

RUTFLAGGAN NR 5. 1993



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

Totalsegrare i Wareco Cup Anders Weglin



Foto Bo Lindman

OBS!
ÅRSMÖTE 29.1 -94

Tävlingssekreterarens spalt

Här kommer vår tidning som denna gång på försök har intagit en ny skepnad. Vi vill försöka avlasta redaktören och förbättra kvalitén. Detta görs i samarbete med Ögats Glädje & Idé och Tryckerit. Vi får nu göra en ekonomisk kalkyl och se om vi har råd med detta i fortsättningen.

Tävlings säsongen är slut, det är kallt och mörkt ute, med förhoppningsvis lyser flitens lampa i allas garage. Det blir nog vår ganska snart även efter denna vinter.

På årets evenemang har vi sett ett rekordantal deltagare, vi har haft fina och trevliga tävlingar. Efter vårens inventeringar borde vi ha sprängt alla rekord vad gäller deltagarantal, men som vanligt levde drömmarna inte upp till verkligheten.

Jag har hört rycktas om ett enormt intresse för tävlingar med nyare standardvagnar. Så för att

kolla detta borde alla som vet om, har hört talas om, känner någon som känner någon som har en sådan eller tom alla som har en sådan att skriva några rader med detaljer om bilen (kanske med ett kort eller t.o.m första sidan på homologiserings handlingen) till mig under klubbadressen så att vi kan kolla läget och eventuellt ordna en sammankomst och kanske en träning eller uppvisning nästa säsong.

Nu till mångas älsklingsämne:

Gnället. Det gnälls om bilsportförbundets planer att ta fram en lätt och säker hjälm med inbyggda hörselskydd, enligt min mening ett mycket bra initiativ.

Det gnälls om ett nytt däckreglemente som kanske kommer att föreskriva ett enhetsdäck, mycket rättvist. Vi skulle då inte vara enda racinggren med enhetsdäck i Sverige. Det blir väl ett fall för KO. usch !!!

Det gnälls om att inte RHK (ca. 300 medlemmar) styr FISA

mera, vi gör vad vi kan för att påverka besluten.

Det gnälls om ett nytt reglemente. Det är på tiden att vi får ett reglemente som kanske ser till att våra bilar återställs till 60-tallets specifikationer och trimning, så att vi kanske kommer att se fler bilar i fler klasser och jämnare race. De flesta av våra bilar kommer att klara det nya reglementet utan problem.

Sluta nu och hjälp till att göra historiska racingen till det vi alla önskar. Ett fint och trevligt sätt att umgås och tävla på för en vettig penning.

Årsmötet

kommer att hållas lördag den 29.1 klockan 11.00 på Brunstorps Wärdshus, Husqvarna.

Vi återkommer i nästa nummer av Rutflaggan.

Horst Brüning

För nästa år har vi planerat 6 tävlingar, som preliminärt ser ut så här:

Karlskoga	21 - 23/5	
Anderstorp	4 - 6/6	med EM i standard och Steigenberger
Falkenberg	18 - 19/6	
Knutstorp	2 - 3/7	EM Tävlingar
Sommartävling		Plats & tid meddelas senare
Mantorp	27 - 28/8	

Vi har även ändrat beteckningar på våra heat enl. följande:

Heat 1:	A - D
Heat 2:	GTS
Heat 3:	Standardvagnar
Heat 4:	Formel libre G + H
Heat 5:	F3 500cc, Formel Junior, E + F och FV
Heat 6:	GTN, GTP och sportvagnar



**Bidrag till Rutflaggan
sändes till:
RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 4007, 183 04 Täby
Vi behöver både bilder och
reportage!**

Redaktörens spalt

Det nummer av Rutflaggan du nu håller i handen är ett försök att förbättra tidningen genom att det mesta görs av andra. Det tar mer och mer tid att göra tidningen så styrelsen har beslutat att försöka leja ut så mycket av arbetet som är möjligt. Det enda jag gjort denna gång är att ta emot det ni har skickat till klubben samt standardvagnssidorna. Montering och tryck är denna gång utlagt på entreprenad.

Då mina dagar blir kortare och kortare för var dag som går vore det bra om någon annan ville

ta över tidningsarbetet. Det kan vara ganska så stressigt ibland, men det uppvägs lätt med alla trevliga samtal och insändare man får, det är ett roligt klubbarbete man gör. Och det bästa av allt, man har alltid det sista ordet.

Så om du känner för att göra en klubbtidning - hör av dig till mig.

Hälsningar
Mats Israelsson

Annonsmarknad

Säljes;

Techno F3 1967 års modell 1000cc

Tecno F3 i delar. Bilen är komplett så när som på följande delar:
Motor, skall vara 1000cc Nova Ford. Avgasrör. Elsystem. Div. bult och mutter.

Chassit är nylackerat i originalfärg. Hjulupphängningsdetaljerna är nykromade och nya ball-joints ingår. Ny plastkaross med ny vindruta ingår. Bromsskivor och övriga bromsdetaljer är nyreno-verade. Nya fjädrar och stötdämpare. Originalfälgar av magnesium ingår. Växellåda Hewland Mk1 ingår. Bilddokumentation finns från demonteringen av bilen för att underlätta ihopmonteringen. Motor kan ordnas från England till en kostnad om ca 50.000:--SEK.
Säljes till högstbjudande.

Sebastian Wrethagen
Tel.: 08-666 40 60, dag
08-15 87 92, kväll

Racingoverall

Spaco 2-lagers. Röd, storlek 52. Använd 4 gånger.
Pris: 1.600:--
016-11 05 56

2 st Holbay stålveaxlar

F3 lightweight
4 st stålstakar
dito, small bush 3/4" Pris: 10.000:--
Elwa Motors
08-773 17 17

Till Lotus Twin Cam

Motorblock med stålöverfall.
Nyrenoverad topp med allt nytt (174 hk). 2 st Weber 45
Per Norberg
08-718 04 01

Köpes;

Fälgar till Lotus Cortina
samt div till Rally Cortina
08-580 149 44

Ni som inte fått era pokaler från 1993 års tävlingar eller vid finalen på Knutstorp, hör av er till Mats Israelsson 08-756 28 35 så vi kan skicka dem.

SÄKERHETSUTRUSTNING

RACING & RALLY-OVERALLER

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

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

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

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

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

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

HJÄLMAR

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

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

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

Picko Troberg Racing
PRODUCE CHAMPIONS

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

RHKs PLANERINGSMÖTE

ÅTVIDABERG 931009

Närvarande:

Tommy Brorsson
PeO Söderberg
Åke Lindh
Kent Baeck
Bruno Rösler
Mian Jutterström
Mats Israelsson
Henry Andersson
Magnus Nilsson
Bengt-Åke Bengtsson
Gia Israelsson
Jan Hellberg
Håkan Sandberg
L Wiedenberg
Staffan Lindberg
Jan Tromark
Horst Brüning
Ian Nilsson

Närvarande:

Styrelsen

Ian Nilsson
Horst Brüning
Tommy Brorsson
Bengt-Åke Bengtsson
Gia Israelsson
Staffan Lindberg
Jan Tromark

Besiktningsman
Magnus Nilsson

- 1 Ordförande Ian Nilsson öppnade mötet och hälsade välkommen. Horst Brüning presenterade följande förslag till tävlingstillfällen, där tid och plats snarast kommer att konfirmeras.

