

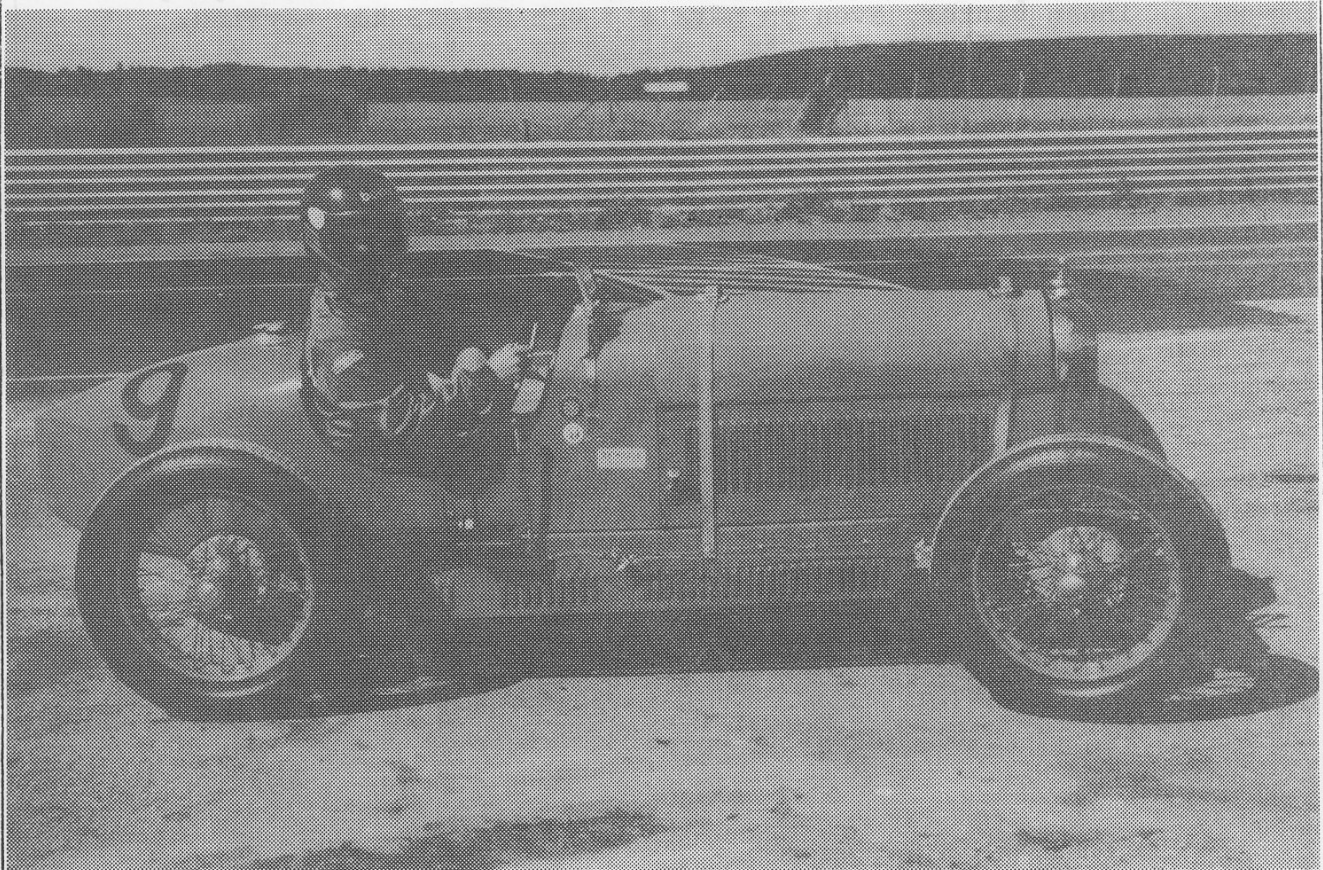
RUTFLAGGAN

NR 6-89



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

ULF "LAXEN" BERGMAN



HALVTID

Det har varit en fin sommar i år.

Inte bara på racingfronten då åtminstone vi i Stockholm har avnjutit långt mer sol än vi är vana vid.

Flera storaevenemang har ägt rum sedan förra flaggan, så tonvikten ligger på referatfronten denna gång.

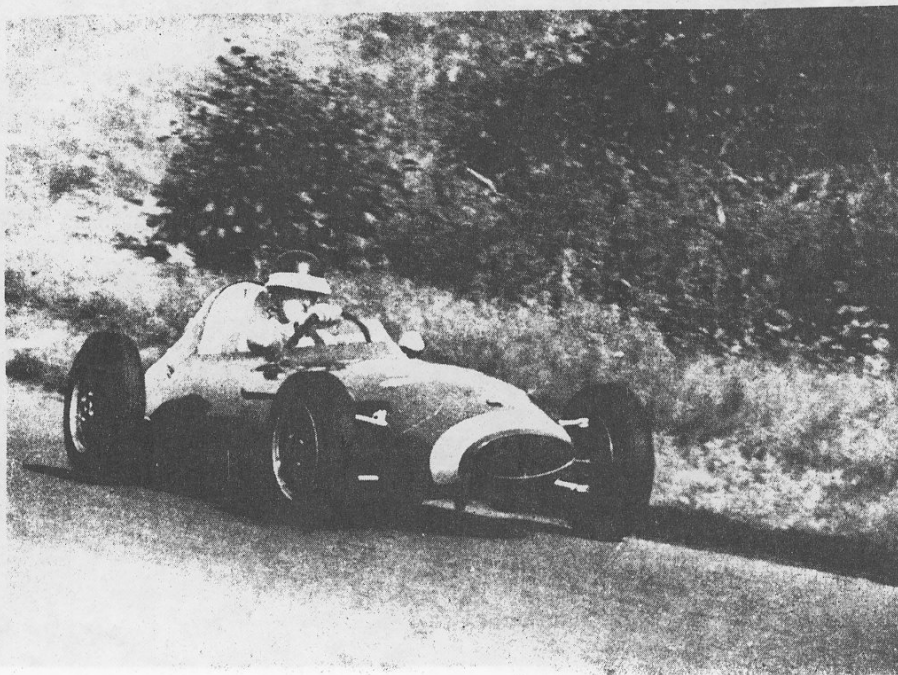
Gelleråsen och 10-årsjubileet avr ju en succé möjligen förutom publikmässigt. Många av oss som var där hade väl dessutom väntat sig en massivare insats från std-vagnarna, men de sista skruvarna är tydligen svårdragna.

Den lokala, men dock pressuppvaktning som vi fick i Karlskoga var ganska stor, och för en gångs skull ganska saklig - läs några klipp längre fram!

De sista deltävlingarna i cupen närmar sig med stormsteg, Kinnekulle 12-13 aug har förmodligen passerat när Du får denna. Näst i tur är Mantorp (ej SSK arr i år), att följas av Falkenberg i början på september och sist men inte minst vårt eget Endurance-Race på Gelleråsen sista helgen i september. Alla får ju en chans att åka en sista gång innan vinter, även om bara std och GT/GTS kör tävling.

I nästa flagga (trycks i mitten av september) får vi bl.a den årliga Nürburgring berättelsen (det var värre än någonsin, viskas det).

Hälsar RED



NORRKÖPING RACING 17-18/6

Stadsloppet i Norrköping, vilket en gång initierades av Bernt Lundström och RHK, gick ånyo av stapeln en glödhet helg i juni, denna gång dock utan tillägget "Grand Prix".

Förutom Historic kategori G var det den sedvanliga SSK-menyn med Lady Lancia, Pirelli Cup samt för i år Grupp A och Camaro Cupen.

