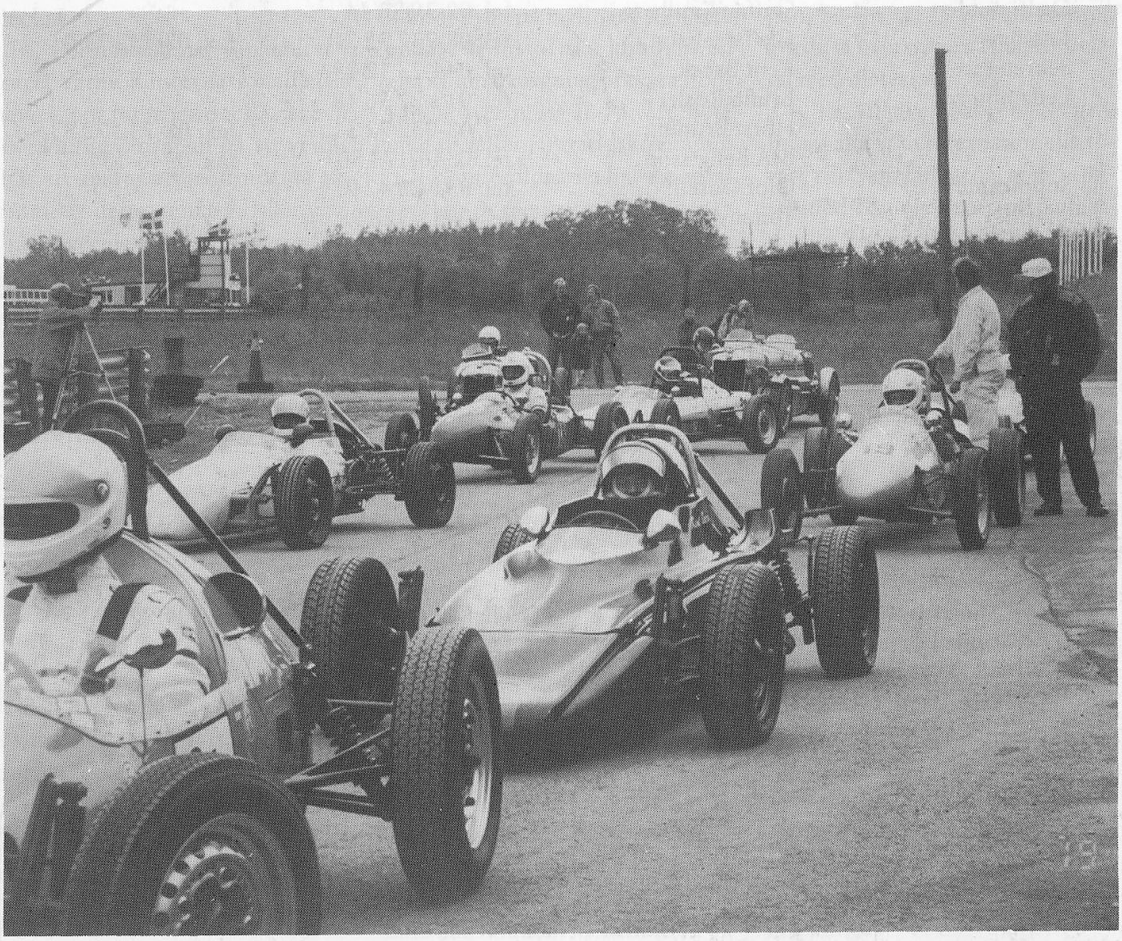
RUTFLAGGAN
NR 5/6 1994

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



Line up för start
Falkenberg 19 juni

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 4007, S-183 04 Täby, Sweden
Postgiro 493 77-5

Glöm inte

ÅRSMÖTE RHK Lördag 4.2 -95

Kl. 10.45 på Brunstorps Wärdshus, Husqvarna.

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande	Staffan Lindberg	tel. 08-39 33 44	
Kassör	Gia Israelsson	tel. 08-732 72 31	fax. 08-732 72 33
Sekreterare	Kent Baeck	tel. 044-23 12 19	
Ledamöter	Bruno Rösler	tel. 019-22 56 18	
	Horst Brüning	tel. 08-732 72 31	fax. 08-732 72 33
	B-Å Bengtsson	tel. 0346-173 50	fax. 0346-131 77
Suppleanter	Olof Odsell	tel. 031-28 42 01	
	Tommy Brorsson	tel. 0435-526 98	

KLASSREPRESENTANTER

A-D	Bengt Frelin	tel. 08-768 42 85	
	Roland Haraldsson	tel. 0325-271 25	
GT-GTS	Mian Jutterström	tel. 08-756 28 35	fax. 08-756 25 66
	Göran Kölborn	tel. 08-742 72 70	fax. 08-742 27 95
Midget	Per Hågeman	tel. 040-18 61 60	
Formel J	Åke Axelsson	tel.08-551 741 41	
Formel V	Åke Lindh	tel. 044-24 15 10	
Formel Ford	P-O Söderberg	tel. 0584-119 06	
	Paul Ainsar	tel. 08-642 45 19	
Standardvagnar			
G+H, Sportvagnar	L-G Widenborg	tel. 042-20 76 81	fax. 042-20 74 33
GT-Nationell	Olof Ekman	tel. 0520-269 95	

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg	tel. 08-39 33 44
L-G Widenborg	tel. 042-20 76 81
Magnus Nilsson	tel. 0520-295 34

REVISORER

Åke Axelsson	tel. 08-551 741 41
Åke Hansson	tel. 08-715 84 96

FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg	tel. 08-39 33 44
Peter Kumlin	tel. 0243-284 77
Åke Lindh	tel. 044-24 15 10

VALBEREDNING

Ian Nilsson	tel. 0435-213 70
P-O Söderberg	tel. 0584-119 06
Lars Fritz	tel. 08-91 30 53

REDAKTIONEN

Torbjörn "Bobo" Boholm	tel. 019-224296
	fax. 019-321690

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

Göran Kölborn	tel. 08-7427270
	fax. 08-7422795

PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB	tel. 08-768 26 28
	fax. 08-792 16 46

Tävlingssekreterarens spalt

Nu har mörkret fallit över oss igen har det gått en hel säsong under vilken vi har fått åka mycket racerbil. Sammanlagd nästan 600 startande under säsongen.

Vi har åkt på Karlskoga, Anderstorp x 2, Falkenberg, Knutstorp, Mantorp och vissa även på Kinnekulle och Sturup. Vi har haft räkkalas på Falkenberg, stor fest på High Chapparal och har haft kul även på sidan om banan. Det är trots allt en mycket stor del av vår hobby att träffas, umgås och ha kul.

För nästa år har vi planerat 5 race, varav 2 internationella. På snack om internationella race är det viktigt att tänka på att vi alla bär ett ansvar att stödja dessa genom att delta, annars riskerar vi här i Sverige att förlora dessa fina tävlingar. Det vore verkligen syn. Förutom några envisa, för det mesta ej aktiva, har däckssnacket upphört. Alla har väl vid det här laget förstått att Dunlop Racing är ett förträffligt däck med egenskaper som passar våra historiska bilar och gör racen rättvisa och jämnare.

Vi har fått en ny klass för nyare standardvagnar som har visad upp sig på Anderstorp och verkar bli något att räkna med. I denna klass lär det bli många fina bilar som de flesta av oss kommer ihåg från tidiga 70- talet. Här vill jag gärna tacka Roger Grimborg och Lasse Widenborg för deras förnäma arbete.

För att kunna köra alla våra klasser även på tävlingar som inte endast är historiska kommer en viss sammanslagning att vara nödvändig även nästa år. På vårt möte med styrelsen, framtidskommitén och klassföräldrarna har ett antal förslag presenterats och dessa kommer att utredas och läggas fram till de aktiva.

Nu när julen står för dörren är det åter dags att tänka på vårt årsmöte (se sep. kallelse) och på sammansättningen av nästa års styrelse och på alla klubbfunktionärer som kommer att behövas för en smidig hantering av nästa säsongens verksamhet. Så om ni har lust själva eller förslag på namn på villiga personer ring till valberedningens Ian Nilsson 0435-21370, han hör gärna även på andra förslag och goda råd.

Min Formel Ford och Gia´s BMW har fått var sin nya husse. Vi får önska de nya ägarna lycka till. Vår redaktör har stora förhoppningar på klubbens medlemmar vad det gäller material till rutflaggan. Så för att få tyst på honom borde vi översvämma hans brevlåda med material.

Jag vill även passa på att gratulera alla våra internationella förare till framgångarna, som krönts med Tommy Brorssons individuella EM tecken i GT klassen. (Iförd Leif Olsén's Elan).

Jag hoppas att ni mekar för fullt, för att det gör vi här hemma.

Glada racerhälsningar
Horst

Från ordföranden

Tiden rusar iväg. Efter jul och nyår är det säkrast att sättafull fart på förberedelserna inför -95 års racing — rätt vad det är så är gullvivorna uppe.

Vi får förståss ett "nytt" Appendix K för -95.

När detta läses kan det rekvireras från Bilsportförbundetsom har ny adress: Bilsportens Hus, Bergkällavägen 31 A, 191 79 Sollentuna. Tel. 08-626 3300 och fax. 08-626 3322.

Viktigaste nyheten i reglerna är att klass G (1966.01.01 till 1971.12.31) har kompletterats med grupperna 1,2 och 3. 1 och 3 betraktas som seriestandardvagnar resp. GT och 2 som tävlingsstandardvagnar. Grupp 4 som redan tidigarefunnits med i klass G kommer då att motsvara GTS. Vidare har vi fått en ny definition på GTP. Inte mindre än fyra varianter men nästan ingen som passar på någon svensk bil.

Skaffa Appendix K och läs och begrunda! Inte bara det som gäller din egen bil. Själv tycker jag att appendixet sammanfattar vad historisk racing går ut på.

Därmed får styrelsen genom undertecknad tillönska klubbmedlemmarna en trevlig jul och ett gott nytt år.

Vi ses på årsmötet den 4. februari.

Hälsningar
Staffan



REDAKTIONEN

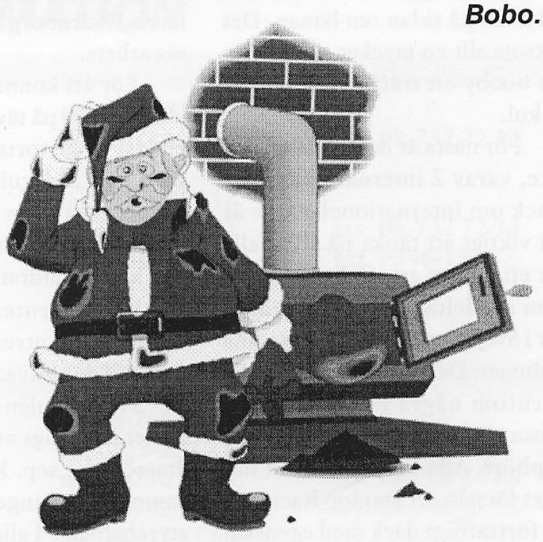
Nu lackar det mot nytt år med stormsteg och tempot och hysterin skruvas upp. Jag undrar varför ska de vara på detta viset, städa, handla julklappar, hugga granen, laga maten, åka runt till släkten, barnens julavslutning i skolan, idrottsskolan, ridskolan och även ska man runt på samma ställen och fira Lucia, varför ska det vara på detta viset.