Karlskoga	21-23/5	hist. +MCHK
Anderstorp	4-6/6	hist. +Steigenberg STD
Falkenberg	18-19/6	hist. SVKG
Knutstorp	2-3/7	EM hist.
Vantorp	27-28/8	hist. Volvo orig. Cleo
Kinneulle	Sept.	Hist. Avslutningstävling
- 2 Mötet enades om att sex årliga tävlingar var lämpligt med tanke på antalet tävlande och publikintresset. J. Tromark röstade för ett lägre antal tävlingar och därmed behålla ett hyggligt attraktionsvärde på arrangemangen. H. Brüning menade att det handlar om i genomsnitt nittio startande och att presentera hela paketet med fem heat ökar sammanhållningen bland de aktiva förarna. Samarbetet med MCHK föreföll positivt, däremot inget intresse för att slå ihop med sportvagnsklubbarna.
- 3 Poängberäkning bör ske lika för alla klasser inom RHK. Klassrepresentanterna redovisade var och en sitt förslag. Viktigt att inte ta fram racerförare utan deltagare. Prisutdelningen är en mycket viktig del av tävlandet. Priser kräver en stor resurs av klubben, men tycks vara värt det. Är ett praktiskt pris att föredra framför en buckla? En synpunkt var att med tilltagande senilitet tappas vissa delar av närminnet och då är det tacksamt att kunna läsa på lilla skylten när och var pokalen erövrades.
- 4 Buskörning kan bero på en viss förslappning inom domarkåren samtidigt som tävlandet ökar i aggressivitet. En åtgärd är att informera på föraremötet före tävlingen. Även att informera tävlingsdomaren i särskilda fall då ojust heter upprepats. Stop and go penalty är en lindrig form av straff där publiken kan känna deltagande.
- 5 Styrelsen utformar svar till Per Schultz angående skrivelse till Bilsportförbundet gällande framtida klasser och utvidgning av åldersgräns.
- 6 Synpunkter från GTP-klassens Per Haegermark genomgicks av mötet till alla delar men styrelsen förlade diskussionen av vissa frågor till det efterföljande styrelsemötet för att därefter redovisa till GTP-klassen.
- 7 Bilsportsförbundet bestämmer angående enhetsdäck. Underliga regler gör att lagar om monopol sätts ur spel. RHK kan genom centralt inköp utverka rabatter till medlemmarna. Endast 70% profil och gummiblandning nr 204.
- 8 Lotus Seven inte godtagbar som historisk GT-bil eftersom den aldrig varit godkänd internationellt som tävlingsbil. Kan klassificeras som sportbil nationellt enligt mötet.
- 9 Buller: Årets dispens kan förlängas att gälla även 1994. Arrangören bestämmer i särskilda fall. Blyad bensin försvinner och tillsatspreparaten kan ge skador på känsliga motorer. Bränsleprov kan förekomma på banorna. Eldsläckare med Halon förbjuds att inneha 1/1-98. Inget bra ersättningsalternativ har ännu presenterats.
- 10 En stor ökning av deltagare förväntas i kommande säsong och med hopp om att se framtiden med tillförsikt avslutade ordförande mötet.

Vid pennan
Kent Baeck

Försök att få hejd på klagosången och att förklara regeltvången

Allt sedan man började med Historisk Racing har reglerna och deras efterlevnad varit ett omhuldat samtalsämne. För somliga har det varit lättare att foga sig än för andra.

Ett reviderat reglemente är på gång och oroar dom som känner på sig att friheten hotas.

Mycken oro har sin grund i bristande kunskaper, knapphändig information, diffusa mål m.m. Många kan, vill eller ids inte sätta sig in i saken ordentligt utan ropar i stället på "hjälp" i form av vägledning eller intressebevakning.

Vårt land är "världsmästare" i demokrati och medinflytande, vi är vana att få ett ord med i laget. Regleringen av historisk racing är inte utformad av svenskar och inte speciellt demokratisk.

Gräsrotens mening har en ganska lång väg att vandra för att nå den reella maktnivån.

FIA har utsett en kommission som skall sköta historisk racing.

Kommissionen har en president och tio medlemmar, fem från FIA och fem från FIVA. För närvarande är en av medlemmarna svensk, Gunnar Elmgren. Han representerar FIVA i kommissionen men är som bekant också förbundsdirektör i SBF. Därmed är alltså Bilspportförbundet i praktiken också representerat.

Kommissionen bestämmer reglerna för historisk racing. Dom är utformade som ett bihang (appendix) till FIA:s allmänna regler om biltävlande. Det finns flera sådana bihang men det som rör historisk racing heter Appendix "K".

Den som vill ägna sig åt historisk racing måste rätta sig efter dessa regler.

Brott mot reglerna bestraffas med varierande grad av uteslutning. Det finns möjligheter att ha nationella, "egna", regler, t.ex. som vi har för GTN-bilar.

Svenska Bilspportförbundet har dock bestämt att vi skall följa det internationella reglementet, Appendix "K" vid alla tävlingar med historiska bilar i Sverige, undantaget är f.n. GTN.

Om man ägnar sig åt historisk racing eller har för avsikt att göra det är det en bra idé att lära sig Appendix "K" ordentligt och också försöka förstå argumenten för deras utformning. De kan förefalla svårbegripliga, onödigt byråkratiska och tråliga men dom får liv, innehåll och mening den dagen man kommer till en tävling med en "lagenlig" bil bara för att upptäcka att alla andra har satsat allt dom har råd med på att modernisera och "förbättra" sina åkdon för att få dom att bli konkurrenskraftigare.

Bilspportförbundet har utgivningsrätten till reglerna och kan tillhandahålla en översatt version. För närvarande finns bara de "gamla" reglerna som gäller detta år. När det nya reglementet är

klart avser vi att översätta det så fort som möjligt.

Nytt reglemente är alltså "på gång".

En preliminär version fanns att läsa i FIA:s januari-bulletin i år. Under sommaren har vi sett en bearbetad "remissversion" men vi väntar fortfarande på slutprodukten.

RHK har beskyllts för att ha hemligstämplat det kommande reglementet vilket är rent nys. Det som står i FIA-bulletinen kan vem som helst läsa och "remissversionen" har inte ens kommissionen spritt till de nationella förbunden.

"Bristen" i övrigt på information och service från bilspportförbundet och RHK är mest en resursfråga. Bilspportförbundets verksamhet betalas av licenser. Av cirka 45.000 licenser svarar historisk racing för 300 d.v.s. 0.67%. Om personalen jobbar 2.000 timmar om året så betalar alltså historisk racing för 3 timmar eller 1½ arbetsdag!

RHK:s funktionärer satsar sin fritid i klubbarbetet och gör så gott dom kan. Vill du ha mer uträttat så är det bara att du anmäler dig till tjänstgöring. Önskemål och anspråk blir lättare att tillmötesgå om dom präglas av verklighetssinne.

Staffan Lindberg

Insändare till Rutflaggan

Hej alla medlemmar!

Jag skulle på detta sättet vilja ställa några frågor till medlemmarna och styrelsen i RHK.

Jag gick med i klubben för några år sedan, då jag är mycket intresserad av historisk racing och för att RHK är en klubb för intresserade och som värnar om detta.

Ett flertal gånger under säsongen har jag fått höra att, 1994 skall man bara få köra på Dunlop Racing däck, och då det är FIA som säger detta så måste vi göra så. Varför måste vi rätta oss blint efter FIA:s beslut, ok om man skall köra internationellt. Men i Sverige och varför ifrågasätts detta inte?

Jag vill absolut föreslå, att om FIA beslutar om enhetsdäck 1994, så fortsätter RHK att köra på 1993 års däcklista nationellt, samtidigt kan nämnas att jag är emot däck typ Yokohamas R-däck, pga att dom är så bra att man tvingas använda dom om man vill vara konkurenskraftig, se som exempel roadsport där du kan sänka dina varvtider med upptill 3-sekunder bara genom att kränga på dessa däck, låt oss inte göra samma misstag. (Ursäkta sidospåret.)

Är jag ensam om att tycka att enhetsdäck är förkastligt? Man kan nog dessutom ifrågasätta det med hänvisning till konkurrens lagstiftningen. När FIA tar beslut, accepterar våra delegater allt eller ifrågasätts dom på något sätt?

När vi hade förra årsmötet så har jag för mig att det beslutades att medlemmarna skulle genom Rutflaggan få information om vad som händer i styrelsen och med reglerna, varför har jag intrycket av att vi inte får veta något förrän det är för "sent", borde man inte presentera nya regler och beslut innan dom är spilkade för att

kunna få lite "feedback" från dom aktiva, då det är vi som alltid blir drabbade i slutet, då oftast ekonomiskt.

Det skulle dessutom vara skönt för alla parter att slippa allt det "snack" och oro som blir följden av att de aktiva inte får reda på något förrän det är "för sent". Jag tycker defenitivt att styrelsen och de reglementesansvariga skall ha en sida i Rutflaggan, förutom tävlingssekreterarens eminenta sida, så man kan få lite info om vad som händer inom själva klubben och med reglementet, en förhoppning är en dialog med de aktiva förarna.

Med hopp om lite information och kanske några klara besked.

Keep racing,
Stefan Leschner medl. nr. 400



"Doc, det behövs en knäledsoperation här!!"
Ulf "Doc" Lindberg på Karlskoga -93. Foto Bo Lindman

CHEFS IDEOLOGEN
TACKAR VARMT FÖR
UPPVAKTNINGEN VID
60-ÅRS JUBILEET!

STAFFAN.



AD-sidan

Så var det då äntligen en AD sida i Rutflaggan igen. Vår flitige redaktör var så snabb att AD sidan i förra numret inte kom med. AD skribenten är nämligen inte alls lika snabb. De som är närmast berörda fick därför AD sidan i ett separat utskick.

Vad har då hänt inom klasserna A-D sedan senast? Inte allt för mycket tyvärr. Undertecknad körde hem en säker seger i klassen på Mantorp i samband med Automobil Sportscar Show.