Sammanfattningsvis kan man nog säga att Grupp A-bilarna går rusligt fort och att Camarobilarna går rusligt tyst, ja, man skulle nog kunna säga att de fiser runt för att citera en känd potentat. Greger Kronegård är dock en stilåkare av rang, en upplevelse att se.

Det historiska G-heatet blev tyvärr lite rumpugget när det drog ihop sig till race. "Banan" i Norrköping är nog om sanningen ska fram mer lämpad för standardbilar än för ädlare rashästar med minimal markfrigång. Summan av kardemumman blev att drivaxlar och växellådor gick sönder både till höger och vänster och endast nio bilar stod på startlinjen. Kent Abrahamsson gick segrande ur striden efter en körning som visade att han, i sin klass, inte på minsta vis står de bästa utländska förarna efter. Stig Jonsson hade häng på Kent efter en likaledes bra körning när växellådan slog igenom och förstörde växellådshuset och sen var det naturligtvis godnatt. Björn Knutsson körde in på en fin andraplats och bästa engelsman på Lola T70 blev 3:a.

För RHK:s del innebar Norrköpingstävlingen ett engagemang på tält- och utspisningssidan som jag tror var mycket uppskattat. Varmrökt lax och sallad och dryckjom serverades de aktiva med mekaniker. Sponsorer och andra syntes med belåtna miner mumsa i sig av vad bordet hade att erbjuda.

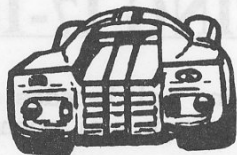
Tack till tjejerna som hjälpte till samt övriga som deltog i formel-juniorparaden.

Ian Nilsson



TACKSIDAN

Kent
Abrahamsson



Göteborg 20/6-89

Jan,

tack för det trevliga arrangemanget och den mycket goda maten i Norrköping, från oss alla.

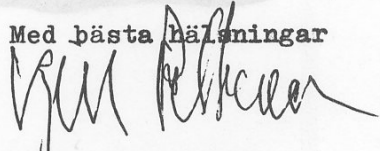
Hälsningar

Kent

Sthlm 890605

När man så här några dagar efteråt sitter och tänker tillbaka på Motorhistoriska dagen på Taxinge slott den 3 juni tänker i alla fall jag på den imponerande satsning som RHK stod för. Intresset för Era fordon var mycket stort från publiken. Jag vill passa på och rikta ett speciellt tack till Lars och Erik Cyrus och Mats Israelsson.

Med bästa hälsningar



Kjell Pettersson

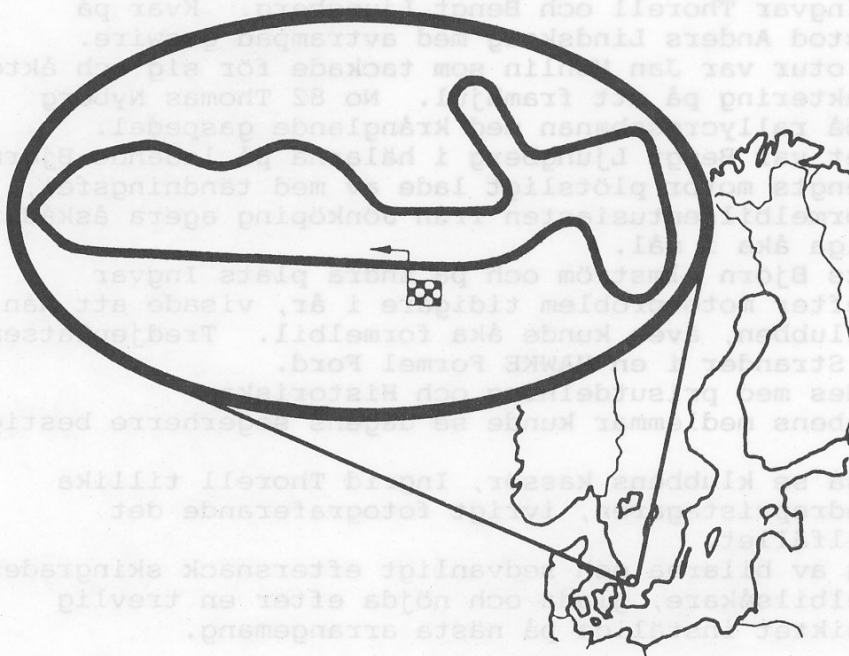
MHS ansvarig



GT/GTS

Knutstorp 1989

Klass GT/GTS var som alltid den mest representerade av våra historiska klasser. Som vanligt för denna fina Skånebana bjöds det på en del "nya" bilar i fältet, bl.a Bengt Diedens gamla Giulietta Sprint Veloce. Numera rattas den av som förutom en del race på hemma-plan var nere med Thomas Henrysson (Elan) och Björn Berlin /Lasse Widenborg (OSCA) och tävlade om Coppa d'Italia. Trond Soot, Norge i alltid lika överstyrd Lancia Aurelia GT livade upp kalaset under både träning och tävling. Ingemar Wittströms TVR, samt en fin röd Elite var Engelska snyggingar som tyvärr sällan ses på andra banor. Snabbast bland Porscharna var för dagen Per Rosendahl, tätt följd av Janne Skoog, båda med tider kring 1.18. Per lyckades dock snurra i hårnålen under racet, så den snabba träningstiden blev utan nytta. Vann gjorde naturligtvis Thomas Henrysson, trots bekymmer med bakvagnsgeometrin (och starten). Tyvärr drog det hela ut på tiden (pga diverse publiکهvenemang, mm) så vi från mellansverige (bl.a RED med för en gångs skull fungerande scuderia) fick en lång natts körning som avslutning på en annars strålande helg.



Ring Knutstorp

SKÄRMLÖST

KNUTSTORP 22-23 JULI 1989

Under en blå himmel och en stundtals i varmaste laget lysande sol, samlades många race-hungriga medlemmar i Historiska Formelbilklubben på Ring Knutstorp i helgen. Tack vare att Åke Lindh envist uppvaktat ledningen i MGCC så blev klubben, visserligen med kort varsel, inbjudna att delta i MGCC's Sportvagnsmeeting.

Under morgontimmarna på lördagen radade formelbilsentusiasterna upp sig längs de i förväg numrerade platserna i depån.

Två träningspass klarades av under lördagen utan några större problem om man undantar att glade Janne Mohlin råkade stöta ihop med Roland Svensson, Landskrona så att stag och bultar rök omkring. Efter en reservdelsutflykt till Helsingborg blev dock vagnarna fit for fight igen.

Många utnyttjade banans sköna omgivning till campingliv och det saknades varken grill- eller mekarpartyn.

Söndagen började med ett träningsheat där de sista justeringarna gjordes inför tidsträningen. Snabbast på träningen var Bengt Ljungberg, Jönköping med sin Brabham BT35 tätt följd av Ingvar Thorell i sin Merlyn MK20 Formel Ford.

Så var det dags för tävling och tretton (13) Historiska formelvagnar rullade ut till start. Antalet 13 skulle för en del visa sig vara ett riktigt oturstal.

Starten togs av Björn Almström, Tingsryd som mycket elegant smet emellan Ingvar Thorell och Bengt Ljungberg. Kvar på startplattan stod Anders Lindskoug med avtrampad gaswire.

Näste man med otur var Jan Mohlin som tackade för sig och åkte i depå med punktering på ett framhjul. No 82 Thomas Nyberg fick parkera på rallycrossbanan med krånglande gaspedal.