Tänk om man kunde stänga in sig i garaget det skulle räcka med en 3 kg julskinka en burk sill o en kall. Då skulle man vara nöjd med att man hade kommit en bit på väg med Cortinan för när det har slagit om till nytt år så är sommaren straxt här. Men det blir väl i år som alla andra år man äter upp julgrisen men får kämpa som en julgris själv under våren. Så till er alla från mig som håller kvar vid traditionerna.

Bobo.

Bidrag till Rutflaggan sändes till:
RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 4007, 183 04 Täby.

Vi behöver både bilder och reportage!



God Jul & Gott Nytt År

Prylmarknad .....

Säljes;

FOKUS Mk IV Formel Junior.
Byggd av Sportscars i Stockholm på 60-talet. Ex Örjan Atterberg och Peo Zetterström. Har även körts som Formel 3. Ex Lasse Bjuhr. Renoverat rolling chassi. Magnesiumfälgar, Hewland-låda med extra drevsats. Ford Anglia 105E-motor i orginalskick medföljer. Pris 75 000 kr.
Per Rosendahl tel 042-91210

BILAR TILL SALU
Austin Healey Sprite 62-63 körd historiskt behöver översyn och vissa ändringar 27 000:-
TVR Grand Tura II renoveringsobjekt med eftertryck utan motor (MGA 1600) och växellåda 16 000:-
MGB 2 st i delar 1963-64 samt tom kaross
Claes Ottoson tel 08-54135012

TURNER MK 3-1963
GTS-bil FIA papper, Race klar, för mer info RING
Per Löveryd tel 031-884180070, 070-7201635

CORVETTE CONV.-64
Klass GTS/F ID handlingar, regad, besiktad.
Pris: 200 000:-
Göran Kölborn tel 08-742 72 70
070-592 70 97 fax 08-742 27 95

FORD ANGLIA 1962
TC 11, FIA papper, Race klar, för mer info RING
0587-12958, 12792 010-204 84 99

Volvo Amaxon Sport -65
med overdrive. Fin originalbil, sommarkörd endast 5.000 mil. Ge ett vettigt bud!!!
Ring Joakim Lindqvist eft. 18 på
tel 08-618 35 49

Köpes;

13 x 5 Minilite fälgar
med BMC eller Triumph delning, kanske även en annan fälg ifrån rätt tidsepok. (60-tal).
Horst 08-732 72 31

Kallelse till RHK's Årsmöte

Medlemmarna i Racerhistoriska Klubben kallas härmed till klubbens ordinarie årsmöte på Bruntorps Värdshus i Husqvarna den 4 februari 1995.
Vi börjar med en kopp kaffe kl. 10.45 och intar lunch 12.30 (lunchen är på egen bekostnad). Vi beräknas vara klara mellan 15.00 och 16.00.

Förslag till föredragningslista:

§1 Val av mötesordförande

§2 Val av mötessekreterare

§3 Val av 2 personer att jämte mötesordföranden justera årsmötesprotokollet

§4 Fråga om mötet är rätt utlyst

§5 Fastställande av föredragningslista

§6 Styrelsens verksamhetsberättelse

§7 Kassarapport

§8 Revisionsberättelse

§9 Fastställande av årsräkenskaperna

§10 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen

§11 Föredragning av budget

§12 Fastställande av årsavgift

§13 Behandling av inkomna motioner

§14 Övriga frågor

§15 Val av styrelseledamöter

§16 Val av revisorer och revisorsuppleant

§17 Val av valberedning

§18 Mötets avslutande

Täby, 1994.12.02

ANDERSTORP FINALEN

Den stora finalen kördes den 17-18 sept. i "blandat" väder. Prisutdelningen i RHK-cupen hölls på High Chaparall lördag kväll och var mycket uppskattad.

På lördagsträningen visade Per Gjerdrun att han hade riktig snurr på Norton motorn och kunde ta pole position.

Tyvärr fick tre ekipage bryta redan på träningen.

Kent Persson hade bra snurr på sin Kiehn-JAP när ekrarna i det ena bakhjulet rasade. Mycket "historiskt" då detta också hände ett antal gånger 1958-59. Comebackande Gunnar Rösler hade troligtvis för lite kolvspel då hans Cooper Norton skar och det gjorde även Allan Göransson Swebe-Triumph. Synd ! På tävlingen sumpade Per G. sin "pole" då han snurrade i inledningen.

Efter diverse kubbning kunde Göran Anderberg ta hem segern, sin första i RHK-cupen, medan Mads Gjerdrum kunde ta 2:a platsen före Lars Hågeman med sin Swebe-JAP.

Olle Linde tog 4:e plats med sin Effy- JAP och Per Gjerdrum kunde rulla in på 5:e plats.

Söndagens tävling

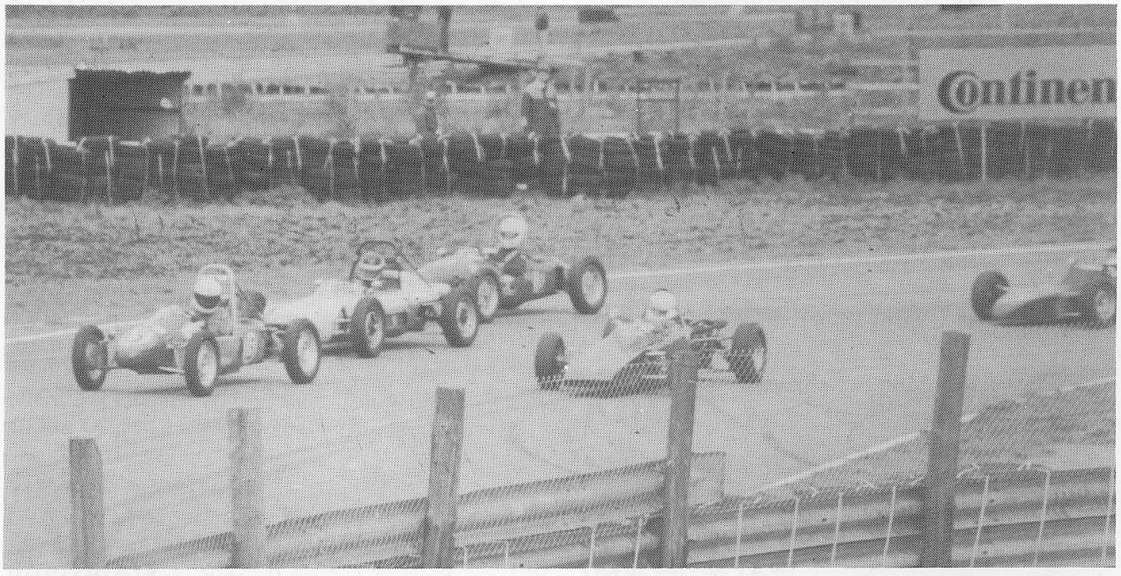
kördes utanför RHK-cupen och här kunde, efter lite trubbel, Mads G. vinna i pappa Pers bil. Göran Anderberg blev 2:a och Olle Linde 3:a. Lars Hågeman bröt med ett totalt hopskuret vevparti som törstade efter olja.

"Nya"bilar

I Helsingborg håller Anders Lindskog — mera känd för Formel Ford — med att renovera en tidig Alfa-Dana, som tidigare bla körts av konstruktören själv, Uno Jensen, samt även av Gunnar Henriksen.

Vi räknar även med come back av Roland Fröjd med Cooper-Norton och Björn Leufvenius med Effy-Triumph, ex William Arne.

Göran Anderberg (först) och Mads Gjerdrum i pappa Pers bil har fått sällskap vid finaltävlingen på Anderstorp



Formel Junior

Säsongen 1994 är slut och förberedelse för det nya året har börjat

Avslutningstävlingen på Anderstorp 17 - 18 september är över med en mycket lyckad och trevlig avslutningsfest på lördagskvällen hos Big Bengt på High Chaparall.

Bästa minnet av helgen för min del blev då Michaela, min dotter med sina 15 år, fick tävlingsledarens tillåtelse att testköra sin egen Lotus 61 - Formel Ford. Hennes leende efteråt kommer jag att för alltid minnas. Hon väntar redan på sin 18-årsdag då hon får vara med och tävla.

Den slutliga poängberäkningen finns på annan plats i tidningen. Då inte Horst kunde köra på Anderstorp, så lyckades jag ta mig förbi i slutsammanställningen med en ynka poäng. För klass FjE står ju Tord Bodin i särklass, så jag hoppas att han inte överger formel junior-bilen till nästa år.

Det tycks komma ut ett par bilar till i FjE-heatet till nästa år, men i FjF ser jag ingen jusning. Det finns ju trots allt med än 26 Formel Junior-bilar i Sverige idag. När kommer alla dessa ut?

För formel ford tycker jag att det ser klart bättre ut, då flera bilar tycks vara på sista stadiet av renovering. Jag hoppas också att halvpannorna nästa år åter kommer ut i större antal.

