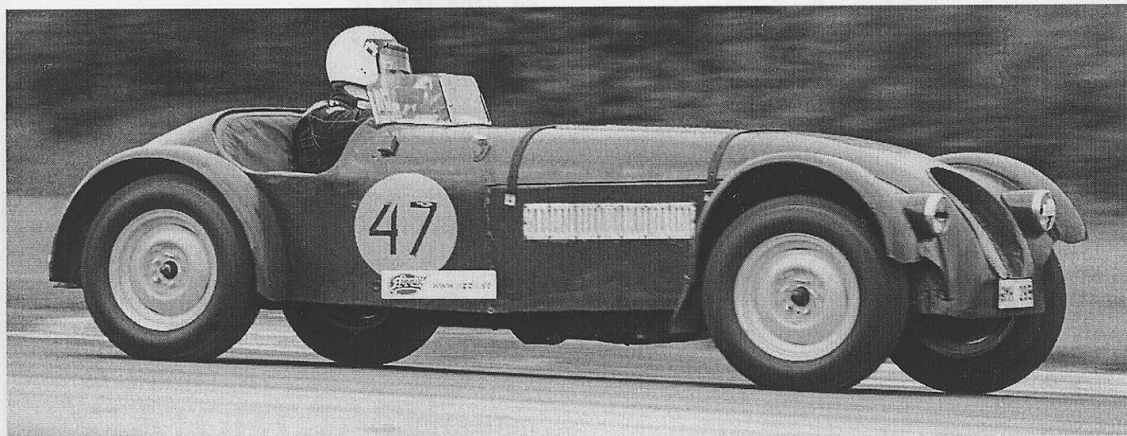


RUTFLAGGAN NR 5 2001



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Än leva gamla gudar!



*Charlie Christianssons nordiska specialare; Alfta-Bergströms Buick special
med anor på tävlingsbanan redan från 1934. Foto: Bengt-Åce Liljevind*

Horst:s rader

HORST BRÜNING

Läget börjar klarna, dvs. tävlingsdagarna börjar falla på plats.

Preliminärt ser det ut på detta viset:

Falkenberg	maj 04 - 05
Kinneulle	maj 18 - 19
Anderstorp ???	juni 08 - 09
Karlskoga	juni 14 - 16
Knutstorp	juli 12 - 14
Rudskogen ???	juli 27 - 28
Mantorp	aug 31 - sept. 01

Anderstorp har sökt EM- för standardvagnar och GT-klassen men väntar på besked bland annat angående bullerdagar.

Racerhistoriska klubben har sökt en EM deltävling i Lurani Trophy på vår tävling på Gelleråsen.

Rudskogen, där har jag fått ett ledigt datum, men det är inte klart ännu.

Som det ser ut just nu kommer HTCC att åka med RHK på 4 tävlingar och dessutom köra 2 tävlingar utomlands (Norge, Finland)

Den 9. februari håller Racerhistoriska Klubben sitt årsmöte på Hotell Eurostop i Jönköping. Kallelse finns på annan plats i detta blad. Som vanligt med samling kring kaffepannan och fr-allfatet kl.10.30 mötet startar 11.00. Dagordning enligt stadgarna.

Det är på årsmötet som besluten fattas, kom dit och påverka.

Enligt redaktören kommer det ännu en tidning ganska snart.. Jag återkommer med definitiva besked om vår tävlingskalender då.

Horst

PS. Nu är det dags att ta kontakt med valberedning med era förslag till styrelse. DS.

Nick Tammemägi

STORT TACK

för alla vackra blommor,
och all omtanke jag fått från Er
efter Nicks bortgång och vid hans bår.

Kram.

Ann-Marie Tammemägi

Kallelse till årsmöte

Lördagen den 9 februari
2002

på Hotell Eurostop
i Jönköping.

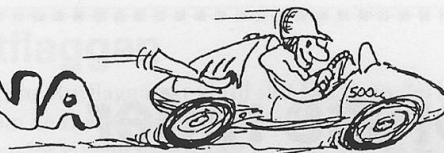
Klockan 10.30 tar vi fika och
klockan 11.00 börjar årsmötet

Dagordning enligt stadgarna.

Motioner och övriga frågor
skriftligt till styrelsen
senast 2 veckor före mötet.

Välkomna!

HALVPANNORNA



Svenskt Sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp 14-15 juli

Ring Knutstorp brukar vara den stora samlingsplatsen för de flesta som åker med historiska bilar, och i synnerhet gäller detta för dem som kör med midgetvagnar, för då skall allt som kan rulla fram. I år blev det 11 bilar som dök upp, varav 2 "nya". Det var Calle Bergström som dök upp med en Special med FN-motor, och så var det Torbjörn Eriksson i Kaj Wallins fina Effyh-JAP, ex Vanadis. Dessutom gjorde C-G Peterson come-back med sin Effyh-SRM. Tyvärr så blev det så att Calle fick ge upp i första kurvan med sin vagn, och Torbjörn kom aldrig till start med diverse problem, men det vet ju vi som är danade med trilskande midgetbilar att "all vår början bliver svår".

PER HÅGEMAN

Tyvärr så verkar det som om det bara är Knutstorp som kan locka till tvåsiffriga deltagarantal, vad gäller midgetbilar. Som nämnts blev vi 11 stycken sedan Göran A beslutat sig för att köra Formel Junior istället. Som vanligt hade vi två träningspass; ett på lördagen och ett på söndagen. På lördagen var Peter Kumlin snabbast, tätt följd av Allan Göransson och C-G Peterson. På söndagen var C-G Peterson snabbast, klart före Peter Kumlin och Kent Persson.

På söndagen var det så dags för race. Tyvärr kunde inte Torbjörn Eriksson starta med Effyh, och även Håkan Sandberg tvingades avstå med sin RJ 500. Som nämnts så fick alltså Calle Bergström kasta in handuken med sin FN-Special i första kurvan med styrningsproblem.

Snart kunde man urskilja att Peter Kumlin lagt beslag på ledningen med sin beprövade Effyh-JAP före Per Hågeman och C-G Peterson. Så pågår det



C-G Peterson tog en bejublad seger vid svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp med sin snabba Effyh-SRM. Ny får gamlingarna akta sig när ungdomen stormar fram. Foto: Bengt-Åce Liljevind

några varv, innan Per Hågeman tvingas i depå med lossnade motorfästen och resulterande våldsamma vibrationer. Snart kan också C-G passera Peter och vinna med 10 sek. marginal. Allan Göransson, Lars Hågeman och Olle Linde följer.