På sista varvet var Bengt Ljungberg i hälar på ledande Björn Almström då Bengts motor plötsligt lade av med tändningsfel, och så fick formelbilsentusiasten från Jönköping agera åskådare och se de övriga åka i mål.

På första plats Björn Almström och på andra plats Ingvar Thorell, som efter motorproblem tidigare i år, visade att han, ordförande i klubben, även kunde åka formelbil. Tredjeplatsen belades av Bo Strander i en HAWKE Formel Ford.

Dagen avslutades med prisutdelning och Historiska Formelbilsklubbens medlemmar kunde se dagens segerherre bestiga prispallen.

Man kunde också se klubbens kassör, Ingrid Thorell tillika hustru till andrepristagaren, ivrigt fotograferande det högtidliga tillfället.

Efter lastning av bilarna och sedvanligt eftersnack skingrades ett gäng formelbilsåkare, glada och nöjda efter en trevlig helg och med siktet inställda på nästa arrangemang.

Kent Baeck
Skr. Historiska Formelbilklubben

28 juli 1989

Tävlingsrapport klass A-D från MGCC Svenskt Sportvagns-
meeting på Knutstorpsbanan den 22-23 juli 1989

Arets tredje tävling för historiska bilar i klass A-D med s.k. handicap-start gick av stapeln på Knutstorpsbanan den 23 juli. Det var för övrigt för ett år sedan på just Knutstorpsbanan som det första provet med handicap-start i denna klass genomfördes - ett litet ettårsjubileum i all blygsamhet alltså.

Följande vagnar hade anmält sig:

John Neel	Austro-Daimler 35 PS	1918
Roland Haraldsson	Riley 9 Brooklands	1929
Björn Roxlin	Morgan typ 4/4	1938
Ingemar Engström	MG typ TC	1946
Peter Kumlin	Effyh 500TT	1949
Lars Håge-man	Swebe Jap	1951
Allan Göransson	Swebe 500 TT	1954
Gunnar Rösler	Cooper Mk 9	1955

John Neel och hans vagn välkomnades som förste danske deltagare i denna historiska tävlingsklass, och med äldsta hittills deltagande vagn. Austro-Daimlern är en vacker och för sin period typisk öppen fyrsitsig s.k. Sports Tourer med karosseri av trä. Ytterst trevligt var det också att för första gången i år få se Björn Roxlin, Roland Haraldsson och Ingemar Engström på tävlingsbanan. Björns motor var nu renoverad sedan vevstakshaveriet förra året, Roland hade efter många om och men fått ordning på drivningen till sin magnetapparat, medan Ingemars MG TC gick till omväxling med sin ägare vid ratten.

Tillfällena till träning fanns på lördagen den 22 juli, medan träning med tidtagning och själva racet skedde söndagen den 23.

Under träningspassen hände som vanligt litet kalamiteter. Sålunda tappade Peter Kumlin drivkedjan till sin Effyh under andra träningen och Ingemar Engströms sågs byta fläns-packningen till en av sina förgasare. Lars Håge-man tyckte att hela förgasaren skulle bytas i hans Swebe-midget (en helt korrekt bedömning mot bakgrund av söndagens tävlingsresultat). Under nästa träning stoppade Austro-Daimlern ute på banan till följd av ett elfel - en säkring hade löst ut. Björn Roxlin behövde justera Morganens brytarspetsar och Gunnar Rösler vidtog åtgärder för att dämpa litet mer av Cooperns typiska avgasljud.

Beräkningen av handicap-systemet indikerade att Austro-Daimlern borde få köra nästan ett helt varv ensam, innan nästa vagn startade, för att åstadkomma idealresultat, dvs. att alla kör i mål samtidigt. Detta skulle emellertid medföra en del praktiska olägenheter, bl.a. för de snabba midgetarna, som i så fall skulle komma att få stå och vänta orimligt länge på sin tur att starta. Beslöts därför att Austro-Daimlern i stället skulle köra ett varv mindre än de övriga.

--->

Sagt och gjort - Austro-Daimlern skulle starta först, ensam, sedan, efter 16 sekunder, en grupp med förkrigsvagnar (Riley Brooklands, Morgan och MG) och sist, efter ytterligare 37 sekunder de fyra 500 cc formel 3-midgetarna. Heatet gällde sex varv (utom alltså för Austro-Daimlern, som skulle göra fem varv).

Bilarna ställde upp till start i tre grupper med tydligt markerade avstånd mellan grupperna. En starter på banan skulle flagga av vagnarna och en observatör högre upp på ordinarie starters plats höll uppsikt över ceremonielet.

På grund av handicap-tidsintervallerna kunde de två första grupperna sedan flaggas i väg nästan innan midgetarna kommit på plats, vilket var utmärkt välbetänkt eftersom sådana rena tävlingsvagnar inte är speciellt ägnade att stå och hållas i gång med gaspedalen utan tomgång någon längre tid.

Starten blev perfekt - inga tjuvstarter och inga motorstopp. Tävlingen utformade sig till en spännande jakt dels grupperna emellan, dels inom varje grupp. Bland förkrigsvagnarna drog Ingemar Engström ifrån med sin MG TC (som egentligen är tillverkad efter kriget), medan Björn Roxlin nog höll igen litet med sin nyrenoverade motor. John Neels Austro-Daimler föreföll att gå långsammare nu än under träningarna och blev till slut omkördd av alla. Midgetarna bidrog till den största spänningen, dels genom att flera gånger byta placeringar sinsemellan, dels genom att med brio köra om hela det övriga fältet. Farten, som Per Hågeman fann i brodern Lars Effyh på Gelleråsen ett par tre veckor tidigare, höll i sig, och Lars kunde köra i mål som klar segrare.

Resultat:			Tider	
			<u>inkl.h-cap</u>	<u>verkliga</u>
1. Lars Hågeman	Swebe	Jap	9:28.504	8:35.50
2. Peter Kumlin	Effyh	500TT	9:28.920	8:35.92
3. Gunnar Rösler	Cooper	Mk 9	9:30.932	8:37.93
4. Allan Göransson	Swebe	500 TT	9:35.522	8:42.52
5. Ingemar Engström	MG	typ TC	9:41.222	9:25.22
6. Roland Haraldsson	Riley 9	Brooklands	9:50.652	9:34.65
7. Björn Roxlin	Morgan	typ 4/4	9:52.024	9:36.02
8. John Neel	Austro-Daimler	35PS		(5 varv)

Ett trevligt race - åtta vagnar anmälda, åtta vagnar kom till Knutstorp, samtliga fullgjorde träning och alla åtta fullföljde tävlingen utan några missöden!

LH

JUBILEUMSTRÄFF PÅ GELLERÅSEN

RACERHISTORISKA KLUBBENS 10-årsjubileum med tävlingar på Gelleråsen och gemensam middag på lördag kväll blev en alltigenom trivsamtillställning med ett sjuttiototal startande bilar samt 135 personer på middag i aftonsolens sken vid Turistföreningens vackra vandrarhem vid sjön Möckelns strand.

Några flitiga hade infunnit sig redan på fredagen för fri träning under dagen, ja, Mian Jutterström var faktiskt där redan på torsdagen, och har väl nött ut ett antal MG-motorer vid det här laget.

Lördag morgon började något förvirrat då ett (illegalt?) 12-timmarsrace pågått hela natten med bilar som i vissa fall såg ut som skrot redan från början. Nåja, på morgonkulan avslutades i alla fall "kursen" men prisutdelning, något att ta efter kanske.

Lördagen bjöd på två träningspass med tidtagning och strålände solsken, pågående besiktning samt allmän trevlig stämning. De tävlande upplevde nog att de fick relativt gott om körtid, eller.....?