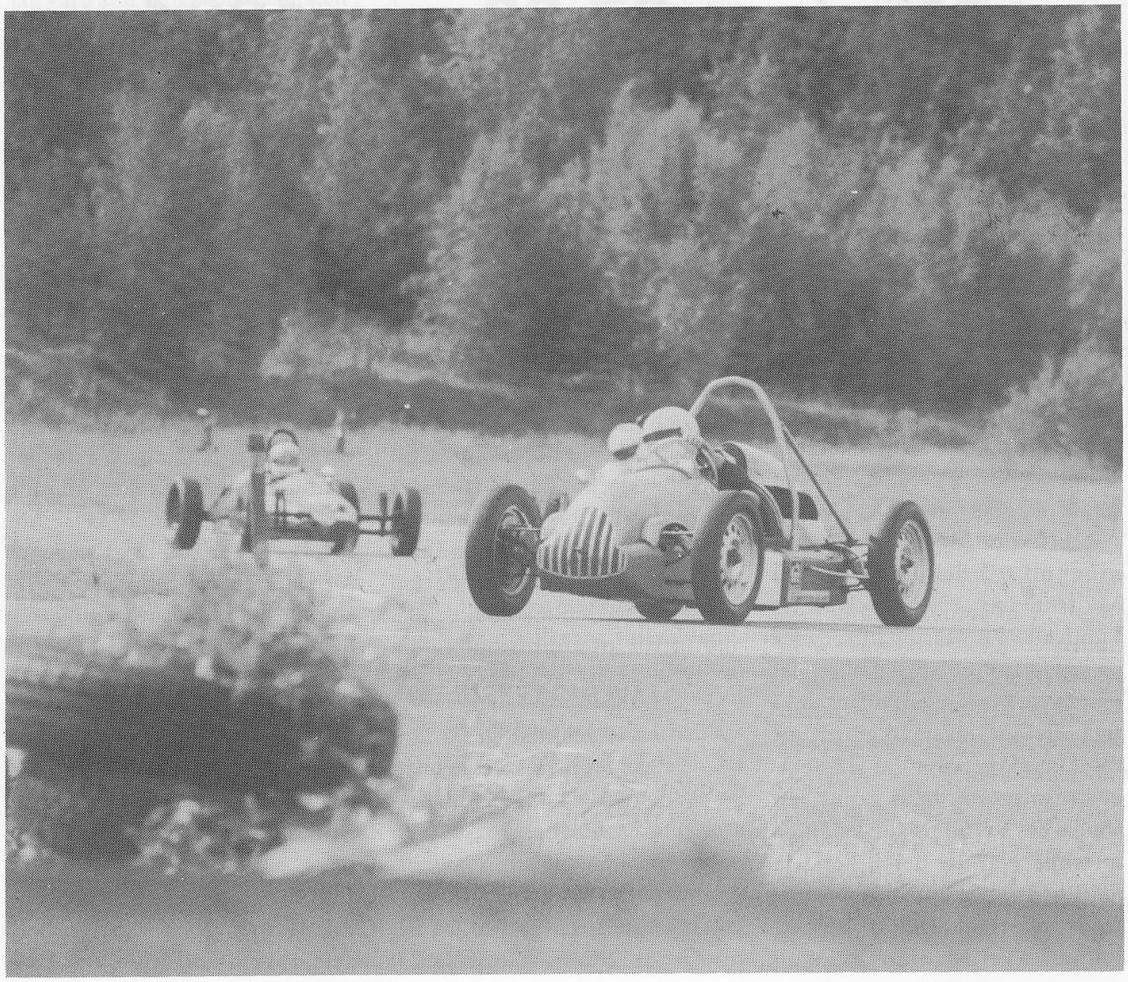
Avslutningsvis har jag hört att Horst redan filar i sin motor för att kunna ge övriga Europa en match under nästa år.

Ett Gott Nytt Racing-År

önskar

Åke Axelsson

Peter Kumlin drar hårt på Mantorp med sin Effy-JAP



FORMEL VE SIDAN

Säsongen 1994 lockade fram 18 formel ve bilar men det förekom ett visst bortfall som bestod av Björn Leuvenius och Bert Lehnberg. Detta kompenserades av våra debutanter nämligen Ursula Ljungberg i mamma Gertruds Broke formel ve.

Till Mantorp kom Axel Madsen BMve och Mats Lindvall RPB. Till Anderstorp kom Bo Tinghäll som lånat Lasse Åkessons GMS men som hemma har en Beach-car under renovering och som väntas bli klar våren 1995.

Alf Karlsson Åhus Racing Team, kom också till Anderstorp med en nyrenoverad Beach-car. Enligt ryktet finns ytterligare 7-8 bilar på gång till nästa säsong.

Vi kör på samma däck som tidigare men dock lägst 60 profil. Däremot krävs ny hjälm 1995. Ni som jobbar på era bilar, ni är välkomna på startlinjen.

Klassrepresentanten
Åke Lindh

AUTOMOBIL SPORTCAR SHOW
Mantorp 27-28 aug 1994

Efter en ovanligt regnig avlastningskväll vaknade racingfolket upp till en vacker lördagsmorgon med besiktning och fri träning och med nästan torr bana.

Louis Johnson överraskades av ett ovanligt ljud i bakvagnen, närmare bestämt en ordentlig smäll som visade sig senare vara kopplingen som havererat.

Eftermiddagens kvaltävling innehöll två debutanter, Axel Madsen i en BMve och Mats Lundvall RPB. Starten försenades på grund av ett olyckligt oljespill i nästan tre kvart, men banans duktiga oljesaneringsmän gjorde att racet kunde genomföras. Tävlingens resultat utgjorde grund för söndagens startuppställning. Enda missödet var att Bertil Persson RPB bröt med rykande motor. Under eftermiddagen gjordes ett besök i Axel Madsens garage i Gränna för att få ihop reservdelar till Louis Johnsons Dolling och resten av dagen gick åt att få bilen körklar igen.

Söndagen inleddes med vackert väder och under den fria träningen var vår glada doktor i leken igen. Under lunch pausen firade vi Lars- Göran Widenborgs 50 årsdag och han verkade angenämt överraskad. Vid uppställning till start för dagens tävling, saknades återigen Louis Johnson (kopplingen igen!) och även Nick Tammemägi. Bertil Persson ställde upp till start med sin misstänkt sjuka motor för att åtminstone rädda några poäng. Efter start jagade Axel Madsen och Sven-Erik Hedman juniorbilarna och varandra under hela loppet där Madsen avgick med segern. Lindh och Bruno Rössler hade en intern uppgörelse där Rössler lyckades hålla undan och passerade mållinjen med en halv billängd tillgodo. Kent Baeck, Jan Ohlsson och Mats Lundvall var samtliga inblandade i dueller med midgetbilarna men klarade sig helskinnade i mål. Däremot fick Bertil Persson bryta när motorn återigen gav upp. Dagen avslutades med prisutdelning och hemfärd i hällande ösregn.

TÄVLINGSRESULTAT

1	Axel Madsen	BMve
2	Sven-Erik Hedman	Hansen
3	Åke Lindh	LS 4
4	Kent Baeck	RSM Tasco
5	Jan Ohlsson	RPB
6	Mats Lundvall	RPB
7	Bertil Persson	RPB

Louis Johnson och Nick Tammemägi kom ej till start.

Klass 4 formel ny

Säsongen 1994

Ja, så har då ännu en säsong kommit till ända. I vanlig ordning har det varit trevligt att träffa gamla racingbröder och systrar. Som brukligt har skaran även denna säsong utökats med ett flertal nya racingvänner. Den gamla RHK-devisen "Förnya dig - kör något gammalt" skulle kunna ändras till "Förmera din vänskapkrets- kör något gammalt".

Inför varje säsong ligger förväntningsnivån på topp.

Den här säsongen, då ..... I år skall jag vara klar långt före säsongen . Jag skall köra första racet, minsann. Ja, så där går man på undervintern. Ett effektivt sätt att se våren på andra sidan månadsskiftet mars/april. Och du, hur blir det, blir vagnen klar eller blir det som vanligt?

Tyvärr blev det inte klart för mig till första racet i år heller, och skall sanningen fram blev jag inte klar på hela säsongen. Men till nästa säsong, då....

Under det gångna racingåret har vi som kör heat 4 inte fått särskilt mycket text och kommentarer kring våra race. Det beror på att det som vanligt inte är lätt att hitta någon som VILL. I ett svagt ögonblick lovade undertecknad att f ö r s ö k a fixa lite racingreferat under säsongen. Tyvärr har jag inte försökt nog hårt, och ingen annan har heller skickat in något till våra klasspappor. ALLA måste anstränga sig lite extra till nästa säsong, för då...

Hösten 1993

hade vi i klassen ett möte hos Bosse Strander. Då funderade vi på hur många bilar (cigarrer) vi skulle kunna få ihop till 1994. Vi gissade att vi skulle kunna var ca: 15 bilar vid varje tävlingstillfälle. Riktigt så bra blev det nu inte, men vi lyckades i alla fall räkna ihop till sammanlagt 14 olika startande, varav några åkte vid alla de tillfällen som gavs. Här kommer den kompletta listan med förare, i bokstavsordning:

FF G:	Paul Ainsar	Lotus 61
	Göran Anderberg	Lotus 61
	Ralf Andersson	Lotus 61
	Olov Eriksson	Merlyn Mk 20
	Erik Justesen	Lotus 61
	Rolf Lassbo	Lotus 69
FF H:	Torsten Balkefors	Titan Mk 6 C
	Mats Linde	Merlyn Mk 20 A
	Jan Molin	Royale RP 24
	Lars-Åke Olsson	Merlyn Mk 20 A
F 3 - 1600:	Gabriel Wergeland	GRD 373
F 2:	Christer Löfström	March 722
	Peo Söderberg	March 782

Utan att vara alltför optimistiska så kan man väl gissa sig till att i alla fall FF H och F3 kommer att utökas till nästa säsong. I de här klasserna finns det en uppsjö märken och årsmodeller att välja ibland. de flesta vagnarna finns dessutom kvar i landet, så ut och leta.

FF G borde kunna utökas med minst 5 bilar till nästa år. Att vi skulle få fler i klassen F2 är väl inte så troligt, men det skulle vara trevligt att bli överraskad.

Rykten som hörts när det gäller bilar för nästa säsong; är Leif O "Triumph" Jönson, alias Röret kommer med en Titan 1000 cc F3, en av våra styrelsemedlemmar kommer med en Hawke FF, Pålle med en NY Lotus FF, Kjell Wallin med en Van Diemen FF, Samma sak gör Peter Gustavsson, Tord Bodin håller som bäst på och skruvar ihop en Royale RP 24, undertecknad kommer med en Van Diemen FF, m.m. Ja, som ni förstår — nästa säsong, då....

Formel Ford har alltid varit en klass som har haft klara tekniska regler.

Det är ju inte så mycket som får förändras på motorsidan. Redan inför säsongen 1994 hade vi inom klassen beslutat oss för att vi solidariskt skulle tillämpa det tekniska reglementet. För att göra allt lite lättare för oss, så kommer våra klasspappor att ta fram de reglementen som gäller tom 1971, och tom 1978.

forts.

Vi i klassen har bestämt att vi nästa säsong skall göra stickprovskontroller vid varje tävlingstillfälle.
T ex att vi lägger lappar med startnumren i en hjälm och så drar vi ett eller ett par nummer. Dessa bilar kollas sedan upp vad avser hjulupphängningar, tändning, förgasare, kamaxel, komp., mm. När det gäller FF kommer vi vid säsongens början ta in ca. 100 SEK för att få möjlighet att lägga upp ett lager med toppblockspackningar.

För dig som känner dig osäker på hur man kontrollera sina "grejer", föreslår jag att du kontaktar klasspapporna. Då finns det ju en möjlighet att komma med en fullt korrekt bil till förstatävlingen 1995. Och du, vi vill ju alla köra med samma förutsättningar eller hur!

Du som har lyckan att vara i besittning av originalbroschyrer ombeddes härmed att skicka kopior på de tekniska specifikationerna till klasspapporna. Vår tanke är att skapa ett referensbibliotek. Detta kan sedan vara till stor hjälp för kommande renoveringar, lagningar efter ev. avåkningar samt för besiktningen.

Per

(Snälla Per skaffa dig en bättre skrivare eller skriv på en maskin som har ett vettigt färgband, så att vi kan scanna in din text eller vi kan få den på diskett, nu har jag fått skriva om den, känns kanska meningslöst när garaget kallar. Horst)

AD sidan

Säsongens sista tävling är avslutad och återstår att rapportera om.

