classe de voitures.

Results form to be obligatorily completed, and sent by the ASN to the FISA within one week of the running of the event, as well as to the other Organizers of the same Championship (Art. 17 of the General Prescriptions applicable to all FIA Championships, Trophy or Cups).

N.B. The results are to be presented by classes of cars.

OFFICIAL RESULTS OF THE F.I.S.A. TROPHY FOR HISTORIC CARS - H.S.C.C. INTERNATIONAL HISTORIC SUPERPRIX, BRANDS HATCH G.P. CIRCUIT

JUNE 4th/5th 1988

Tous les pilotes ayant pris le départ/All drivers having started the race						Année	Tours	Temps	Position classment. général	Points
Classe	Position dans la classe	Nom du Pilote	Nat.	VOITURE/CAR		Year	Laps	Time	Position in overall classif.	
Class	Position in class	Drivers Name		Marque/Modèle/Formule	Cylindrée					
				Make /Model /Formula						
T1	1st	TONY STEELE	GB	LOLA MK 2	4	1959/60	9	17.40.00	14th	5.5
T1	2nd	BILL NEEDHAM	GB	COOPER MK 4	1	1950	8	18.41.50	19th	4
T2	1st	MIKE LITTLEWOOD	GB	MERLYN MK 7	4	1963	10	16.44.70	1st	10
T2	2nd	ROY DREW	GB	GEMINI MK 4A FJ	4	1963	10	16.45.20	2nd	7
T2	3rd	ALAN BAILLIE	GB	LOLA MK 5	4	1962	10	17.22.70	3rd	5
T2	4th	JOEL FINN	USA	COOPER FJ	4	1963	10	17.40.50	6th	4
T2	5th	FREDY KUMSCHICK	CH	LOTUS 27 FJ	4	1963	10	17.51.80	8th	3
T2	6th	WALTER NEF	CH	LOTUS 22	4	1962	10	18.31.40	10th	2
T2	7th	PHOEBE ROLT	GB	COOPER T56	4	1961	8	17.10.10	18th	1
T2	8th	MARTIN BUNN	GB	GEMINI MK 3A	4	1961	7	18.10.90	20th	1
T2		ROGER EALAND	GB	COOPER T56	4	1961	3		D.N.F.	1
T2		JOHN HARPER	GB	LOLA MK 5A	4	1963	0		D.N.F.	1
T4	1st	TOMMY BRORSSON	SWEDEN	LOTUS 11	4	1956	10	18.18.90	9th	10
T4	2nd	MANFRED BODE	D	LOLA MK 1	4	1960	9	16.54.30	11th	7
T4	3rd	DAVID METHLEY	GB	REJO MK 3	4	1959	9	16.55.90	12th	5
T4	4th	STIRLING MOSS	GB	WIDI MK 2	4	1960	9	17.16.40	13th	4
T4	5th	DAVID PRATLEY	BELGIUM	LOLA MK 1	4	1960	9	18.47.40	15th	3
T4	6th	DON HANDS	GB	LOTUS 11	4	1957	8	16.56.30	16th	2

Giulia sprint GTA

Giulia Sprint GTA, så kallade Alfa Romeo den coupe-modell man presenterade 1965. Giulia-namnet innebär att bilen tillhör den 1963 introducerade serien av bilar, "105-serien". Övriga medlemmar i den familjen var en snarlik coupe, Sprint GT, och en standardbil, Giulia II.

GT står ju för Gran Turismo. Beteckningens ursprungliga innebörd var en bil byggd för snabba, bekväma långturer. Som bekant har sedermera rekklamkare förstört beteckningen genom att hämningslöst använda den på diverse skrot ...



Bertone coachwork in aluminum graces the successful Giulia GTA, victor in many sports car races. The engine has dual ignition.

Bokstaven A står för "alleggerita", italienska för lätt eller lättad. GTA-n

var mycket riktigt en lättare, snabbare version av Giulia Sprint GT. Man behöll chassiet av stålplåt, men byggde ytterskalet av aluminium. Problemet att skarva aluminium- med stålplåt löstes genom att helt sonika pop-nita hop bilen! Vidare gjordes inredningen enklare och lättare, och några motorkåpor göts i magnesium stället för aluminium.

GTA-modellen fick vidare lite andra godsaker, för bättre prestanda: En annan cylindertopp, med större ventiler och dubbeltändning, tätstegad växellåda, bredare fälgar i magnesium, mm.