Är man ensam i sin klass är det ju inte så svårt att köra hem en pokal. Det framgick kanske inte helt klart att vi var välkomna till detta race men kamraterna i formelbilsklasserna har alltid mycket välvilligt låtit oss köra i deras heat. Solen sken, ganska mycket folk och som vanligt trevlig stämning i depån. Med andra ord en mycket lyckad helg.

Sedan en lång tid hade jag planerat in semester och en resa till England och marknaden i

Beaulieu i september. Detta kolliderade med racet på Knutstorp. Beklagligt, men så är det ibland. Vad jag vet så var det två A-D bilar anmälda en från Norge och en från Danmark. Var fanns alla svenskar?

Jag sitter just nu på båten hem från öriket och skriver det här så jag vet inte riktigt hur det hela gick. Någon poängtabell för klassen kan vi förmodligen inte presentera då vi varit alldeles för få startande i år och alla har kört vid olika tillfällen. Vi får väl därför låta poängen delas lika mellan alla som ställt upp. Prispengar blir det väl inte men ett omnämnande tycker jag att alla är värda.

Följande har ställt upp i år:

Svend Ahlgren, Stig Andersson, Bengt Frelin, Per Gjerdrum, Roland Haraldsson, Jan Unnerberg, och Bo Lewin. Heder åt dessa!

Nu gäller det att planera för nästa säsong och vi hade tänkt att försöka inbjuda alla intresserade A-D åkare för en träff under hösten för att diskutera framtiden. Vi återkommer med detta.

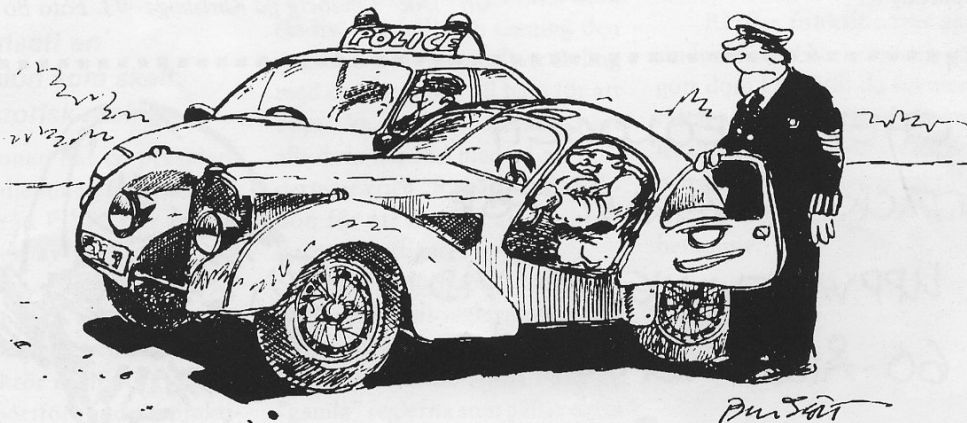
Lite skvaller till sist. Det ryktas om att det skulle kunna komma ut flera Nordiska Specialare under den närmaste framtiden. Hoppas få se någon av dessa nästa år.

Den välkände racerföraren Piero Taruffi som ju var samtida med Fangio och hade många stora framgångar skriver i sin bok "The technique of motor racing", att för att lyckas som racerförare måste man "have more than a fair share of the following;

1. Great enthusiasm
2. A sizeable helping of courage, and mastery of his nerves
3. The right mental and physical make-up
4. Physical fitness and lots of stamina
5. A good bank balance

Jag kan i och för sej hålla med om detta men vågar på påstå att för att lyckas som förare i klass A-D räcker det om man uppfyller det första kravet "great enthusiasm".

Vi ses
Roland Haraldsson



I only take her out once a year - OF COURSE I was speeding!

GT/GTS

Mantorp 28/29 augusti

**Strålände väder!
Det är sant, jag lovar.
25 GT bilar anmälda,
22 st kom, en fröjd för
ögat att se.**

Återigen får jag nöjet att presentera två "nya" mycket snabba bilar. Henry Andersson i en vacker Chevrolet Corvette - näst snabbast tid i heatet, så nu har Göran fått något att bita i. Det var Henrys första tävling, men han skruvar och testar Stergenbergerbilar så purgrön är han inte precis.

Lars Jönsson i Porsche 911, 3:e snabbaste tid, körde dessvärre sönder på träningen. Lars har kört mycket, både bana och rally.

Lördagens tävling på långa banan blev mycket händelserik. Redan på 1:a varvet for Thomas

Henrysson av i 1:a svängen och gjorde en lång resa ut i terrängen. Detta hindrade honom dock inte från att vinna.

Walter Rosenlechner å andra sidan svängde aldrig efter långa rakan, utan fortsatte ut på åkern i ett gigantiskt dammoln, men han var snart uppe igen och kunde fullfölja.

Stefan Leschner i sin Marcos hade ingen höjdarhelg. Efter träning läckte hans kylare duktigt. Efter en hel del "pyssel" och mycket kylarcement stod han på startlinjen men underbart är kort, efter ett par varv var det färdigåkt. Kylaren? Nej, nu var det hål i kolven. Ridå.

Jonas Reinius hade också en problemfylld helg då han tappade bromsarna.

Söndages race var mindre dramatiskt.

Dock ej för mig som fick starta från depån. Stod och väntade på brandbilen i evigheter - funktionären sa att jag skulle vänta tills alla bilar åkt - man lär så länge man lever.

Fighterna stod mellan dels Michael R, i sin något tillplattade Porsche efter besök i räcket innan chikanen, och Peter i sin Datsun. Samt en rafflande kamp mellan Lennart H i sin Alfa och Janne i sin Spitfire.

Mian Jutterström

Här gick Stefans kolv mycket lägligt sönder i chikanen när han försöker ta sig om mig



Knutstorp Historisk final 11 september

Finalen på Knutstorp var en riktigt blöt tillställning, i alla fall på banan då det regnade i princip hela tiden från fredag till söndag.

Själv åkte jag ner från Stockholm på fredagen och vart tusen kronor fattigare i Småland, förbannade helikoptrar, så det gick inte så fort resten av resan och likaså hem. Förresten så gick det inte så fort på banan heller.

Blötan gjorde att det blev lite annorlunda i resultaten då det gällde att ha en lätt och snabb bil på den knixiga banan. Corvetten var med andra ord som en flygande tegelsten, totalt okörbar, men det får man väl stå ut med när man valt att åka gjutjärns Ferrari.

Det var i alla fall fjorton tappara förare som ställde upp på årets final, vart tog resten vägen?

Snabbast var förstås Thomas med Elanen och sedan som gubben i lådan kom Per Rosendahl med sin Porsche 356 (hemmabana för grabbarna).

Trea vart Haegermark med sin Marcos som skulle ha gått i Sportvagnar enligt tidigare beslut.

En snabb, kul och trevlig nykomling som premiärkörde.

Det var Pontus Hemmingsson i en blå Matra med Renaultmotor. Efter att ha varit ute och botaniserat i gravfältet efter startrakan på tidsträningen så visste han var gränsen gick och vart sjuva på racet, starkt gjort Pontus!

Peter von Lukacs var där som åskådare utan bil och . . . Peter kommer igen nästa säsong och då kommer det enligt utsago att gå betydligt fortare.

Göran Kölbörn

GT/GTS 1994 kommer vi att köra enligt internationella cubikklassningen även nationellt.

