

# RUTFLAGGAN NR 5. 1992



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



## Nurburgringtävlingarna i augusti.

-----

För den som varit på Old Timer Grand Prix ett antal gånger är det väl lite grann ett déjà vu, men lik förbaskat är det ändå årets höjdpunkt. Den utannonserade Rossini-konserten frös av någon anledning inne så vi fick nöja oss med ljudet(!) av ljuv motormusik. Coys of Kensington's traditionella jätteauktion var visst en avmätt historia med fortfarande relativt låga priser. Årets tävling lockade enligt uppgift 600 förare samt 53000 åskådare vilket på förarsidan motsvarar 4% svenskar. Med samma procentsats skulle vi haft drygt 2000 svenskar på läktarna, en kanske inte orimlig siffra.

Heat 1 bjöd på tvåsitsiga tävlingsvagnar 1947-60. Inga svenskar men Lola Mk1, Lotus XI, Osca-Maserati mm godis.  
Heat 2: GT-klasserna G1, G2, G3 och G6. Alfor och Eliter mm. I Brorssons frånvaro vann Jeremy Welch med Ginetta G4, 1000cc. Svensk deltagare Richard Schulz som hade lite elstrul på lördagen men som kom in som 14 man i den hårda konkurrensen.

Heat 3: T0, T1 och T3. Halvpannor och FJ frontmotor. Knutstorp-bekantingen Phoebe Rolt vann heatet, Rössler in som trea i T0 med hela svenskligan i hasorna= sju gubbar. Svensk dominans på sitt sätt.

Malm in som 9 i T1 efter vår danske vän Christensen, 7:a.

Heat 4: Lilla Steigenberger. Flera svenskar, Bernt Andersson i Allan Dunevalls gamla Lola 212, Kent Abrahamsson B19 Chevron liksom Jonas Qvarnström, samt Björn Knutsson B8. Bra insatser över lag, Abrahamson 5:a tror jag, Knutsson klassegrare klass D.

Dieter Quester totalseger i den tydligen MYCKET kontroversiella Chevronen med BMW-motor.

Heat 5: Tävlingsbilar -1940. 328:or men ingen svensk. Stora 7,1 liters SSK med elefantkompressor.

Heat 6: Stora GT. S k hårigt heat med Cobror, Corvetter, TVR Griffith och E-types. De från knutstorps-tävlingen bekanta Schurg, Shepherd och Farmer i vilt slagsmål om tätpositionerna. Shepherd och Farmer i sekundstrid på lördagen, Hitchins och Schurg på söndagen sedan Farmer kroknat med något som jag tyckte liknade ett bekant fel.

Heat 7: Hitchins igen, denna gång i Lotus 23. Trevlig debutant, Peter Denty i den mycket fina Lotus 40. Lotus 23-dominerat heat, 8 st om jag räknat rätt.

Heat 8: Steigenbergers stors mulle-heat. Jost Kalish bringing home the bacon i Barbarossas BRM P154. Ulf satt på läktaren och rev sig i skägget, förmodligen av saknad, eller.....? Ex Mark Donohues Sunoco-Porsche 917/30 gick väl inte så fort som publiken hoppats men det är nog inte så lätt att hoppa in i museets klenod och köra skjortan av konkurrenterna. Tyvärr inga svenskar längre, ett tidens tecken.

Heat 9: Tävlingsbilar från 50-talet. Listers, Testa Rossor, Jag D m fl fina vagnar som man verkligen gläds åt att se.

Heat 10: Standard TC11 och TC12, en-timmes med förarbyte. Spektakulärt och kul. Flera svenskar i elden. Wicke/Ulf Larsson på Falcon, Brorsson/Lars-Åke Nilsson samt Kaj och Greger i Lotus Cortinor. En svensk till körde ihop med Quester i den fabriksprepade 1800Ti, nämligen Ingvar Carlsson, rallyförare. Derichs/Roessler segrade med Wicke/Larsson 5:a och Greger/Kaj 6:a. Riktigt kul race, mycket hinner hända på en timme, bl a knas med bromsarna mm på Lars-Åkes Lotus. Vad gjorde förresten Cocks/Jarvis i fastback-Mustang i detta heat?

Heat 11: FJ mittmotor mm. Har ingen resultatlista, men jag tror Horst körde in mitt i fältet, eller hur.....?

Heat 12; Mellan-heatet i GT. Janne Skoog, Björn Jansson och Thomas Henrysson försvarade de svenska färgerna. Henrysson spann av på en oljefläck på lördagen, in som 4:a. Björn bästa Icke-Lotus/Porsche in som 10:a i sin fina MGB. Janne Skoog in som 3:a i G4. På söndagen hade Henrysson en envis fight med Oettli som inte gav sig förrän i sista böj. Spännande. Björn hade fått fel på växellådan och kunde inte tävla på söndagen. Janne 17:e totalt i detta getingbo för de gamla 356:orna.

Heat 13: Lilla standard. Fritz Lars som han kallas internationellt och Horst så småningom in som 7:a i deta heat fullt med Coopers, Gordini, Abarth samt Opel Olympia Rekord. Gick inte alls dåligt, faktiskt. Nåja, i stort sett samtliga kojor diskades. Det var visst något med gjutnummer tror jag. Denny Hulme bytte faktiskt på 10 sekunder, tro't eller ej. Det var det hela.



Ljud och oljud.

Dags att ånyo göra sin stämma hörd i frågan om bullerbe-gränsning inom svensk motorsport. Genom artiklar i Idrottsbladets m fl organ står det tydligt att planer finns hos någon eller några att sänka nuvarande nivå från 110 db till 100 db. Detta är något som kommer att beröra all motorsport och angår alltså alla utövare samt betraktare av denna. Låt oss i vårt fall koncentrera oss på den historiska racingen och dess i sammanhanget två relevanta särarter:

a/ motorkonstruktioner som sträcker sig över en tidsperiod av över ett halvt sekel, samt b/ en mycket heterogen samling olika biltyper, d v s formelvagnar, standardvagnar, prototyper, Gt-vagnar o s v.

Som var och en naturligtvis förstår låter sig detta material ej på ett enkelt sätt dras över en kam.

SBF försöker uppenbarligen ge svensk motorsport ett "grönt" ansikte, i denna sin strävan har man under förespeglning av en miljömedveten opinion s a s runt hörnet valt att införa en mät-metod som möjligen används vid typgodkännanden o dyl, men som inte på ett realistiskt sätt återspeglar de verkliga förhållan-dena. Jag tar mig friheten att ur Idrottsbladet saxa en insän-dare som belyser dels andra kanske mer angelägna bullerproblem samt, inte minst viktigt, förhållandet mellan ljud/avstånd. Sagt och gjort: Vid tävlingarna på Anderstorp 5-6/9 härförleden gjorde Lasse Widenborg och undertecknad en ljudmätning, för säkerhets skull utrustade med tvenne mätapparater. Vid mätte, under tävling, såväl MC som bil vid en punmkt där vi, subjek-tivt, bedömde att fullt gaspådrag gällde, dels invid Armco-räcket, dels 20 meter från detsamma. Följande resultat erhöles: MC 105 - 110 resp 90 - 97, heat 5A 98 - 105 resp 88 - 94, standard 95 - 100 resp 86 - 90.

Man frågar sig: Vem störs av dessa ljudnivåer? Publiken befinner sig knappast så nära banan som 20 meter. De som bor i närheten befinner sig sannolikt ett par hundra meter från ljudkällan. Den som, frivilligt, besöker depån har ju möjlighet att för en billig penning inhandla ett par hörselskydd.

Besökte för ett antal veckor sedan Vallåkraträffen. Vallåkra är ett litet skånskt samhälle med, gissar jag, ett par tusen invå-nare. Ett inslag under som pågick hela söndagen var en bilste-reotävling där det gällde att med givet watt-tal få ut max ljud. Segraren fick ur 88 in-satta watt ut 134 db till publikens jubel. Som om inte detta vore nog fick även denna tävla i kon-sten att väsnas. Skrån och applåder: 123 db. Dessutom pågick stundtals uppvisning på låghöjd med fullt gaspådrag av en Vig-gen. Dagen efter sökte jag genom lokalpressen för att finna arga insändare i ämnet, men icke! Säkert finns det viss typ av motorsport, dragracing och kanske rally, som har sina specifika bekymmer, liksom det nog finns någon bana där man har ovanligt gnälliga omkringboende, men hur kan det egenligen komma sig att en så liten opinion som det ändå måste handla om i detta fall

kunnat skapa så stora bekymmer generellt för svensk motorsport.

Förvisso finns det verkliga miljöproblem i Sverige, vars kon-sekvenser kan skapa en dålig livskvalitet finns oss och våra barn, men ljudnivån inom svensk racing hör definitivt inte hit.

Inför en vettig metod att mäta ljud samt dra inte all racing över en kam. Vi har redan sett en historisk bilkategori försvinna från svenska banor för att i stället delta i ett inter-nationellt sammanhang och en ytterligare avtappning av svenska förare inom historisk racing tror jag inte ens de värsta bul-lermotståndarna skulle gilla, vilka de nu än är!