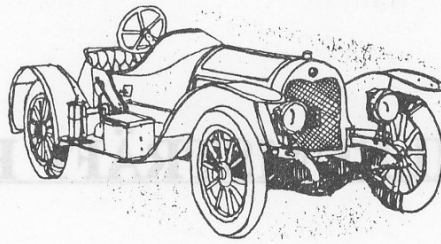
Lördag kväll utspisades 135 personer inklusive funktionärer, tävlingsledare samt familjemedlemmar. Meny bestod av gravad lax, potatissallad, smör, bröd, vin eller pilsner/mineralvatten, sallad, jordgubbar med grädde samt kaffe med kaka. Som extra attraktion kördes Stig Anderssons Bugatti 37 fram på den gröna gräsmattan. Kvällen framflöt under allmänt stöj, glam och småprat, en del pratade mer än andra. En egenhändigt ihopknåpad sångtext till tonerna av Mack the Knife framfördes av Stig Andersson ståendes på matbordet, det var någonting med Bentley och Rolls-Royce och biltävling, lämpligt i sammanhanget. Stora applåder.

Tack alla ni som hjälpte till med att bära stolar och bord, pilsner och lax, knivar och jordgubbar samt ni som stod i köket och slavade, både före och efteråt, ingen nämnd och ingen glömd.

En som definitivt inte får glömmas är allas vår ULF "LAXEN" BERGMAN som anlände till Karlskoga med Maserati med Amilcar på släp, mycket ståndsmässigt iscensatt, kofferten full med kvällens skaffning. Tack Ulf för att du inte bara haft praktiska prövningar med detta utan också för att du velat sponsra RHK på maten till detta speciella tillfälle från oss alla som fick vara med!

Ian Nilsson

HEAT 1:



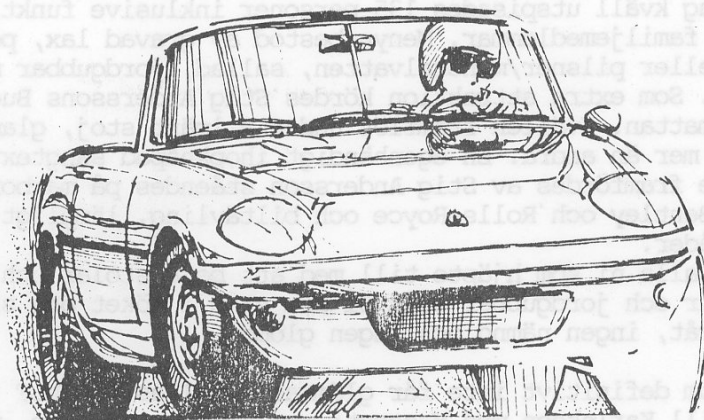
"Gammelbilsheatet" blev en ganska trivsamt tillställning och i varje fall för undertecknad en premiärvisning i handicap-racingens ädla konst.

Vi fick se Ulf Bergmans Amilcar hålla ihop från start till mål, något som gladdde publiken och inte minst Ulf själv med tanke på den glada nuna han visade upp. En annan nykomling, också en glad lax förresten, var Stig Andersson i en Bugatti typ 37. Herrars ålder får man väl prata om och Stig har faktiskt tagit licens efter pensionsålderns inträde. Straffa det den som kan!

En annan maffig bil att se är ju Gunnar Elmgrens Grand Prix Maserati, det är dessutom en njutning att lyssna till den. Bilen är ju snabb som tusan, det har vi ju sett på Bromma tidigare i år, och i handicapsystemet betyder det att Gunnar får starta väldigt långt bak. Det skulle väl egentligen behövas en ännu längre bana för att erhålla den rätta startdifferensen, men vad gör det. Kul är det!

Midgetgänget har nog minst lika kul som det ser ut, stor procedur och ritual i depån och burkning på banan.

Med Frelins MG, Haraldssons Riley Brooklands, bröderna Berg, någon three-wheeler samt sist men inte minst Hajaanens Bugatii 35 och Gjerdrums MG på startlinjen är ju detta plötsligt en stor klass. Gjerdrum lurar dessutom i vassen med en Miller ryktas det.



HEAT 2:

GT/GTS-heatet är ju det verkliga flaggskeppet med denna gång inte mindre än 23 bilar på startlinjen. Hela klasar med Porschar och Alfor. Här ser man hur viktigt det är även med kvantitet. Mycket imponerande att se så många bilar komma ur depån ut på banan. Det gladdde oss att få se Tommy Brorsson på svensk bana igen. Tommy har ju en kampanj på gång med Eliten i Europamästerskapet, med framgång dessutom, så det blir inte så mycket tid över för annat.

En annan "premiär" var Thomas Henryssons Elan, ett snyggt bygge och snabb dessutom. Janne Skoogs för dagen beiga Porsche visade sig mycket snabb liksom "Röret" Jönsson tillbaka igen i den välbekanta Triumphen.

Tre tjejer på banan i ett historiskt race tror jag inte vi sett tidigare och det var extra roligt att se Barbro Nivstrand, Stina Widenborg och Mian Jutterström gasa för att hålla undan för varann.

I racet tog Henrysson täten envist förföljd av Brorssons Elite fram till sista böj då Thomas fick kasta in handduken. Bilen hade märkligt nog börjat blåryka kraftigt vid starten och precis innan målrakan fick Thomas lov att vrida av tändningen och rulla in i mål, bara för att få se sig passerad av Tommys Lotus. Det visade sig att oljepåfyllningslocket trillat av! Tala om liten tuva osv. Det var inte utan att våra hjärtan blödde för Henrysson men så är det i racing. Hoppas att motorn inte tog skada inför Nurburgring.

Som "pausunderhållning" mellan heat 2 och 3 hade vi glädjen se Eje Elgh, bördig från Karlskoga för övrigt, provköra Jan Lillieskölds Lola T380 med F1-motor, musik med andra ord. Bilen kördes av Chris Craft och Alain de Cadenet på Le Mans 1975 och kom på 15:de plats. 1976 gick det ännu bättre, in som 3:a. Intressant bil m a o. Eje Elgh visade sig naturligtvis vara en trevlig kille som förklarade att han gärna är med och kör vad som helst på Gelleråsen bara han är hemma. Annars är det Japan som gäller för Eje. Ett speciellt plus i kanten för Janne Lilliesköld som inte tvekade att låna ut sin bil för en bra PR-grej för klubben. En hedersman!

Eje och Lola på hemmaplan

KARLSKOGA. Eje Elgh på Gelleråsenbanan. Det är inte någon vanlig syn numer.

– Senast jag tävlade här var 1982 då jag körde åt Volvo, berättar Karlskogas racingambassadör i världen, samtidigt som han glider ner i en Lola 380 – en högljud sportvagn av tidigt 70-tal.

Eje Elgh är som bekant långpendlare sedan flera år tillbaka i tiden. Bostaden i Karlskoga och arbetsplatsen i Japan.

Eje hann precis hem för att köra ett uppvisningsrace på Gelleråsen i samband med en veckolång vistelse på hemmaplan. I dag, eller i morgon, åker han tillbaka till Japan och om en vecka är han åter i Karlskoga – i fem dagar...

– Jag trivs i Japan – men det ligger tyvärr på fel sida om "klotet".

– De har rätt klimat för motorsport där borta.

– Men nästa år kanske jag kommer lite närmare hem, avslöjar Eje.

– Just nu leder mitt team Japanska Mästerskapen i sportvagnsklassen. Min

ambition och målsättning är att hålla distansen ut, gör vi det finns det chans att vi får köra i Europa nästa år.