I och med C-G:s seger kan vi glädjas åt att någon under 50, med marginal dessutom, blandar sig in i midgetåket.

Resultat:

1. Clas-Göran Peterson	Effyh-SRM	13.51,109
2. Peter Kumlin	Effyh-JAP	14.01,535
3. Allan Göransson	Swebe-Triumph	9 varv
4. Lars Hågeman	Swebe-JAP	9 varv
5. Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	9 varv
6. Per Hågeman	Cooper Mk 12-Norton	6 varv
7. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	Brutit
8. Carl-Axel Klarberg	Alfa-Dana-JAP	Brutit
9. Calle Bergström	FN-Spec.	Brutit



Olle Linde gjorde åter nypremiär så det rök om det. Foto: Bengt-Åce Liljevind.

Falkenberg, 26 augusti 2001.

Trevligt att få köra på Falkenberg igen efter två års paus. Nyhet från senast var att man gjort en tunnel under rakan, så att det gick att nå bandepån under pågående aktiviteter på banan, och att bandepån utökats väsentligt. Fyra bilar var närvarande; Per Hågeman, Lars Hågeman, Ulf Peterson och Torkil Kirk-Simonsen från Danmark. Han hade en Alfa Dana som sovit en Törnrosasömn innan han gjort den i ordning. Alltid roligt med "nya" bilar. Ulf hoppade in i stället för sonen C-G som brutit foten när han skulle komma över ett staket. Aj,aj.

PER HÅGEMAN

Efter växlande väderlek så blev det ett riktigt blött race när midget och Formel junior skulle starta. Men trots få deltagare så blev det spännande ändå. Ulf Peterson kunde ta täten före Per Hågeman, Lars Hågeman och Torkil Kirk-Simonsen. Kirk-Simonsen tvangs bryta med sin Alfa Dana efter några varv när det började gå segt, medan de tre första följde tätt efter varandra. Lars Hågeman tvangs sedan bryta när kedjan gick av. Vad han inte märkte var att kedjan hade slagit av bränsleledningen, så att tanken tömdes helt på metanolen.

I Täten växlade Ulf P. och Per H. placeringar ett par gånger innan Per kunde dra ifrån en liten aning och vinna. Men man fick lida med att vara dyngsur efteråt!

Resultat:

1. Per Hågeman	Cooper-Norton
2. Ulf Peterson	Effyh-SRM
3. Lars Hågeman	Effyh-JAP
4. Torkil Kirk-Simonsen	Alfa Dana-JAP

Rendez-vous på Knutstorp

Under helgen 13-15 juli samlades Historic racing- och sportvagnsentusiaster på Ring Knutstorp till ett välbesökt arrangemang. Det var inte enbart historiska bilar som lockades till banan. Hit kom också tidigare chaufförer.

BJÖRN OTTERBERG

Min Merlyn Mk 20A kördes 1973 av Bengt Arvelid, tvåa från höger på bilden. Han blev 3:a i mästerskapet enligt en sparad tidningsartikel. Han körde även i Tyskland och Österrike, bland annat som förlopp till Formel 1. Mekaniker var Bengt Hult, till vänster på bilden. Under 1989-93 kördes bilen av Roland Svensson, tvåa från vänster.

Kände de igen bilen? Ja, det mesta var sig likt, men det blev litet diskussioner om kulörer, och ett påpekande om att några instrument är utbytta. Dessa finns dock kvar och skall renoveras och återmonteras.



*Knutstorp.
SxHansen:
Två förare:
Catarina
t.v, Karin
t.h., en
team
manager,
mekare,
bilbyggare,
transporterare
m.m:
Jens, två
bilar, Mk4.
Foto:
Bengt-Åke
Liljevind*

Article 4.1 - Certification

After "For cars built from 1/1/1966 onwards and for which an individual history is required, the FIA Historic Vehicle Identity Forms must be verified by the Eligibility Working Group of the Historic Cars Commission before being issued.", add:
"Any such FIA Historic Vehicle Identity Form must therefore be stamped by the FIA, and will not be valid if this is not the case."
 (As from 01.01.2002)

Article 8.1 - Series Production Touring Cars (T)

In the first paragraph, modify:
 "No car will be accepted in Period F if it has a homologation number higher than 1408 for the old series or 5064 for the new series in the list of CSI homologations published in FIA Bulletin n° 246; Period G if it has a homologation number higher than 5431."
 (As from 01.01.2002)

Article 8.13 - Tolerances

Add the following article between the existing articles 8.12 and 8.13:

"8.13 Tolerances

Unless otherwise specified on the homologation form applicable to the car, the following tolerances on measurements of components are to be applied:

- all machining, excepting bore and stroke: $\pm 0.2\%$,
- unfinished casting: $\pm 0.5\%$,
- width of car at front and rear axle lines: $\pm 1\%$, $- 0.3\%$,
- wheelbase: $\pm 1.1\%$,
- track: $\pm 1\%$."

(As from 01.01.2002)

The existing articles 8.13 and 8.14 are to be renumbered accordingly.

(As from 01.01.2002)

Article 9 - Determination of classification and eligibility

Change the first sentence as follows:
 "In principle a car will be classified by the actual year of completion of manufacture of that vehicle."
 (As from 01.01.2002)

Article 11.10 - Wheelbase and track

Change the first paragraph as follows:
 "Wheelbase and track: They must be those homologated or, if the model was not homologated, must conform to the manufacturer's original specification. The tolerance granted concerning the track is $\pm 1\%$. Tolerances: see article 8.13."
 (As from 01.01.2002)

Article 12.5 - Engine

Change the last paragraph as follows:
 "- the dimensions and weights given on the car's homologation form are respected, taking into account the tolerances specified on this form. If these tolerances are not specified on the form, a tolerance of $\pm 5\%$ may be taken into account. Tolerances: see article 8.13."
 (As from 01.01.2002)

Article 13.17 - Wheelbase and track

Change as follows:
 "The wheelbase may not vary by more than 1.1% (maximum 4*26.4mm) from the period specification. For all cars up to ... must be respected.
 The track must not vary from the period specification. The wheelbase and track dimensions must be to period

specifications, within the tolerances permitted in Article 8.13."

(As from 01.01.2002)

Article 14.3 - Engine for TGP Cars

After "Cars originally fitted with DFV engines may utilise DFV-derived engines.", add:

"Where a Cosworth engine is fitted originally, any Cosworth DFV- or DFY-derived engine component may be used."