1993

-----

Under månadsskiftet september/oktober kommer klubbens styrelse att sätta sig ner för att fundera över nästa års tävlingar. Under innevarande år har vi haft en, med tanke på dåliga tider och annat elände, bra säsong med gott delta-gande samt en trevlig stämning på bana och i depå. Vi har haft förmånen att bli gynnade av ett antal sponsorer och vi har sett en EM-deltävling på svensk bana. Det känns som om den historiska racingen har luft under vingarna. Rätt skött kommer det förvisso att bli en ännu bättre säsong 1993. Det är många som kommer med förslag om historiska inslag än här och än där och det gäller att sälla bland anbuden. En målsättning skall vara att göra en så bra tävlingsplanering som möjligt för så många som möjligt. Detta torde innebära ett schema om 4-6 tävlingar beroende på bilkategori, väl placerade i tid och rum, helst med en tre-veckorspaus mellan tävlingarna.

Vad det m a o handlar om är att få ut materialet vid samtliga tävlingstillfällen och därigenom göra bra race för publik och sponsorer istället för att köra halvfullt vid ett för stort antal tillfällen.

Vi återkommer med närmare ideér inom kort.

# SÄKERHETSUTRUSTNING

## RACING & RALLY-OVERALLER

**FOLKRACE-OVERALL "Picko" 510:-**  
PROBAN, Godkänd av SBF för Folkrace  
Finns i blått eller rött. Storlekar: S, M, L, XL

**JAYBRAND 1-lagers 1.600:-**  
NOMEX. Godkänd av SBF för racing.  
Finns i blått, rött och svart i alla storlekar



**JAYBRAND 2-lagers 2.400:-**  
NOMEX. Godkänd av FIA. Finns i blått, rött och svart i alla storlekar

**JAYBRAND DE LUXE 3.600:-**  
NOMEX. Godkänd av FIA. Finns i: Vit/röd, vit/svart, vit/gul, vit/blå, vit/grön

**Säkerhetsbälten, 4 & 6 punkt**  
• Balaklava • Underkläder  
• Handskar • Skor • m. m.

Ring, faxa eller besök vår butik i Kristinehamn. Vi skickar gärna färgbroschyr och utförlig prislista. Välkommen!

## HJÄLMAR

**SHOEI 1.950:-**  
SHOEI ZR-J-101V  
Tävlings hjälm i vit glasfiber

**SHOEI GRV-4 integral 4.300:-**

**AGV 3.300:-**  
AGV F1  
Tävlings hjälm i UHMW. Inredning i Kermell. Med syrgasuttag.

**Picko Troberg Racing**  
PRODUCE CHAMPIONS

Havgatan 1, Drevsta Industriområde  
681 00 Kristinehamn  
Tel. 0550 - 122 40 • Fax. 0550 - 820 91

# GT - GTS

Karlskoga 1992-08-23.

Så var det då dags för Kanonloppet att återuppstå, inbjuden klass i historic var GT/GTS. Det var motigt att få ihop bilar så att det skulle se bra ut från publikplats, men till slut var det ett antal tappra GT/GTSåkare som kom.

Gelleråsen är mej veterligen den mest historiska banan vi har i Sverige så den ska vi vara rädda om, det är bara att hoppas på att det kan bli en helhistorisk tävling där 1993.

Av de som kom var det Tommy B som var den som körde fortast, Tommy vann över Björn Jansson som tog en lika säker andraplats.

Sedan blev det tätare, Janne Skoog tog med nöd och näppe tredjeplatsen före Micke Olsson som flera gånger var förbi Janne, femma blev Jonas Reinius c:a en halv sekund efter Micke.

Sexa blev Jan-Olof Johansson i sin fina Lotus Elan S1 som var ute för andra gången med de historiska GT/GTSbilarna.

Lennart Henjer körde in på en sjunde plats före Mian som denna gång hade fått lov att varva 1000 varv mer än tidigare. Dessa 1000 varv gjorde att Barbro fick se sig slagen av Mian för första gången i år. Barbro tog en nionde plats före Peter Kumlin som hade blivit exporterad från Dalarna till de mörka skogarna i Värmland. På tal om mörket blev Kjelle Wallin stående på uppvärmningsvarvet då säkringen till bensinpumpen hade givit upp.

Det ska även sägas att på lördagskvällen var det stor fest med god mat och dryck, även dans för de som hade några krafter kvar. Mats

ETT JÄTTETACK TILL ALLA SOM STÄLLDE UPP OCH RÄDDADE KLASSEN OCH RHK FAST NI VAR TRÖTTA, EN DEL HADE VARIT PÅ RINGEN HELGEN INNAN OCH HADE ICKE HELT KURANTA BILAR MEN KOM ENDA. STORT TACK TILL ER ALLA. Mian



1	2 TOMMY BRORSSON	LOTUS ELITE	RHK	ÖRKELLJUNGA	14.30.57	101.31
2	22 BJÖRN JANSSON	MGB	RHK	FINSBANG	14.56.28	98.41
3	15 JAN SKUDD	PORSCHE 356 A	RHK	STOCKHOLM	15.12.60	96.65
4	14 MICHAEL OLSSON	PORSCHE 356 GT	RHK	STOCKHOLM	15.13.60	96.54
5	12 JONAS REINIUS	PORSCHE 356 B	RHK	SALTSJÖ-BOO	15.14.36	96.46
6	17 JAN-OLOF JOHANSSON	LOTUS ELAN S1	LOTUSKLUBBEN	VÄCKELSBANG	16.01.83	91.70
7	3 LENNART HENJER	ALFA ROMEO GS	ASARUMS MS	KARLSHAMN	16.05.31	91.37
8	4 MIAN JUTTERSTRÖM	MS MIDGET	RHK	TÄBY	9 VARV	—
9	11 BARBRO NIVSTRAND	TVR GRANTURA	RHK	ASTORP	9 VARV	—
10	1 PETER KURLIN	AUSTIN HEALEY	RHK	BORLANGE	9 VARV	—
11	23 KJELLE WALLIN	ELVA COURIER	RHK	STOCKHOLM	0 VARV	—

BASTA VARVTID NR 2 TONY BRORSSON 1.25.13 (103.61 Km/h) PÅ VARV 4

# GT - GTS

AUTOMOBIL SPORTSCARS SHOW MANTORP 29/30 AUGUSTI

14 bilar kom sågs och segrade! På lördagen tränade vi och körde deltävling ett på långa banan och det såg illa ut med bilbeståndet till Söndagens tävling. Lennart Henjer snurrade in i räcknet vid ingången i Pariserkurvan (han lär enligt egen utsago ha setat och tittat i backspeglarna på Lars Wramell och mig då vi låg hack i häl på varandra i sju varv, himmla kul var det.) Janne Skoog stod parkerad i utgången på densamma (för andra gången då han tvingades parkera även på träningen). Björn Berlin stod också parkerad längs flygrakan även han för andra gången. Jan-Erik snurrade och gick i depå. I depå gick också Pia Tigerschiöld med sin TVR.

När racet väl var över visade det sig att ytterligare en bil var ur spel, Thomas Henrysson hade vunnit men växellådan hade givit upp. Sex bilar väck!!!! KATASTROF!!

Men det är segt virke i våra racerkillar och nu utbröt attackmekning överallt i depån. Jan-Eriks bil var det inget fel på, när han snurrat trodde han att något skadats men vi som snurrat förr vet hur det kan leva om i hela bilen utan att något egentligen behöver gå sönder. Pias TVR läckte fortfarande vatten och där svetsades det hej vilt. Skoog böt en massa saker som har med fläcktreppen att göra. Björn B. fick hjälp med att få ordning på sina huggande bromsar. Lennart såg ganska dystert ut där han stod och tittade på sin inryckta nos, inte hans förstas utan bilens och muttrade något om att packa och resa hem, men som sagt det är segt virke i killarna och efter ett par timmar såg jag Lennart komma kutande med en portapower i famnen och ett snett leende, då visste jag att han skulle stå på startplattan nästa dag och det gjorde han också. Efter en massa arbetstimmar i strilande regn iförd sandaler, x antal kilometer silvertejp och KANEL!! i kylaren var en viss herr Henjer klar för start.

Söndagen bjöd på fint väder så att Lennarts sandaler kunde torka upp likväl som banan och det rådde lugn och ro i depån utom runt en viss grön Lotus. Här sattes en sista attack in för att även den 14:e bilen skulle komma ut.

Ut med motorn för att få ut växellådan (lika fiffigt som i min MG)

Nu satt Thomas vid ett bord och gjorde något med små saker och konsistensfett, vad vet jag inte då jag höll behörigt avstånd med tummarna hårt knutna i en stilla bön om att han måtte fixa vad det nu var

FORTS MANTORP

# GT - GTS

han fixade i tid men det såg illa ut, när vi körde upp till plattan var motorn fortfarande utanför bilen. Heatet innan vårt hade en del bogseringar så vi fick stå och vänta en stund extra, fortfarande 13 bilar. Några minuter innan vi skulle rulla ut på banan hörs ett ilsket vrål och vad kommer ylande från depån om inte den 14:e bilen! Jubel och applåder, hela GT/GTS heatet intakt!!! Vilka prestationer, vilka segrar innan vi ens startat deltävling 2.

Hur det sedan gick kan ni utläsa av resultatlistorna här nedan. Dessvärre höll det inte hela vägen för Pia och Janne S.