A-D	G1 - 2000cc	A-D	1.1 1941 - 31.12 1954
	G2 +2000cc	A-D	1.1 1941 - 31.12 1954
E	G3 upp till 1150cc	E	1.1 1955 - 31.12 1961
	G4 1151-1300cc	E	1.1 1955 - 31.12 1961
	G5 1301-1600cc	E	1.1 1955 - 31.12 1961
	G6 1601-2500cc	E	1.1 1955 - 31.12 1961
	G7 över 2500cc	E	1.1 1955 - 31.12 1961
F	G8 upp till 1150cc	F	1.1 1962 - 31.12 1965
	G9 1151-1300cc	F	1.1 1962 - 31.12 1965
	G10 1301-1600cc	F	1.1 1962 - 31.12 1965
	G11 1601-2500cc	F	1.1 1962 - 31.12 1965
	G12 över 2500cc	F	1.1 1962 - 31.12 1965

Historiska GTS vagnar, Mantorp

Resultat Race 1

1	T Henrysson	RHK	Lotus Elan	12	C Svensson	RHK	Morgan plus 4
2	H Andersson	RHK	Chev. Corvette	13	W Rosenleschne	RHK	Porsche 356B
3	B Jansson	RHK	MGB	14	L Hejner	RHK	Alfa Romeo
4	J Skoog	RHK	Porsche 356A	15	M Jutterström	Elwa M	M.G. Midget
5	M Rosenleschne	RHK	Porsche 356B	16	A Ek	RHK	Lotus Elan
6	G Koelborn	RHK	Chev. Corvette	17	J E Josefsson	RHK	Triumph Spitfire
7	P von Lucas	RHK	Datsun Sports	18	P Rosendahl	RHK	Porsche 356A
8	L Warmell	RHK	Austin Healey	19	H Nilsson	RHK	Porsche 356A
9	J O Johansson	RHK	Lotus Elan	20	J Renius	RHK	Porsche 356B
10	U Hanisch	RHK	MGB	21	S Leschner	RHK	Marcos GT
11	P Proejtz	RHK	Triumph TR 3A				

Resultat Race 2

1	T Henrysson	RHK	Lotus Elan	11	J O Johansson	RHK	Lotus Elan
2	G Koelborn	RHK	Chev. Corvette	12	U Hanisch	RHK	MGB
3	B Jansson	RHK	MGB	13	C Svensson	RHK	Morgan plus 4
4	J Skoog	RHK	Porsche 356A	14	A Ek	RHK	Lotus Elan
5	P von Lucas	RHK	Datsun Sports	15	L Hejner	RHK	Alfa Romeo
6	M Rosenleschne	RHK	Porsche 356B	16	J E Josefsson	RHK	Triumph Spitfire
7	W Rosenleschne	RHK	Porsche 356B	17	M Jutterström	Elwa M	M.G. Midget
8	L Warmell	RHK	Austin Healey	18	H Nilsson	RHK	Porsche 356A
9	P Rosendahl	RHK	Porsche 356A	19	H Andersson	RHK	Chev. Corvette
10	P Proejtz	RHK	Triumph TR 3A	20	J Renius	RHK	Porsche 356B



CUP



Nr	Namn	Bilmärke	MAN	AND	KAR	KNU E.M.	MAN	KNU	TOTALT
E-bilar 0 - 1300cc									
1	Lennart Hejner	Alfa Romeo	--	15	15	--	15	15	60
2	Tommy Brorsson	Lotus Elite	--	--	--	15	--	--	15
3	Richard Schults	Alfa Romeo	--	--	--	14	--	--	14
4	Leif Olsén	Lotus Elite	--	--	--	13	--	--	13
7	Barbro Nivstrand	Alfa Romeo	--	--	--	10	--	--	10
F-bilar 0 - 1300cc									
11	Mian Jutterström	M.G. Midget	15	14,5	15	15	14,5	14	88 även total-segrare
12	Jan-Erik Josefsson	Triumph Spitfire	14	14,5	--	--	14,5	13	56
14	Stefan Leschner	Marcos GT	--	--	--	14	11,5	--	25,5
15	Pontus Henningson	Matra	--	--	--	--	--	15	15
E-bilar 1301 - 1600cc									
24	Jan Skoog	Porsche	15	15	--	15	15	--	60
21	Jonas Renius	Porsche	10	13,5	--	13	10	--	46,5
25	Walter Rosenlechner	Porsche	10	10	--	10	13	--	43
26	Per Rosendahl	Porsche	--	--	--	14	12	15	41
22	Mikael Roseneschner	Porsche	--	13,5	--	11	14	--	38,5
27	Hans Nilsson	Porsche	--	--	--	12	11	--	23
F-bilar 1301-1600ccccc									
40	Peter von Lucas	Datsun	14	13	15	12	14	--	68
46	Anders Ek	Lotus Elan	--	10	14	11	12	13	60
41	Thomas Henrysson	Lotus Elan	--	15	--	10	15	15	55
47	Erik Cyrus	Alfa Romeo	15	11	--	13	--	14	53
44	Jan-Olov Johansson	Lotus Elan	13	10	--	--	13	12	48
42	Tord Ekengren	Lotus Elan	--	14	--	15	--	--	29
43	Per Löveryd	Turner Mk III	--	12	--	14	--	--	26
E-bilar 1601 - 2000cc									
62	Christer Svensson	Morgan +4	--	--	--	15	15	--	30
F-bilar 1601 - 2000cc									
70	Björn Jansson	MGB	10	15	--	15	15	--	55
72	Ulf Hanisch	MGB	--	13,5	--	--	14	15	42,5
74	Lennart Elisaaon	MGB	15	--	--	--	--	--	15
73	Lars Brunndahl	Porsche 911	--	13,5	--	--	--	--	13,5
75	Lars Jönsson	Porsche 911	--	--	--	--	10	--	10
E-bilar + 2000cc									
80	Lars Wramell	Austin Healey	15	15	--	15	15	--	60
81	Per Pröjtz	Triumph TR 3	--	12	--	--	14	15	41
E-bilar + 2000cc									
90	Göran Kölbörn	Chev. Corvette	15	--	15	--	14,5	15	59,5
91	Henry Andersson	Chev. Corvette	--	--	--	--	14,5	14	28,5

Standardvagnssidan

Under 1993 har vi fått se många nya förare och bilar i klassen, vi har varit ca 30 bilar som flest vid tävlingarna.

Det bådär gott inför framtiden, de flesta bilarna kommer som vanligt till de stora publik-tävlingarna, under 1994 ska vi även försöka få köra på Kinnekulle och Falköping. I skrivande stund ser det ut som det skulle bli en EM-tävling för oss på Anders-torp, det är bara att hoppas att det håller ända fram.

Vid årets tävlingar har det blivit betydligt tuffare och hårdare racing än vad som varit tidigare.

Det är något vi måste ta hand om inför 1994, om detta fortsätter tror jag att vi kommer att skrämja bort eventuella nya förare. Det blir för funktionärerna att ha ögonen öppna, för att då bestraffa för hård körning med ex. vis stop and go i 10 sec. så tror jag att vi ska komma tillrätta med det problemet.

Hårdare efterbesiktningar.

Det var även sagt att det skulle bli hårdare efterbesiktningar av bilarna under 1993 än vad som tidigare varit fallet. Av detta har vi inte sett något, jag tycker personligen att det verkar lättare att köra med 100 cc för mycket än att ha ett klubbmärke för mycket på ena flygeln.

Vi får hoppas att besiktningen under 1994 kan koncentrera sig på de punkter som visserligen är något svårare att kolla, men inte så helt ovesäntliga när det gäller att komma först över mållinjen.

Med detta inte sagt att vi ska ha bilarna fullsmetade med reglementsvidrig reklam. Även detta

måste vi se över inför 1994, men man borde kanske skilja på reklam och ex. vis ett SSK-märke.

De nya reglementen vet jag inte mycket om i skrivande stund, men det verkar inte vara någon katastrof för oss med standardbilar, så vi kan nog köra med ungefär samma bilar som 1993.

Det där med däck håller fortfarande på att ältas.

Jag hoppas att vi får besked så fort som möjligt, men det ser ut att det blir Dunlop Racing som gäller för 1994, den som lever får se.

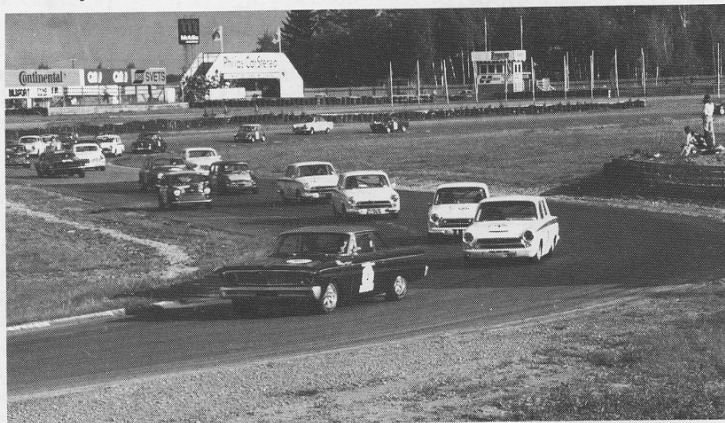
Det har även talats om en ny klass med standardbilar 1966-1971.

Den klassen ska vi försöka få ihop och titta igenom under 1994 och de första tävlingarna kommer troligtvis att köras under 1995. Den kommer att köra enligt samma reglemente som GT-nationell.

Grabbarna som kört utomlands i EM-serien har gjort ett otroligt bra jobb.

Men de har inte haft den riktiga turen som man alltid behöver för att lyckas till 100%. Det är bara att hoppas att det går bättre för dem nästa år om de orkar fortsätta ett år till.