(As from 01.01.2002)

Article 14.13 - Aerodynamic aids for TGP Cars

Change the last paragraph as follows:
 "On any car Cars built using ground effects principles, must have any bodywork designed to seal it to the ground must be removed or immobilised and be sealed by the series scrutineer in a position such that it cannot be lower than the bottom of the original chassis sliding skirts removed or immobilised in a position such that they cannot make contact with the ground at any time. Any device fitted to the car to lower its ground clearance whilst in motion must be disabled."
 (As from 01.01.2002)

Appendix II - List of road tyres

- Under "Black Rocket", modify as follows:
 "BLACK ROCKET (Rechapé / Remould - En cas de boue, de neige ou de terre seulement / For mud, snow or gravel conditions only)

BR22	BR33	BR44
175/70 R 13	155 R 13	14/60-14
175/70 R 14	15/65 R 15	14/60-15
175/70 R 15		16/62-15
14/62-15		17/65-15"

(As from 01.01.2002)

- Add:

"MATADOR

3	4	8	11
12	14 Prima	15 Stella	31
33 Sport	35 Elite	Eco Flex	Activ Flex"

(As from 01.01.2002)

Appendix VII - Specific to certain cars

- Add:

"FORD

Lotus Cortina

Any brake pad compatible with the original calliper is allowed in Series Production Touring Cars if the friction surface remains as homologated."

(As from 01.01.2002)

- Modify:

"FORD

GT 40

"This car may be used in GTS of period F if it uses the brakes, engine and tracks corresponding to homologation form n° 224.

- This car is a GTP if of period F, and a GTS if of period G."

(As from 01.01.2002)

Modifications du Règlement concernant la présentation des fiches d'identité de Véhicules Historiques à la FIA
 Modifications of the Regulations for the submission of Historic Vehicle identity forms to the FIA
 Championnat des Voitures de Grand Prix Thoroughbred de la FIA - Modifications du Règlement (2002)
 FIA Championship for Thoroughbred Grand Prix Cars - Modifications of the Regulations (2002)
 Trophée d'Europe des Rallyes Sportifs Historiques de la FIA - Modifications du Règlement (2002)
 FIA European Historic Sporting Rally Trophy - Modifications of the Regulations (2002)

REGULATIONS FOR THE SUBMISSION OF HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORMS TO THE FIA

Article 4.3 - Photo page 1

Add the following article:
 "4.3 Photo page 1
 This photo must not show any advertising, unless it conforms to the original livery of the car."
 (As from 01.01.2002)

FIA CHAMPIONSHIP FOR THOROUGHbred GRAND PRIX CARS

Article 2.2 - Classes

Modify as follows:
 "A) Period G Formula One cars built and raced prior to 31.12.71.
 B) Post-1971, non ground effect Formula One cars.
 C) All post-1971 ground effect and flat-bottom Formula One cars.
 D) All post-1971 flat-bottomed Formula One cars."
 (As from 01.01.2002)

Article 12 - Final Classification of the Championship

Change the end of this article as follows:
 "In addition, the following special awards will be presented to the competitors who scored the highest number of points in

their Class but are not the winner of the FIA Championship for Thoroughbred Grand Prix Cars:

- The competitor scoring the highest number of points in Class 'A' will be declared the winner of the 'Thoroughbred Grand Prix Historic Cup'.

- The competitor scoring the highest number of points in Class 'B' will be declared the winner of the 'Thoroughbred Grand Prix Classic Cup'.

- The competitor scoring the highest number of points in Class 'C' will be declared the winner of the 'Thoroughbred Grand Prix Cup'.

- The competitor scoring the highest number of points in Class 'D' will be declared the winner of the 'Thoroughbred Grand Prix Sporting Cup'."

(As from 01.01.2002)

FIA EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY TROPHY

Article 3 - Calendar of events

Modify the first sentence as follows:
 "There will be a maximum of 40 11 events."
 (As from 01.01.2002)

Allt går inte bra

Många timmar har ägnats till att renovera och trimma min SAAB Sport. Speciella delar som skivbromsar, öppningsbara sidorutor, mätare till instrumentbrädan, emblem, ratt mm. har jag köpt runt om i Sverige, då bilen, när jag hittade den på skrotet, var plundrad på alla specialdetaljer som tillhör modellen. Arbetet har tagit 2½ år beroende på tid, ork och pengar, då jag samtidigt tävlat med en annan SAAB 2-taktare.

LARS I "SKÅVE", No 16

Gångna våren var en jobbig tid för att kunna bli färdig inför den första tävlingen med en "nya" SAAB Sporten. Ofta tar det dubbelt så lång tid att göra en sak mot vad jag planerat, och alltför ofta slutade kvällarna vid kl. 22.00-23.00. En del missöden kan också inträffa.

Vid ett tillfälle, efter en tids mekande, var det klart för provkörning, och plötsligt hördes ett skramlande ljud under bilen, som vid inbromsning upphörde. En snabb titt i backspegeln visade, att det jag trodde hade hänt. Bakre delen av avgassystemet hade lossnat, och ljuddämparen och avgasröret rullade likt en brödkavel efter vägen, och turligt nog försvann det ner i diket. Puuh, tur att det inte rullade över i fel vägbanan vid ett möte.

här morgonen skulle svarta lådan lämnas tillbaka med sitt innehåll på ca 60-70 detaljer. Efter att ha tagit matsäcken, kläder, papper till återvinnningen, några kuvert som skulle postas, och så bilnycklarna förstås, stegade jag ut mot bilen. Var har jag bilnycklarna? Jo, här i högra handen. Bäst att lägga svarta lådan på bilens tak medan jag låser upp bilen, och färden kunde påbörjas. Nere vid stoppet vid vägkorsningen mötte jag en bil vars förare tittade litet extra mot min bil som inte är av senaste modell och har drabbats av någon sorts röta, rost heter det visst. Ja, titta du, jag har en finare bil hemma i garaget, tänkte jag och åkte snabbt därifrån, och när jag lade i 4:ans växel, hörde jag en duns från bakre delen av bilen. NEJ, NEJ, NEJ, inte nu igen! Jag bromsade



Lars Källberg, här i full fart med sin "nya" SAAB Sport på Knutstorp. Tyvärr gick det senare på säsongen litet grus i maskineriet i den annars superb fint preparerade bilen.