## RACE 1

### HISTORISKA GT-VAGNAR

### LÅNGA BANAN

POS NO.	C1	DELTA GARE	BIL/MC	LAPS	RACE TIME	BEHIND	KPH	MPH	BEST LAP	ON	KPH	MPH
1	7	HENRYSSON THOMAS	LOTUS ELAN	8	00:13:42.47		109.56	68.00	1:38.85	2	113.95	70.80
2	57	KÖLBORN GÖRAN	CHEVROLET CORVETTE	8	00:13:58.09	15.62	107.52	66.81	1:42.99	7	109.37	67.96
3	36	JANSSON BJÖRN	MGB 1800 ROADSTER	8	00:14:07.08	24.61	106.38	66.10	1:43.58	4	108.75	67.57
4	2	REINIUS JONAS	PORSCHE 356 A	8	00:14:41.57	59.10	102.22	63.51	1:48.35	3	103.96	64.59
5	22	OLSSON MICHAEL	PORSCHE	8	00:14:46.96	1:04.49	101.60	63.13	1:48.89	8	103.44	64.27
6	14	VON LUKACS PETER	DATSUN 1600 SPORTS ROAD	8	00:14:52.66	1:10.19	100.95	62.72	1:48.44	6	103.87	64.54
7	5	WRAMELL LARS	AUSTIN HEALY 100/4	7	00:13:49.90	1 LAP	95.01	59.03	1:56.57	3	96.63	60.04
8	41	JUTTERSTRÖM MIAN	MG MIDGET	7	00:13:51.14	1 LAP	94.87	58.94	1:56.56	3	96.64	60.04
9	6	NIVSTRAND BARBRO	TVR GRANTURA MARK 2	7	00:14:27.87	1 LAP	90.85	56.45	2:00.51	3	93.47	58.08
10	4	SKOOG JAN	PORSCHE 356 A	4	00:07:20.78	D.N.F.	102.22	63.51	1:46.00	4	106.26	66.03
11	29	HENJER LENNART	ALFA ROMEO GIULETTA SPR	4	00:07:51.88	D.N.F.	95.48	59.33	1:55.34	2	97.66	60.68
12	42	JOSEFSSON JAN ERIK	TRIUMPH SPITFIRE	3	00:06:11.24	D.N.F.	91.02	56.56	2:00.27	3	93.65	58.19
13	9	TIGERSCHJÖLD PIA	TVR GRANTURA	2	00:04:39.47	D.N.F.	80.61	50.09	2:15.50	2	83.13	51.65
14	8	BERLIN BJÖRN	LOTUS ELITE	1	00:02:07.20	D.N.F.	88.55	55.02	2:07.20	1	88.55	55.02

## RACE 2

### HISTORISKA GT-VAGNAR

### KORTA BANAN

POS NO.	C1	DELTA GARE	BIL/MC	LAPS	RACE TIME	BEHIND	KPH	MPH	BEST LAP	ON	KPH	MPH
1	7	HENRYSSON THOMAS	LOTUS ELAN	16	00:16:20.24		111.88	69.51	1:00.20	11	113.86	70.74
2	57	KÖLBORN GÖRAN	CHEVROLET CORVETTE	16	00:17:05.68	45.44	106.92	66.43	1:02.44	11	109.77	68.21
3	36	JANSSON BJÖRN	MGB 1800 ROADSTER	16	00:17:06.86	46.62	106.80	66.36	1:02.94	14	108.90	67.66
4	22	OLSSON MICHAEL	PORSCHE	15	00:16:46.86	1 LAP	102.11	63.45	1:05.55	9	104.56	64.97
5	2	REINIUS JONAS	PORSCHE 356 A	15	00:17:00.86	1 LAP	100.71	62.58	1:05.97	11	103.90	64.56
6	14	VON LUKACS PETER	DATSUN 1600 SPORTS ROAD	15	00:17:23.38	1 LAP	98.54	61.23	1:07.04	9	102.24	63.53
7	8	BERLIN BJÖRN	LOTUS ELITE	14	00:16:23.19	2 LAPS	97.60	60.64	1:08.42	6	100.18	62.24
8	5	WRAMELL LARS	AUSTIN HEALY 100/4	14	00:16:25.75	2 LAPS	97.34	60.48	1:08.88	13	99.51	61.83
9	29	HENJER LENNART	ALFA ROMEO GIULETTA SPR	14	00:16:43.61	2 LAPS	95.61	59.41	1:10.19	3	97.65	60.67
10	41	JUTTERSTRÖM MIAN	MG MIDGET	14	00:16:51.62	2 LAPS	94.85	58.94	1:11.06	13	96.45	59.93
11	6	NIVSTRAND BARBRO	TVR GRANTURA MARK 2	14	00:17:14.38	2 LAPS	92.77	57.64	1:11.99	8	95.21	59.16
12	42	JOSEFSSON JAN ERIK	TRIUMPH SPITFIRE	14	00:17:17.85	2 LAPS	92.46	57.45	1:12.42	8	94.64	58.81
13	9	TIGERSCHJÖLD PIA	TVR GRANTURA	7	00:09:28.47	D.N.F.	84.40	52.44	1:18.30	5	87.54	54.39
14	4	SKOOG JAN	PORSCHE 356 A	4	00:04:32.24	D.N.F.	100.71	62.57	1:05.35	4	104.88	65.17



# GT - GTS

AUTOMOBIL SPORTS CAR SHOW MANTORP 29/30-8.92

På Mantorp var vi 14 bilar som underhöll den stora publiken med ett gott urval på vagnsmaterial plus fina race.

På lördagens träning var Thomas Henrysson snabbast (förstås) med sin Elan och därefter Björn Jansson med sin MGB som går mycket fort följd av Reinius von Lukacs, Olsson och jag som bara hade trubbel med Corvetten på lördagen. Race 1 på lördagen kördes åtta varv på långa banan där Henrysson tog starten varvid jag höll på att köra igenom honom då jag fick fäste, som tur var så hann jag bromsa varvid Jansson passade på att gå om mej vilket återställdes till rätt ordning på långa raksträcken där det gick fort (270 enligt mätaren). Reinius, Olsson och Lukacs hade också en fin fight i loppet likaså Wramell och Mian som nu på slutet av säsongen får varva 1000rpm mer för Mats vilket verkar vara det som har behövst för nu går det fort med Midgeten. Barbro Nivstrand hängde inte riktigt med resten med sin TVR, det behövs nog lite mer hästar för körningen är det inget fel på.

Otur hade Janne Skoog hela helgen med sin 356 cab som inte kom överens med fläktremmen som bara hoppade av hela tiden.

Lennart Henjer satte sin snygga Alfa Giuletta i en däckstrave så det hette duga, mycket tråkigt på en så snygg bil men han riktade till den och körde på söndagen, strongly gjort!

Jan-Erik Josefsson fick också något fel på sin Spitfire, vad vet jag ej.

Pia Tigerschiöld vart också stående med sin TVR och sprucket expansionskärn som säkert var tidsenligt med bilen.

Björn Berlin hade problem med anliggande bakbromsar så det var bara att parkera bilen vid sidan av banan.

Slutresultatet kan du läsa i listan som följer.

Race 2 på söndagen kördes 16 varv på korta banan som är klart publikvänlig men tar hårt på bromsarna.

Start uppställningen var efter resultatet från lördagen med Henrysson i pole följd av mej och Jansson. Starten tog jag för att sedan bli omkörd i första kurvan av Henrysson (fan att en så liten bil kan gå så fort).

Björn Jansson och jag hade i alla fall en riktig fight om andra och tredje plats modell door-to-door i alla sexton varven, det var den tuffaste fight jag har varit med om och det var otroligt roligt då Björn kör mycket bra och tufft samt helt utan fula knep, tack Björn. Det slutade i alla fall med en andra plats för mej och en tredje för Björn, det skiljde bara 1.18 sek. på sexton varv. Hur det var i resten av fältet vet jag ej men att döma av tiderna så var det ganska jämnt mellan bilarna. Pia bröt dock på åttonde varvet, felet vet jag ej och Jannes Porsche gav upp på femte varvet.

En kul nykomling i gänget är Mikael Olsson som kör pappa Walters 356 GT och det mycket fort fast han inte har någon större rutin av racing, han kommer nog att bli farlig tills nästa säsong när han har fått smälta denna. Frågan är bara om vi får se Walle i bilen igen han verkar se så lycklig ut i depån som teamchef/mechaniker/kock mm.

Göran

# GT - GTS

## ANDERSTORP FINAL GARAGE 57 CUP.

En liten men naggande god skara bilar kom till Anderstorp, varav två var nya. En mycket läcker MGB rattad av Nils-Arne Kihlström som tidigare framgångsrikt kört en Healy Sprite i roadsport. Den andra bilen, lika läcker den en Lotus Elan S2 körd av Anders Ek Kul att se Anders som i vanliga fall brukar hjälpa Tommy Brorson på andra sidan depåräcket så att säga.

Lördagens tävling räknades som sista deltävlingen i cuppen. Eftersom vi bara var nio bilar och körde den långa banan blev det dessvärre ganska utspritt. I starten stod Peter von Lukacs nästan stilla då han tappat ettans växel så han fick stå för heatets uppkörning. På Lördagskvällen avåts varmrökt lax med stuvad potatis i klubbhuset där vi hade prisutdelning för dels deltävlingen och för cuppens totalvinnare (se separat sida). Här delades också klubbens olika vandringspriser ut, se annan sida i tidningen. The President's Trophy tillföll en GT/GTS åkare. Grattis Thomas Henrysson för fina prestationer både nationellt och internationellt.

Lördagen största höjdpunkt för mig var när jag fick mottaga ett vackert fång blommor från klassen. TUSEN TACK, det värmdes enda ned i tårna.