Mantorp -93. Foto Bo Lindman



Under 1994 kommer vi att köra med den internationella klassindelningen.

Vilket gör att Volvo Amazon blir en vinnarbil i sin klass.

Tack till Wareco.

Nu är årets tävlingar slut och vi vill då passa på att tacka Wareco AB för de fina priserna de har delat ut under årets gång. Det är bara att hoppas att vi kan återgälda dem på något sätt. Kom ihåg var du köper dina verktyg! Naturligtvis hos Wareco, det är bara att kontakta Johan Ålander han hjälper dig med att välja verktygen du behöver.

Vi vill till slut tacka er alla som kört under 1993.

Det är tack vare er som klassen har blivit den framgång som den blivit. Hoppas att vi får ses ute på banorna snart igen och att vi kan visa upp ett ännu större startfält. Hoppas även att det kommer fler bilar av kategori E = äldre bilar.

Hälsningar
Mats Israelsson



wareco CUP



Slutställning i WARECO CUP för historiska standardbilar 1993

+2000cc

1	Jonas Bengtsson	Ford Mustang	58	p
2	Bengt Winqvist	Ford Falcon	45	p
3	Bengt-Åke Bengtsson	Ford Mustang	29	p

1301-2000cc

1	Lars-Åke Nilsson	Lotus Cortina	74	p
2	Mats Israelsson	Lotus Cortina	62	p
3	Michael Hoffstedt	Volvo Amazon S	61	p
4	Mats Andersson	Volvo Amazon S	59,5	p
5	Hans Axemyr	Volvo Amazon S	56	p
6	Roger Grimborg	Lotus Cortina	44	p
7	Kjell Wallin	Lotus Cortina	35	p
8	Dan Johansson	Volvo Amazon S	32,5	p
9	Lennart Nilsson	Lotus Cortina	31	p
10	Tommy Brorsson	Lotus Cortina	30	p
11	Tommy Johansson	Lotus Cortina	15	p
12	Bo Johnson	Alfa Romeo GTA	10,5	p
13	Greger Pettersson	Volvo Amazon S	10	p

1000-1300cc

1	Ulf Lindberg	Cooper S	83,5	p
2	Jan-Åke Andersson	Coopre S	77	p
3	Carl-Olov Christiansson	Ford Anglia	55,5	p
4	Max Wiebke	Cooper S	49	p
5	Fred S Eklöv	Cooper S	24,5	p
6	Lars Fritz	Cooper S	24	p
7	Olov Eriksson	Cooper S	20	p
8	Picko Troberg	Cooper S	15	p
9	Andreas Råsbäck	Austin A40	10	p

0-1000cc

1	Anders Weglin	Saab Sport	85,5	p	även totalsegrare
2	Tord H Elander	NSU 1000	67,5	p	
3	Nils-Olof Jonsson	Saab Sport	52,5	p	
4	Yngve Gustavsson	Saab Sport	51	p	
5	Hans P Zolnir	Saab 96	26	p	
6	Göran Kölbörn	Saab 96	12	p	
7	Thomas Bergelin	DKW F 12	10	p	

E-Bilar

1	Gia Israelsson	BMW 700 S	70	p
2	Dick Gärder	BMW 700 S	10	p

Grupp 4 bilar från tiden.

1	Picko Troberg	Cooper S	45	p
2	Torsten Balkefors	Hillman Imp	23	p
3	Hans P Zolnir	DKW F 12	14	p

Formelbilar "nyare"

Så var den sommaren över och för våran del blev det trots allt fyra tävlingar.

Visst har man tankar och frågetecken om olika uttalanden och beslut mm. Men det är historia nu och eftersom vi sysslar med historisk racing ser vi fram mot nästa år.

Som de flesta vet så har FIA bestämt att det skall vara två klasser inom FF 67-71 och 72-77.

Som det ser ut nu så är många intresserade och många bilar på väg ut. Om allt går som vi hoppas så kommer det minst 15 FF till start plus F3 1000, F3 1600, F2 mm.

Alla ni som tänker åka nästa år.

Vill ni sända mig första sidan av vagnboken.

Om du inte har besiktigt bilen så skriv ner alla uppgifter: märke, årsmodell mm.

På baksida skriver alla namn, adress, telefonnummer samt om du har fast startnummer. Vi måste ordna så att alla får det.

Ytterligare en sak.

Ni som har FF, F3 1000, F3 1600, F2 delar som ni kan tänkas sälja eller byta, samt ni som saknar delar skriv ned önskemålen och sänd dem till mig så att vi kan hjälpas åt (minimarknad).

Du vet - ju fler bilar som kommer ut, ju fler tävlingar.

Adress:
PeO Söderberg
Rådjursstigen 2
695 31 Laxå.
Tel.: 0584-119 06

PS.

Finns det någon som vill hjälpa oss att skriva reportage om våra tävlingar.

Du behöver inte vara aktiv förare, det är nästan bättre om du inte är det. Hör av dig! DS.

Hälsningar
PeO Söderberg

Kör du ohämmat?

En sanning med modifikation, men det finns nu en möjlighet att skraddarsy en hämmare till din racer. Det finns möjlighet att efter mall bygga hämmare från 16, 18, 20, 22, 25, 28, 30, 32mm av svenskt fjäderstål som härdas.

Nöjda kunder är

Lars Wramell, Austin Healy 100,
Richard Schultz, Alfa Romeo 1300,
POWER Magazine Projekt 57 Chevy,
Micke Mårtensson Lincoln MkIII,
Anders Hildebrand, GTD40.

Ta kontakt med

Tord Jönsson, Grupp 70 Design,
Box 214, 241 23 Eslöv.

Tel 0413 - 181 22 onsd 18-20

Fax alla dagar mellan 13-17.



Lars Wramell in action at Knutstorp 93.

VERERRA

SUSPENSION PARTS

Halvpannorna

Wet, Wet, Wet

Rubriken är namnet på en popgrupp, men är även en bra beskrivning på förhållandena de tre gånger vi haft tillfälle att köra på Knutstorp.

Wet 1

Historic Superprix 3,4 juli

Håkan Sandberg rapporterar på annan plats från denna, åtminstone på lördagen, våta tillställning.

Wet 2

MGCC:s Svenskt Sportvagnsmeeting 25 juli

När det regnade så där riktigt mycket så att racingoverallen blivit mättad på vatten, då är det bara att inse de positiva i situationen: man kan inte bli blötare, så varför inte ha kul när man ändå är här.

För racing i regn kan vara både kul och intressant. Det visar sig att skillnaderna mellan snabba och långsamma bilar blir mindre när det är vått. Förutom formel Vee deltog tre formel Ford i heatet.

Göran Anderberg i säker ledning hela racet före "Mackan" Linde. Lars Hågeman på en säker tredje plats (tror han) när två varv återstår. Han kan ju inte drömma om att Håkan, klasspappa och allt, skall ha fräckheten att blåsa om honom på rakan utan minsta förvarning.

Jan Mohlin bästa formel Vee slagen av alla halvpannorna.

Tittade även med behållning på GT-klassen, där jag inte blev riktigt klok på om Tomas Henrysson "lattjade" eller verkligen hade

så mycket besvär att ta sig förbi Pelle Hägermarks Marcos som det verkade.

Många härliga fighter även längre ner där "underdogs" som Lennart Almströms Elite och Lennart Henjers Alfa hävdade sig bra.

Wet 3

RHK:s Finalrace

Vårt tredje gången gillt på Knutstorp - annat var väl inte att vänta.

Bra uppslutning av formel Vee - något sämre bland midget där både Roland Fröjd och Håkan Sandberg tvingats avstå p.g.a. drivaxelbrott. Roland var dock närvarande och det var tur för Per Hågeman som snabbt kunde få en ny hårnålsfjäder till Manxen.

Roland fick även agera räddande ängel åt den tappra Jan Unneberg från Norge i sin råa M.G. Jan råkande nämligen ut för det osannolika missödet att köra punktering på ett mangetbryggstöd (ett ynkligt litet L-format plattjärn) härhörande från en

midget vars ägare jag skäms för att avslöja. Nåväl med Rolands hjälp kunde Jan styra hemmåt med ett framdäck från en Volvo Amazon.

Klarberg och Göransson sällade sig till olycksbrodern Unneberg och kom aldrig ut till start p.g.a. trilskande bränsletillförsel, respektive dito magnet.