Resultatet blev en mycket kvick bil, trots sin blygsamma motorstorlek, 1600 cc. Alfa klassade raskt in bilen både i grupp 2, 3 och 4, och fick med hjälp av tävlingsavdelningen Autodelta raskt fram en vinnarbil. Bland annat vann man EM för Standardbilar grupp 2, tre år i rad. Att bilen kunde delta i denna klass var väl närmast en följd av ett slarvigt skrivet reglemente - måtten i det diminutiva baksätet räckte uppenbarligen till för att bilen skulle kunna klassas bland standardbilarna. (Porsche gjorde som bekant samma "kupp" några år senare med 911-an)

Under 1965 hann Alfa bygga 405 st GTA-er. Ett fåtal av dessa hamnade i Sverige, bl a chassienummer 613102. Den importerades, och kördes på bana av Kjell Ehrman och sedermera Åke Sundh. 1972 var den inte längre aktuell för bantävlingar, mycket sliten och trött, och annonserades ut i DN. Trots det uppenbart sorgliga skicket köpte jag bilen, och ägnade sedan åtskilliga år till att försöka återställa den till dess ursprungliga utförande. Egentligen visste jag under denna tid inte riktigt hur jag skulle komma att använda bilen, så den utrustades med en hel del "onödiga" viktökande detaljer såsom värme, komplett inredning, ett mycket fullständigt elsystem, stötfångare etc. Bilen registrerades också för landsvägsbruk.



GIULIA II

Inte förrän i början av 80-talet var det dags att prova maskinen, och det stod då snabbt klart att det var på bana den hörde hemma - där en njutning att köra, på landsväg mer ett uthållighetsprov... Bilen vädrades på Alfaklubbens banmöten några år, och aptiten växte. Trots att ägarens ålder vid det här laget borde medfört ett visst förstånd inkluderades även Sportvagnsmöten i programmet. Efter några avverkade "lagomrace" var det dags för nästa steg, att försöka åka "riktig" tävling. Uppgiften var nu att försöka hitta en tävlingsklass för en redan färdig bil, inte den kanske vanligare situationen att söka och preparera en bil för en viss klass... Jag är hemskt rädd om min bil, så det gällde att hitta en klass där risken för närbkontakt med andra var så liten som möjligt. Självfallet föll valet på de historiska klasserna.

Problemet var att min bil var så "ny", den enda klass som var tänkbar var G... Besiktningsman från RHK tillkallades, granskade och godkände. Tillsammans med Per Haegermarks Marcos tillbringade jag 3 säsonger i kön bakom Maclaren, Lola, Lotus, Chevron och andra racingsportbilar. En och annan undrar hur jag kunde stå ut med att åka tillsammans med dessa vidunder, och ideligen bli varvad. Svaret är enkelt, det viktigaste för mig är utmaningen att köra bilen på rätt sätt på bana, att ta ut anständigt mycket av dess resurser, utan att göra något dumt! Dessutom fanns ju alltid hoppet att åtminstone någon enda gång få se den Haegermarkska bilen i backspegeln...

Så närmar vi oss då årets säsong. FISA beslutar att klass F ska inkludera bilar t o m 65 års modell. Kan då min GTA platsa bland GTS-bilarna i F? -Tja, den är tillverkad i tillräckligt antal exemplar, den är byggd 1965. Rent logiskt är den definitivt en liten Gran Turismo, precis som Porsche 356, eller Alfa Giulietta Sprint. Även om GTA-erna på 60-talet skördade sina stora framgångar i grupp 2, så visar ett studium av homologeringshandlingarna att bilen klassades både i grupp 2 och 3, (GT-bilar), med samma specifikation. Min bil har ett förflutet i grupp 2, borde följaktligen kunna godkännas även i grupp 3. Beväpnade med dessa argument kontaktade jag ånyo Besiktningsmannen, som efter moget övervägande godkände bilen i kategori F, GTS.