Bilbeståndet till Söndagens tävling som var helt separat hade minskat dramatiskt. Datsunens växellåda hade givit upp nästan helt, nu återstod bara backen och femmans växel. Tord var tvungen att åka hem redan på Lördagskvällen så nu återstod bara sju bilar. Vi föreslog tävlingsledningen att vi skulle åka ihop med standardbilarna men fick nobben. Vad gör vi? - Håll ihop heatet till sista varvet. Sagt och gjort, för egen del och för Barbro och Pia gällde det att hålla "pelle" i botten så mycket vi orkade och för killarna att hålla igen. Nu bjöd GT/GTS klassen på spektakulär körning så det förslog, här byttes platser stup i ett och det kördes brett framför läktaren där Björn Jansson bjöd på 4-hjulsladd i kurvan innan start och målrakan, där även jag fick leda ett tag och killarna gjorde det så snyggt att publiken var i eld och lågor.

Nu när vi går mot den där dystra tiden på året och får lite tid över så fatta pennan och skriv. Vad ni tycker om säsongen som varit, vad är bra vad är mindre bra, synpunkter över huvudtaget för nu skall vi som sitter i valberedningen börja arbeta. Avslutningsvis vill jag tacka för den här tävlingssäsongen och hoppas att vi mångdubblas till nästa

Stor kram



# GT - GTS

## KLASSEGER TOTALT GARAGE 57 CUP 1992

E	0	- 1300	Lennart Henjer	42p.
E	1301	- 1600	Barbro Nivstrand	70p.
E	1601	- 2000	Pehr Pröjtz	30p.
E	2001		Lars Wramell	30p.
F	0	- 1300	Mian Jutterström	73p.
F	1301	- 1600	Peter v. Lukacs	55p.
F	1601	- 2000	Björn Jansson	60p.
F	2001		Jan Bryske	25p.

Grattis alla klassegrare

## Tävlings-resultat Anderstorp

### LÖRDAG, sista deltävling

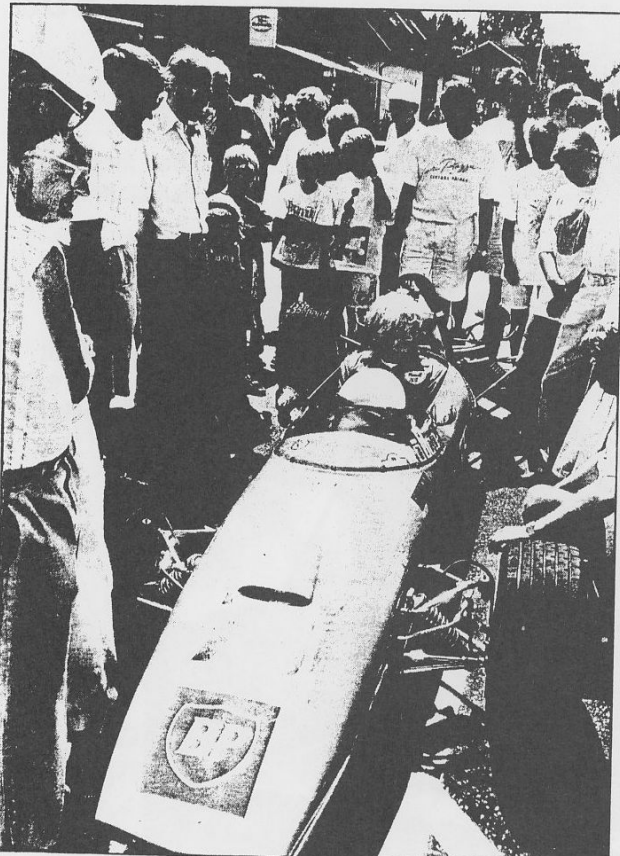
1	Tord Ekegren	Lotus Elan S2	12,23,11
2	Björn Jansson	MGB	
3	Per Löveryd	Turner MK II	
4	Peter v. Lukacs	Datsun 1600	
5	Nils-Arne Kihlström	MGB	
6	Ander Ek	Lotus elan S2	
7	Mian Jutterström	MG Midget	
8	Barbro Nivstrand	TVR Grantura MK II	
9	Pia Tigerschiöld	TVR Grantura MK II	

### SÖNDAG

1	Björn Jansson	MGB	13.48.70.
2	Per Löveryd	Turner MK II	
3	Nils-Arne Kihlström	MGB	
4	Anders Ek	Lotus elan S2	
5	Mian Jutterström	MG Midget	
6	Barbro Nivstrand	TVR Grantura MK II	
7	Pia Tigerschiöld	TVR Grantura MK II	



# Bullrande racingbilar lockade till hamnfest



Många var intresserade av Jan Mohlins Swebe 1000 cc från 1966. Bilen var 1966 Ronnie Petersons tävlingbil och är dessutom byggd av Ronnies pappa.

AV MIKAEL SVENSSON

**AHUS.** Hög ljudvolym brukar höra en fest till. Och hög ljudvolym kan man verkligen tala om när nio gamla racing-bilar för igenom Ahus centrum med farbror polisens sirener och blåljus i spetsen.

Detta inslag i Ahus hamnfest är det som brukar dra mest folk, så även i år.

Även om det längs Köpmannagatan i Ahus på lördagen stod mycket folk för att beskåda det arliga racet, så var det många som valde att stanna på stranden i det härliga sommarvärdet.

— En stark konkurrent, instämde en av arrangörerna i Ahus Racing Team.

Men de som orkade sig in till centrum blev inte besvikna. Atminstone inte de motorintresserade.

Dragplåstret var Jan Mohlins Swebe 1000 cc, en Formel V-bil som 1966 var Ronnie Petersons tävlingbil.

Ahus kan inte beskyllas för att ha någon speciell racingkultur, med tanke på att avståndet till närmsta tävlingsbana är relativt långt.

## Underligt

Så nog är det märkligt att nära hälften av landets tiugo Formel III-bilar har sina ägare i Ahus. Orsaken heter Jan Monlin.

— Jag köpte min första Formel III i början av 80-talet. Efter det fick jag mina bekanta att intressera sig för dessa gamla bilar och i dag finns nio Formel III-ägare i Ahus.

Men 1984 fick Jan nys om Ronnie Petersons gamla bil, som då hade stannat orörd i 15 år.

— En bekant vars far hade tävlat, och kände Ronnie Petersons pappa som byggt

bilen, så att bilen var till salu, så jag slog till, berättar Jan.

I dag är bilen hans ögonsten och trots flera anbud från spekulanter tänker han inte sälja. Vid lördagens race var det många Ahusbor som intresserade sig för bilen. Jan berättade glatt om den för alla nyfiken.

— Ramkonstruktionen är tillverkad av stål som används till katpuitstolar i flyplan. Ett stål som är mycket lätt och hållfast.

## Bara för försvaret

Stålet fick på den tiden då bilen byggdes inte köpas i Sverige av privatpersoner. Det var endast avsett för försvarsindustrin, så Ronnie Petersons pappa fick köpa stålet i Tyskland.

Men Jan har inte bara bilen som samlarobjekt. Han tävlar med den också. Fem - sex tävlingar om året brukar det bli. Det finns fler Formel V-bilar i Sverige men de flesta är för fega för att tävla med dem, antyder Jan.

— Det kostar ju till exempel 100 000 kronor att byta motorblocket, så det blir dyrt med reparationer. Självt har jag lyckats undvika kollisioner och hållt bilen intakt utan några större kostnader.

Maxhastigheten ligger omkring 240 kilometer i timmen, men några sadana färter var det naturligtvis inte tal om i Ahus i lördags.

— Bilen gör 130 knyk i ettan, så det var till att slira på kopplingen hela vägen, berättar Jan.

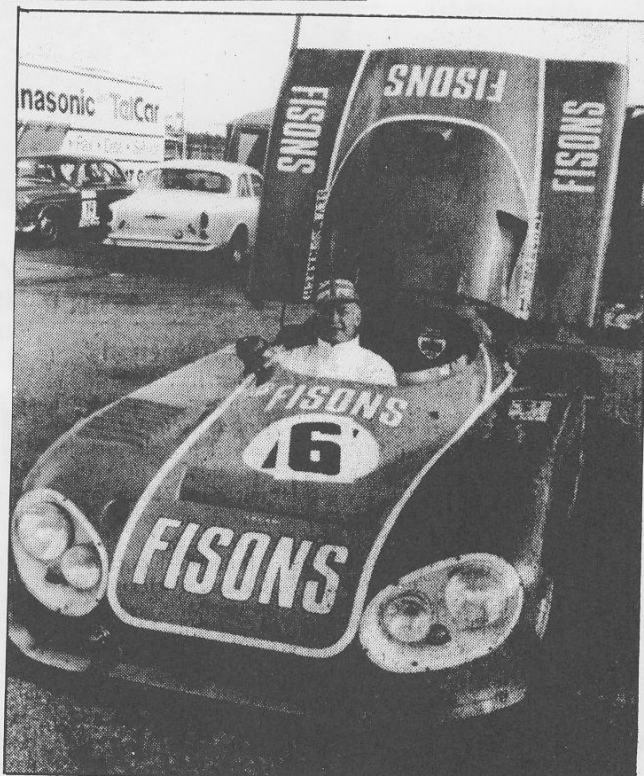
Ljudet från dessa fartvidunder är mitt sagt högt och många åskådare var snabba att stoppa fingrarna i öronen när de for förbi. Men smagrabarnas ögon lyfte.