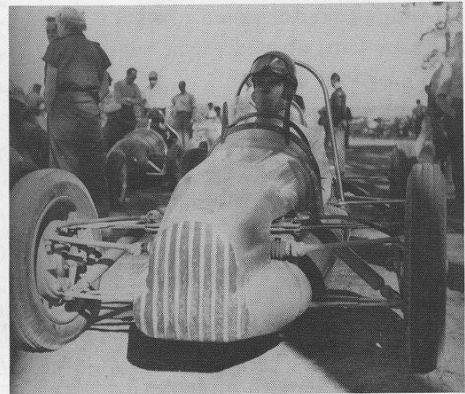
Snabbst iväg var formel Vee-trion Åke Lindh, följd av träningsnabbaste Lasse Åkesson och årets "Rookie" Svenna Hedman, en ordning som bibehölls i mål.

Den pånyttfödde Peter Kumlin, som äntligen fått ordning på grejorna, körde som i fornstoradard d.v.s. brett och fort och kunde lätt vinna bland halvpannorna.

Lars Hågeman kunde glädjas åt att hans andraplats var tillräcklig för att kamma hem RHK-cupen trots en serie trots en serie medelmåttiga resultat. Ett tips till sådana storfräsare som Roland Fröjd (2 delsegrar), Peter Kumlin (2 delsegrar) och Mads Gjerdrum (fina resultat med i"fel" tävlingar). Var med i fler tävlingar så får ni en fin pokal av RHK.

En trevlig ny bekantskap var dansken Svend Algren och hans M.G. Q-type med 750 cc kompressormatad motor. Kanske kan vi skönja en ljusning i A-D mörkret?

Lars Hågeman



Bilden av Bengt Peterson, som nyligen fyllt 80 år, är tagen i Hedemora 1950. Hälsningar Lars Hågeman

Knutstorps EM-tävling

Det är med tillfredsställelse vi ser att de engelsmän som varit här förut återkommer.

Brian Jolliffe kom för tredje året och förefaller att fortsätta som Sverige-besökare. En ny deltagare dock ej i midget, hade lockats över genom personliga kontakter. Det var Rod Jolley, som startade både i T4 och A-D.

Eftersom anmälda T3:or ej anlände blev det ett rent midgetheat med naturlig svensk dominans; 9 svenska, 2 norska och 2 engelska startande.

Av de svenske saknades egentligen bara Peter Kumlin eftersom Björn och Ingemar inte satsat på internationell licens. Björn tyckte kanske också att det räckte med att köra i formel V.

Det fria träningspasset på lördag förmiddag skapade inget större intresse.

De flesta föredrog att hålla sig torra före att träna i ösregn. Eftermiddagens tidsträning gav Brian Jolliffe pole position. Roland besvärades av magnetproblem (vem gör inte det?) och körde över normal träningstid. I övrigt var de flesta utan bekymmer varför det såg ovanligt bra ut inför söndagens race.

Uppvärmningen på söndag förmiddag skedde på en mycket hal bana trots att vädret var bättre, i stort sett uppehåll.

Raceförhållandena var bra.

Helt torr bana - och efter en start med många uppkörningar före första kurvan verkade det dukat för en bra tävling både för förare och publik.

Men eländes elände. På första varvet bröt Carl-Axel, på andra varvet Kenneth efter att ha

kommit för tätt in på Olle, som i sin tur fick bryta på 9:e varvet i sviter efter närkontakten. Där emellan hade Allan gett upp på 7:e varvet. Lars tappade motordrevet på 12:e varvet och samma sak skedde för Håkan varvet efter. Som en parhäst ut i gräset följde Per G, med elaka ljud från sin Manx-motor.

Så var de bara sex.

Ett brutet stötdämparfäste och ett defekt styrstag fick Brian att köra in i depå på 15:e varvet. Hade han inte gjort det frivilligt så var svartflaggan redo för honom.

Efter 18 varv vann Roland i mycket säker stil före Mads, som i visat sig vara en förare att räkna med. På tredje plats Per H, kom tillbaka starkt efter motorraset på Anderstorp. Fyra Gunnar och på femte plats Bill.

Förutom 4 officiella priser fanns i vår klass ett stort antal extra priser. Roland fick förutom

det vanliga förstapriset även "The Gustav Bong Memorial Prize" och hederspriset till bäste Dansk-skånske midgetförare.

När man vände hemåt på söndag kväll var det efter bra arrangemang, trevligt sällskap och efter uppskattande ord från våra utländska gäster. De uppskattar banan som enligt dem är vida överlägsen t.ex. Nürburg Ring.

Men också med skammens rodnad - 5 fullföljande av 13 startande Vi kan inte ens skylla på att distansen är för lång för våra bilar då så gott som alla bröt inom 12 varv av de 18.

Är vi kanske bättre förare än mekaniker? För att ge både publiken och oss själva valuta för pengarna borde åtminstone 75% av startfältet också köra i mål.

Håkan Sandberg

SWEBE-Pokalen

Slutställning efter Knutstorp 11 september.

(Antal fullföljda race räknas)

1	Per Hågeman	SWEBE och Cooper	7
2	Allan Göransson	SWEBE/Triumph	6
2	Lars Hågeman	SWEBE/JAP	6
2	Håkan Sandberg	JBS/Triumph	6
5	Mads Gjerdrum	Cooper/JAP	5
5	Peter Kumlin	EFFYH/JAP	5
7	Roland Fröjd	Cooper/Norton	4
7	Per Gjerdrum	Cooper/Norton	4
7	Olle Linde	EFFYH/JAP	4
10	Kenneth André	EFFYH/JAP	3
10	Björn Leufvenius	EFFYH/Triumph	3
12	Gunnar Rösler	Cooper/Northon	2
13	Ingemar Edwardsson	EFFYH/JAP	1
13	Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana/JAP	1



Mantorp -93. Foto Bo Lindman

Slutresultat RHK-cup FV -93

			Mant. 23.5	A-torp 4-6.6	Karlsk. 12-13.6	Knut. EM 3-4.7	Mant. 28-29.8	Knut. Avsl 11.9	S:a
1	Nick Tammemägi	RPB	-70	15	15	14	13,5	9	81,5
2	Åke Lindh	LS4	-69	14	14	-	14	15	72
3	Jan Mohlin	Karolin	-66	10	9	-	11	11	50
4	Kent Baeck	RSM	-67	8	5	-	11	12	48
5	Louis Johnson	Dolling	-66	13	6	-	7	10	43
6	Lars-O Åkesson	GMS	-70	-	13	-	13	-	40
	Bertil Persson	Hansen	-66	9	12	-	12	-	40
8	Bert Lehnberg	Veeva	-66	12	-	14	-	10	36
9	Sven E Hedman	Hansen	-69	-	-	-	14,5	13	27,5
10	Morgan Wiberg	Hallberg	-68	-	10	-	10	-	25
11	Thim Lilja	Dolling	-66	11	7	-	-	-	18
12	Karl Ljungberg	RPB	-67	-	11	-	-	6	17
13	Jan Olson	RPB	-68	-	8	-	-	8	16
14	G Ljungberg	Broke	-66	-	5	-	-	5	10
15	B Leufvenius	Alvenius	-68	-	-	8	-	-	8

Dessutom har Håkan Ljungberg deltagit utom tävlan i Knutstorp den 11/9

RHK-cupen, Midget.

Slutställning		Stur.	Mant	Karlsk.	Knut.	Knut.	S:a
1	Lars Hågeman	11	13	14	(10)	14	52
2	Olle Linde	13	10	13	10	---	46
3	Carl-Axel Klarberg	14	10	---	10	10	44
4	Kenneth André	10	12	12	10	---	44
5	Allan Göransson	12	11	---	10	10	43
6	Per Hågeman	---	---	11	13	13	37
7	Håkan Sandberg	---	10	15	10	---	35
8	Björn Leufvenius	10	10	---	---	12	32
9	Peter Kumlin	---	15	---	---	15	30
10	Roland Fröjd	15	---	---	15	---	30
11	Per Gjerdrum	---	14	---	11	---	25
12	Mads Gjerdrum	---	10	---	14	---	24
13	Gunnar Rösler	---	---	---	12	---	12
14	Ingemar Erdwardsson	---	---	10	---	---	10

Ett bekymmer när vi instiftade SWEBE-pokalen i fjol var hur man skulle undvika en resultatlista som sammanföll med Midget-cupen. Vi får i år vara ganska nöjda då bland de 4 främsta bara finns ett namn som förekommer på båda listorna, SWEBE-pokalen och RHK-cupen.

Midget och midgetförare under 1993

Efter Knutstorpstävlingarna är det bara några få tappra som deltar i tävlingar varför säsongen kan anses avslutad.

Som vanligt har den innehållit både vin och ättika.

Carl-Axel startade, - inte med segerns sötma men näst intill då han kom tvåa efter Roland på Sturup. Därefter blev det bara surt. För motorn, men inte föraren som visat kämpatag som imponerat på oss andra. och segern hägrade på Mantorp då motorn svek. Nästa säsong är nog din, Carl-Axel.