Deltog gjorde Bengt Frelin, Jan Unnerberg och undertecknad. Det bästa startfältet i år förutom uppvisningsracet i Knutstorp.

Träning och tävling på lördagen förflöt helt utan problem och segrade gjorde inte helt oväntat fartfantomen från Norge Jan Unnerberg med Roland Haraldsson som tvåa och foljaktligen Bengt Frelin som trea.

För första gången på flera år hade vi nöjet att kunna presentera ett resultat i RXK Cupen för klass A-D. Segrade gjorde Roland och som god två placerade sej Jan och som värdig trea Bengt.

Som alla vet så premierar vi deltagandet lika högt som själva tävlingsresultatet. Förlorarna är naturligtvis de som inte deltog. Oj, vad mycket trevligt ni gick miste om.

- att uppleva trevliga stämningen och atmosfären vid tävlingarna,
- att bland likasinnade få gasa lite extra,
- att bli bjuden på ärtsoppa i depån,
- att sitta "restaurangvagnen" (undertecknads släp) och fika medan regnet öser ner,
- att få tillfälle att se alla övriga heat med spännande racing,
- att få vinka förbi alla glada förare i sina snabba midgetar och formelbilar,
- att få se dessa en efter bli stående utmed banan medan man själv lungt kör vidare,
- att få njuta av Småländsk natur på långa rakan i Anderstorp
- att få åka hem med bilen full av pokaler

Ja listan kan göras nästan hur lång som helst. Det är bara att beklaga dessa soffliggare som inte var med under säsongen som gick. Det är också bara att beklaga de som ev hade tänkt vara med men som på grund av maskintekniska skäl inte hade möjlighet. Ge inte upp utan skruva flitigt under vintern så kan ni också vara med nästa säsong då ska vi bli ännu fler och ha ännu trevligare.

Jag vill också passa på att tacka alla som på något sätt bidragit till att göra den gångna säsongen till en i alla avseenden lyckad säsong.

Det var väl allt för den här gången.

Roland

Standardvagnssidan

Nu har säsongen -94 tagit slut och alla jobbar febrilt med sina bilar för att komma förberedda till nästa säsong.

En summering av den gångna säsongen, våren kom och vi med standardbilar var så glada att vi hade tak på bilarna, skrattade lite smått åt dom där som inte hade nog med pengar att köpa en bil med tak på.

Vissa straffar gud direkt. Det blev en sommar som vi inte kunde drömma och många tittade lite avundsjukt på dom där utan tak. Men det var bara att bita ihop och sätta på sig underställ och overall, svetten fick man på köpet.

Eftersom jag själv inte kunde närvara på själva finalen så har jag hört mig för om denna och av dom jag har pratat med så var det idel beröm till dom som arrangerade finalen.

Hur slut resultatet blev i Wareco-cup ser ni på annan plats i denna tidning.

Till slut!

GOD JUL OCH
GOTT NYTT ÅR
TILL ER ALLA

BoBo

Tankar efter årets racingsäsong.

Jag förberedde -94 års racingsäsong med renovering av en 289 motor med äkta motorblock och renovering av växellådan. Planerna var höga med bl.a några EM tävlingar. Medical Card, förlåt Accident Control Card skaffade jag genom en cyckeltur hos doktorn i Örkelljunga. Motorn lovades vara klar i början av april. Växellådan provades med gamla motorn. Efter några varv sprutade oljan ur lådan. Ur med lådan, åter till verkstaden och reklamation.

Tävlingen på Zandvoort närmade sig i maj, anmälan, tillstånd och biljetter var klart men ingen motor i sikte. "Kris" motorn kom fyra dagar före avfärd, montering med provkörning på Falkenbergsbanan dagen före. En smäll och rassel efter två varv "Katastrof , Avbokning" Motorn åter till verkstad. Repration av en brusten vippa och sprängt grenrör.

Dagen för Anderstorp EM kom. Vi fick 3 av de beställda Dunlop däcken. Vad gör man? Wicke lånade ut ett däck. Vi fick tillbaka motorn så sent att vi inte hann provköra. Träningen gick bra tills motorn tvärstannade "Bärgning" bekymrade miner, rotorn hade brustit Wicke lånade ut en ny. Tack Wicke för all hjälp!!

Racet gick bra och Jonas startade fint, förarbytet gick snabbt och bilen gick som en klocka. De nya däcken gav bilen helt ny och bättre väghållning.

Tävlingen i Falkenberg gick i regn och motorn gick fortfarande som en klocka. Junior Jonas började åka Clio Cup och min dotter Anna tävlar i hästhoppning, alla vill ha hjälp. Hur hinner man med historisk racing också? Jag missade därför Knutstorp, Karlskoga och Mantorp.

Anderstorps finaltävling gick som vanligt i regn och Mustangen gick perfekt efter oljebyte och påfyllning av bromsolja. I år har jag lärt mig att inte ge upp när allt är motigt, att det är roligt med historisk racing även när det regnar och att uppskatta Dunlop däcken för att de är bra.

Vinterhälsningar från
Bengt-Åke
Mustang nr 83

Direkt från FIA Sport i Paris har vi fått datum för nästa års EM tävlingar.

GT-Bilar

Monza	I	1995.05.07
Zandvoort	NL	1995.05.28
Brno	CZ	1995.06.11
Knutstorp	S	1995.07.02
Zolder	B	1995.08.06
Nürburgring	D	1995.08.13
Donington	GB	1995.09.03
Salzburgring	A	1995.09.17
Dijon	F	1995.09.24

Formula Junior

Monza	I	1995.05.07
Nürburgring	D	1995.08.13
Zandvoort	NL	1995.08.22
Salzburgring	A	1995.09.17

Standardvagnar

Paul Ricard	F	1995.04.16
Monza	I	1995.05.07
Zandvoort	NL	1995.05.22
Anderstorp	S	1995.06.04
Silverstone	GB	1995.07.30
Nürburgring	D	1995.08.13
Salzburgring	A	1995.09.17

The long way back to track

- eller en Saab-dåres betraktelser

Efter att i nära 10 år (ofrivilligt) hållit sig borta från asfalten fick jag äntligen tillfälle till "comeback" på banan. Tänkte i denna lilla artikel, för er garvade racerförare, försöka beskriva hur det känns att vara åskådare bakom ratten istället för att åka racing genom kameralinsen. Det sistnämnda är mycket lättare! Det faktiskt genom kameran jag kom i närmare kontakt med denna trevliga racingform. Många är de bilder med historiska racerbilar som fyller bostadens skrymslen, vilket ibland leder till oförstående kommentarer i hemmet!

Efter att premiärkort den nyinköpta "racersaaben" i Mekka, d.v.s. Saabs provbana i Trollhättan under Saabfestivalen kände jag mig redo för "comeback" Det skulle ske på Mantorp Park under Sports Car Show. Lämpligare bana kunde jag inte tänka mig. Det var där mitt racingintresse började med att jag tog funktionärslicens och fick jobba som flaggvakt vid MK Scandias tävlingar redan som 12 åring. Det var också på denna bana som jag körde min livs första tävling i mitten på 70-talet och även där gjorde mitt bästa race under den förra "racerkarriären".

Förberedelser

Det närmade sig tävlingsdags, helgen innan Mantorp ägnades åt noggrann genomgång av "racern". Qlja i växellåda byttes, bromsvätska likaså, bakbromsar justerades, likaså tändningen, stötfångare demonterades, stolen passades in, etc. etc. Det hela avslutades med en noggrann tvätt och polering av åkdonet, är det inte så dom gör på Le Mans för att öka toppfarten? Dagen innan avfärd besöker jag en verkstad som ställer in hjulvinklar enligt mina ideer. Nu återstod bara startnummer och sponsorns dekaler, sedan bar det av mot Östergötland med Hasse "DKW" Zolnir som välvillig dragbilschaufför (Det var någon som påpekade att Ford Fiesta inte var helt lämplig som dragbil!)

Efter en bekväm nedresa i Hasses "Bayrische Mist Wagen", mutas depåplatsen in även till stallkamraten "Norrlandsexpressen" Weglin (han som jämt får en massa pokaler). Besiktningen kla-

Foto Kenth Druid



ras av med två anmärkningar en för mina något väl historiska förarkängors sulor (vilka repareras på plats) en för mina ej fullt så historiska Michelinsulor som stämmer illa med vårt reglemente. Jag görs uppmärksam på att detta ska vara åtgärdat till nästa race, så däckshandlare Lindström får nog en beställning från mig också. Nu återstår bara väntan på nästa dags träning och tävling. Innan en god natts sömn gästas gamla stamstället i Linköping, restaurang Normandie för en god köttbit (kan rekommenderas för er utsocknes !).

Lördag morgon.. Tävlingsdag!

Efter lite "terapimekande" och hälsande på medtävlare är det dags att ge sig ut på sitt första träningspass på 10 år. P.g.a. det komprimerade tidsschemat är detta pass också tidsträning inför dagens tävling. Rakt ut i hetluften alltså! Nu är jag inte ensam debutant denna helg. Några som kanske också har en något förhöjd puls när vi kör fram till line up är Saabkollegorna Gunnar Johansson och Peter Bäckström, bägge med den naturliga fördelen för en Saabförare att vara från Trollhätan, Peter dessutom arbetande på Saab. Blir nog svårt det här....Dessutom Victor Israelsson som går i pappas fotspår, går racerföraranlagen i arv så lär han bli omöjlig, tur han kör i en större kubikklass!

Lite snack medan balaklava och hjälm kommer på plats, sedan återstår bara att spänna fast bältet och repa igång maskineriet, strax börjar det maffiga fältet med över 30 bilar att rulla ut, lite köande i depågatan så är man äntligen ute på banan! Några försiktiga varv så att bil och chaufför lär känna varandra, spåret känns bekant utan att vara perfekt. Nu gäller det aff börja gasa! Vem har flyttat mina sena bromspunkter och ska det inte går fortare genom böjarna med en Saab? Med andra ord rattrosten känns påtaglig. Dessutom vill det fyrtakta ibland (som alla vet är fyrtaktare något konstigt med en massa kamaxlar ventiler och annat skräp som tynger ned bilen i onödan och gör den slöare). Det går alltså långsammare när det fyrtaktar! Nåväl träningspasset innebär bra skolning i att titta i backspeglar och i att fflrsöka vara ur vägen för alla som är snabbare (..och det är många) Väl inne i depån efter avslutat pass som avlöpte utan problem, förutom avsaknaden av tempo konstaterar jag att det åtminstone står 3 bilar efter mig på griden. Första målsättningen uppfylld: Inte sist på griden!

Nu är det väntans tider igen, som tur är finns det lite att göra på bilen, lufttryck, hjulbultar, bärarmsbultar etc skall kontrolleras. Bestämmer mig efter råd från de mer erfarna två-taktsåkarna att justera ned bränsletrycket något för att undvika fyrtaktandet. Sedan återstår några trevliga timmar med att gå runt och titta på det utmärkta arrangemanget träffa gamla bekanta och få lite mat i sig. Rätt som det är är det racedags! Snabbt på med overall och ut för line up, är konstigt nog bara lätt nervös, borde kännas mera!