Och med Europa menar Eje att det nästa är som hemmaplan för hans del.

Eje tävlade förresten i 24-timmars på Le Mans för en tid sedan. Det blev en 13:e plats för hans bil, en bra placering. Men Eje är själv inte till fullo belåten med insatsen i klassiska Le Mans.

– Nej, siktet var inställt på seger. Vi låg också länge med där framme. Efter 20 timmar var vi fortfarande på tredje plats, men sedan fick vi en del trassel och rasade, berättar Eje.

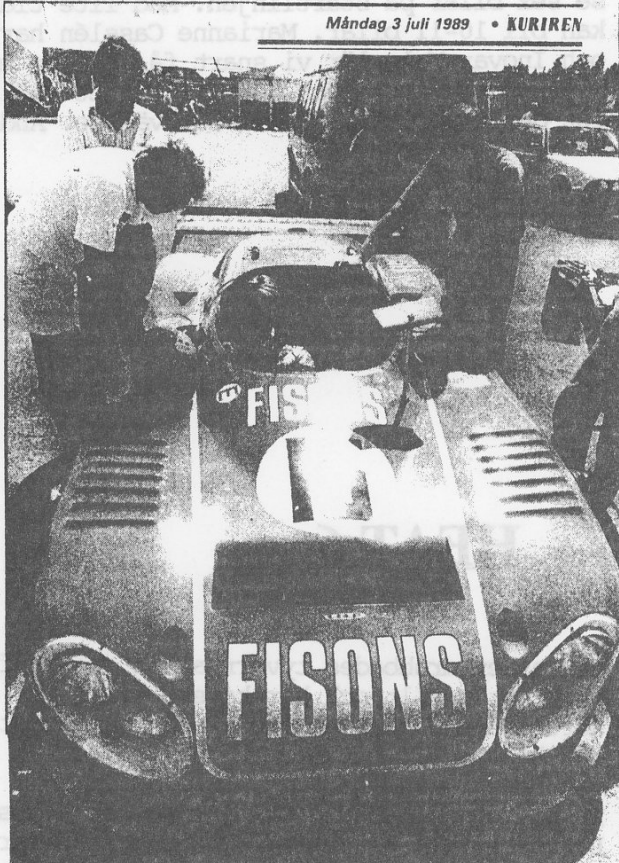
Eje ställde inte upp i något av de sex tävlingsheat som arrangörerna totat ihop. Istället fick Eje uppvisningsköra i sin Lola mellan andra och tredje heatet.

Ejes Lola gick bra. Men så är det en Formel 1-motor på närmare 400 hästar i den också. Eftersom det endast var "historiska bilar" som visades upp på Gelleråsen denna solsköna söndag kan sägas att den Lola 380 som Eje rattade varit med om att bli trea i Le Mans 24-timmars med engelsmannen Alain de Cadenet.

JAN JOHANSSON

KARLSKOGAS RACINGAMBASSADÖR, Eje Elgh, dök upp på Gelleråsen i går i en sportvagn typ Lola 380.

Måndag 3 juli 1989 • KURIREN



HEAT 3:

Standardvagnsheatet som på pappret lovat att bli någonting i hästvåg visade sig i sanningens ögonblick bestå av sex bilar. Låt oss hoppas att det endast var en tillfällig formsvacka. Det här heatet har ju faktiskt möjligheter att bli någonting extra.

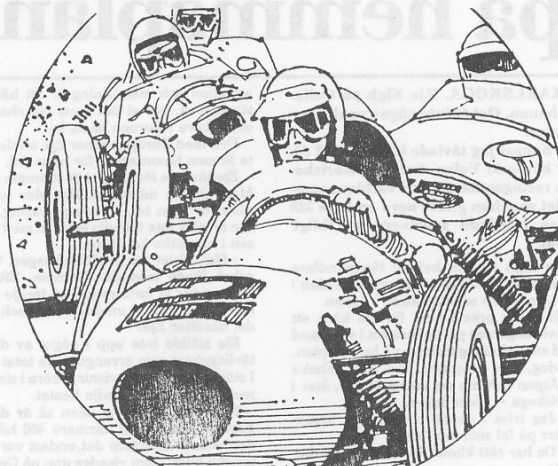
Nu "räddades" heatet av den mycket jämna kampen mellan två nästan identiska bilar, och för den delen, två lika duktiga förare, Mats Israelsson och Roger Grimborg. Endast någon ynka halvmeter skilde i mål! Kom igen alla standardvagnsåkare!!

HEAT 4:

Formelbilsgänget verkar vara ett sammansvetsat sällskap som alltid har kul. Många bilar, på Gelleråsen 16-17 stycken om jag inte tar fel, med allt från Formel Vee till 1600 cc F 3:or. Klassen och skicket på bilarna har höjts avsevärt och man ser många fina renoveringar. Duktigt jobbat av Anders Lindskough och grabbarna från Ripa med omnejd.

HEAT 5:

Formel Juniorligan har ju knappast förutsättningar att bli ett riktigt stort heat, det finns helt enkelt inte så många bilar. Därför är det ändå roligt att se sex bilar på startlinjen. Med lite tid, tålamod och övertalning kanske det kan bli 10-11 bilar. Marianne Casslén har importerat en mycket trevlig Gemini och Ingvar Malm lär vi snart få se i en mycket fin Volpini. Det tar sig! Klassen är lite ojämn för tillfället med Horst Brunings Lola som för tillfället den snabbaste, men vi får väl se. Anders Fredén lurar i vassen!

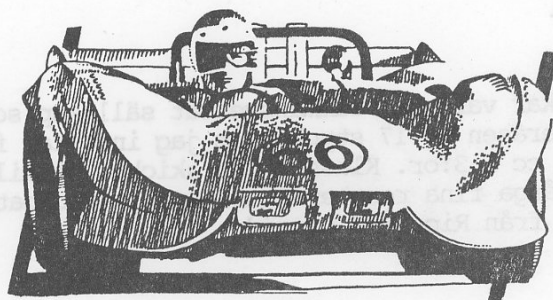


HEAT 6:

G-klassen drabbades tyvärr av en del manfall. Några kör Steigenbergercupen internationellt och har kanske svårt att få ihop tidsprogrammet. En del har kört sönder, både på banan och utanför, tyvärr. Många finns dock på hemmaplan med hela bilar och det är ju synd att vi inte får se och höra dom vid ett sådant här tillfälle.

Nåväl, en som alltid ställer upp är klassrepresentanten själv, Stig Jonsson. Det är roligt att se hur bra det fungerar för Stig idag, inga problem i depån och inte på banan heller. Den här i sammanhanget "gamla" bilen går faktiskt fruktansvärt fort.

Det var också kul att se Olle Wijk tillbaka i Janne Lillieskölds Astra, till salu f ö. J-O Bergqvist och Allan Dunevall skall också ha en eloge liksom övriga tävlande i detta heat. Per Norberg har ju verkligen haft en del problem med sin Ginetta G 12 och kunde även denna gång bara köra några få varv. Per, tänk på att det är övervinnad av dylika svårigheter som danar karaktären. Låt oss hoppas att de klubbmedlemmar som har bilar som platsar i det här heatet inser att det är viktigt, av flera skäl, att det förekommer en racingverksamhet även i Sverige och inte bara utomlands. Det finns ju faktiskt bilar i Sverige. Det senaste tillskottet lär vara en McLaren M8C.



Ian Nilsson

EFTERLYSNING

MINNESPLAKETTER KARLSKOGA

Efter avslutade tävlingar på Gelleråsen 2/7 delades en trevlig minnesplakett ut av arrangören, Karlskoga Racing Club.