— Titta pappa, en sån skulle jag vilja köra, sa en liten kille med pappas trygga arm runt sin axel.

## Samlar på racer, låter andra köra

Män och kvinnor med grå tinningars charm älskar historiska bilar och motorcyklar. I helgen deltog 150 förare på Scandinavian Raceway i Anderstorp i finalen av säsongens historiska race för bilar och motorcyklar. Jan Lilliesköld från Lidingö, byggnadsingenjör till yrket, älskar att renovera historiska sportbilar. Men han låter andra mer erfarna raceförare ratta sina bilar.

— Jag är en galen entusiast som mest håller på för att se att dessa historiska bilar fungerar säger Jan Lilliesköld. Han fick se sitt krutpaket en Lola T380, som tävlat på Le Mans i slutet av 1970-talet, notera bästa varv- och sluttiden i Anderstorp. Bakom ratten satt trefaldige europamästaren Tommy Brorsson.



Jan Lilliesköld i sittbrunnen på sin egen 1975 års Lola T380 som är tillverkad i endast två exemplar. Foto: JARMO NOUSIAINEN

# Kennedy

TOOL BOXES  
CHESTS  
ROLLER CABINETS  
WORK BENCHES

Since 1911

## MODELL 266

MADE IN USA

Löstagbar verktygskorg  
med fack för hylssats

Ugnslackerad  
Inga vassa kanter

Extra förstärkning i locket ger  
ökad styrka och stabilitet

Regntätt  
låsbart lock

Utsatta hörn är  
rundfalsade för extra  
styrka och säkerhet

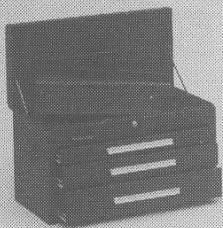
Dubbla sidoväggar  
minskar risken för  
skador inne i  
verkstadslådan

I-formad stålskena med  
lådstopp av fjäderstål ger  
hög bärighet när lådan är  
maximalt utdragen

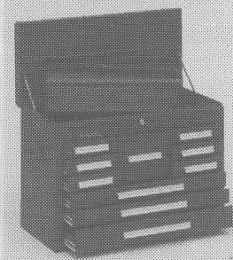
Kraftiga lådhandtag av  
strängpressad aluminium

Automatisk låsning av lådorna  
när locket är nedfällt

modell  
263



modell  
360



wareco  
UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS

Wareco AB · Box 53 · 183 21 TÄBY  
Tel 0762-202 50 · Fax 0762-201 67

**VISST ÄR DET DYRT NÄR MOTORN GÅR SÖNDER.**

Har Du tänkt på att det ofta beror på bristfällig  
smörjning och kylning?

**VI SÄLJER USA:s LEDANDE FABRIKAT AV SMÖRJOLJOR  
OCH TILLSATSER UTVECKLADE SPECIELLT FÖR  
TÄVLINGS- MOTORER OCH TRANSMISSIONER.**



**Designed for performance**

Programmet består av bl a:

- \* **MOTOROLJOR FÖR ALLA TYPER AV TÄVLINGS- OCH PRESTANDAMOTORER**  
Tvåtakt, Fyrtakt och Diesel
- \* **TRANSMISSIONSOLJOR UNIKA FÖR JUST DIN TRANSMISSION.**
- \* **KYLTILLSATSER SOM LÖSER DINA VÄRMEPROBLEM**
- \* **BROMSVÄTSKA, DOT5 SILICONE**
- \* **HÖGTEMPERATURFETTER**
- \* **BENSINTILLSATSER OCH BLYERSÄTTNINGAR**

Hela programmet bygger på helsyntetiska produkter av högsta klass utvecklade för att ge maximal effekt och livslängd.

**RING FÖR INFORMATION**

**08/756 65 96**

**LUBRICARE INTERNATIONAL AB, BOX 4514, 183 04 TÄBY**

# STANDARDVAGNSSIDAN

MANTORP 29-30/8 -92

När Mantorp bjuder in till race brukar det alltid komma mycket bilar, så även denna gång.

Extra roligt var att ett par nya förmågor dök upp, det var första gången de körde i de historiska klasserna i Sverige.

Det gick ju riktigt bra för de nya i premiären, en av dem, en Freddy Kottolinsky gjorde de snabbaste varven både på långa och korta banan. Den andra nya ynglingen satte alla våra rutinerade hundkojeförare på plats och var snabbaste koja på korta banan, han heter Picko Troberg. Nog tycker jag att bägge namnen verkar bekanta på något sätt, kan de vara de som körde på 60-talet?

Hoppas att de kommer igen, det är vad vi behöver i klassen, det är alltid kul med originalartisterna från den tid då det begav sig.

En som inte fick så kul var Bosse Johnsson som satte sin nyrenoverade Alfa GTA i räcket så den blev mycket illa skadad, alla vi som såg bilen stå utefter banan i 8 varv led med Bosse.

Hoppas att vi får se både bilen och Bosse vid den första tävlingen-93. Greger, Wicke, Freddy och Bosse står i en klass för sig, de bara åker och det ser så jäkla lätt ut, (Bosse W har tydligen fått tag i ett garage nu för han skruvade inte något under helgen).

Roger vann över mej denna helgen, jag hade i vanlig ordning fullt upp med att försvara mej bakifrån där Janne Oscarsson var och stötte hela helgen.

Lasse Fritz, Doc och Picko körde sitt eget race ända tills Lasses bil sa upp sig.

Jan-Ove Johansson var tätt efter hundkojorna med sin Amazon, efter honom kom Dan Johansson även han i en Amazon.

Tätt efter Dan kom så Torsten i Impen, Lars-Åke i en Ford Anglia.

I hasorna på Lars-Åkes Anglia kom Olov Eriksson med sin koja.

Bengt-Åke Bengtsson hade vissa problem med att Mustangen ville ut på grönbeta ett par gånger, men den gick fort på rakorna.

Anders Weglin och Nils-Olov Jonsson körde med centimeteravstånd under hela racet, helt i publikens smak.

Magnus Nilsson hade inte riktig kontakt med de övriga i SAABligan, men det kommer nog.

Först imål i kategorin E-bilar var Gia i sin BMW 700, det fick jag till bra va.

Tre bilar parkerade efter banan denna gång, det var Fred S Eklöw, Bosse Johnsson och Wicke.

Helgens mekanikerpris borde team Wingvist få, motorras, växellådsras och koppling, skickligt att hinna med allt (att ha sönder) men det tycks ju inte hindra dem från att vinna.

Helgens uppåkning blir det två som får dela på, Freddy från sista plats till en andraplats på långa banan, Wicke från sista till första plats på korta banan.

Publiken nöjd, Mantorp park nöjda, klasspappan nöjd hoppas att ni tyckte det var bra tävlingar båda dagarna utan en massa dötid.

Hälsn.

Mats

# STANDARDVAGNSSIDAN

ANDERSTORP.

Bara det att Bosse Warmenius kom till Anderstorp gjorde att jag inte kunde vinna Wareco Cup i min klass, att han sedan var ofin nog att vinna även finaltävlingen gjorde inte saken bättre. Att sedan Roger fått ordning på sin Cortina och tog sig in efter Bosse men före mej gjorde ju inte saken bättre.

Janne Oscarsson var med i täten ända tills han fick påhälsning av en Mustang i sidan som tog lite tid att reda ut, Janne körde ändå upp sig till en fjärdeplats.

Efter Janne kom Uffe med sin hundkoja som bara går fortare och fortare för varje tävling han kör, snart får Lasse Fritz se upp.

Jan-Ove Johansson tog sig in på en 6-te plats efter att ha rullat ett varv i kurvan efter start och målrakan (han borde ha vunnit då han körde 7 varv och vi andra bara 6 varv ).

Efter Jan-Ove kom en annan Amazon körd av Dan Johansson som även den går betydligt fortare nu än den gjorde första gången på Västkustloppet. Tord H Elander var med för första gången i år, kom in 8-a och vann lilla klassen före Anders Weglin, Nils-Olov Jonsson och Magnus Nilsson. Det var Jonas Bengtsson som var och puffade på Janne O på första varvet och det kostade både tid och fart så han slutade som 12-a, då det var första gången han körde pappas Mustang kommer det nog att gå bättre när han får lite rutin, det visade han på tidsträningen där han var 4-a.

Lennart Nilsson kom efter Jonas med rykande motor på sin Cortina, jag är ganska säker på att den kommer att gå fortare nästa år.

Gia kom in som 14-de man (kvinna) före Max Viebke som inte har något höjdarår att se tillbaka på.

Vill även passa på och tacka vår sponsor WARECO som har sett till att vissa av oss fått verktygslådan påfylld vid de olika deltävlingarna, samt att alla klassvinnarna fått var sin KENNEDY verktygslåda. Om ni behöver köpa verktyg eller verktygslådor tag då kontakt med Johan Alander på WARECO så ser han till att du får det du behöver. Tel till Johan är 0762/202 50 dagtid.

Hoppas att alla ni som kört under 1992 kommer igen med friska tag även 1993.