När vi rullat ut och står uppställda ser man i från dessa bakre regioner vilket otroligt startfällt dessa standardbilar är, nästan synd att man inte står med kameran i Parisböjen! Nu går starten, men jäklar åk då.. får vänta något på

Foto Kenth Druid



att bilarna ska framför komma iväg, men sen åker dom, hänger fyrtaktande på men fegar att köra förbi i ingången av Paris, ser istället Gias BMW försöka en attack på insidan, bestämmer mig för att etikettsregler som damerna först inte går före först in väljer spår, så den attacken klaras ut, nu gäller det att hänga på Peter i hans Saab. Flygraka, vart tog alla mina hästkrafter vägen?? Peter försvinner som en jaktviggen längs rakan. (trodde det var bördiga från flygstaden Linköping som skulle ha den egenskapen) Undrar om J35 Drakens EBK är klassad på min Saab? Det är ju i varje fall Saab-orginaldelar!

Nu ser jag en röd långnos i backspegeln, det är Yngve som närmar sig i oroande fart och bromsar sig förbi i slutet av rakan, jag hänger på och svarar med samma mynt i "nya idiotböjen", får glädjen att ligga före halva startrakan, men sedan hittar Yngve gaspedalen och försvinner i fjärran, om inte bilfan fyrtaktade så in i he... !! Sedan är det lugna gatan tills varvningarna kommer, tror iag lyckas lmdvika att störa de stora grabbarnas figther, fast jag missuppfattar Vickes spår in i Paris när han ska förbi, sorry Vicke, tur att du hade den rutin jag saknade! Så småningom får jag uppleva den svart/vit rutiga flaggan frarnför nosen och konstaterar att jag tagit mig runt och inte är sist. Åter igen 3 bilar efter mig. Dessutom är det 6 bilar som gett upp innan flaggan. 21:a av 30 i resultatlistan känns o.k!

När jag parkerat i depån kommer en sprudlande glad Peter Bäckström fram och vi gratulerar varandra till vårt första race. Peter fick visserligen inte se flaggan när hans bil surade ned sig efter halva racet, men så länge han var på banan gick det som tåget (eller Viggen)! Snart har Peter samlat alla två-taktsåkare vid Weglins buss och trollat fram en flaska champagne med flaska i chequred flag mönster! Så skålar vi för varandra, kanske särskilt vi nybörjare och återfallsförare! En prefekt avslutning på debutdagen. Tack för din smittande entusiasm Peter!

Söndag, Grand Finale!

Helgens egentliga racedag, nu är det storpublik och en härlig atmosfär i depån. Fästmö och bror med 4 årig racerentusiast anländer. Brorsonen tar plats bakom ratten i racebilen och leker racing en bra stund, kan nog bli något av den grabben!

Går igenom bilen inför warm up, justerar ned bränsletrycket ytterligare, ser till så allt sitter fast och byter om till "business suit". Lyckas övertala den blivande yngre racerföraren att jag behöver låna bilen en stund! Ute på warm

Foto Kenth Druid



up varven känner jag att det stämmer på ett helt annat sätt än under lördagen, bilen går bättre, fyrtaktar inte lika våldsamt, chaufför'n vågar hålla i på ett helt annat sätt och bromsar inte en vecka innan böjen som igår. Lyckas hänga på Automobils flygande reporter i några varv och bromsa mig förbi Peter Bäckström i depåböjen.

Tillbaka i depån är känslan "nu jäklar". Går igenom bilen, bestämmer mig för att låta bränsletrycket vara som det är, dumt att laborera innan start. Mekande kompis hittar en spräckt frarnfälg när bultarnas ska kontrolldras, tur att man har uppmärksamma kamrater! Undrar stilla hur en framlängesvoltande Saab ser ut?! På med reservhjulet så är bilen fit for figth.

The race is on!

Kopplar av innan eftermiddagens finalheat. Så är det äntligen dags, har laddat upp genom att slumra till en stund innan det är dags att rulla ut. När vi står i Line up känner jag en känsla som jag inte känt på 10 år! Är helt lugn och känner mig laddad till tusen, här ska åkas!

Eftersom flera bröt under lördagens race finner jag mig stående oväntat långt fram på griden. Snett framför mig har jag stallkamraten och "Saabklassens" suverän, Anders Weglin. även i övrigt är jag omgiven av Saabar, det här ska bli kul! När ljuset slår om till grönt får jag en bra start och är nästan uppe jämsides med Weglin, men så fort trean åker i kommer fyrtaktandet! Fy tusan för fyrtaktare! Nu kommer alla Saabar som förstått att en riktig bil ska tvåtakta. Nisse flyger förbi, Peter hittar ett snabbare spår genom Paris, ut på rakan kommer både Yngve och Lars Källberg. Åt Yngve är inget att göra, men Källberg ska jag hålla bakom mig! Men icke Han tar sig upp jämsides på startrakan och är en noslängd före in i Paris, jag får nöja mig med att haka på! Lyckas komma ikapp i böjarna, men hittar inte riktigt spåret förbi. Lugnar mig och studerar vart Lars blottar luckor. Tror mig kunna ta mig förbi i Paris där min bil verkar gå bättre genom kurvorna. Sagt och gjort, släpper Lars några meter för att få bygga upp fart och spår i lugn och ro, laddar allt in i Paris och får en högre ingångshastighet i 180 gradaren, lyckas bromsa mig förbi på innern.

Nu är det racing! Håller mot förmodan Lars bakom mig på flygrakan och får någon extra meters lucka. Men än är det inte över, Lars försöker flera attacker i slutet på flygrakan. Sedan har Christianssons Anglia vänligheten att sprida lite olja på banan, tur att det bara var oljefiltret, kunde blivit dyrt annars! Blir förvånad att så många kör i det väl synliga oljespåret trots flaggning, själv tar jag ett något tigthare spår i den oljebemängda kurvan (rädd för a:tt sladda). Något som gynnar mig när Lars gör sin sista attack på yttern, kanske med ett hjulpar i det oyiga partiet, för jag ser i ögonvrån att det jassar lite lätt och jag får genast ens hyfsad lucka. Nu kommer varvningarna: Lotus Cortinor, Alfor, Falcons och Hisinge-Packards kommer ångande, blir gynnad i varvningarna och drygar ut luckan till Lars, tycker att jag närmar mig resten av Saabgänget något. Det börjar gå hyfsat nu, självförtroendet växer lite extra när jag lyckas hänga en varvande röd Lotus Cortina hela Paris runt, synd att racerbanor ska envisas med att ha raksträckor också!

Ser en Röd Saab Sport närma sig, jagad av Pickos gr 4 koja. Visst är det Anders, som vanligt i figth med Amazoner och vassa kojor! Anders går förbi innan målrakan och jag försöker hänga på så gått det går. Ser den svart/vita för andra gången denna helg! En härlig känsla efter att fått vinna Lars och min lilla figth. Tack för härlig racing Lars!

På väg in till depån ser jag några flaggvakter applådera (är det min försiktiga framfart?) och i depågatan står kamraterna och gör samma sak. Gissa om det värmer en glad återfallsförare! Finaste "priset" var ändå de groddblad som lilla brorsonen plockat som lagerkrans till "Farbor" Även om han var något missnöjd med att racet bara varade i 12 varv. Kanske skulle ta med honom på ett 1 timmes EM-race?

Så återstod det bara att lasta och åka hemåt, därmed slutar en Saab-dåres betraktelser..

Vi syns på banorna till sommaren, då har jag preparerat bilen bättre, det du Källberg!!

Bosse Lindman

No cam, no valves!



GTN

GTN-FINAL ANDERSTORP

Ett dystert regnande inledde den kyliga finalhelgen på den gamla GP-banan 10-12 september.

Ett tappert gäng kurade i besiktningskön på fredagkvällen i beckmörkret när jag svängde in Marcosen på området. Henrik Hansson och Hasse Skoog, bägge vikingar som sov i bilen, letade eluttag till cupevärmaren inför natten.

Efter en lika kall som regnig natt började tidsträningen på våt bana som långsamt torkade upp. I likhet med Mantorp körde vi tillsammans med GT/GTS vilket funge-rade mycket bra. Trivdes gjorde Hasse som med sin Morgan 4/4 Competition tog pole i GT-gänget med 2.07.19 tätt följ av Henrik Hansson med Mini Marcos och 2.07.65 och Lasse Sandblom som presterade 2.07.73 med sin röda Lotus Elan. Sekunden bakom och mitt i fältet slogs jag och Atte Åkersten medan Staffan Aronsson fick en förbryllande långsam tid registrerad, 2.13.15. Håkan Magnusson blev, idog körning med sin röda Marcos 1600 till trots, helt utan träningstid(!) och fick därmed starta sist.

I likhet med Mantorpgriden var GTN-gänget jämn inspräng mellan GT/GTS-bilarna och fältet var förvånansvärt jämnt med undantag av Olof Wijks Lola T380 som står i en klass för sig.

Till racet på eftermiddagen torkade banan upp; ytterligare. En tät och fin start såg Hasse Skoog leda GT-gänget ut på rakan med Henrik Hanssons Mini Marcos och Henry Anderssons Corvette jämsides några tiotal meter bakom. Ett bra spår på innern gav mig en 5:e plats ut på rakan, en placering som jag genast blev av med när Lasse Sandblom med flera fick upp farten.

Just när fältet börjat stabilisera sig startade manfallet. Hasse fick ge sig med brusten rotor. Henrik Hanssons framvagn gav sig i en gammal skada vilket resulterade i ostyrbar bil och ett hopp över bankanten i utgången på flygrakan. Han fick snart sällskap av Pelle Haegermark som övervarvarde sin Marcos 1800 och parkerade prydligt bakom Henrik. Ytterligare en Marcos försvann när Atte parkerade sin gröna Mini Marcos brevid banan.

Själv hade jag en fruktansvärt rolig kamp med Frank Olsson i Corvette. På baksidan tog jag långsamt in och var förbi i slutet på Karusellen bara för att bli omblåst ut på rakan som om jag stod still. Sådär höll vi på i några varv innan det sa knak i min diff och ratten fick brytas från mittläget. Jag anslöt mig till Pelles och Henriks Marcosträff på rakan.

Värdig vinnare i GTN blev istället Lasse Sandblom med Staffan Aronsson och Håkan Magnusson på andra respektive tredje plats.

Sammantaget var finalen i höstsolen ett mycket roligt race, mycket tack vare samkör-ning med GT/GTS, som bildade en bra avslutning på säsongen 1994.

AUTOMOBIL SPORTCAR SHOW
MANTORP 27-28/8

Efter en mycket regnig färd anlände vi på fredagen till ett Mantorp där ett myller av släp, bilar och tält redan hade skapat gemytligt kaos i depån.