Roland syntes inte så ofta men vann när han startade, vilket var på Sturup, 2 x Anderstorp och Knutstorps EM-tävling. 4 starter och 4 segrar är ett gott facit.

Till de aktiva förarna hörde bröderna Hågeman där Lars med genomgående framskjutna placeringar vann RHK-cupen medan Per tog hem SWEBE-pokalen genom att för egen kraft passera mållinjen. Per var också den ende svenske midgetföraren på Nürburg Ring.

Brödrene Gjerdrum fra Norge er meget hurtige gutter men det syns att Manx är något överreklamerat. Den äldre brodern påstår att det beror på vikten så han får väl göra något åt den under vintern. Sköyter? För den oinvigde får vi avslöja att det är enbart på Mantorp som speakern gör far och son till bröder.

Av årets nykomlingar var Kenneth den mest aktive och fick efterhand bra snurr på maskinen. Lyckans gudinna log däremot inte mot Ingemar som på premiären

råkade ut för ett ordentligt motorras. Bit ihop och ta nya krafter, Ingemar!

En annan otursförföljd denna säsong var Allan, som hela tiden varit så nära att få tillförlitlighet, för går det så går det av bara tusan.

Olle har inte haft så mycket snurr på maskinen som tidigare, detta har medfört ett kortare spår och bättre placeringar. Trots att han avstod sista deltävlingen i cupen räckte tidigare resultat till en andra plats. Well done!

Gunnar, en av tidigare års förgrundsgestalter, har inte syntes så ofta i år. Däremot putsade han på sitt svenska rekord på flygande kilometern.

Peter har visat att man aldrig skall ge sig. Efter flera sorgliga säsonger har det lossnat i år med segrar både på Mantorp och Knutstorp. I Skåne efter ett skickligt regnrace som gett Peter förtjänta rosor i rikspresen.

Ytterligare en Regenmeister i år har varit Håkan som samlat

sina första lagerkransar i regnet på Karlskoga och Knutstorp. Den senare var bingo med 3 pokaler i samma race. (1:a klassen, 3:a i heatet och Allan Söderströms vandringspris.) Tala om lycka.

Björn har delat sina gracer mellan V och midget. Vi tror att det är ett gott tecken att avslutningen skedde i midget.

Om man bortser från bottennoteringen vid EM tävlingen på Knutstorp så har vi visat hyggligt fullföljande med tanke på ålder och trimningsgrad hos våra bilar.

I år har vi också haft mer av täta race än tidigare, ofta med formel V inblandade. Det är trevligt att så olika bilar kan tävla på så lika villkor. På bana förfaller vi ha fördel. Låt det vara osagt om det beror på förare eller bilar.

Vår Knutstorpskorrespondent, Lars Hageman, refererar MGCC:s och avslutningsmötet på annan plats i detta internationella motormagasin.

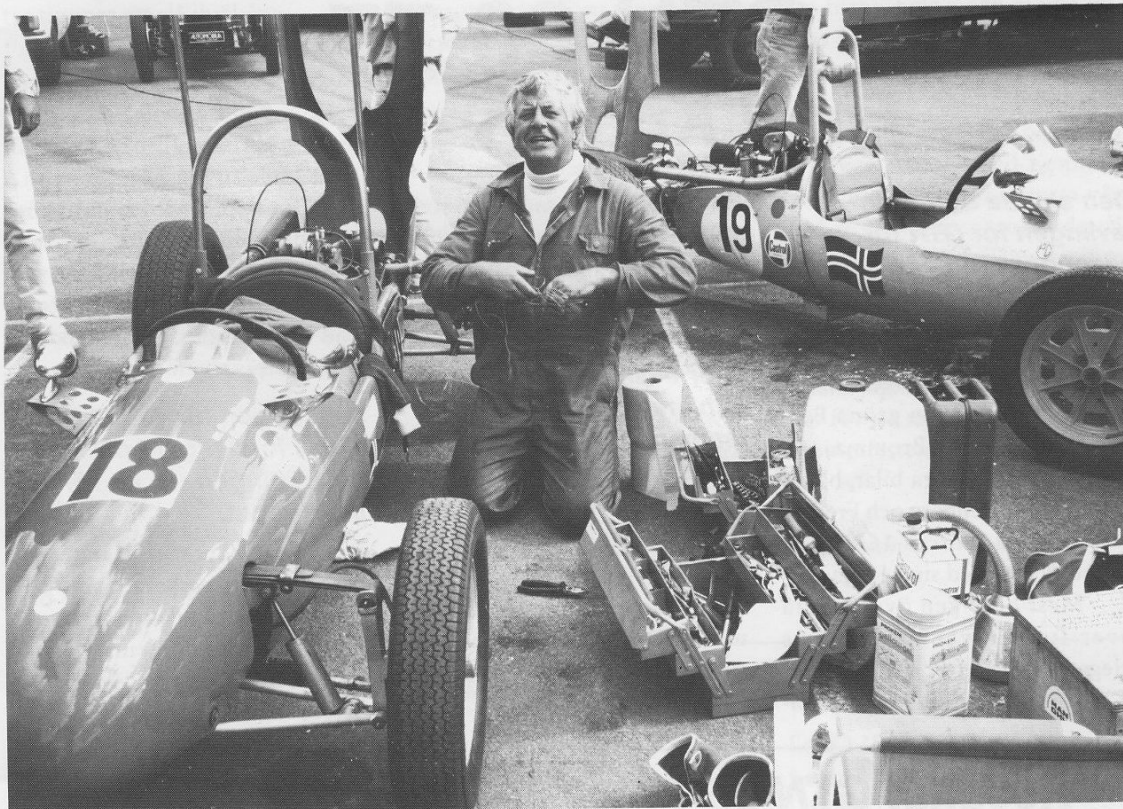
Håkan Sandberg

Foto Peter Kumlin



Midget på Mantorp

28-29 augusti.



Så här i säsongens slutskede tunnade det ut i midgetleden. Länge såg det ut att bli endast tre startande men 2 x Gjerdrum fick upp deltagarantalet till 5.

Strålande sommarvädergjorde att vi hade fördragsamhet med ändå sämre depåutrymmen än de vi vanligtvis får hålla till godo med. Kanske var det tur att vi var så få.

Lördagens race på långa banan visade att resan från Oslo inte var förgäves - Mads etta, Per G tvåa och Håkan trea.

Peter tappade drivningen efter ett varv. Per H, som är en ekonomisk man, hade sparat vid tankningen. Han hade emellertid varit allt för sparsam då bränslet bara räckte till 6 av de 8 varven.

Lunchen på lördag blev ärtsoppa då Håkan glömt surström-

mingen hemma. Suppen på kvällen bestod av ärtsoppa med punsch varefter vi voro redo för söndagens 16 varv på den korta banan.

Söndagens resultat var en upprepning av lördagens med det undantaget att Per H kostat på sig full tank och därför inte hade några svårigheter att ta tredje plats efter ett tätt race med Per G.

Team Gjerdrum. Foto Peter Kumlin



Håkan och Peter, placerade i nämnd ordning, hade ett eget och trevligt race tillsammans med ett par formel V-förare.

Mantorpstävlingen ingick inte i Halvpannecupen. Då vi räknat vårtävlingen där och önskar undvika flera resultat från samma bana.

Lars Hågeman

GT-nationell

GTN 66-77 Final Knustorp 11.9

Den sjunde och sista tävlingen för GTN för säsongen samlade sju stycken bilar på Knustorp i den kyliga våtan.

Mest långväga var Kenneth Eriksson som släpade sin gröna Porsche 911 ända från Bromma.

Vi saknade flera bilar, bland annat Janne Hellberg och Fredrik Doshé, båda Marcos 1600, och Hasse Skoog med sin Morgan.

Mest besviken över att stå över finalen var nog Marius Heggstad som efter sitt motorras tidigare i år på Knustorp verkli-

gen hade fått ordning på sin röda MGB. Han blev i sista stund tvungen att ägna helgen åt arbetet, bara några timmar innan han skulle ge sig av mot Knustorp.

Efter besiktning i småblåst och kraftigt regn ägnades timmen innan tidsträningen åt fuktförberedelser, sänkt däckstryck, mjukare dämpare och vild jakt på imdukar.

Pekka Nyström tejpede dessutom skarvarna i targataket på sin Corvette eftersom det annars droppade ner i knät...

Atte upptäckte en viss brist på gängor i insuget på sin Mini Marcos och fick i panik ge sig iväg för att få reparerat på verkstad i Helsingborg och fick stå över tidsträningen.