Det kan kännas lite motigt vid den här tiden på året då det blåser kalla vindar och snön hänger i luften, men det är mycket bättre att fixa till alla småfel som har blivit under årets tävlingar nu på stubben, det är ganska skönt att ha allt klart när det sätter igång på vårkanten igen. ( säger de som vet )

Hälsn.  
Klats



# STANDARDVAGNSSIDAN

## RESULTAT I WARECO CUP 1992.

Klass	Namn	Märke	Poäng
+2000cc	1. Bengt-Åke Bengtsson	Ford Mustang	59
	2. Bengt Winqvist	Ford Falcon	39
	3. Stig Dahlman	Ford Mustang	20
	4. Jonas Bengtsson	Ford Mustang	15
1301-2000cc	1. Bo Warmenius	Lotus Cortina	73
	2. Mats Israelsson	Lotus Cortina	66
	3. Jan Oscarsson	Volvo Amazon	48
	4. Roger Grimborg	Lotus Cortina	38
	5. Lars-Åke Nilsson	Lotus Cortina	33
	6. Jan-Ove Johansson	Volvo Amazon	32
	7. Greger Pettersson	Lotus Cortina	30
	8. Dan Johansson	Volvo Amazon	30
	9. Lennart Nilsson	Lotus Cortina	20
	10. Tommy Johansson	Lotus Cortina	14
	11. Kjell Wallin	Lotus Cortina	12
	12. Karl-Erik Pettersson	Volvo Amazon	11
	13. Bo Johnsson	Alfa Romeo GTA	10
1001-1300cc	1. Ulf Lindberg	BMC Cooper S	74
	2. Lars Fritz	BMC Cooper S	40
	3. Olov Eriksson	BMC Cooper S	36
	4. Fred S Eklöv	BMC Cooper S	26
	5. Max Wiebke	BMC Cooper S	24
	6. Amanda Kaiser	BMC Cooper S	14
	7. Peter Kaiser	BMC Cooper S	13
	8. Johan Ålander	BMC Cooper S	12
	9. Lars-Åke Nilsson	Ford Anglia	10
0----1000cc	1. Nils-Olov Jonsson	SAAB Sport	72
	2. Anders Weglin	SAAB Sport	43
	3. Magnus Nilsson	SAAB Sport	25
	4. Tord H Elander	NSU Printz	15
E-Bilar	1. Gia Israelsson	BMW 700 S	75
Grupp 4.	1. Torsten Balkefors	Hillman Imp	29
	2. Picko Troberg	BMC Cooper S	15



wareco  
UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS

RESULTAT I GARAGE 57 CUP 1992 (Hist. GT/GTS )

Klass	Namn	Märke	Poäng
E 0-1300cc	1. Lennart Henjer	Alfa Romeo Giulietta	42
	2. Richard Shultz	Alfa Romeo Giulietta	28
	3. Björn Berlin	Lotus Elite	25
	4. Tommy Brorson	Lotus Elite	15
E 1301 -1600cc	1. Barbro Nivstrand	TVR Grantura MKII	70
	2. Jonas Reinius	Porsche 356 B	44
	3. Michael Olsson	Porsche 356 S 90	29
	4. Pia Tigerschiöld	TVR Grantura MK II	26
	5. Jan skoog	Porsche 356 A	21
E 1601 -2000cc	1. Pehr Pröjtz	Triumph TR 3 A	30
E 2001 - -->	1. Lars Wramell	Austin Healey	30
F 0 -1300cc	1. Mian Jutterström	MG Midget	73
	2. Jan-Erik Josefsson	Triumph Spitfire	44
F 1301 -1600cc	1. Peter von Lukacs	Datsun 1600	55
	2. Thomas Henrysson	Lotus Elan S1	45
	3. Tord Ekengren	Lotus Elan S2	43
	4. Per Löveryd	Turner MK II	14
F 1601 -2000cc	1. Björn Jansson	MGB 1800 Roadster	60
	2. Klas Wersell	MGB	10
F 2001 - --->	1. Jan Bryskhe	Jaguar E-Type	25
	2. Göran Kölbörn	Chevrolet Corvette	15



# 1992

## SLUTRESULTAT **FMA**-Cup FORMEL Ve

P1	Förare	Bil	Startnr	F-berg 14/6	EM Knuts 5/7	Knuts 26/7	Ander 5/9	Summa
1.	Åke Lindh	LS4 -69	30	14	15	15	15	59
2.	Bertil Persson	Veeva -65	36	13	11	14	10	48
3.	Thim Lilja	Dolling -66	41	11	10	11	11	43
4.	Kent Baeck	RSM Tasco -67	32	-	14	13	13	40
5.	Nick Tammemägi	RPB -70	38	15	-	-	14	29
6.	Lars-O Åkesson	GMS -70	33	-	13	-	12	25
7.	Lennart Mattsson	Karolin -67	31	12	10	-	-	22
7.	Björn Leufvenius	Alvenius -68	42	-	10	12	-	22
9.	Gertrud Ljungberg	Broke -66	40	10	-	-	10	20
9.	Flemming Jörgensen	-65	44	-	10	-	10	20
11	Lennart Ek	Beach Car -66	34	-	12	-	-	12

### SLUTRESULTAT FMA CUP FORMULA JUNIOR

		F'berg 14/6	K'torp 5/7	A'torp 5/9	
Klass "E"					
Tord Bodin	EBA	14	15	15	=44
Ingvar Malm	Elva	15	14	--	=29
Bruno Rösler	Joker	--	14	14	=28
Klass "F"					
Horst Brüning	Lola Mk 5	15	15	15	=45
Åke Axelsson	Lotus 22	14	14	--	=28

I årets Formel Ve-cup har deltagit 11 st bilar, varav 3 st nya för året. Många roliga dueller har utkämpats mellan inte bara FV-bilar utan också med såväl Midgets som Formel Junior-bilarna. Till säsongen 1993 vet vi att det kommer minst 3 st Formel Ve ytterligare, det ser vi fram emot. Bara ut med bilarna!

**ÅKE LINDH**  
Åhus

# SWEDOL CUP

## Resultat Formebilar 1992.

Förare/klass.      Kinnek.    Falkenb.    Knutst.    Anderst.    Totåkt.

F 3 1000 cc

Jan Molin                    -                    15                    15                    -                    30

F F 1600 cc

PeO Söderberg            -                    15                    11                    13                    39

Göran Anderberg        -                    -                    15                    14                    29

Bo Strander                -                    -                    14                    15                    29

Anders Lindskoug        -                    14                    10                    -                    24

Christer Lofthammar     -                    -                    12                    11                    23

Mats Linde                 -                    -                    9                    12                    21

Patrik Lindell            -                    -                    13                    -                    13

Åke Axelsson             -                    -                    8                    -                    8

Roland Svensson         -                    -                    7                    -                    7

På grund av det låga antalet deltagare i klassen, har jag ett förslag tillåt alla FF bilar att deltaga till och med 1972 års modell. Enligt Historiska formelbilsklubbens medlemsmatrikel 1990 så fanns ca 6-7 st FF 1972.

Enligt matrikeln så fanns en hel del redan nu godkända FF -F ? 1000cc."VAR ÄR NI" kom med och åk vi har jättekul vid våra tävlingar.

M V !!

PeO Söderberg ½ klasspappa.

# HALYPANNORNA



## NURBURGRING UR MIDGETPERSPEKTIV

Årets upplaga av Oldtimer Grand Prix, det 20:e i ordningen, hade lockat 7 svenska deltagare av sammanlagt 12 i klassen. Förutom vi svenskar fanns en udda tysk och resten var engelsmän.

Fjölårets torra och varma väder verkade fjärran, natten till torsdagen bjöd på mycket riklig nederbörd som fortsatte men i mindre omfattning under besiktningen. Årets gimmick vid besiktningen var infästning av brandsläckare, ID-handlingar och kläder. Efter att ha besiktigats av holländska, franska och tyska funktionärer vill jag nog ställa våra svenska besiktningsmän i främsta rummet.

Efter fjölårets trängsel i depån hade vi lite till mans farhågor över hur det skulle bli i år. En engelsk deltagare hade bokat rum från tisdag för att vara i tid för ett anständigt utrymme. Onödiga bekymmer för vår del eftersom vi hade tilldelats boxar i bandepån.

Det förhållandet bidrog till ett omfattande socialt liv där en av höjdarna var SURSTRÖMMINGSSKIVAN. Peter hade medfört fisk, mandelpotatis m.m. och nödvändiga drycker fanns också. Vid den ceremoniella burköppningen fanns ett 15-tal inbjudna på plats samt en hel del publik. Efter att O.P. Andersson hade sängarhyllats invigdes våra engelska gäster i surströmmingens förträfflighet. AAh, splendid, delightful, superb var inte orden vi hörde och efter 10 minuter var Peter och undertecknad ganska ensamma, även publiken höll sig på avstånd. Kunde det vara sängen?

Vi körde bil också.

Om gammelmilar från kontinenten tycker vi inte. Ätminstone en del av dem. T.ex. Maserati som genom omkörningar på uppvärmningsvarvet flyttar fram sin startposition 4-5 placeringar. Eller Alfa som alldeles i onödan försvårar midget-omkörningar. Vi har missnöje över även till förare av modernare bilar än våra. Den förare som inte hade balaklava på sig vid starten och därigenom höll oss i en evighet som kanske var 5 minuter. Efter racet samtalande jag med en juniorförare - ej svensk - som tyckte att "det är olika, ibland har och ibland har vi inte balaklava vid våra race". Den sortens nonchalans gynnar ingen.

Lördagens tävling kunde med lite tur ha gett Roland en seger. Tyvärr gick avgasröret av intill cylindern varför återhållsam körning på slutet innebar en andraplacering. Att Roland hade snabbaste varvtid visar kapaciteten. I mål skiljde 7,60 sekunder till vinnaren Rodney Delves i en Kieft. Gunnar på 4:e plats var 14,33 sekunder efter vinnaren. Lars fick den otrevliga upplevelsen av lästa bakhjul då en bussning i växellådan skar i början av racet.