Plaketten bär inskriptionen RHK 10-årsjubileum Gelleråsen 1-2/7 1989 och

presenterades de deltagare som inte erhöll första, andra eller tredje pris i tävlingarna.

De som tävlat tidigare på dagen och lämnat banan vid plakettutdelningen blev därför förbisedda vilket vi beklagar.

Fyll därför i följande talong och sänd in till klubben så kommer plaketten på posten eller på annat sätt:

Ja, jag var med och tävlade på Gelleråsen 1-2/7 men åkte hem tidigare varför jag inte fick någon plakett.

Namn.....

Adress.....

NYTRYCKTA RHK-DEKALER

RHK:s trevliga klubbdekal är tryckt i ny upplaga och kan beställas under klubbens vanliga adress. Den nytryckta dekalen håller den gamla mellanstorleken 10 cm, vilken i dag är gängse dekalstandard. Dessutom finns ett mindre restparti av den större 15 cm modellen samt även den mindre 6 cm.

Jag beställer.....st dekaler 6 cm a 5:- st =.....kronor.

Jag beställer.....st dekaler 10 cm a 10:- st =.....kronor.

Jag beställer.....st dekaler 15 cm a 15:- st =.....kronor.

Jag bifogar.....kronor med beställningen.

Namn.....

Adress.....

Karlskoga 30/9*1989.

Detta blir säsongens sista möjlighet att lufta banbilen. Detta kommer att ske i samband med att tvåtimmarsracet för kat GT / GTS och STANDARDVAGNAR går av stapeln.

RHK inbjuder till fri träning för alla som så önskar.

Hålltider. Grindarna öppnas 9.00
fri träning 9.00-10.00
Träning för tävlande 10.00-10.20
Fri träning 10.30-13.00
TÄVLING 13.00-15.00
Fri träning till kl 17.30

Bromma flygfält.

Två tillfällen att under avspända former testa bilen erbjuds dels den 19/8 och dels 16/9.

Tidigare träffar på Bromma har varit välbesökta och mycket gemytliga.

VÄLKOMMEN

Readers reply..

(Svar på frågan på omslaget, RF nr 2.)

-Du ser "Nenne" Pahlson på Roskilde Ring, någon gång i början på -60 talet, med sin Porsche Abarth Carrera. Denna brukade vi kalla "Gris på gavlén" på grund af dess särpräglade "avgaseri" (se bild)

Tack i övrigt för en bra klubbtidning,

Med venlig hilsen

Kai Madsen
Postbox 77
3520 FARUM, DK



Gris på gavlén!

Karlskoga 30/9 1989 " 2-timmars "

KARLSKOGA 30/9 1989 " 2-timmars "

Tävlingen kommer att köras under två timmar med inlagda tankningar. Dagen inleds med 15 minuters tidsträning/procedurträning. Detta innebär att nedan förklarade tävlingsprocedur kommer att testas.

Tävlingen inleds med rullande start efter pace-car. Efter tjugo minuter avflaggas loppet och samtliga tävlande kör varvet runt för att stanna i huvuddepån för tankning. Från det att sista bil stannat för tankning löper fem minuter. Därefter kör bilarna ut på banan i den ordning de kommit in i depån. Första varvet körs efter en pace-car.

För att på ett säkert sätt kunna tanka bilarna måste varje bil/team bestå av en "tankare" och en "brandman". Eftersom ingen förare får sitta i bilen under tankning kan föraren fungera som tex "brandman" med halon eller pulversläckare med minst 2,5 kg.

Till vinnare av tävlingen utses den som under tävlingens totala tid (två timmar) tillryggalagt flest varv.

BILAR SOM INBJUDS ATT DELTAGA: kat. GT o GTS samt Standardvagnar enligt App. K.

OBS! Alla deltagande bilar måste använda halvljus under hela tävlingen.

Hälsningar Per Norberg

ANMÄLAN TILL Karlskoga 30/9

Namn.....

Bil; märke/typ och årsmodell.....

Förarens team(minst en extra person).....

Ja, mitt team tar med en extra brandsläckare

Adress.....

Telefon; arb och hem.....

Jag har racinglicens och vet att allt deltagande sker på egen risk. Jag vet också att besiktningen kommer att vara hårdare avseende säkerhet och kommer därför att kolla igenom bilen extra noga inför detta evenemang.

Dat..... Namnunderskrift.....

OBS! om många anmäler sig blir det de först inkomna anmälningarna som gäller.
Skicka anmälan till Per Norberg Moränvägen 7 13141 Nacka

Raceråk från alla epoker, men...

...Karlskogapubliken strömmade inte till

— Av MATS HEDBERG —

Racerhistoriska klubben firar i år sitt tio-års jubileum och med hjälp av Karlskoga Racing Club celebrerade de detta med, att i helgen, anordna en tävling på Gelleråsbanan i Karlskoga, där allt från rena veteranbilar, från tjuugo- och trettioalet, till standardbilar från sjuttioalet tävlade.

Med andra ord borde det ha varit rena rama julafton för de som längtar tillbaka till glansdagarna när folk från hela Sverige, och stora delar av Europa, vallfärdade till Karlskoga för att se på Kanonloppet.

□ Dåligt med folk från Karlskoga

Bilarna som ställde upp var de som en gång rattades av så välkända namn som: Ronnie Pettersson, Joakim Bonnier och Picko Troberg. Trots det och trots att vädret var perfekt för racertävling så kom det inte så mycket folk som tävlingsledningen hade hoppats på.

Jag är besviken på att det är så lite lokalpublik här, säger tävlingsekreteraren och tillika ordföranden i Karlskoga Racing Club, Stefan Larsson, en av eldsjälarna bakom den här tävlingen.

Vi hade räknat med att det skulle komma runt 2000 personer, men högst halva det antalet är här.

Stefan Larsson tror att, uppskattningsvis, åttio procent av åskådarna har åkt längre än tio mil för att se tävlingen, så han frågar sig vart karlskogingarna håller hus.

Helgens tävling kan, enligt Stefan Larsson, vara början till ett årligt samarbete mellan KRC och Racerhistoriska klubben.

Det är första gången sedan -83, som en sådan här tävling hålls på Gelleråsbanan, men eftersom Racerhistoriska klubben kör fem till sex tävlingar per år, hoppas vi att i fortsättning kunna arrangera en av dem här, berättar han.

Banchefen, Bengt Silvertam, framhåller att arrangörs-mässigt blev tävling en fullträff.

Alla funktionärer skall ha en stor eloge för vad de har utträttat. Jag är mycket nöjd, tillägger han.

□ Många olika modeller

Den tusenhövdade publiken fick uppleva sex heat, i skilda klasser och olika bilmodeller, där drabbningarna mellan bilarna var både tuff och spännande.

Första heatet bestod av klass A-D och Formel 3, 500 cc Midgetbilar. Där fanns många gamla skönheter, som troligen får veteranbilsälskarna att sova gott i natt.

Andra heatet bestod av klass E-bilar, fram till -61 års modell, och klass F-bilar årsmo- 1962-65, vilket innebar bilar som: Alfa Romeo, Porsche 356, Lotus, m.fl. Heat tre var standardvagnar upp till årsmo- 1965. Bl.a. ett par Lotus Cortina, som också dubbelsegrade.

Heat fyra bestod av formelbilar årsmo- 1966 till -72. Bilen gjord 1966 var, för övrigt, Ronnie Petterssons första formel tre-bil. 1966 segrade Ronnie med den i sitt första formel tre-lopp på Gelleråsen. Dess nye ägare, Jan Mohlin från Åhus, upprätthöll bilens rykte genom att köra in på en mycket heder- värd tredje plats.