Casa costruttrice ALFA ROMEO modello Giulia Sprint GTA Omologazione F.I.A. N° 625

IMPORTANTE - Quando una vettura è stata inclusa nel gruppo 2 (Turismo) o gruppo 3 (Gran Turismo) non deve essere controllata la conformità della stessa ai seguenti punti e fotografie della presente Scheda di Omologazione: 41, 72, 80, 91, 142, 143, 144, 145, 146, 153, 156, 157, 160, 161, 162, 163, 164, 182, 184, 186,

Min GTA är med en tävlingsvikt exkl förare på ca 890 kg ingalunda så lätt som den borde, och med knappa 150 hp i motorn 15-20 hp klenare än de bästa GTA-erna på 60-talet. Trots det har den hävdats sig bra i årets tävlingar, med två segrar i Historic Heat II. Att det gått så pass bra är nog bara delvis beroende på att bilen är väl utsorterad och pålitlig, mer en följd av att få nya bilar dykt upp i klass F. De flesta konkurrenter har kört den tidigare generationen av F-bilar. Dessutom har det snabbaste E-ekipaget haft den goda smaken att oftast starta från det bakersta ledet...

Jämfört med tiden i klass G har det varit en omtumlande erfarenhet att nu stå i främre delen av startfältet, mycket mer nervöst och oftast ännu roligare. GTA-n har skött sig exemplariskt, efter 5 avverkade Sportvagnsmöten och 2 Alfaklubbträffar på bana inskränker sig årets reparationer till att skruva fast en lossad kabel, ersätta en skruv till generatorn och att byta ett relä till halvljuset. Endast i 2 fall har Alfian fått åka släpkärra till banan, i övriga fall har den körts till (och från!) för egen maskin.

Jag hoppas nu att den trevliga stämningen på och bredvid banorna blir bestående och att ännu fler bilar dyker upp nästa år. Du som tvekat, damma av racern och var med, det är skitkul både i täten och i kön, tro mig!

Björn Sandberg



AR613102

L.W.Haajanen
Lövsviksvägen 28
430 80 Hovås

Hovås den 8 september 1988

Till alla ägare av äldre tävlingsbilar som anmält intresse för prov med handikapprace i klass A-D, F3/midjet och efterkrigsbilar t.o.m. 1950 under 1988, samt några till.

Synpunkter och sammanfattning efter SVKG Sports Car Meeting på Falkenbergs-banan den 4 september 1988

Den förgångna helgens handikappheat i Sportvagnsklubben Göteborgs regi blev en klar framgång för handikappsystemet. Spontana kommentarer från och svar på ställda neutrala frågor till representanter för både publik och förare tyder på detta. "Man sitter och spekulerar över om den och den skall hinna köra om den och den", lät det bl.a. Och förarna funderar naturligtvis likadant (mer eller mindre allvarligt och från mer eller mindre egocentrisk synvinkel) före och under racet. Mera intresse åt alla parter alltså.

Klubbens tävlingskommitté och funktionärer visade professionalism och entusiasm redan på planeringsstadiet. Efter sista träningen med tidtagning producerade man t.o.m. ett eget förslag till handikappintervall, vilket - efter sammanjämkning med förarnas förslag - användes i racet. Och "SVKG Timing System" fungerade utomordentligt, med snabba resultatlistor efter träningar och race, trots nackdelen med att tidtagning och depå ligger på olika sidor om banan. Och SVKG hade tagit ad notam vårt förslag att låta "gamlingarna" starta först - både träning och race.

Till racet var anmälda från början fem vagnar (Frelin MG K1, Haraldsson Riley Brooklands, Rösler Cooper F3, Hågeman Swebe-Jap och Haajanen Bugatti 35C). Efteranmälningar skulle inkludera "någon" på Ingemar Engströms MG TC och Ulf Bergman Amilcar CGS. De sistnämnda vagnarna uppenbarade sig också, men i stället för Bengt Frelin MG K1 som beklagligtvis inte kom, kom glädjande nog Allan Göransson Swebe 500 för att dryga ut den decimerade F3/midjet-skaran. Summa summarum sju ekipage på plats alltså. Engströms TC rattades denna gång av Lars Widenborg, medan Ulf Bergman, som vi väntat på hela säsongen och som nu äntligen kom, tyvärr råkade ut för att Amilcarens kompressordrivning pajade. Detta betydde att sex vagnar kom till start.