Inför söndagen hade Roland, Lars och Håkan använt hela verktygslådan, övriga hade sysslat med finjusteringar. Det är positivt att vi trots betydande maskinfel ena dagen kan ställa upp ett fullt startfält nästa dag. Rodney Delves vann även denna tävling före Richard Utley med Gunnar på 3:e plats. Roland kunde inte infria sina förväntningar efter lördagens goda insats. Magneten svek honom - magneten är en stor svikare för midgetförare - och förorsakade också depåbesök. Desto roligare hade trion Lars, Håkan och Carl-Axel som efter ett tätt race slutade i nu nämnd ordning som 5, 6, 7. Tidsskillnad i mål var 33 resp. 92 hundraödelar.

## ANDERSTORP 5-6 SEPTEMBER

I halvpannecupen fanns inför säsongsavslutningen 3 kandidater till segern.

Roland och Allan med vardera 42 poäng och Lars med 40. Värt att notera var att alla hade tre resultat inför denna tävling och det därför var nödvändigt att ställa upp.

Lars var tvungen att sköta sina affärer så var de bara två. Trots intensivt och högteknologiskt utvecklingsarbete kunde inte Allan få Triumphen att ge allt. Byte av munstycken och tändstift var till en början uppmuntrande men gav ingen bestående förbättring. Svag träningstid och sent startspår var inget gott utgångsläge.

Efter ett racevarv la motorn av så var de bara en. Rolands Cooper gick inte heller den på topp varför han fick se sig slagen av Gunnar. I racet - men inte sammanlagt där ställningen blev:

1. Roland Fröjd	Cooper-Norton 57	56
2. Allan Göransson	Swebe-Triumph 54	52
3. Gunnar Rösler	Cooper-Norton 55	49
3. Håkan Sandberg	JBS-Triumph 52	49
5. Olle Linde	Effeh-JAP 49	46
6. Per Hägeman	Swebe-JAP 48	44
7. Lars Hägeman	Swebe-JAP 52	40
8. Björn Leufvenius	Effyh-Triumph 52	30
9. Per Gjerdrum	Cooper-JAP 56	24
9. C-A Klarberg	AlfaDana-JAP 57	24
11. Mads Gjerdrum	Effyh-JAP 50	20
11. Peter Kumlin	Effyh-JAP 49	20
13. Bruno Rösler	TLV-JAP 48	10

Under träningen hade Peter satsat så fullkomligt på sitt championat att han inte ens behövde komma till start för att vinna det. Efter att ha knäckt två ventilvippor som avslutning på säsongsens tidigare insatser var han ohotad som "bad luck champion".

Söndagens startfält var något uttunnat:

Håkan hade spräckt båda bränsletankarna. Roland hade åkt hem, mätt på ära och berömmelse.

Allan strävade vidare men utan framgång - efter ett halvt varv upprepades lördagens motorstopp.

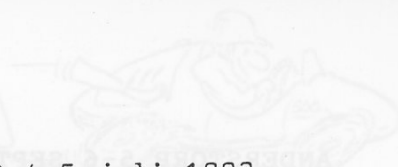
Gunnar avslutade med ännu en seger och därefter följde Olle, Per och Björn som alla hade en bra dag. Från åskådarplats såg det ut som deras kanske bästa race under säsongen. Låt detta lova gott för nästa år.

Vid lördagens fest blev Roland förste förvaltare av det nyinstiftade vandringspriset "Swebepokalen". RHK:s Gala-Petter rapporterar säkert om festen på annan plats i tidningen.

Nu kamrater gäller det att starta nästa säsong med fräscha magneter, nya kammar, ombestyckade förgasare och annan timing. Allt färdigt före jul för sen går det fort, fortare, SQUEECRASH.

Håkan

# HALVPANNORNA



## HISTORIC SUPERPRIX RING KNUTSTORP 4-5 juli 1992

### FORMEL VEE

I bästa väder formade sig Formel Vee bilarnas insats mest som ett klubbmästerskap i Åhus Racing Team när fem av sex bilar till start kom från klubben.

Flemming Jörgensen från Danmark fick problem med oljeläckage från växellådan. Thim Lilja och Björn Leufvenius kämpade tappert men trots energiskt depåarbete blev det ingen start för herrarna.

Vinnare i Formel Vee klassen blev Åke Lindh före Kent Baeck och på tredje plats Lars-Olof Åkesson. Övriga deltagare i heatet från Åhus var Lennart Mattsson, Lennart Ek och Bertil Persson. En Formel F och en Formel 3 från Åhus Racing Team fanns också med, körda av Patrik Lindell och Jan Mohlin.

### UPPVISNINGSLOPPET I ÅHUS 25 juli 1992

Åhus Racing Teams sedvanliga gatlopp i Åhus blev för sjätte året en succé. Trots konkurrens av strålande badväder fanns tusentals besökare längs Köpmannagatan. I rena Monte-Carlostilen dundrade de för dagen välputsade veteranracerbilarna fram med åskådare tätt packade på trottoarerna. Efter sex varv ställdes bilarna upp till beskådande av intresserade Ortsbor och tillresta turister. De tre inbjudna förarna i racet trivdes med uppmärksamheten och inte minst den enda kvinnliga deltagaren Gertrud Ljungberg i sin gula Broke Formel Vee.

När fotografer och övriga intresserade fotograferat och frågat färdigt var det dags att lasta formelbilarna för vidare transport till Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp.

Kent Baeck

Eftersom lördagens träning missades på grund av Åhus gaturace, blev aktiviteten stor i Åhus racing teams läger, men till start kom ändå fyra Formel Vee. Thim Lilja fick inte ordning på sin Dolling Formel Vee och fick gå i depå efter uppvärmningsvarvet. Björn Leufvenius med sin Alvenius Formel Vee var med i sex varv när han fick kasta in handduken. Bortsett från två Formel F, fanns Åhus Racing Team på ledande plats i resultatlistan som tredje, fjärde och femte plats. Arrangemanget på Ring Knutstorp var som vanligt mycket bra ordnat och samåknigen med midgetbilarna är en trevlig upplevelse och den ömsesidiga respekten fungerade bra. Som överlägsen segrare kom Göran Anderberg i Lotus FF 61 -70 och så småningom tvåan Roland Svensson i Merlyn FF -72 ivrigt jagad av trean Åke Lindh i LS4 Formel Vee. Fjärde och femteplatsen belades av Bertil Persson i Veeva Formel Vee-65 och Kent Baeck i RSM Tasco .67

TILL SALU

ELVA COURIER MK 3 1963, mycket lämplig bil i GT/GTS klassen ( 600 kg )  
Reg bes i Sverige, mycket bra renoveringsobjekt. Pris: 40.000:-  
Kjell Wallin Tel: 08/773 18 19.

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce 1959

Nu är den till salu !

En av Sveriges mest bekanta racebilar i historiska klassen.

Ex Stina Widenborg, Ex Bengt Dieden.

Bilen är helt raceklar med FIA papper, båge, däck mm.

och är klart "competitive" i lilla GT klassen. Vinnare RHK 91, 9a Nürburgring 91 och 92. Pris: 150.000:- (ej byte)

Richard Schultz 040-269110 (hem), 040-79240 (arb), 040-2691160 (fax)

TILL SALU.

Böstad och trogen dragare, VW Caravell C 112 hkr, 1987 säljes för c:a 60.000:- eller kan ingå i byte mot något sportigare.  
Peter Kumlin Tel. 0243/28 477 eller 023/63 145.

Merlyn MK 7 FJ 1963 997cc fia/fisa homologated, 25.000 pund.  
Deschutere Danny Wollegrasstraat 4 2040 Antwerpen Belgium  
Tel, 03/568 08 27.

1 st. Brabham F3 1973. Typ BT 41 ch. no. 145. Uffe Svenssons gamla vinnarbil, vit, nyrestaurerad, Holbay motor.

1 st. Brabham F3 1972. Typ BT 41 ch. no. 20. svart, nyrestaurerad. Ny Holbay motor och ny växellåda.

1 st. 500 cc midget -F3, EFFYH 500 TT - 1952, JAP motor.

Alla bilar är i renoverat toppskick.

Per Gjerdrum - Oslo

tel hem: 047-2-847622 arb: 047-2-982905

\*\*\*\*



DÄCK INFÖR 1993.

Det nya däckreglementet hittar du på sista sidan i detta nummer av rutflaggan, läs det för h-e.

VAD KOMMER VI ATT ÅKA UNDER 1993.

Första tävlingen blir troligtvis på FALKENBERGSBANAN, sedan blir det ANDERSTORP, KARLSKOGA, KNUTSTORP, MANTORP och en till som inte är helt klar just nu.

Det kommer även att bli en träningsdag på Karlskoga i slutet på April eller första helgen i Maj.

Om någon av er sitter inne med några bra förslag på SPONSORER för klasserna till -93, hör av er till klassrepresentanten för den klass det gäller.

VALBEREDNINGEN BEHÖVER DEJ !!!

Er käre redaktör behöver bytas ut, har någon lust att göra minst 6 nummer av Rutflaggan per år så hör av er till mej. (Mats Israelsson)

Bosse Warmenius har fått tag på ett garage nu, så vi kan sluta leta.

PORSCHELIGAN är på gång med friska tag -93, hela gänget lär komma.