Vi i GTN-gänget försökte hålla oss så samlade som möjligt men spreds ohjälpligt över området. På lördagen började folk strömma in redan på morgonen och inför lineup för tids-träning var det mycket rörelse. I och med samåkning med GT/GTS var det ett mäktigt fält som rullade ut på långa banan.

Efter åtta intensiva varv hade de tre första platserna belagts av GT/GTS-Elaner med första GTN-bil, Janne Hellberg i Marcos 1600, på fiärde plats med 1.34.55. Pekka Nyström, normalt oslagbar, nöjde sig med 1.37.81 och sjätte tid. Snabbaste 1300-åkare var inte helt oväntat Henrik Hansson med 1.40.11 medan Marius Heggstad, enda tvålitersåkare, tyvärr blåste toppen på sin MGB efter ett fåtal varv utan att ha fått upp tempot.

Själva racet blev tätt och mycket roligt. Det första halva varvet var en kompakt malström av nästan trettio bilar som kämpade om centimetrarna. Själv hittade jag en lucka och ryckte fram några placeringar för att hamna strax framför Björn Jansson i MGB. Mitt triumferande leende dog sedan gradvis bort i takt med att först Björn och sedan Tomas Hall körde om mig så att ordningen i mål sedan var i stort återställd. Bäste GTN:are blev Pekka. 2:a och drygt 13s efter Henrysson med fortåkande Fredrik Doshe ytterligare 13s efter på fjärde plats totalt.

Lasse Sandblom hade en hård fight med Henrik Hansson och Tomas Hall innan en fälg tyvärr gav sig och tvingade honom att bryta.

En rolig och tät dust utspelade sig mellan Håkan Magnusson och Mathias Royson, bägge i Marcos 1600, där Håkan var sekunden bakom i mål.

På kvällen delades priser ut från dagens race och arrangören uppmärksammade och särskilde bägge våra klasser lika elegant som speakern hade gjort under loppet.

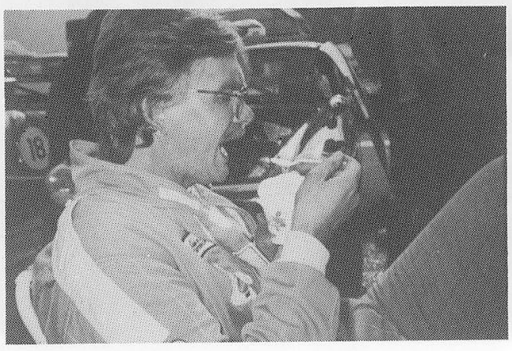
Söndagens race gick på lilla banan och var lika tätt och roligt. Strul i starten medförde ett extra lineup-varv och motortempen steg märkbart i det vackra vädret. Grönt och iväg med än en gång bra spår och några snäpp framåt i de första böjarna. Hårt arbete för att försöka hålla envisa Skoog i Porsche bakom sig och på sista varvet syns Pelle Haegermark, som åkt upp sig efter kopplingsproblem i starten, i backspegeln. Lagom ivägen in i sista kurvan och sen inte växla före målflagg, ska jag hinna före Pelle i mål? Trots en bra bit över 7000 rpm tar han mig med några hundradelar över linjen.

I övrigt resultat likt gårdagen. Tyvärr bröt både Henrik Hansson och Tomas Hall med blåst topppackning respektive fläktremsproblem. På plussidan var däremot Marius deltagande. Efter att ha köpt en topp av Björn Jansson och skruvat på den på morgonen körde Marius snyggt och slutade på 17:e av 26. inte illa.

Överhuvudtaget var tävlingarna prydliga och roliga. Inga tillbud och förvånande jämt mellan GT/GTS och GTN. En total spridning över resultatlistan vittnar om den täta racing som bjöds vilket också stöds av alla positiva kommentarer som hördes. Mer sånt!

Efter prisutdelning kastade sig ett enormt skyfall över oss och i regnpiskat kaos flydde vi hemåt på söndagskvällen.

Foto Hans A Skoog





SÄSONGS-RESULTAT GTN

Säsongsfacit är en blandad kompott:

Från små race med lite blygsamma fält till riktigt stora sportvagnsheat med mycket fin racing, från bitande snålblåst och spöregn till glödande hetta i obarmhärtig sol. Minns den flytande depån i Falkenberg där barnen lekte med båtar mellan tävlingsbilarna och jämför med bakugnen Knutstorp då plexirutorna tappade formen i solen...

Roligt har det hur som helst varit. Några nya ansikten har dykt upp och trots att vi inte fick till någon GTN-fest har vi fått en bra gemenskap i gänget.

Vinnare i klass A är undertecknad. Mini Marcosen har utvecklats under säsongen, främst i chassiinställningen, och är betydligt snabbare än i våras. Dessutom har den tuffat och gått som en klocka, även till och från racen.

Klass A har också den enda H-bilen i GTN, Staffan Aronsson i Davrian MK7A. En mycket ovanlig engelsk bil med bakmonterad BMC A-motor och massor av race history. Staffan har haft sin Davrian stående i flera år och nu fått ut den på bana. Efter att ha fått snurr på sin 1293cc Weberbestyckade motor i juli på Knutstorp och sedan börjat se över hjulvinklar är Staffan nu mycket farlig.

Klass B, upp till 1600cc, tog Hasse Skoog ledigt hem med sin vapendragare Morgan 4/4 Competition. Med Sliding Pillar-framvagn från 1910 och askram ska det egent-ligen inte gå att köra så fort som Hasse gör. Dessutom är Hasse en av våra flitigaste förare och är alltid med. Lägg därtill hans entusiasm och positiva inställning och ni har en värdig klassvinnare.

Klassen upp till 2000cc, C, är lika ödslig efter denna säsong som i fjol. Tappra Marius, som deltar de få gånger hans flygarjobb tillåter, har endast Iyckats komma till start i ett poängrace i år. Då körde Marius å andra sidan både snyggt och fort.

I klass D, över två liter, regerar kung Pekka med sin Ijusgula Corvette. Ingen glömmer väl hans fantomkörning på Knutstorp där han höll vass Elan och Lotus 23 bakom sig i hettan. Helt fantastiskt.

Säsongen 1994 är över. GTN Cup är avgjord.

Foto Hans A Skoog



GT/GTS

ANDERSTORP
17 OCH 18 SEPTEMBER 1994

Så var då finalen körd i RHK Cupen vilket för de flesta av oss innebär att det är slutkört för året.
Lika vemodigt var gång, nu återstår bara mörker och kyla detta år.

Till finalen kom ett hyfsat antal bilar, vi var 12 st. som slogs samman med GTN (11 st.) + en sportvagn och med tanke på banans längd må det väl vara hänt bara det inte blir en vana.

Träningarna blev ganska händelserika. Banan lätt fuktig, framför mig snurrade en blå Marcos och jag gjorde som Prost skrivit i sin bok — sikta på bilen där den snurrar, när du kommer fram är den borta, det stämmde !

Lars Trozelli i sin Lotus Elan fick också "flyt under galoscherna"och gjorde en häftig avåkning i det blöta gräset som fungerade som accelerator vilket resulterade i en intryckt nos mot räcket. Obs! Elanens ej Trozellis. Även Henry Andersson i sin Corvette plöjde i Andertorps mossen när han fortsatte rakt fram efter långa rakan och fyllde hela motorrummet med dy. Första gången vi sett den bilen nedsolkad! Också Kåge Schilt i sin superfina Austin Healey (ej PO's gamla) fick problem då huven vek sig över rutan, synd på så fina "ärtor".

Värst blev det för Lennart Henjer som körde av bakaxeln i långa kurvan framför depåläktaren. Allt detta till trots kunde samtliga utom Lennart köra lördagstävlingen som av någon underlig anledning decimerade GTN med 50%. Längst med utgången på långa rakan stod Marcosar i parti och minut, det såg ut som en Märkesparkering. Mycket märkligt. *forts.*

Racet slutade för GT/GTS del så här:

Henry Andersson	G 12	Chev.Corvette
Magnus Trozelli	G 10	Lotus Elan
Peter v.Lukacs	G 10	Lotus Elan
Björn Jansson	G 11	MGB
Frank Olsson	G 12	Chev.Corvette
Johan Solman	G 12	Jaguar E-Type
Kåge Schildt	G 7	Austin Healey 3000
Ulf Hanish	G 11	MGB
Anders Ek	G 10	Lotus Elan
Mian Jutterström	G 8	M.G. Midget
Hans Nilsson	G 5	Porsche 356



Även en Dynastart behöver lite hjälp ibland.
Tack, Bruno, Viktor, Horst och alla andra starka pojkar.

För Frank Olssons del var det premiärtävling med sin "giftiga" Corvette (som vi sett på omslaget till Classic Motor nr. 9 då Airborne) och resultatet blev mer än godkänt.

På kvällen var det fest på High Chaparall och aldrig har vi väl varit så många RHK-are samlade på en och samma gång. Kvällen inleddes med välkomsttal av Big Ben himself (en tvärhand hög). Sedan fick vi strosa runt i hans museum där alla föremål är till salu. Om man så spenderat en hel dag där skulle tiden inte räcka till. Där fans allt från små radioapparater till stridsflygplan OBS! ej modeller utan the real thing!!!.

Efter någon timme förflyttade vi oss till en av krogarna på området där middag och prisutdelning, dels för lördagens race och för Cupen totalt tog vid. Den som gick därifrån hungrig får skylla sig själv. Vi kan i det här sammanhanget också konstatera att Peter v. Lukacs, Hans Nilsson, Pehr Pröjtz och Henry Andersson kört flitigast i år med fem tävligar vardera av sex möjliga i Cupen. Bra jobbat killar! Och att Peter kört till sig flest poäng.

Söndag.

Kallt och grått. Av GTN återstod bara tre bilar och sportvagnen var väck. Istället dök Thomas Henrysson upp med sin Lotus Elan. Ulfs MGB rattades nu av Ulf Larsson som förr körde i team med Vicke i Ford Falcon. Hans Nilsson vars koppling rasat på lördagens tävling gjorde tillsammans med Per Rosendahl en mekainsats som lönade sig för nu var han startklar. Så här gick det:

Thomas Henrysson	G 10	Lotus Elan
Magnus Trozelli	G 10	Lotus Elan
Henry Andersson	G 12	Cevrolet Corvette
Peter v. Lukacs	G 10	Lotus Elan
Johan Solman	G 12	Jaguar E-Type
Björn Jansson	G 11	MGB
Kåge Shildt	G 7	Austin Healey 3000
Ulf Larsson	G 11	MGB
Anders Ek	G 10	Lotus Elan
Hans Nilsson	G 5	Porsche 356
Mian Jutterström	G 8	M.G. Midget

Tyvärr kan jag inte ge några tider vare sig på träning elller tävling då tidtagningen inte fungerade, ej heller stämde placeringarna i mål eller startuppställningarna. Synd för trots allt är det ju tiderna som avgör hur man kör om man inte har en jämnbördig bil att mäta sig med, men om man bortser från detta dock så viktiga, blev sluttävlingen på Anderstorp en trevlig höshelg.