Några dagar senare, vid ett annat missöde, tjänade jag 1.884 kr. Det är ett av de få tillfällen som jag har tjänat pengar på min hobby, eller förstår jag mig inte på det här med inkomster och utgifter? Hursomhelst var det måndag morgon och en del saker skulle uträttas före arbetets början kl. 07.00. Jag gick upp extra tidigt, och efter sedvanliga rutinåtgärder inför dagens uppgifter, stannade jag vid ytterdörren för att ta med, låt mig kalla den "den lilla svarta lådan". Det hör till saken att jag har förmånen att få låna diverse specialverktyg på en av ortens verkstäder, och den

snabbt in, och som man säger: kastade ett getöga i backspegeln, bara för att se DEN LILLA SVARTA LÅDAN virvla runt i lyften, och när alla 60-70 detaljerna hastigt lämnade förpackningen likt solstrålar från en pyroteknisk sol, ja, ni vet en sådan som bränns av den 30 april. (Nyårsafton i de sydligare regionerna. Red:s anm.)

Här var goda råd dyra. En hastig gir, och jag stod parkerad på Engströms gård. Snabbt sprang jag tillbaka till "olycksplatsen" och började att samla ihop grejorna som låg utspridda på vägen och i diket.

Många bilister undrade nog vad jag höll på med när jag hoppade fram och tillbaka mellan bilarna som snabbt, snabbt passerade i värsta rusningstrafiken på morgonen. Efter en, som jag upplevde det, lång stund, hade jag lyckats samla ihop alla detaljer utom 2 st och det var i samband med letandet av dessa som jag gick och bockade mig och tittade i diket, då jag plötsligt fick se Olsson med morgontidningen i handen komma närmare och närmare. Följande konversation utspelades:

Olsson: "Håll du på å hälsä våren välkommen, Källberg?"

Källberg: "Nej, hurså?" (Något irriterat, då jag ville vara ifred med letandet)

Olsson: "Jo, ja si du gå å böckä och nigä åt tussilagon i dike, hi, hi, hi"

(Ni förstår säkert mina tankar) Jag förklarade snabbt det inträffade och drog därifrån.

När arbetsdagen var slut stannade jag åter på "olycksplatsen" för att återuppta letandet, och ganska snabbt hittade jag en av de två detaljerna som fattades, men den var inget värd så länge "maken" saknades.

Strax kom det en flicka som bor i närheten cyklandes. Hej! Vad håller du på med? Jag förklarade vad jag sökte, och hon erbjöd sig att hjälpa till i sökandet. Efter en liten stund höll hon en sak i handen och frågade: "Är det den här grejen kanske?" Och mycket riktigt var det "maken".

I dessa kontokortstider har jag inte mycket kontanter på mig, men jag kunde ruska ur 22 kr ur börsen. Det är mer än många andra har fått ut av börsen i år, men det är kanske en annan börs. Tacksamt överlämnade jag pengarna till henne och tackade för hjälpen, samtidigt som jag frågade om det skulle gå till godis, men fick förklarat för mig att det skulle komma till pass vid en resa till utlandet under sommaren.

Inkomst:	Komplett svart låda, hittad	1997 kr
Utgifter:	Ny svart låda utan innehåll. Den gamla blev sig ej lik. "Hittelön"	97 kr 22 kr
Förtjänst:	1997 kr, minus 119 kr	1884 kr

RHK STYRELSEMÖTE

2001-08-25

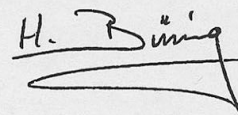
Plats Falkenberg

Närvarande:	Horst Brüning	Ordförande
	Bruno Rösler	Ledamot
	Anders Ek	Kassör
	Östen Johansson	Ledamot
	Åke Hansson	Sekreterare
	Per Knutsson	Suppleant
	Ursula Ljungberg	Suppleant
	Per Hågegan	Adjungerad
	L-G Widenborg	Adjungerad

- § 1 Ordf.hälsade välkommen och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Dagordningen fastställdes enl.kallelse.
- § 3 Föregående protokoll gicks igenom samt godkändes
Kvarstår punkten om RHK arkiv till nästa möte.
- § 4 Diskuterades problem med att antalet bilar i vissa heat överstiger banlicensen.
Efterlystes en enhetlig hantering när detta uppstår, frågan hänskjutes till framtidskommitté och tekniker för upprättande av en skriftlig instruktion om hur vi ska förfara i dessa fall.
- Anderstorp: Fest på High Chaparal. Inget besked från ARC ang. funktionärer på söndagen.
Ansvariga på söndagen L-G Widenborg, Bruno Rösler, Horst Brüning.
Tävling sker på korta banan. Medlemskap är obligatoriskt för att delta.
- § 5 NM serie: Beslutades att om RHK skall medverka så skall samtliga klasser ingå samt Appendix K gälla strikt. Minst 14 dagar mellan tävlingarna.
- § 6 Kassören redogjorde för klubbens ekonomi som är mycket god.
- § 7 Planeringsmöte beslutades att bli 25/11-01 separat kallelse skickas ut.
- § 8 Teknik: Besiktning Anderstorp Åke Hansson, L-G Widenborg, Horst Brüning, Per Knutsson.
Utbildning för tekniker tas upp med SBF behovet är nu stort då vi behöver fylla på med nya tekniker.
- § 9 Övriga frågor: Förslag till överenskommelse mellan RHK och arrangörsklubbar delades ut av Horst
Beslut tas på nästa möte. Diskuterades hur vi kan förbättra hemsidan kanske ska vi köpa tjänsten
Horst undersöker till nästa möte. Ev. nya regalia tas upp på nästa möte.
- § 10 Ordförande tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet Åke Hansson

Justeras Horst Brüning



Historische 750 Meilen, Nürburgring, 27 oktober

I finaltävlingen i den holländska Historische Monoposto Formelbilscup som körs motsvarande som RHK i Sverige, deltog sju svenskar. Skillnaden är att man slår ihop Formel ny och Formel äldre till ett enda heat.

LARS-GUNNAR JOHANSSON OCH PETER SIKSTRÖM

På denna sista deltävlingen för året var det en härlig blandning av formelbilar. Värst var en Lotus 70 Formel 5000. I övrigt var det F-3, Super Vee, Formel Ford 2000, Formel Ford 1600 och formel Vee med 2 resp 1 förgasare; totalt 27 bilar.