Heat nummer fem bestod formel junior, upp till årsmo-

• Heat fyra, med enbart gamla formelbilar, gör sig redo för att köra in på banan.

Foto: STIG ADOLFSSON

dell - 65.

Heat sex bestod av tvåsitsiga racersportvagnar, upp till årsmo- 1970.



Med andra ord så fanns det bildmodeller, som kunde tillfredsställa de flesta bilracingentusiasternas tycke och smak.

EN PIGG 'ÅLDRING'

— Av MATS HEDBERG —

En Maserati 6 CM, årsmo- 1936, var en av de äldsta bilarna vid helgens tävling på Gelleråsbanan. Den startade i heat ett och körde in på en klar första plats, nio sekunder före tvåan.

Föraren, och tillika ägare till bilen, heter Gunnar Elmgren och han är mycket nöjd med sin insats.

Visst är det kul att vinna, men framför allt måste jag påpeka att det är otroligt kul att köra på Gelleråsbanan, säger Gunnar Elmgren.

Det här är första gången sedan 1967 som jag kör här. Jag tyckte då att det var den bästa publik- och förarbanan i Nor-

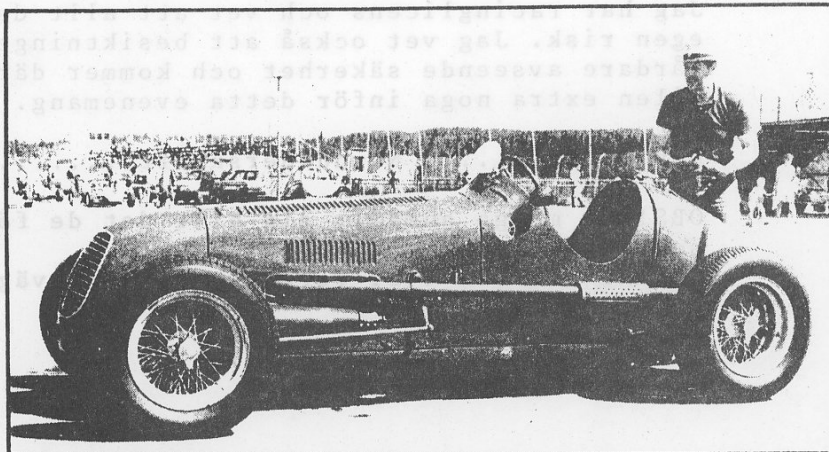
den och jag måste säga att den fortfarande är det.

Gunnar berättar om det enorma motorintresse som fanns i Karlskoga på den tiden och han hoppas innerligt att Gelleråsbanan byggs upp till topptrim igen.

Det är absolut inte billigt att köpa en sådan Maserati, som Gunnar Elmgren har. Men en livslång ambition och ett stort bilintresse fick honom att investera i den.

Kostnader för att utöva sin sport är alltid något relativt.

Det beror helt på hur mycket man är beredd att satsa. Sporter som golf och ishockey är också dyrt om man jämför med en del andra sporter, säger Gunnar Elmgren



• Gunnar Elmgren med sin "ögonsten", en Maserati 6 CM, årsmo- 1936. Foto: STIG ADOLFSSON

Gelleråsen som på den gamla goda tiden...

ms Saker
vi till
UKTIONER"
i-Ransäter.
v. Valkomma!
st 010-31 01 46

Sang
bådarvår

95

för
stora
lanka
kort!

mer, kanske
er något ännu
elt i onödan?
u ju ändå de
ten!

a bilder!

gt bra färgkort
aboratorie-
ed din butik.
härliga hög-
ropior i stora
15!

eller negativfilm
ed framkallning
a 29:—).

men till:

WIKNER
stan 7, Säfte

RAMM
5. Hagfors



Foto: STEFAN BRATT

– Jag hade aldrig börjat köra om inte Stina hållit på och övertalat mig i sju år. Nu kan jag inte tänka mig någon annan hobby, säger Barbro Nivstrand, Stockholm som förra året köpte en 20 år gammal Alfa Romeo och nu tävlar tillsammans med vinninnan Stina Widenborg i racerhistoriska sammanhang.

SKO-REA
startar idag

Vard. 10-19

Gelleråsen (NWT). Det var fem år sedan det bullrade av stora motorer från sportvagnar av märken Lotus, McLaren, Lola, Porsche och många fler ute vid Gelleråsens motorstadion.

I helgen har dock det bullrat, varmkörts, träningskörts och tävlat som på den gamla tiden då Kanonloppet lockade tiotusentals åskådare till Gelleråsen. Racinghistoriska klubben har nämligen firat 10-års jubileum. För de som kommer ihåg Kanonloppet då engelsmannen Stirling Moss kämpade mot svensken Jocke Bonnier och andra racingss var det mycket lätt att få en härlig nostalgitripp under helgen.

På plats i depån fanns bland annat Picko Trobergs första formel 3-bil, ett italienskt fullblod från 1926, Bugatti, grönskimrande i hela sin prakt i det starka solljuset och många, många andra kända bilmärken.

Trots perfekt väder blev helgens racingarrangemang något av en publiklopp. Bara 550 betalande på två dagar och såväl Karlskoga Racingklubb som huvudarrangören Racinghistoriska klubben, RHK undrade vad som gått galet. Semestern trodde någon och medan andra inte hade någon aning. Vädrat var det i alla fall inget fel på.

Strålände sol och en ljumbris.

Nu hade inte alla entusiaster svikit tävlingen. Det var många av de församlade bilarna som

förevisades med hjälp av kameror av tillresta bilälskare.

Sjuårsplan för Barbro

– För mig var den här idén att köra racinghistorik en plan som tog sju år att genomföra. Så många år tog det nämligen för Stina att övertala mig att börja köra, förklarar Barbro Nivstrand och skrattar. Barbro har liksom Stina Widenborg köpt sig en Alfa Romeo-sportvagn.

Stina och Barbro är inte de enda tjejerna som tävlar.

– Att köra racinghistoriska tävlingar är faktiskt mycket populärt bland tjejer. Både Barbro och jag tyckte det här är superkul, förklarar Stina som började köra sin Alfa Romeo Sprint Speciale 1982.

• Är det en dyr hobby?

– Ja, fruktansvärt dyr. Fördelen med den här hobbyn är att alla pengar du lägger ned på bilen har du i princip tillbaka när du vill sälja kärran. Men visst är det dyrt. Jag renoverade för ett tag sedan min extramotor till bilen och det kostade omkring 25 000 - 30 000 kronor, berättar Barbro.

– Jag kan inte tänka tanken att ha min bil stående i ett garage. En bil är bara vacker när den rullar. Inte ståendes i något garage och samlar damm, säger Stina och får medhåll av Barbro.

Hård fight

Hur gick det då med tävlandet? I Barbro och Stinas klass var det fight ända in i mål. Längre, i elva varv av tolv ledde

Thomas Henrysson i sin 1600 kubiks Lotus Elan -65 före rivallen Tommy Brorsson i en Lotus men med mindre hästkrafter. I sista svängen hände det som inte fick för den suveräne Thomas Henrysson. Oljan i motorn tog tvärslut och bilen stannade. Därmed passerades han bara ett hundratal meter från mållinjen av en förvånad Tommy Brorsson, för övrigt mycket duktig rallycrossförare enligt speakern och motorjournalisten Jan Tromark. Tromark såg sin första tävling just på Gelleråsen. Året var 1957 och då var det Jocke Bonnier som kämpade om segern med Stirling Moss.