PS. Franks bil kokade efter målgång på lördagen så det blev inget åka av på söndagen för hans del. DS.

Hoppas alla kom hem med körkortet i behåll. Sträckan Anderstorp — Stockholm var gödslad med poliser.

Mian Jutterström

UPPROP

SÄSONGSUPPTAKT VÅREN -95

Tänkte arrangera en resa för alla RHK medlemmar till Helsingfors, slutet mars början på april. För att kunna få fram ett bra pris på biljetterna så måste jag ha in en intresseanmälan från er.
Ring eller skicka till Torbjörn Boholm, Klockargården 716 92 Fjugesta, telefon 019-22 42 96

STANDARD NY -66-72.

Den som ropar får svar säger ett gammalt ordspråk som jag tycker passar bra in på nya standardvagnsklassen.

Det är med stor glädje som vi ser klassen växa fram och nya medlemmar tillförs dagligen. Det är till dags dato ca 70 st som visat intresse men jag vet att fler lurar i busken.

Reglementet som vi lovade vara klart till 1:a DEC har tyvärr blivit lite försenat.

Detta på grund av att FIA plötsligt kommit på att standardbilar fram till -72 har ett racerhistoriskt intresse och är värt att satsa på! Det har vi ju vetat om sedan länge men nu är det i alla fall dags.

Det viktiga som framkommit och är värt att notera hittills är FIA:s tidsgräns för dessa bilar. Klassen omfattar bilar som är homologerade senast den 31/12 -71 vilket kan drabba några få av er som har bilar av årsmodell -72 och -73.

Det är av stor vikt att du som har en bil av dessa årsmodeller tar kontakt med mig eller L-G Widenborg för kontroll av homologeringshandling så slipper vi eventuella problem och sura miner i efterhand.

Nationellt kan vi naturligtvis köra vilka klasser vi vill men enligt RHK:s stadgar skall vi rätta oss efter FIA:s regler och Appendix K när dessa går att tillämpa vilket också ger bättre möjligheter för framtiden.

Arbetet med reglementet fortskrider alltså och jag hoppas att kunna presentera det i sin helhet någon gång runt årsskiftet.

Tävlingshistorik och renovering.

Det skulle vara roligt om någon eller några av er som har bilar med intressant tävlingshistoria kunde skriva ner några rader och eventuellt skicka med bilder för en presentation i tidningen. Det kan handla om allt från tävlingshistorik till renovering.

Sist men inte minst:

Ha EN GOD JUL
och ETT GOTT NYTT ÅR
men tänk på
homologeringsvikten !

Frisk olja och plastrutor är nog bra men rätt allmänkondition och normalvikt är bättre !!!

Hälsningar från
Roger

PS.
Jag blir inte lätt att tas med under våren för jag har NÄSTAN slutat röka!
DS.

RESULTAT RHK-CUPEN -94

Deltävling 1 Karlskoga
TC 6-10
1. Dick Gärder
2. Gia Israelsson
TC 11
1. Anders Weglin
2. Lennart Nilsson
3.Yngve Gustavsson
4. Tord Elander
TC 12
1. Anna Vium
2. C O Christiansson
3. Max Wiebke
4. Lennart Thurn
TC 13
1. L Å Nilsson
2. Bo Johnsson
TC 14
1. Mats Andersson
2. Hans Axemyr
TC 15
ingen tävlande

Deltävling 2 Anderstorp
TC 6-10
ingen tävlande
TC 11
1. Anders Weglin
2. Lennart Nilsson
TC 12
1. Anna Vium
2. Max Wiebke
3. C O Christiansson
4. Lennart Thurn
TC 13
1. Bo Warmenius
2. L-Å Nilsson
TC 14
1. Mats Andersson
2. Hans Axemyr
3. Dan Johansson
4. Peter Boström
TC 15
ingen tävlande

Deltävling 3 Knutstorp
TC 6-10
1. K-G Ahlmström
TC 11
ingen tävlande
TC 12
1. Anna Vium
2. C O Christiansson
3. Lennart Thurn
4. Max Wiebke
TC 13
1. Tommy Brorsson
2. L Å Nilsson
TC14
1. Mats Andersson
2. Peter Boström
TC 15
ingen tävlande

Deltävling 4 Falkenberg
TC 6-10
1. Gia Israelsson
2. Dick Gärder
TC11
ingen tävlande
TC 12
1. Anna Vium
2. C O Christiansson
3. Max Wiebke
4. Lennart Thurn
TC 13
L Å Nilsson
TC 14
1. Mats Andersson
2.Östen Johansson
TC 15
1. B Å Bengtsson
2. Bo Bergström

Deltävling 5 Mantorp
TC 6-10
1. Dick Gärder
2. Gia Israelsson
TC 11
1. Anders Weglin
2. Lennart Nilsson
3. Yngve Gustavsson
4. Lars Källberg
TC 12
1. Anna Vium
2. C O Christiansson
TC 13
1. Bo Warmenius
2. Tommy Johansson
3. Mikael Högström
4. Bo Johnsson
5. L Å Nilsson
6. Robert Pettersson
7. Viktor Israelsson
TC14
1. Mats Andersson
2. Hans Axemyr
3. Dan Johansson
4. Östen Johansson
TC 15
1. Bo Bergström

Deltävling 6 och final Anderstop
TC 6-10
1. Gia Israelsson
TC 11
1. Anders Weglin
2. Lennart Nilsson
3. Sture Danielsson
TC 12
1. Anna Vium
2. C O Christiansson
TC 13
1. Tommy Johansson
2. L Å Nilsson
3. Viktor Israelsson
TC 14
1. Mats Andersson
2. Peter Boström
3. K E Pettersson
TC 15
1. B Å Bengtsson
2. Bo Bergström

INSÄNDARE

Österrike Salzburgring 16-17-18 september.

Till den Historiska avslutningstävlingen på Salzburgring var följande Svenska förare anmälda GT-1600cc Tommy Brorsson, STD 1000cc Ulf Lindberg- Lars Fritz, STD 1300cc Tommy Jagerwall-Nils Holmer STD 1600cc Tommy Brorsson- Bo Warmenius.

På fredagens fria träning råkade Ulf och Lars utför ett oljeläckage, men detta åtgärdades till lördagens tidsträning.

På lördagens tidsträning vilken kördes i regn var Tommy Brorsson på 8:e plats, Lindberg-Fritz 3:e, Jagerwall-Holmer och Brorsson-Warmenius på 4:e plats.

Lördagens regn hade till söndagen ändrats till det bättre, uppehåll och ca: 12-15 grader varmt. Tommy Brorsson gjorde ett strålande lopp 2:a totalt i GT-klassen och 1:a i sin klass. I klassen STD 1000cc inledde Lindberg låg på hårt kanske i hårdaste laget ty vid en varvning blev det för smalt och höger sida fick sig en rejäl törn, Fritz avslutade lika fint som Lindberg startade.

Paret slutade som 2:a i sin klass 1000cc endast 15 sek. efter segraren Dahlemann- Longmann samt ca. 30 sek. efter paret Jagerwall-Holmer i klassen 1300cc som slutade 2:a i sin klass 1 varv efter segrarna Grinshaw-Ingram.

Brorsson- Warmenius i STD 1600cc slutade som 2:a i sin klass 22 sek. efter segrarna Ambrogetti-Munari i en Alfa och 3:a totalt efter Buziol-Andolfato i en Ford Mustang.

NÅGOT OM BANAN SALZBURGRING

Den ligger mycket naturskönt i en typisk Österrikisk dalgång ca. 15 km. från Salzburg. Banan är ca. 4,2 km. lång och mycket snabb. Bra med publikplatser och fint ordnat i depån, toaletter- dusch med mycket hög standard. Rent och snyggt inga makaronrester i tvättrännan.

PÅ RESANDE FOT
JÄRNHANDLARN

P.S Fredags kvällen avslutades med gemensam middag i ett stort tält. Rikligt med mat dessutom mycket god samt naturligtvis åtskilliga bägare med gott öl. Många viktiga saker kom fram och diskuterades.
D.S

Enhetsdäck ett kostnadsproblem?

Efter alla diskussioner om kostnader som är oöverkomliga med Dunlop Racing måste jag komma med föjande fakta.

Jag har under 1994 kört 5 deltävlingar i EM serien med Leif Olsens Elan. Vid säsongstart köpte Leif 5 däck som jag använt under tävlingarna.

Nu när säsongen är slut kan jag konstatera att det går att köra troligen lika mycket till innan däcken är slut. Då måste det vara torrt på de sista racen p.g.a. att mönsterdjupet kanske inte är rekommenderbart på regn. Jag har kanske en körstil som inte är så bred men det har gått tillräckligt fort för att bli Europamästare med bilen i år. Jag behövde inte heller vara sparsam om däcken då bilens entusiastiska ägare stod för kostnaderna.

Tävlingar i EM är längre än våra svenska deltävlingar vilket torde resultera i att däcken bör klara två säsonger här hemma. Som ett inlägg kan jag säga att vi slet ut 2 däck helt och 2 var halvslitna efter Targa Florio 1993 och denna tävling bör motsvara 2 EM tävlingar (Good Year bluestrike).

De som haft "oerhörda" kostnader med Dunlop Racing tycker jag kan skriva till Rutflaggan så att det framkommer fakta vad det är för bilar eller förare som har dessa problem eller är det bara en "storm i ett vattenglas".

Motorhälsningar från en som kom billigt undan och sladdade lite.