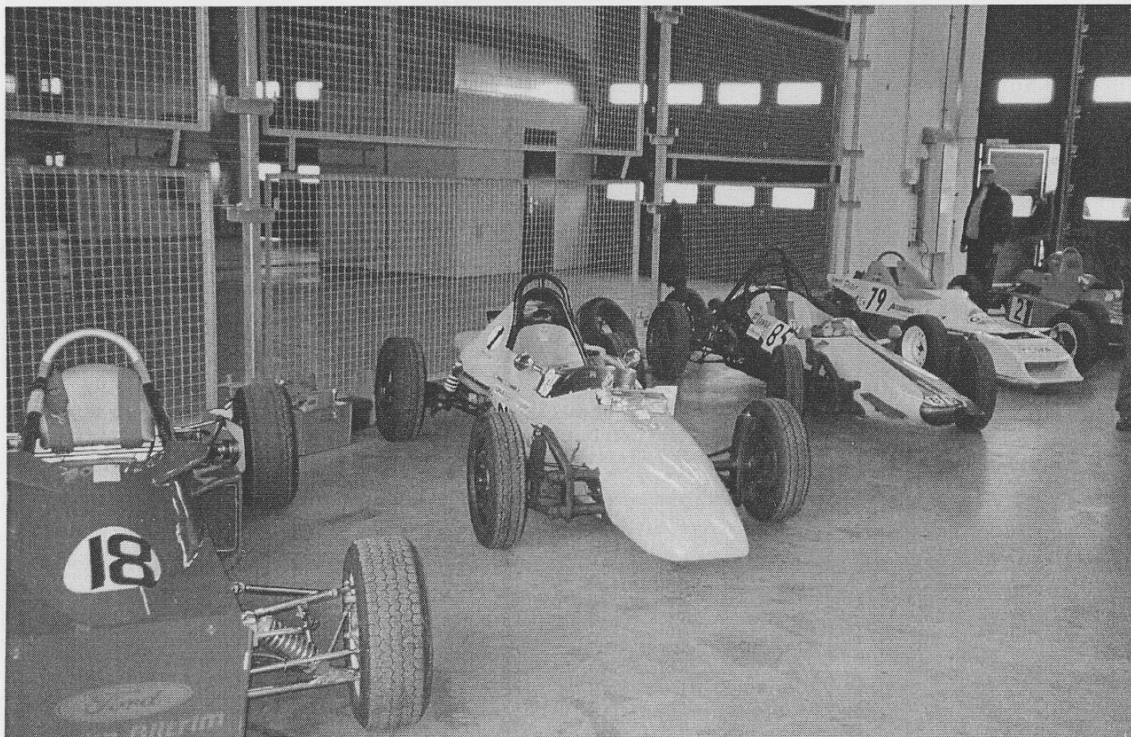
Det blev en mycket intensiv heldag med 2 träningspass á 30 minuter och ett equalityrace, som innebar att köra varvet på så lika tid som möjligt, även detta under 30 minuter. På eftermiddagen avgjordes sedan racet över 12 varv på den klassiska GP-banan. Vädret var som vanligt på Nürburgring växlande; träningen på halvtorr underlag och racet på torrt underlag.

I klassen Formel Vee med enkelförgasare hade Lars-Gunnar Johansson, Anderstorp snabbaste tränings tiden och 13:e totalt av de 27 startande. Axel Madsen, Gränna, var 2:a och 13:e totalt, Lars-Gunnar Ljungman, Höllviken, 3:e och 16:e totalt, samt Thomas Nyberg, Älmhult 4:e och 19:e totalt.

Racet som avgjordes över 12 varv, blev en stenhård fight mellan Lars-Gunnar Johansson och Axel Madsen som vid flera tillfällen skiftade i ledningen. Segrare i klassen blev Lars-Gunnar Johansson med Axel Madsen på 2:a plats, Lars-Gunnar Ljungman på 3:e och Thomas Nyberg på 4:e plats. M.a.o. en total dominans av de svenska förarna. I den totala cupen vann Axel Madsen före Lars-Gunnar Ljungman med en futtig poäng. I Equalityracet vann Lars-Gunnar Ljungman före Thomas Nyberg och Lars-Gunnar Johansson.

I klassen för Formel Ford 1600 hade Peter Sikström, Borås den 2:a tränings tiden i sin klass och 4:e totalt, Rolf Johansson, Stockholm, 7:e och 14:e totalt och Hans Lundberg, Kumla 8:e och 18:e totalt.

I racet blev Peter 2:a i Formel Ford 1600 och 6:a totalt, Rolf 6:a resp 11:a och Hans 7:a resp 12:a totalt. Vann gjorde Helmut Dango, Tyskland



Svenskgänget inhyrda i stallboxarna på Nürburgring.



Prisutdelning på Nürburgring. Storkovan till svenskarna.

Fr.v. Rolf Johansson, Peter Sikström, Thomas Nyberg, Helena van der Wouden (Monoposto Holland), Lars-Gunnar Ljungman, Lars-Gunnar Johansson, Hans Lundberg och Axel Madsen.

i sin F-5000, 2:a och 1:a i Formel Ford 1600 blev Stefan Weinbach-Dierk, Tyskland i en Lotus 61. Han hade en varvtid som var 4,3 sek. snabbare än Peters, så många tvivlade på att hans motor var

korrekt. I equalityracet för F Ford blev Hans 3:a, Peter 4:a och Rolf 8:a.

Peter Sikström slutade 4:a totalt i cupen efter en seger och denna andra plats.

Världsfinal Formel Ford, Brands Hatch "Indy" 19-21 oktober 2001.

Som vanligt avhölls världsfinalen för Formel Ford på Brands Hatch korta bana, den s.k. Indyslingan. Huvudtävlingen gällde för de allra nyaste bilarna, men i en av supportklasserna, classic FF 1600 tillverkade t.o.m. 1981 deltog från Sverige, Peter Sikström, Borås, Rolf Johansson, Stockholm och Hans Lundberg, Kumla

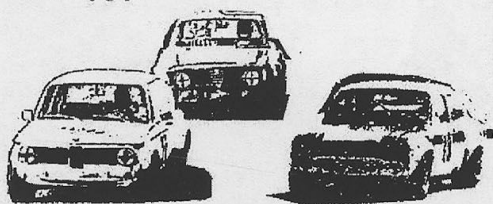
PETER SIKSTRÖM

På träningen var det halvtorr och svårt att köra om. Det blev naturligtvis trångt med 30 bilar på en bana som bara är 1974 m lång. Peter S. hade 17:e tid, Hans L. 21:e och Rolf J. 23:e.

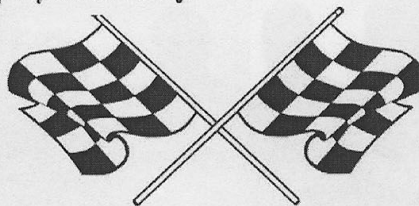
På söndagens race så spöregnade det som det gör i England, och arrangören stuvade om i tidsschemat, så det blev litet panik i svenskläget när racet tidigarelades.