Som dagen första fält gav vi oss försiktigt ut på tidsträningen för att känna på greppet.

Det var mycket riktigt inget vidare. Kenneth parkerade sin 911 i gräset i slutet på rakan efter en sen inbromsning och Henrik Hansson gjorde två piruetter över NGK-krönet med sin Mini Marcos.

Pekka däremot, som tidigare vantrivits i blött väglag, gladdes åt nya däck och bättre toe-in och tog en övertygande pole position med tiden 1.23.008 före Henrik Hansson.

Racersportvagnarna, som körde i samma heat som oss, bestod av två Lotus 7 och en Lola T380. Lolan, rattad av Olof Wijk kilade in sig mellan Pekka och

Resultat GTN 66-77

1	Pekka Nyström	Corvette
2	Henrik Hansson	Mini Marcos
3	Kenneth Eriksson	Porsche 911
4	Olof Ekman	Mini Marcos
5	Jan Gregernäs	Marcos 3L
6	L.E. Åkersten	Mini Marcos
7	Thomas Hall	Mini Marcos

MGCC:s Sportvagnsmeeting 24-25 juli. Foto Harald Sonesson



Henrik med näst bästa tid. Samma manöver gjorde Bengt-Åke Bengtsson och stod som trea med sin 7:en.

Eftersom vår start skulle gå klockan ett hade vi sedan drygt tre timmar att slå ihjäl.

Efter att ha försökt torka ur de flesta litrarna vatten ur Marcosen och fylla på olja utan att få regn i ventilåpan, försvann Anna och jag skyndsamt in i cafeterian och fick snart sällskap av resten av GTN-gänget förutom Atte, som nu var tillbaka med sitt insug och febrilt skruvade ihop maskineriet i blötan.

Innan start infann sig den vanliga nervositeten där man gick runt bilen för en sista check. I klassen 0-1300cc stod slaget om 1:a plats i cupen mellan mig och Henrik med Henrik i en 2p-ledning. Även 3:e plats var osäker med en chans för Atte att gå om Thomas Hall som låg några poäng före.

I övriga klasser var striden redan avgjord. Hans Skoog ledde 1600-klassen tryggt med Morganen och Pekka, som vunnit alla tävlingar han ställt upp i, var likaså ohotad i klassen 2000cc +.

Grönt ljus och iväg med tungan rätt i mun för att inte spinna bort sig. Tätt och trångt mot första kurvan med luften full av vattenrök. Jag hittade ett spår på innern men vågade inte lita på bromsgreppet för att utnyttja det fullt ut. Först ut ur kurvan var Pekka i Corvetten, tätt följd av Lolan, därefter Henrik Hansson Mini Marcos, B. Å. Bengtsson Lotus 7, Elmon Larsson Lotus 7, Jan Gregernäs Marcos 3L, jag, Kenneth 911, och Atte Mini Marcos.

Thomas Hall fick nästan direkt problem med bensinpumpen och tappade mycket innan han fick fart på sin gröna Mini Marcos igen.

Pekka och Olof Wijk stod för stor del av racets behållning. Pekka lyckades hålla Lolan bakom sig till sista kurvan sista varvet där Olof till slut tog sig förbi.

Henrik försökte hålla B.Å. Bengtsson bakom sig men fick se sig omkörd efter några varv och körde sedan sitt eget race in i mål.

Själv hade jag en lång duell med Janne Gregernäs innan jag kom förbi, hela tiden med Kenneths gröna 911 tätt i hasorna. Väl om fick jag sedan korn på Elmon innan Kenneth till slut trampade ner gasen och blåste om oss bägge. Väl av med Kenneth kunde Elmon och jag återta vår strid och efter en rolig duell kunde jag gå i mål billängden före Elmon.

Sålunda färdiggasade för dagen kunde vi sen avnjuta resten av heaten i lugn och ro innan det var dags för de mycket trevliga avslutningsfesten på kvällen.

Olof Ekman

Resultat Racersportvagnar

1	Olof Wijk	Lola T380
2	B.Å. Bengtsson	Lotus 7
3	Elmon Larsson	Lotus 7

MGCC:s Sportvagnsmeeting 24-25 juli. Foto Harald Sonesson



Cupresultat GTN 66-77 1993

		CONTINENTAL G-PRIX				MGCC	FINAL	SLUT	
		MANTORP	A-TORP 1	A-TORP 2	G-ÅSEN	K-TORP	K-TORP	K-ORP	POÄNG
Henrik Hansson	G	1/15	2/14	1/15	---	3/13	1/15	1/15	87
Mini Marcos									
Olof Ekman	G	2/14	3/13	2/14	1/15	2/14	---	2/14	84
Mini Marcos									
Tomas Hall	G	---	1/15	4/12	---	---	2/14	4/12	53
Mini Marcos									
L.E. Åkersten	G	---	4/12	3/13	---	1/15	---	3/13	53
Mini Marcos									
Anna Vium	G	---	---	---	---	---	3/13	---	13
Mini Marcos									
0 - 1300 cc									
Hans Skoog	G	1/15	1/15	2/14	---	---	2/14	---	58
Morgan 4/4									
Jan Hellberg	G	2/14	2/14	1/15	---	---	---	---	43
Marcos 1600									
Fredrik Doshé	G	---	3/13	3/13	---	---	1/10	---	36
Marcos 1600									
Anders Sperber	G	---	---	---	---	---	1/15	---	15
Lotus Elan									
1301 - 1600 cc									
Marius Haeggstad	G	---	---	---	---	1/15	---	---	15
MGB 1800									
1601 - 2000 cc									
Pekka Nyström	G	1/15	1/15	1/15	---	1/15	1/15	1/15	90
Chevrolet Corvette									
Jan Gregernäs	G	2/14	3/13	3/13	---	---	---	3/13	53
Marcos 3 lit.									
Kenneth Eriksson	H	---	2/14	2/14	---	2/14	---	2/14	56
Porsche 911									
Peter Carlås	H	---	---	---	---	3/13	---	---	13
Porsche 911									
2001 cc									

Regler och poängberäkning i 1994 års RHK Cup

Efter vårt klassföräldramöte i Åtvidaberg har vi nu sammanställt reglerna efter allas önskemål.

- 1) Endast medlemmar kan tillgodoräkna sig poäng i RHK-cupen
- 2) För att komma med i RHK-cupen totalt måste man delta i minst 2 tävlingar.
- 3) Endast tävlingar som ingår i RHK's tävlingskalender räknas i cupen.

Poängberäkning:

- 1:a 9 poäng
- 2:a 8 poäng
- 3:a 7 poäng
- 4:a 6 poäng
- 5:a 5 poäng
- 6:a 4 poäng
- 7:a 3 poäng
- 8:a 2 poäng
- 9:a 1 poäng

- * Vid mindre än 5 deltagare i klassen delas det endast ut halva poäng
- * Förutom ovanstående får alla som har startat tävlingen 10 poäng
- * Deltagare som kört samtliga tävlingar får 10 extra flitpoäng.

Vid protokollet
Horst och Mats

Hälsokontroll för licensinnehavare

Du som bor i södra Sverige och behöver
Medical Card ring Tommy Brorsson på
telefon 0435-526 98 så samordnar han
detta till samma förmånliga pris som i år.

**Ett stort tack till
våra sponsorer!**



LUBRICARE INTERNATIONAL AB, BOX 4514, 103 04 TÄBY

UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS
Worjeco

Telefon
08-510 202 50

Fax
08-510 201 67

Årets final, prisutdelning på Knutstorp

*Efter racen så hade klubben ordnat prisutdelning
med middag i VIP-rummet på Knutstorp.*

Priser för dagens tävling delades först ut och sedan korades årets klasssegrare i de olika heaten och kubiksklasserna. Flest priser tog Anders Weglin hem då han vann Wareco Cup i standardvagns klassen med sin SAAB Sport på flest poäng av alla standard bilar.

Toastmaster var Bengt-Åke "Mustang" Bengtsson som skötte det hela med stor ära. Mian och

Mats for runt som skällade råttor och fick det hela att fungera trots allt då resten av styrelsen var frånvarande på finalen, undrar om medlemmarna vet vad ni betyder för klubben med allt det arbete ni lägger ner för att vi andra ska få ha roligt.

Räkaftonen med alla tilltugg och kaffe mm var utsökt och ett stort tack till Stina Widenborg

och ni andra för era heroiska insatser i köket!

Resultaten på årets klassegrare kan ni läsa på annan plats i vår eminenta klubbtidning Rutflaggan som även den görs av ovanstående personer på (nästan) frivillig basis, eller hur Mats?

Göran Kölbörn