SOLENTUNAMÄSSAN ska vi vara med på även i år, kommer ni ditåt så titta in i vår monter, där kan du ta en kopp fika under tiden du vilar benen.

PRISER SOM DELADES UT VID FINALEN I ANDERSTORP.

BAD LUCK: till PETER KUMLIN för hans fantastiska förmåga att ha gått sönder så mycket på så litet på så kort tid. Grattis Peter.

PRESIDENT TROPHY: till BENGT WICKE WINQVIST för att han givit den svenska historiska racingen fin PR i Sverige och utomlands.

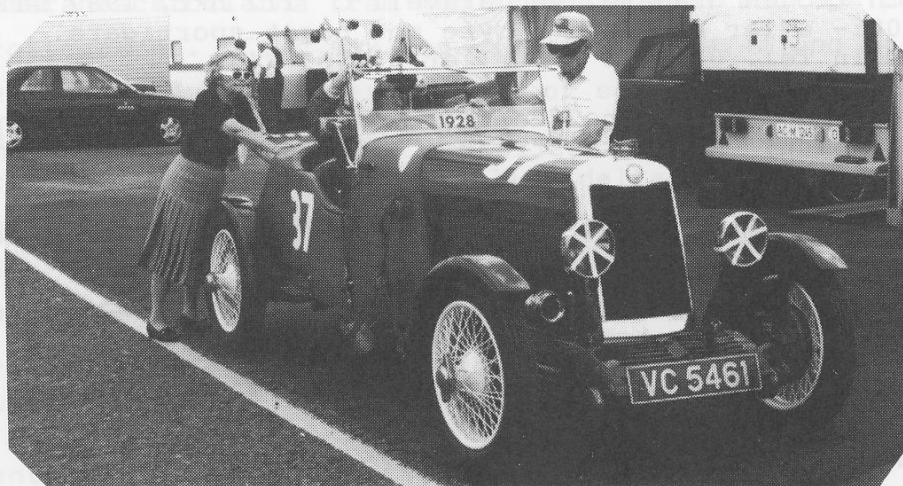
TORSTENS MEMORIAL: till THOMAS HENRYSSON för den kämparanda han visade i Mantorp, samt att det är en jä-l att åka bil.

ETT SPECIALPRIS gick till JAN LILLIESKÖLD som inte kör själv, men ändå tar ut sina bilar och låter oss få se dem på banan.

JANNE fick olja från RED LINE.

Priserna 2 och 3 delas ut vid årsmötet.

GRATTIS GRABBAR DET VAR NI VÄL VÄRDA.



**HISTORIC CARS INFORMATION****TYRES AUTHORIZED FOR USE ON HISTORIC GT, GTS, TOURING AND GTP CARS IN INTERNATIONAL EVENTS FOR HISTORIC CARS IN 1993****Racing Tyres (not valid for Standard GT cars).**

Cars in Class "E" (built prior to 31.12.1961) may use Dunlop "L" section tyres using 204 Compound only and a tread pattern of CR 65 or earlier.

Cars in Class "F" (built 1.1.1962 - 31.12.1965) may use Dunlop "L" or "M" section tyres using 204 Compound only and a tread pattern of CR 65 or earlier. In addition Goodyear "Blue Streak" tyres of type G12, G12A(K) or G15.

For cars competing in Historic Rallies, competitors are advised that in some countries the use of racing tyres is not allowed for events which use the public highway, but they may be used on special stages. Competitors should ascertain the legality of any racing tyres that they propose to use in the competition from the organizers before setting out to the event whilst organising clubs are urged to publish any National legal constraints on tyres in their rally regulations.

**Road Tyres.**

The following list of tyres has been formulated from manufacturers' technical data and the inclusion of a tyre within this list is not a FISA recommendation as to that tyre's suitability for racing. It is the competitor's responsibility to ascertain the suitability of the tyre for use on their specific car with the manufacturer of the tyre.

No road tyre of a profile less than 70 % for Class "E" cars or less than 60 % for Class "F" cars may be used. When tyres with a speed rating of less than "S" (speeds up to 113mph (180 kph)) are contemplated, then the manufacturer should be consulted.

For cars with rims of 16" diameter or above, any make of crossply road tyre may be used.

For rally competitors particular note should be taken of the Load Capacity Index of the tyre under consideration for tyres with a speed rating of less than "V" and the advice of the tyre manufacturer sought (particularly important if winter pattern tyres are being considered as these often have a speed rating of "Q"). This is of particular importance if it is anticipated that the event may involve the car in "yomping". For Historic Regularity rallies, any tyres authorized for use on the road in the countries of the event may be used. Tyres with a speed rating of "ZR" are not permitted.

The tyres permitted are as follows :

**AVON**

Wide Safety GT	Turbospeed
Turbospeed Mk.IV	Turbosport CR22
Turbosteel	Turbospeed CR28
CR6F ZZ	Turbospeed CR28 Sport
Turbospeed Nylon Crossply	

**BARUM**

OR 6	OR 19	OR 21	OR 22	OR 24
OR 27	OR 32	OR 34	OR 35	OR 36
OR 37	OR 66	OS 21	OS 28	

**BRIDGESTONE**

SF 215	SF 216	SF 228	SF 370	SF 373
RD 137				

**BF GOODRICH**

COMP T/A	COMP T/A HR	EURO RADIAL T/A
RADIAL T/A	ADVANTAGE T/A	

**DUNLOP**

SP SPORT D2	SP SPORT D3	SP SPORT D6
SP SPORT D7	SP SPORT D8	SP SPORT D200
SP SUPER D3	SP SUPER D7	SP9
SP SPORT AQUAJET	SP4	

**FALKEN**

FK 07E	FK 07U	FK 07V
--------	--------	--------

**FIRESTONE**

F630 HR	FIREHAWK 660	CAVALLINO
---------	--------------	-----------

**GOODYEAR**

EAGLE, NCT2
-------------

**MICHELIN**

MXV	MXV2	MXT
-----	------	-----

**PIRELLI**

CN 36	P5	P6
P600	P700	

**SEMPERIT**

TOP SPEED	DIRECTION
TOP GRIP	DIRECTION GRIP
TOP GRIP SLG	HI LIFE M601
M701	

**TOYO**

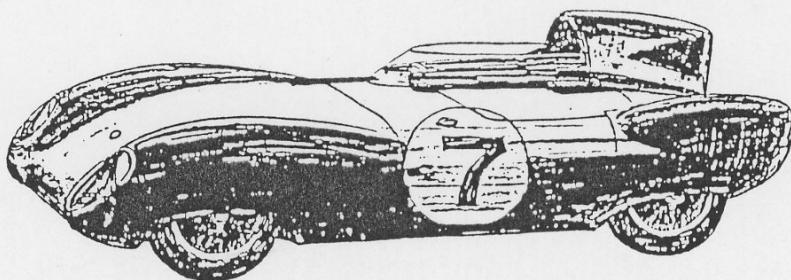
300	600 60 SERIES
600-F1	600-F4
600-F7	600-F8

**UNIROYAL**

RALLYE 380
------------

**YOKOHAMA**

A001 (not suffix "R" or "HFR")	((non pas les types "R" ou "HFR"))
S704	S707 A321



## SPORTVAGNSSIDAN

Det var ett tag sedan jag skrev några rader. När nu säsongen är slut får vi väl försöka göra någon sorts summering. Någon större tillväxt i klassen blev det ju inte i år heller. Lite nytt dök det ju upp i alla fall. På Knutstorps Sportvagnsmeeting fick vi se dansken Kristian Nöörgard med sin Lotus 7 försedd med Ford sidventilare. På Anderstorp startade Olof Wijk i en Attila försedd med mäktig V-8. Även Stefan Leschner var där med sin Marcos Gullwing, som är färdig, nästan, efter helrenovering. Denna bilen hör ju egentligen inte hemma i klassen för sportvagnar eftersom det är en GTP.

Poängsammanställningen efter de tre tävlingar som räknades, Falkenberg 14/6, Knutstorp 26/7 & Anderstorp 5/9, blev följande:

### SPORTVAGNAR E

1	Jörgen Carlsson	Lotus 7-Climax	--	14	--	14
2	Kristian Nöörgard	Lotus 7-Ford	--	(15)	--	0

### SPORTVAGNAR F

1	Björn Cronholm	Diva 10F GT	15	12	--	27
2	Olof Wijk	Attila Mk 3	--	--	15	15
3	J-O Bergqvist	Lotus 23B	--	15	--	15
4	Elmon Larsson	Lotus 7-Austin	--	--	14	14
5	B-Å Bengtsson	Lotus 7-Ford	--	13	--	13
	Otto Reedz-Thott	Lotus 23B	--	(14)	--	0
	Jan Hansson	Lotus 7-Ford	--	(11)	--	0

Förare med poäng inom parentes tillhör ej RHK och räknas därför inte med i den totala poängen.

Förutom dessa deltog även Tommy Brorsson i EM-deltävlingen på Knutstorp.

Totalt var vi alltså 10 förare som deltog i klassen under 1992. Jämfört med 1991 är det en ökning med hela 42%. Inte illa.

Inför 1993 ser det dock inte så ljusst ut. Frågan är väl om inte antalet bilar kommer att bli färre än vad det var i år. Det befintliga vagnsmaterialet är ju oerhört magert och det tycks vara mycket svårt att få ut så värst många fler bilar, om det nu överhuvudtaget finns några fler i landet.

Elmon