Många miljoner uppradade

Det var många miljoner kronor som stod uppradade i depån under jubileumstävlingen. Lola 380, uppvisningsbilen som Eje Elgh körde får man till exempel punga ut över en halv miljon kronor för. Vad sedan Stig Anderssons blå Bugatti från 1926 kostar ska man nog helst glömma...

Den här typen av racinghistoriska tävlingar hoppas Karlskoga Racingklubb kommer att bli en ärlig tradition på Gelleråsenbanan. Om Ian Nilsson, ordförande i RHK kommer att nappa på idén återstår dock att se. Någon naturligare plats att förlägga racinghistoriska tävlingar till finns inte i Sverige eftersom Gelleråsen var den första motorstadion som byggdes i landet.

STEFAN BRATT



Foto: STEFAN BRATT

Det är inte varje dag som Karlskogas eget racingss, Eje Elgh klättrar ner i en sportvagn och kör ut på sin "hemmabana", Gelleråsen. I söndags gjorde han det och efteråt undrade ägaren till uppvisningsvagnen, Lola 380 hur racer bilen var att köra. Mycket bra, blev Elghs svar men påpekade att hjulupphängningen måste förbättras.

Eje Elgh: - Inget åldras snabbare än en racerbil

revigades med hjälp av kameror av tillresta bilälskare.

Sjuårsplan för Barbro

— För mig var den här idén att köra racinghistorik en plan om tog sju år att genomföra. På många år tog det nämligen Stina att övertala mig att börja köra, förklarar Barbro Nivrand och skrattar. Barbro har som Stina Widenborg köpt en Alfa Romeo-sportvagn. Stina och Barbro är inte de enda tjejerna som tävlar. — Att köra racinghistoriska vagnar är faktiskt mycket populärt bland tjejer. Både Barbro och jag tyckte det här är super, förklarar Stina som började köra sin Alfa Romeo Sprint i februari 1982.

Är det en dyr hobby?

— Ja, fruktansvärt dyr. För den som har den här hobbyn är alla pengar du lägger ned på bilen har du i princip tillbaka om du vill sälja kärran. Men det är det dyrt. Jag renoverade ett tag sedan min extramotortill bilen och det kostade omkring 25 000 - 30 000 kronor, berättar Barbro. — Jag kan inte tänka tanken på att ha min bil stående i ett garage. En bil är bara vacker när den rullar. Inte ståendes i något garage och samla damm, säger Stina och får medhåll av Barbro.

Hård fight

— När gick det då med tävlingarna? I Barbro och Stinas klasser är det fight ända in i målet. Jag, i elva varv av tolv ledde

Thomas Henrysson i sin 1600 kubiks Lotus Elan -65 före rivalen Tommy Brorsson i en Lotus men med mindre hästkrafter. I sista svängen hände det som inte fick för den suveräne Thomas Henrysson. Oljan i motorn tog tvärslut och bilen stannade. Därmed passerades han bara ett hundratal meter från mållinjen av en förvånad Tommy Brorsson, för övrigt mycket duktig rallycrossförare enligt speckern och motorjournalisten Jan Tromark. Tromark såg sin första tävling just på Gelleråsen. Året var 1957 och då var det Jocke Bonnier som kämpade om segern med Stirling Moss.

Många miljoner uppradade

Det var många miljoner kronor som stod uppradade i depån under jubileumstävlingen. Lola 380, uppvisningsbilen som Eje Elgh körde får man till exempel punga ut över en halv miljon kronor för. Vad sedan Stig Anderssons blå Bugatti från 1926 kostar ska man nog helst glömma...

Den här typen av racinghistoriska tävlingar hoppas Karlskoga Racingklubb kommer att bli en årlig tradition på Gelleråsenbanan. Om Jan Nilsson, ordförande i RHK kommer att nappa på idén återstår dock att se. Någon naturligare plats att förlägga racinghistoriska tävlingar till finns inte i Sverige eftersom Gelleråsen var den första motorstadion som byggdes i landet.

STEFAN BRATT



Foto: STEFAN BRATT

Det är inte varje dag som Karlskogas eget racingess, Eje Elgh klättrar ner i en sportvagn och kör ut på sin "hemmabana", Gelleråsen. I söndags gjorde han det och efteråt undrade ägaren till uppvisningsvagnen, Lola 380 hur racerbilen var att köra. Mycket bra, blev Elghs svar men påpekade att hjulupphängningen måste förbättras.

Eje Elgh: - Inget åldras snabbare än en racerbil

Gelleråsen (NWT). Det var på Gelleråsens motorstadion Karlskogas nuvarande racingess, Eje Elgh fick sina första tävlingserfarenheter.

I söndags satte sig Eje för första gången på många år i en sportvagn för att uppvisningsköra på Gelleråsenbanan i samband med Racinghistoriska klubbens 10-årsjubileum.

Det var en något förvånad och funderad Eje Elgh som efter sina fem uppvisningsvarv i farter runt 250 kilometer i timmen klev ur Lola 380 från 1976, en sportvagn som officiellt bara tillverkats i två exemplar.

— Det finns inget som åldras snabbare än en racerbil, är det någon som sagt och jag vill verkligen hålla med honom. Att sätta sig i den här kärran känns som om man har satt sig i en stridsvagn jämfört med de bilar som vi kör idag, förklarade Eje.

Det är mycket som skiljer sig. Framförallt precisionen.

— Våra bilar är betydligt större, både när det gäller hästkrafter och storlek.

Den sportvagn som Eje idag kör på de japanska banorna har cirka 800 hästkrafter medan Lola har hälften. Några stora bil-

tävlingar av hög internationell klass kan nog Karlskogaborna glömma bort, menade Eje.

Banan föräldrad

— När man åker banan så märker man hur gammal banan blivit. Den är på tok för smal och trång för att man ska kunna köra med större bilar på Gelleråsen. Däremot kan man köra med Formel 3.

Idag, eller eventuellt i morgon bitti bär det av till Japan igen för Eje och hans familj.

STEFAN BRATT

Resultat, racinghistoriska tävlingar, Gelleråsenbanan:

Klass, A-D + 500 cc Midget: 1) Gunnar Elmgren, Maserati 6 CM 1926, 2) Per Hägman, Swebe-Jap 500 cc 1952, 3) Gunnar Röster, Copper V 3 1955.

Klass, GT/GTS: 1) Tommy Brorsson, Lotus Elan -65, 2) Thomas Henrysson, Lotus Elan -65, 3) Jan Skoog, Porsche 356 -57.

Klass, Standardvagnar: 1) Mats Israelsson, Lotus Cortina 1965. Klass, Formelvagnar (F 3 + F Ford, m m): 1) Per-Erik Syverstad, Norge GRD Formel 3 -73, 2) Bengt Ljungberg, Brabham BT 35 Formel 3-71, 3) Jan A. Jön, Swebe Formel 3 -66.

Klass, Formel Junior (to m -65): 1) Horst Bruning Lola F 3 -62.

Klass, 2-åriga racersportvagnar: 1) Stig Johnsson, McLaren 1967, 2) Olof Wik, Astra R nr 2 -69, 3) Jan-Olof Bergqvist, Lotus 23 D -65.

ALLT I HEM

köpes o. mottages till auktion

HAMMARÖ AUKTIONSVERK

Fastberg & Söner, 054-510075

Försälj: Ma-fre 9-18

Lörd 10-13

SOMMARÖPPET månd. kl 12-19

Övriga dagar stängt under juli månad.

Servicetel. 0565-911 48,

mar-rea

AKAN 129:-

ADLAKAN 79:-

18:-

Broderade Sommarkudkar & matchande Gardinlängder HALVA PRISET!

14⁹⁰
39⁹⁰
79:-

amtoy