Det blev tre startande grupper denna gång, även om SVKG var fullt beredda att skicka iväg fler om det skulle behövas. Och om nödvändigt - till följd av långa handikappintervall och risk för att de först startande skulle hinna runt innan de sista blivit ivägflaggade - skulle de sista vagnarna kunna startas från bandepån enligt tävlingsledningen. Så blev det nu inte (se vidare nedan) men idén är god, och kommer säkert till användning i framtiden. Man praktiserade den fiffiga idén att hålla en röd flagga framför nästa grupp/vagn på startplattan, så att hela startfältet kunde hållas samlat (i stället för spritt à la Silverstone) och startern slapp att både förflytta sig mellan spacade grupper och samtidigt hålla

ögonen på klockan. Och inget tvivel uppstod om vem som inte skulle starta! Det fungerade perfekt. Liksom på Knutstorp kördes heatet försiktigtvis bara sex varv.

Grupperna bestod av: Först Haraldsson Riley Brooklands ensam, efter 10 sekunder fyra vagnar i en grupp bestående av de tre midgetarna och Widenborg på MG TC och sist, efter 15 sekunder från scratch, Bugattin. Dessa korta intervall kanske överraskar somliga, men vi var överens att intervallen på Knutstorp blev för lång, så nu skulle vi pröva motsatsen och studera effekterna. Att ha knuffpersonal på banan vid start stötte inte på några hinder.

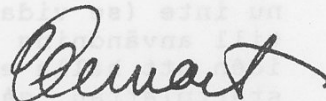
Starterna gick fint. Intervallen mellan Haraldsson och nästa grupp blev möjligen litet kort, ty den kämpande Roland blev så småningom omkörd av den ena efter den andra i den andra gruppen, utom Allan Göransson, vars motor inte ville gå rent. I något slag av gudomlig rättvisa (jämfört med Knutstorp) svarade inte Bugattin på mellangas som den skulle, vilket är nödvändigt för att åstadkomma rena nedväxlingar. Detta medförde att undertecknad (för att inte slita för mycket på kugghjulen) körde det mesta av heatet på högsta växeln med ty åtföljande tidsutdräkt och inga spännande omkörningar. Ack ja.

Gunnar Rösler vann, tvåa Lars Hågeman, trea Lasse Widenborg, fyra Roland Haraldsson, medan Allan Göransson och undertecknad bildade eftertruppen.

Det var roligt, och enligt publikuttalanden underhållande.

Nu är frågan vad vi gör inför nästa år. Bengt Frelin och jag har diskuterat möjligheten att ha någon central person, "handikappsintervallbedömningsgeneral", som "håller reda på" oss, våra varvtider, våra vagnars trimningsgrad etc. i relation till de olika banorna. Vi återkommer till detta, men tills vidare får var och en hålla reda på och arkivera sina egna varvtider. (De flesta tog hand om sina tider från Falkenberg, och jag bifogar till Lasse Widenborg och Roland Haraldsson deras tider). De tre förarna som kört MG TC:n tack vare Ingemar Engströms generositet får väl skicka sina tidunderlag till Ingemar (man får anta, att samma gäller oss som för övrigt inom motorsport, att resultaten mera beror på vagnen än på föraren - se på Ayrton da Silva Senna, världens snabbaste F1-förare sedan salig Ronnie Petersson, som nu i en vagn som går bra håller på att bli världsmästare efter många år i ett legendariskt stall med en vagn som inte fungerat ...).

Tack SVKG för ett fint evenemang och för det goda samarbetet!



LÅT DOM JOBBA!

Vad gör RHK 1989 ?

Det skall medlemmarna tala om för oss i valberedningen.

Med andra ord, har du någon åsikt vare sig det gäller klubben, styrelsen, reglerna, bilarna eller något annat - ring eller skriv till oss i valberedningen. Det är NU debatterna skall vara så allt är klart när vi skall åka nästa år.

Eventuellt kommer vi att ha ett möte i samband med utställningen i Sollentuna (se annons på annan plats i detta nummer).

En stor fråga är varför det är så få som kommer ut och tävlar när vi vet att bilarna står klara. Det kan vara något fel med klassindelningen eller något annat som verkar motigt, men det måste redas ut nu och inte i början på Maj, då är det för sent.

En annan viktig sak är styrelsen för 1989. Där måste ni komma med förslag som valberedningen sedan kan sammanställa.