Peter fick en usel start, tappade minst 4 placeringar och blev till slut 16:e i mål. Rolf körde bra i regnet och var i några varv före Peter, men snurrade tyvärr och blev 18:e man. Hans, han snurrade också och slutade som 26:a. Det var så mycket vattensprut att den röda baklampan var svår att se, så det var nästan omöjligt att köra om.

Stand Ny grp 2



Myranes Bil & Olja

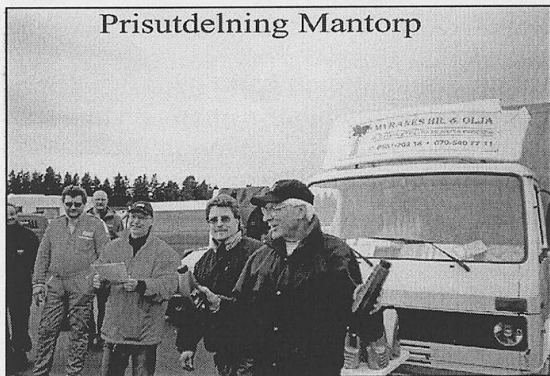


En titt i backspegeln säsong 2001

Mantorp 5-6 Maj

Årets första tävling ägde rum på min hemmabana Mantorp. Det är alltid skönt att ha nära hem. Jag körde ut på fredagen för att köra några träningspass. Lennart Björk var redan på plats men stod lite avsides beroende på att man hade lagt asfalt på torsdagen på den del av depån som Stand Ny var anvisad. STCC gör mycket gott för upprustningen av våra banor. Tyvärr så stiger priset på banhyran p.g.a. allt detta. 16 bilar i Stand Ny var anmälda. Tre helt "nya" ekipage fanns på plats Håkan Munther och Rikard Hasselblad med varsin BMW 2002 Tii och Anders Persson med en Camaro. De två första är nya i klassen medan Anders är en gammal bekant. Tvärtom gäller Conny Abrahamsson som är ny i klassen men åker i en välkänd Escort ex. Kjelle Wallin m.fl. Conny bygger en 1300 Escort men lånar Kjelles bil denna säsong. Det jag mindes mest av Mantorp var kylan. Första tidsträningen kördes med en lufttemperatur på bara 10 grader. Däcktemperaturen på min Alfa översteg aldrig 45 grader under hela helgen. Jag har i år inhandlat en temperaturmätare för att mäta just däck-

Prisutdelning Mantorp



temperaturen. Den går även att mäta mycket annat. Erik Bergers temperaturmätare var trasig men jag kunde snabbt konstatera att temperaturen på kylvattnet var ok. "Bara kör" sa jag till Erik. Magnus hade problem med förgasarinställningen och jag mätte temperaturen på grenrören. "Han går åtminstone på alla cylindrar" blev min kommentar. Hur har man klarat sig utan en tempmätare undrade jag? Jag mätte temperaturen inte bara på mina däck utan många av

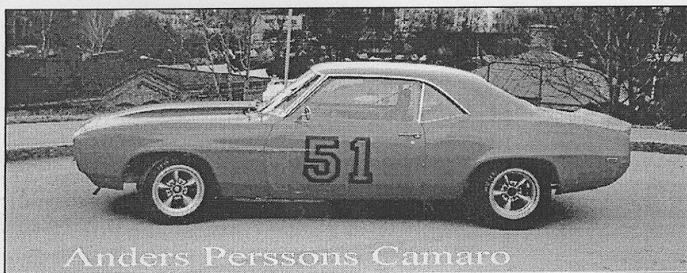
konkurrenternas. Vissa hade en skillnad på 15 grader mellan insida och utsida på framdäcken! Det ser tufft ut med mycket negativ Camber. Men är det optimalt? Jag bestämde mig för att minska min Camber till nästa tävling.

Tävlingen vanns av Fredde före Lennart Björk och Erik Berger. Tyvärr var manfallet stort men Anders Persson kämpade sig i mål på bara en växel. Men han bevisade på varv 2 (innan växellådan gick sönder) när han passerade mig på rakan hur snabb bilen var. Det var nära jag öppnade dörren för att kolla om mina hjul på Alfa snurrade.

Anderstorp 9-10 Juni

H.R.H Prince Bertil Oldtimer Festival är ett pampigt namn på en EM tävling för historiska bilar. Nu var det inte så många startande i år heller. Det är väl långt att åka upp till Sverige tycker väl Européer. 13 anmälda i Stand Ny är inte bra det heller. Vi Stand Ny tränade på em i torrt väder. Själv så klantade jag till det och körde av på varv 2 efter långa rakan. Lekarulor är effektivt när man vill bromsa upp farten. Men ger ett stort jobb i depån efteråt. Det tog mig 1,5 timme att få bort alla kulorna. Nej föresten det finns nog en del kulor kvar men dom såg jag inte. Race 1 på söndag fm gick i regn och givetvis så blev det problem i starten. Lennart Björk halkade på kopplingspedalen och fick stopp. Vi som stod bakom fick tränga oss emellan Escorten och raket innan han fick fart på bilen igen. Ni vet vad jag tycker om stående starter. Ut på rakan med många konkurrenter framför sig. Jag såg ingenting och undrade var på banan jag var och var mina medtävlare var. Men som ett under så tändes ett gäng bromsljus framför mig. Det var bara att göra likaledes. Efter några varv så tunnades fältet ut och man hade hyfsad sikt på rakorna. Men det var halt. Mina regndäck är inte speciellt bra och jag fick vara mycket försiktig med gasen i utgången ur kurvorna. Men det gick bra och jag kom i mål utan några incidenter. Snabbast var Fredde tätt följd av Björken och Anders Berger.

Race två gick på söndag em. och det regnade då också. Snabbast var Anders Berger tätt följd av Lennart Björk och Erik Berger. Fredde den stackarn fick ett vevaxelhaveri strax innan målgång och fick rulla i mål. Det var ingen grann syn. Vevaxel gick mitt av



Anders Perssons Camaro

och trycktes ut i fronten på motorn. Självt så snurrade jag av ut i gräset på gamla starttrakan. Innan jag fick igång motorn så passerade sju konkurrenter. Usch vilken helg!