Tommy Brorsson

SLUTSTÄLLNINGAR I WARECO CUP 1994

STANDARDVAGNAR

Klass TC 6-10

1)	Dick Gärder,	BMW 700	43,0
2)	Gia Israelsson,	BMW 700	38,5
3)	K-G Almström,	Volvo 544 S	29,0

Klass TC 11, 0-1150 cc

1)	Anders Weglin,	Saab Sport	58,0
2)	Lennart Nilsson,	Saab Sport	55,5
3)	Yngve Gustavsson,	Saab Sport	27,0
4)	Sture Danielsson,	Opel Kadett	13,5
5)	Lars Kjällberg,	Saab Sport	12,5
6)	Tord Elander,	NSU	10,0

Klass TC 12,1151-1300 cc

1)	Anna Vium,	BMC Cooper	97,0
2)	C-O Christiansson,	Ford Anglia	89,5
3)	Max Wiebke,	BMC Cooper	51,0
4)	Lennart Thurn,	BMC Cooper	39,5

Klass TC 13,1301 -1600 cc

1)	L-Å Nilsson,	Ford Cortina	96,5
2)	Bo Warmenius,	Ford Cortina	33,5
3)	Tommy Johansson,	Ford Cortina	32,5
4)	Bo Johansson,	Alfa Romeo	30,0
5)	Viktor Israelsson,	Ford Cortina	28,0
6)	Michael Högström,	Ford Cortina	16,5

Klass TC 14, 1601-2500 cc

1)	Mats Andersson,	Volvo Amazon	101,5
2)	Hans Axemyr,	Volvo Amazon	46,0
3)	Peter Boström,	Volvo Amazon	41,0
4)	Dan Johansson,	Volvo Amazon	30,5
5)	Östen Johansson,	Volvo Amazon	30,0
6)	Robert Pettersson,	Fiat	15,0
7)	K-E Pettersson,	Volvo Amazon	13,5

Klass TC 15, över 2500 cc

1)	Bo Bergström,	Ford Mustang	42,5
2)	B-Å Bengtsson,	Ford Mustang	29,0
3)	Bengt Winqvist,	Ford Falcon	14,5
4)	Hans Rosendahl,	Ford Mustang	13,5

GT/GTS-BILAR

G4,1151 -1300 cc

1)	Lennart Henjer,	Alfa Romeo	39
2)	Rickard Schultz,	Alfa Romeo	14,5
3)	Leif Olsén,	Lotus Elite	14

G5,1301 -1600 cc

1)	Hans Nilsson,	Porsche 356	70,5
2)	Jan Skoog,	Porsche 356	42,5
3)	Per Rosendahl,	Porsche 356	26,5
4)	Mikael Rosenlechner,	Porsche 356	13,75

G6,1601-2500 cc

1)	Christer Svensson,	Morgan +4	10

G7, över 2500 cc

1)	KG Schildt,	Austin Healey	29
2)	Lars Wramer,	Austin Healey	14,5

G8,1150 cc

1)	Mian Jutterström,	M.G. Midget	29

G9,1151 -1300 cc

1)	Pontus Hemmingsson,	Renault Alpin	10

G10,1301 -1600 cc

1)	Peter von Lukacs,	Lotus Elan	73
2)	Anders Ek,	Lotus Elan	69,75
3)	Lars Trozelli,	Lotus Elan	61
4)	Thomas Henrysson,	Lotus Elan	37,5
5)	Tommy Brorsson,	Lotus Elan	19
6)	Tord Ekengren,	Lotus Elan	16
7)	Mats Hallen,	Datsun	14

G11,1601 -2500 cc

1)	Björn Jansson,	MGB 1800	57,5
2)	Lars Jönsson,	Porsche GTS	14,5
3)	Ulf Hanisch,	MGB	14

G12, över 2500 cc

1)	Henry Andersson,	Chev. Corvette	72,5
2)	Johan Solman,	Jaguar E-type	55,5
3)	Frank Olson,	Chev. Corvette	14

GT NAT. 1966-67:

A, max 1300 cc

1)	Olof Ekman,	Mini Marcos (G)	83,5
2)	Henrik Hansson,	Mini Marcos (G)	71,5
3)	Atte Åkersten,	Mini Marcos (G)	54,5
4)	Tomas Hall,	Mini Marcos (G)	42
5)	Staffan Aronsson	Davrian Mk7 (H)	29

B,1301 -1600 cc

1)	Hans A Skoog,	Morgan 4/4 C, (G)	77,5
2)	Lars Sandblom,	Lotus Elan, (G)	61,5
3)	Jan Hellberg,	Marcos 1600, (G)	48,5
4)	Håkan Magnusson,	Marcos 1600, (G)	44
5)	Fredrik Doshé,	Marcos 1600, (G)	38
6)	Mathias Royson,	Marcos 1600, (G)	27
7)	Anders Sperber,	Lotus Elan, (G)	13,5

C, 1601-2000 cc

1)	Marius Heggstad,	MGB 1800, (G)	14,5

D, över 2000 cc

1)	Pekka Nyström,	Chevrolet Corvette (G)	58
2)	Robert Gustavsson,	Marcos 3L (G)	28

FORMELBILAR

FORMEL 3 500 cc

1)	Mads Gjerdrum,	Cooper-JAP	89,5
2)	Olle Linde,	Effyh-JAP	79
3)	Göran Anderberg,	Alfa Dana-JAP	77
4)	Per Gjerdrum,	Cooper-Norton	76
5)	Per Hågeman,	Cooper-Norton	63
6)	Lars Hågeman,	Swebe-JAP	57,5
7)	Håkan Sandberg,	JBS-Triumph 5	4
8)	Peter Kumlin,	Effyh-JAP	52
9)	Kent Persson,	Kiehn-JAP	26
10)	Allan Göransson,	Swebe-Triumph	23
11)	Torbjörn Eriksson,	Effyh-JAP	22
12)	Ingemar Edwardsson,	Effyh-JAP	14
13)	Kenneth Andrén,	Effyh-JAP 1	2
14)	Gunnar Rösler,	Cooper-Norton	10

FORMEL V

1)	Sven-Erik Hedman,	Hansen 1	18,5
2)	Kent Baeck,	RSM	102
3)	Bertil Persson,	RPB	98
4)	Åke Lindh,	LS 4	70
5)	Jan Olsson,	RPB	56
6)	Ursula Ljungberg,	Broke	48
7)	Morgan Wiberg,	Hallberg	40
8)	Karl Ljungberg,	RPB	36
9)	Lars Olof Åkesson,	GMS	35
10)	Louis Johnson,	Dolling	26
11)	Axel Madsen,	BMVe	19
12)	Nick Tammemägi,	RPB	18
13)	Mats Lundvall,	RPB	14
	BoTinghäll,	GMS	14
15)	Lennart Mattsson,	Karolin	13
16)	Alf Karlsson,	Beach Car	12
	Jan Mohlin,	Karolin	12
18)	Lennart Ek,	Beach Car	10

FORMEL JUNIOR F 61-65

1)	Åke Axelsson,	Lotus	56,75
2)	Horst Brüning,	Lola	55,75
3)	Erik Justesen,	Lotus	10

FORMEL JUNIOR E -60

1)	Tord Bodin,	EBA	69,75
2)	Bruno Rösler,	Joker/DKW	48,75
3)	Ingvar Malm,	Focus	22

FORMEL NAT. KLASS 4

Formel Ford G 67-71

1)	Paul Ainsar,	Lotus	98
2)	Bo Strander,	Hawke	75,5
3)	Olov Eriksson,	Merlyn	67,5
4)	Rolf Lassbo,	Lotus	60,5
5)	Ralf Andersson		37
6)	Göran Anderberg		14,5
7)	Erik Justesen,	Lotus	13,5

Formel Ford H 72-78

1)	Lars Åke Olsson,	Merlyn	72,5
2)	Mats Lindhe,	Merlyn	69
3)	Jan Mohlin,	Royale	67
4)	Torsten Balkefors,	Titan	65

Formel 2 H

1)	P O Söderberg,	March	72,5

Formel 3 H

1)	Gabriel Wergeland,	GRD	43,5

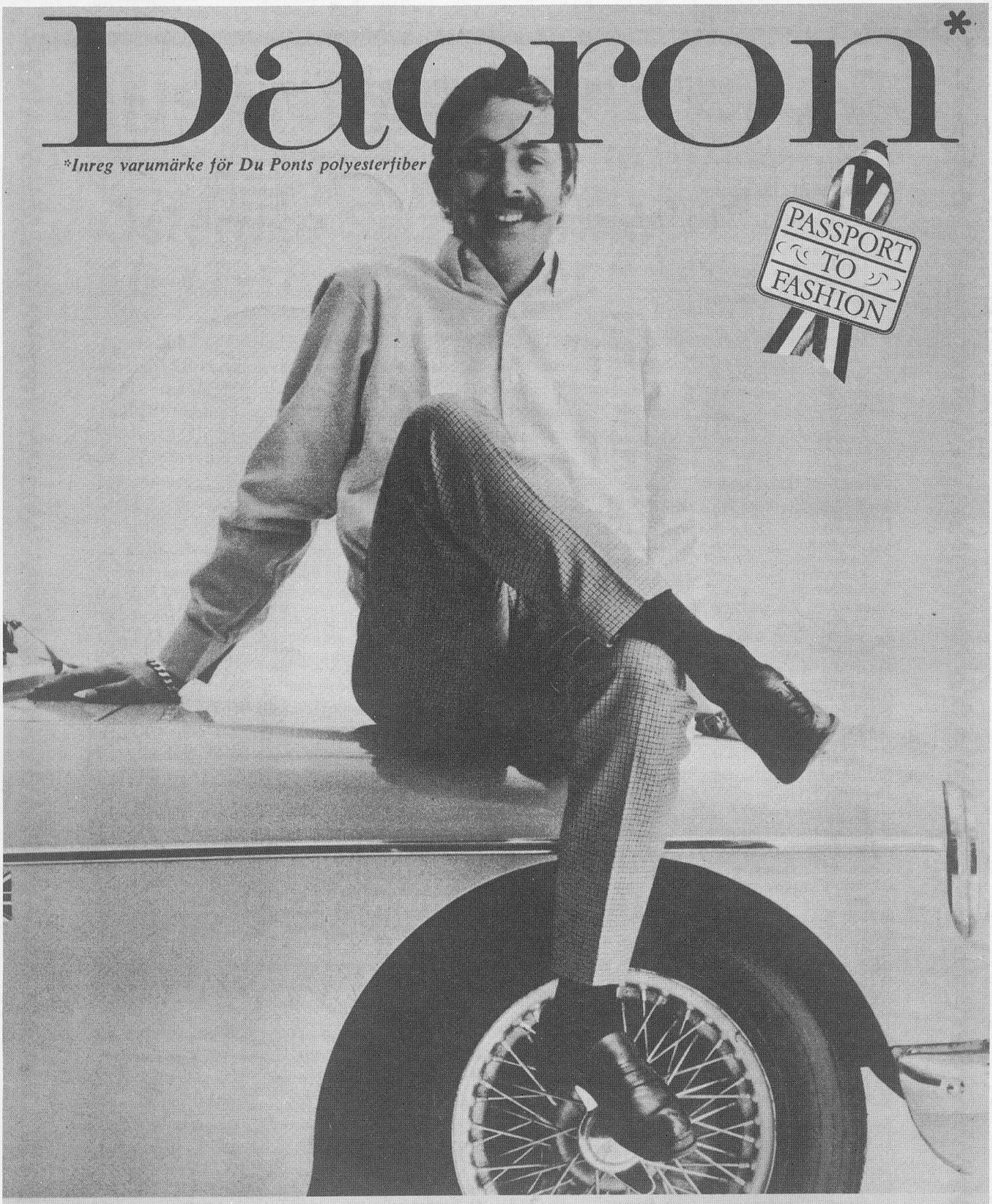
BILAR FÖRE 1940

Klass A-D

1	Roland Haraldsson,	Riley Brooklands	76
2)	Jan Unnerberg,	M.G.	40
3)	Bengt Frelin,	M.G. K1 Special	34

Dacron*

**Inreg varumärke för Du Ponts polyesterfiber*



Passport to fashion – 1967 års tema för Europas modevärld! Här illustrerat av S-byxan, en smidig och ledig bilbyxa – skrynkelhärdig och lättskött. Ett plagg från BRASON i DACRON /LYCRA /ull. DACRON – den mest utvecklade och sålda polyesterfibern i världen!

S·byxan BRASON

SK SAXYLLE·KILSUND väver tyget