VALBEREDNINGEN:

Bengt Dieden, Torsbygatan 32, 123 41 Farsta 08-947868

Walter Rosenlechner, Norr Mälarstrand 30, 112 20 Stockholm 08-513181

Mats Israelsson, Texaco Termikvägen, 183 62 Täby 08-756 3915



Historic

SPORTS CAR CLUB

All correspondence should be addressed to the Editor:
Brian E. Cocks,
Coldharbour, Kington Langley, Wiltshire SN15 5LY
Telephone 0249 75 81 75

NEWS LETTER

EDITORIAL

JULY, 1988

Your Motor Racing Heritage Is About To Be Destroyed

You and your children will be denied the sounds of nostalgia for ever, if a proposal from the circuit owners via the Race Committee, is approved by the Motor Sports Council.

This proposal will cancel the Blue Book waiver on silencing requirements for Historic cars. This will mean that a reading of 115 decibels at $\frac{3}{4}$ full throttle measured $\frac{1}{2}$ metre from the exhaust will be the maximum allowed. The technical difficulties of achieving this level on a DFV engined F.1 car, a Can-Am car, a Maserati 250F or an ERA will be enormous and may be insurmountable. The maximum road going level allowed is 98 decibels.

I will be arranging tests to establish the exact levels of exhaust noise in historic racing and how many of our categories would be faced with these problems, if these proposals were approved.

Our responsibility to the British Heritage and to the next generation is enormous and we must endeavour to persuade opinion at Government level that for a few hours every year we must retain this part of our British tradition. Would the people of this country be prepared to ban the sound of the steam engine or the clatter of horses hoofs because they have been superseded by quieter means of transport? The glorious sound of the triumphant British racing cars of the 60's and 70's must not be lost forever.

The powers of local environment officers are awesome and we understand the desire of the circuit owners to comply with environmental requirements for modern categories, but we must endeavour to ensure that exceptions are made to maintain our heritage.

If you, personally, have any contact in the environment areas of Government, please let me know to help in our campaign to moderate these awful proposals.

BRIAN E. COCKS

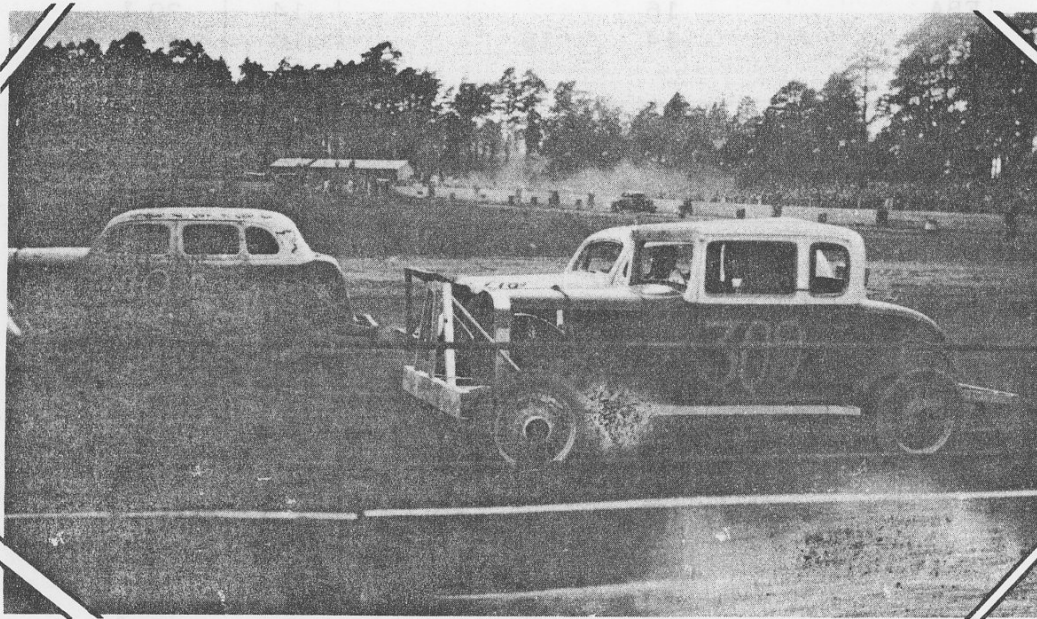
NEW ADDRESS and Tel. No:

H.S.C.C., COLDHARBOUR, KINGTON LANGLEY, WILTSHIRE SN15 5LY
Telephone: 0249 75 81 75 FAX 0249 75 81 88

EN GÅNG TILL!