Gelleråsen 16-17 Juni

Tretton bilar fanns på plats i Stand Ny. Det är acceptabelt med tanke på att det bara var en vecka sedan förra tävlingen på Anderstorp. Christer Johansson kom med en ny Twin Cam motor i sin Escort. Rickard Hasselblad gjorde ett nytt försök med sin BMW 2002 Tii. Men det höll inte denna gång heller. Men han ger inte upp och bilen är snabb bara han får ordning på grejerna. Håkan Lindevret valde att köra med oss i Stand Ny med sin "Comfort" koja. Jonas Nylén körde i H klassen med sin Opel Commodore. Tyvärr höll den inte. Självt så bestämde jag mig för att prova att ta bort den bakre krängningshämmaren på Alfa. Bilen kändes då mer följsam i kurvorna.

Snabbast på träningen var Anders Berger med tiden 1.15.076. Tvåa var pappa Erik med 1.16.843 och Björken med 1.17.918. Alla tre i BDA Escorter. I starten på Racet så gick Anders Bergers diff sönder och lätt kalabalik uppstod. Ni vet det där med stående starter, det är spännande. Men alla kom iväg utan plåtskador. Erik Berger tog en klar seger före Lennart Björk och Sven-Erik Myhr i en TC Escort. Självt så hade jag en kul fight med Christer Johansson och Håkan Lindevret. Håkan körde in som fyra och jag som femma och Christer som sexa.

Knutstorp 14-15 Juli

Denna tävling har vuxit för varje år och arrangementet är i proffsklass. Otroligt hur många startande som denna bana kan härbärgera. I Stand ny var 19 bilar anmälda. 18 Svenskar och en Dansk. Nämligen



K-G Almströms BMW 3.0 CSL

Benny Kristensen i en NSU 1200 TT. K-G Almström körde i den nya H klassen med en snygg BMW 3.0 CSL. Vädret var blandat med lite regn och sol. Men det var det torrt när vi i Stand Ny körde. Tomas Hall provade att köra Escort för första gången, tror jag. Han var lyrisk efter första träningen. Det är stor risk att Emil får stå och titta på i fortsättningen. Bertil Carlsson och Ola Åkesson gjorde ett av sina sällsynta

framträdanden numer i vår klass.

Tävlingen vanns av Lennart Björk med Erik Berger som tvåa. Trea blev K-G Almström. Stackars Conny som brakade av i slutet på rakan på näst sista varvet. Något var fel på bilen för där kör man normalt inte av. Magnus bromsok lossnade och kilades fast



Delar av Stand Ny i Knutstorp

vid inbromsningen efter NGK kurvan. Han kanade in i Tomas Escort och båda fick bryta. Ledsamt men det är sänt som händer. Anders Berger valde att inte ställa upp p.g.a. en otät motor. Topplockspackningen befarades vara trasig. Senare visade det sig att det var en spricka i cylindern i stället. Ett stort tack till alla som var med och arrangerade denna tävling. Succé som vanligt.

Men grabbar vi fick endast köra 9 varv på racet fast det skulle vara 10 enligt schemat!

Kinneulle 11-12 Augusti

Min svärmor har upplåtit sitt garage nere i Småland till mig o min Alfa. Jättebra nu har jag tre garage utspridda i Linköping och i Småland. Nu stod Alfa hos svärmor och jag åkte ner på fredagen för att lasta och vara lite social. Hon har nog räknat ut det där. Men bilen startade inte! Man har berättat för mig att bilar kan stå och gå sönder. Nu vet jag att det är sant. Helgen innan när jag parkerade bilen hos svärmor så gick den som vanligt. En vecka senare ständö! Jag fick övernatta med 20 frågor ringande i huvudet. Klockan ringde kl 7 på morgonen och fem över var jag i garaget. Efter mycket provande kunde jag härleda felet till det elektroniska tändsystemet. Jag beslöt att byta till mekaniskt system. Alla delar till konvertering fanns på plats utom tändspolen. Jag har ett helt gäng spolar i Linköping men dit var det 10 mil. För långt tyckte jag. Men Mekonomen i Tranås hade

en på hyllan. Det är två mil dit så det var bara att köra iväg. Passade på att ringa Micke och förklara att jag kommer att bli sen och bad att han skulle framföra detta till förarmötet. Kl 13.00 var konverteringen klar och jag lastade i flygande fläng. Lunchen blev två mackor och ett glas mjölk. Första tidsträningen var 15.20 och jag hade väl två timmars bilfärd med normalfart. Det gick nog lite fortare! Jag anlände 30 minuter innan träningen och beställde fram besiktningsman när jag checkade in. Nu var det bara att byta däck också! På med slicksen och som siste man fram till line up. Pust!! Träningen gick bra mot alla odds och jag fick sjunde tid av 18 startande och med personligt rekord. Jag noterade att det fanns en Volvo Amazon med under träningen. Det var Tage Johansson som var debutant i gänget. Välkommen Tage.

Tidsträning två bjöd på regn och halka. Erik halkade bäst med Anders och Lennart Björk strax efter.

Racet blev en kamp på alla fronter i hela startfältet. Micke och jag hade en mycket tigt kamp, vilken jag vann efter att Micke snurrat av. Snygg piruett Micke! Anders Berger fightades vilt med Lennart Björk och försökte köra om på utsidan under bron!

Det gick givetvis inte utan han körde av och styrde upp så att pappa Erik var tvungen att styra av för att inte ramma grabben. Där var det nära ögat. Bägge kunde dock fortsätta helskinnade. Den som vann på detta var Lennart Björk, som kunde dra i från och vinna racet, tätt följd av vilt jagande Berger family. Erik lyckades med minsta möjliga marginal bli tvåa före Anders. Anders Berger lyckades med att prestera ett varv på 59.935 och därmed sätta banrekord i Stand Ny. Jätteduktigt Anders. Vad jag kommer ihåg så gjorde Bo Emanuelsson en tid under minuten 72 på SM finalen här på Kinnekulle med en BDA Escort. Tiden har stått stilla precis som det ska vara i Historisk Racing.

Falkenberg 25-26 Augusti

Det började dåligt. Jag fick ett getingstick på handen redan på morgonen. Handen svullnade upp rejält så framemot söndagen så såg den rätt mullig ut. Det påverkade inte körningen som väl var. Träningen gick bra tyckte jag. Men Micke var besviken. "Det går bättre på nästa träning sa jag" Det gjorde det också. Men på eftermiddagen började regnmolnen torna upp sig. Vi bytte till regndäck inför racet alla utom Conny för han hade inga. För Lennart Nilsson med V4:an var det rena hjulafton med blöt bana. Han flög förbi konkurrenterna ständigt vänsterbromsande. Vann gjorde Erik Berger med Sven-Åke "Emil" som tvåa och Lennart Björk som trea. Anders Berger startade inte p.g.a. av problem med motorn.

Anderstorp 8 September

Jag bestämde mig för att åka tidigt på lördag morgon för att vi i Stand Ny låg långt bak i programmet som vanligt. När jag kom fram så fick jag reda

på att förarmötet redan hade varit på morgonen. Då var jag fortfarande på väg. Om arrangören flyttar på förarmötet från den planerade tiden med kort varsel tar man en risk att alla inte är närvarande. Det eviga regnet upphörde till min förvåning strax innan vi skulle ut och träna. Korta banan tycker många är lite trist. Men jag börjar tycka om den. Det sägs att vi inte får använda hela banan av bullerskäl. Men medan RHK körde på lilla slingan så pågick en förarutbildning för förarlicens på andra delen. Dessutom vet jag att BMW sport Club hyrde hela långa banan helgen därpå. Där fanns även en del tävlingsbilar i det gänget. Man kan ju undra om vi i RHK blev blåsta på långa banan!

Fortsätter det så här så föreslår jag en annan bana för finalrace. Apropå buller så mättes ljudnivån vid förbifart även på Anderstorp. Till min stora förvåning så fick jag en tillsägelse på min Alfa, 101 dB på stöd mätteknikern. Jag har aldrig tidigare haft några som helst problem, så det kom som en total överraskning för mig. Jag har alltid kört med två dämpare och klarat Bilsportsförbundets mätningar med råge. Jag har förståelse för att vi ska hålla ner bullret. Men jag ifrågasätter mätmetoden. Man mätte i slutet på starttrakan där vi varvade som mest. Just mot depån finns en mur som bullermattan slår emot och förmodligen förstärks. Det måste vara fritt från hinder runt mätaren annars så får vi felaktiga värden. Arrangörerna har gått ihop och skapat en egen mätallians men jag tror att mätmetoderna skiljer sig åt. Det får inte vara så att man klarar sig på Kinnekulle men inte på Anderstorp p.g.a. felaktiga mätmetoder. Dessutom så mäter man inte som Bilspportförbundet rekommenderar. Om jag vill kontrollera ljudnivån före tidsträningen så måste jag köra på banan om det ska vara en jämförbar mätning. Det finns det av förklarliga säll inte tid till. Det är sjukt och jag tycker att RHK ska protestera. Min bil är godkänd av bilprovningen och därmed godkänd för gatan. Men på banan bullrar den för mycket! Det är frustrerande!

Starten i vårt race blev kaotisk. När de röda lamporna släcktes tändes först en gul därefter en grön. Jag släppte kopplingen på den gula och slirade igång. Men förstod att det var fel och bromsade som många andra. Det var nära jag körde in i framförvarande bil och Conny, som stod bakom mig var ytterst nära att köra på mig där bak. Klantskalle till starter tycker jag. Ni vet vad jag tycker om stående starter. Men alla kom till slut iväg och det blev ett kul race där jag fick jaga ifatt en del konkurrenter. Men när jag ställde in siktet på Atte i sin gröna Hundkoja. Då kör han av! Ursäktat Atte men det såg väldigt kul ut. Efter allt regnande så var det blött i mossen. En studs sedan slurp blev det tvärstopp. Tråkigt för nu var det ingen i sikte framför mig. Men bakom fightades Lennart Nilsson i sin V4 med Conny i Escorten. Jag lyckades hålla dom på behörigt avstånd fram till målflaggan.

Avslutningen på High Chaparal blev lyckad. Maten var god med ostkakan som höjdpunkt enligt min åsikt. Prisutdelningen gick snabbare än vanligt som planerat. Men jag tror ingen misstuckte. Vi Stand Ny passade på att dela ut våra specialpriser. Vinnare i Stand Ny Cup blev Lennart Björk för andra gången. En gång till Lennart så är vandringspriset ditt! Priset för bästa nybörjare gick till Conny. Det var våran klassponsor Stefan Olsson med Myranes Bil&Olja som skänkte detta pris. Jag vill passa på att tacka Stefan som skänkt priser vid varje tävling hela säsongen. Ett stort tack från oss alla Stefan! Stefan har lovat att fortsätta sponsra oss även nästa säsong.



Mystisk bil i Knutstorp

Apropå rubriken överst så sa Fredde till mig en gång när jag fick prova hans bil på Anderstorp efter många kuddar under och bakom mig i hans stol (vi går ju inte i samma viktklass) så klagade jag på att sikten var dålig i sidobackspeglarna "Du det som inte syns det finns inte" så skit i det. Det går väl an om man heter

Fredde och brukar ligga först i racet med konkurrenterna på behagligt avstånd. Men jag vill nog gärna blicka i spegeln.

Ciao
Lennart Elofsson

PRYLMARKNAD

SÄLJES:

Lotus Elan S-3 Cab. -66, gul och helt nyrenoverad, 175.000:-
Anders Ek, tel. 070-65 08 258

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

BMW 700 till 1000 cc Cupen 2001. Den lilla blå BMW:n är fortfarande till salu. Kat. E klass TC 6, FIA papper, 2 motorer plus massor av reservdelar. Ge ett bud!
Dick Gärder, tel. 054-56 28 94

Nya cylindrefodersatser VW 1300, 77 och 77,50 mm, 3.000:-/sats
Nya kolvar, Porsche 356/912, KS 91143, 83,50 mm, 3.000:-/sats
Växellåda Porsche 356, med axlar och bromsar, 3.500:-
Volvomotor B-18, för historisk Racing, Kat. "E", 15.000:-
Opel Kadett 993 cc, Hist. Racing, klar för 1000 cc Cupen, 35.000:-
Sture Danielsson, tel. 016-51 92 39, dagtid, 016-51 53 39 kväll.

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

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

Lotus Twincam 1760 cc, Std blockhöjd 41-35 v Weber 45or. Körd i bänk, över 170 hkr.
Jan Lindqvist, tel. 0705905578 eller 042-225508

March 703, 1970, 1000 cc, med alla FIA-papper, som ny. Top 4 i German open 1999. D.Kr. 139.800:-, eller byte med Sport 2000 Lola, Tiga etc.
Palle Ringström, tel. dag: 0045-46 32 37 47, kväll: 0045-46 75 58 68, fax: 0045-46 32 39 95.
Fälgar 4 st Revolution 9x13" 4" PCD
Magnus Neergaard, tel. 040-49 56 00

Volvo Amazon-67, B 20 motor, ca 185 hkr, tät M 40 växellåda, diffbroms, 13 och 14" hjul, bes i Std.ny. För mer info, ring...
C-O Christiansson, tel. 0587-12792 eller 070-6516659