Dags för en påminnelse om de nya säkerhetsbestämmelserna.

- * Kraven skärps för internationella tävlingar: från i år minst tvålagers Nomexoverall.
- * Fast monterad brandsläckare för alla är krav. Dessutom gäller halvaut. sprinklersystem för spv F och uppåt.
- * Skumfyllda tankar för GT/GTS from årsskiftet. OBS!
Dessa är bara en rekommendation för klass E och äldre.



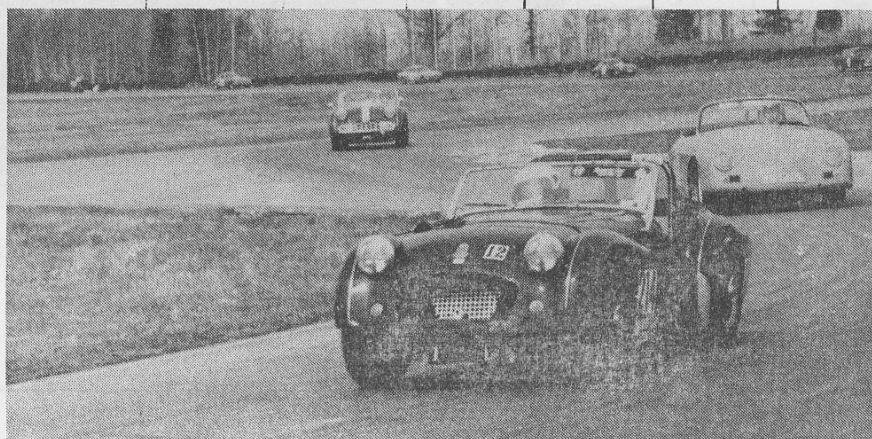
SBF:s nya regler beträffande burbågar gäller från Jan 89.

RESULTAT 1988, KLASS FÖR KLASS

Klass		K-kulle	A-torp	K-torp	M-torp	F-berg	Poäng	Placering
Standard -1000								
Jonsson	SAAB	16			16		32	1
Zolnier	DKW	12					12	4
Ålander	BMC	14					26	2
Stenkvist	DKW				14		14	3
Standard +1000								
Grimborg	Cortina	16			16		32	1
Dalman	Amazon				14		14	2
Bergsten	Amazon				12		12	3
Sportvagnar E+F								
Haegermark	Marcos	16	16			16	48	1
Tott	Lotus 11				14		14	3
Bengtsson	Lotus 7				16		16	2
FJ E								
Malm	Elva FJ	16		16		16	48	1
FJ F								
Bodin	EBA		16			14	30	2
Brüning	Lola		14	16		16	46	1
Rösler B	Joker					12	12	3
F3								
Ljungberg	Brabham	16			16		32	1
Molin	Swebe	14			14		28	2
FF								
Strander	Hawke				16		16	1
Hagström	Lotus				14		14	2
Axelsson	Lotus				12		12	3
FVW								
Baek	RSM	16		14	14		44	1
Lindskoug	RPB	14			16		30	2
Lind				16			16	3
G -68-2000								
Person	Lotus 47		16	14		14	44	1
Andersson	Marcos		14				14	3
Bergqvist	Lotus 23			16		16	32	2
G-68+2000								
Amir Bargi	Lola T70		16				16	1
G 69-71 -2000								
Sikström	Royale					16	16	1
Dunevall	Royale					14	14	3
Svensson	Alpine A110			16			16	2
G 69-71 +2000								
Hillgard	Porsche					16	16	1

RHK-serien säsongen 1988

KLASS		K-kulle	A-torp	K-torp	M-torp	F-berg	Poäng	Placering
P Kumlin	Effy	5		5			10	
Haajanen	Bugatti	5		5		5	15	
Jönsson	MG TC	5					5	
Jerdrum	MG K3	5		5			10	
Haraldsson	Riley	5		5		5	15	
Rösler	Cooper			5		5	10	
Hågeman	Swebe			5		5	10	
Widenborg	MG TC					5	5	
Gö.ansson	Swebe			5		5	10	
Engström	MG TC			5			5	
GTE -1300								
Henjer	Alfa	16		14	14	12	56	2
Bengtsson	Alfa	14	16	12		14	56	3
Richter	Alfa		14	16	16	16	62	1
Nivstrand	Alfa	12				10	22	4
Alström	Lotus			10			10	5
GTE 13-2000								
Bertilsson	Porsche	16	10	8	5		39	4
Rosendahl	+	14	12	16	10	12	54	2
Skoog	+	12	14	14	16	14	58	1
Ahlsed	+	10		9	9		28	5
Reinius	+		16	12	12		40	3
Rosenlechner	+			7	14	16	37	6
Wittström	TVR			10			10	7
GTE +2000								
Gårdh	TR2	16	16		16	16	64	1
Dragos	TR2	14		16	14		44	2
Horn	100/4		14				14	3
Soot	Lancia				12		12	5
André	Bristol			14			14	4
GTF -1300								
Israelsson	Midget	16	16	16	16	16	64	1
GTF 13-2000								
Sandberg	Alfa	16	16	14	16	14	62	1
Cyrus	Alfa	14	14	9	12		49	3
Löveryd	Turner	12		12	14	12	50	2
Wersell	MGB		12	8			20	5
Henrysson	Elan			16		16	32	4
Ekegren	Elan			10		10	20	6
GTF +2000								
Blegvad N	SP250				16	16	32	1



SISTA SIDAN..

Ni som har något att säga.

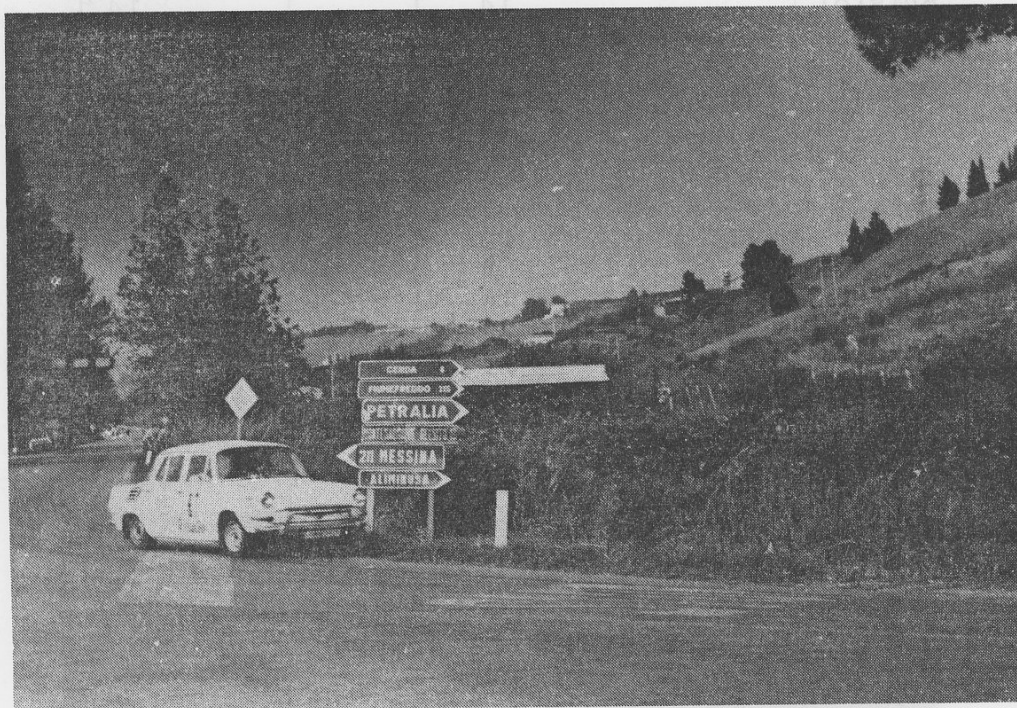
Har Du något racerhistoriskt att berätta skall detta sättas på pränt meddelst skrivmaskin och skickas till RED enligt följande:

RUTFLAGGAN c/o
Erik Cyrus
Slånbacken 5
135 62 TYRESÖ

Tidningen lider ständig brist på material. Ta Dig därför i kragen och skriv något, varför inte om Dig och Din bil?!
LåtDig inte skrämmas av Brorsson/Hågeman :s eminenta skriverier, varje liten notis är en stor hjälp för RED.

Hälsningar

I nästa nummer:



TARGA FLORIO AUTOSTORICHE 1988, Sicilien; RUTFLAGGAN var där!

Samt naturligtvis NÜRBURGRING 1988, fylligt reportage.