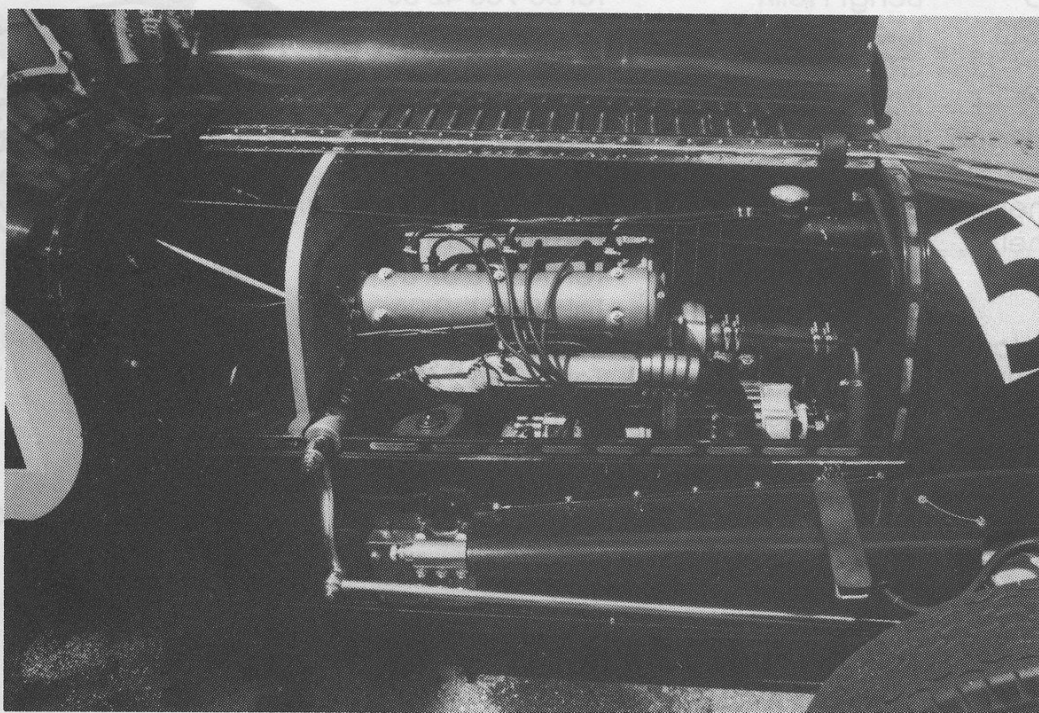


# RUTFLAGGAN NR 6. 1992



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



# OBS! MEDLEMSAVGIFTEN

# INFORMATION

## STYRELSE

|             |                  |                  |                  |
|-------------|------------------|------------------|------------------|
| Ordförande  | Ian Nilsson      | Tel 0435-213 70  | Fax 0435-213 70  |
| Kassör      | Gia Israelsson   | Tel 08-732 72 31 | Fax 08-732 72 33 |
| Sekreterare | Roger Grimborg   | Tel 08-756 87 82 |                  |
| Ledamöter   | Staffan Lindberg | Tel 08-39 33 44  |                  |
|             | Jan Tromark      | Tel 042-20 52 33 | Fax 042-20 52 34 |
|             | Horst Bruning    | Tel 08-732 72 31 | Fax 08-732 72 33 |
|             | Bengt Bengtsson  | Tel 08-739 09 02 | Fax 08-663 46 55 |
| Suppleanter | Anders Freden    | Tel 08-25 66 80  |                  |
|             | Tommy Brorsson   | Tel 0435-526 98  |                  |

## KLASSREPRESENTANTER

|           |                  |                  |
|-----------|------------------|------------------|
| A - D     | Bengt Frelin     | Tel 08-768 42 85 |
| GT/GTS    | Mian Jutterström | Tel 08-756 28 35 |
|           | Göran Kölbörn    | Tel 08-742 72 70 |
| GTP/E - F | Pär Haegermark   | Tel 031-28 26 91 |
| Sportvagn | Elmon Larsson    | Tel 0302-113 36  |
| Midget    | Håkan Sandberg   | Tel 0532-149 35  |
| Formel J  | Bruno Rösler     | Tel 019-22 42 58 |
| Formel V  | Åke Lindh        | Tel 044-24 15 10 |
| Formel F  | Anders Lindskoug | Tel 042-18 57 39 |
|           | P-O Söderberg    | Tel 0584-119 06  |
| Standard  | Mats Israelsson  | Tel 08-756 28 35 |
| G+H Bilar | Lars Widenborg   | Tel 042-20 76 81 |
| GT gr: 4  | Jan Gregenäs     | Tel 031-56 32 62 |



## BESIKTNINGSMÄN

|                  |                  |
|------------------|------------------|
| Staffan Lindberg | Tel 08-39 33 44  |
| Lars Widenborg   | Tel 042-20 76 81 |
| Gunnar Brisman   | Tel 0300-627 54  |

## REVISORER

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| Åke Axelsson     | Tel 0755-741 41 |
| Marianne Casslén |                 |

## RACINGUTSKOTT

|      |               |                  |
|------|---------------|------------------|
| SYD  | Jan Tromark   | Tel 042-20 52 33 |
|      | Ian Nilsson   | Tel 0435-213 70  |
| NORD | Per Norberg   | Tel 08-718 04 01 |
|      | Horst Bruning | Tel 08-732 72 31 |

## VALBEREDNING

|                  |                  |
|------------------|------------------|
| Per Norberg      | Tel 08-718 04 01 |
| Mian Jutterström | Tel 08-756 28 35 |
| Bruno Rösler     | Tel 019-22 42 58 |

## FÖRSÄKRINGAR

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| Pär Haegermark  | Tel 031-28 26 91 |
| Peter Kumlin    | Tel 0243-284 77  |
| Mats Israelsson | Tel 08-756 28 35 |

## REDAKTIONSKOMMITTE

|                |                  |
|----------------|------------------|
| Agneta & Roger | Tel 08-756 87 82 |
| Gia & Horst    | Tel 08-732 72 31 |
| Mian & Mats    | Tel 08-756 28 35 |
|                | Fax 08-756 25 66 |

## ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

|               |                  |
|---------------|------------------|
| Johan Ålander | Tel 018-34 37 70 |
|---------------|------------------|

KLUBBENS ADRESS ÄR:

RACERHISTORISKA KLUBBEN, BOX 4007, 183 04 TÄBY. PG 493 77-5

# OBS! ÅRSMÖTE

Kallelse till

## ÅRSMÖTE

RHK:s årsmöte avhålls lördagen den 30 januari 1993.  
Plats: SAAB:s museum i Trollhättan.  
RHK-skylltning från riksväg 45 söder om Trollhättans centrum.  
Vid svårigheter - fråga infödingarna.  
Tid: 11.00

Klubben kommer att ordna förmiddagskaffe.  
Det finns goda förutsättningar för att Erik Carlsson skall komma  
och ljuga för oss. Eller är det kanske sanning?

God anslutning förväntas !

Styrelsen

=====

DAGORDNING ENLIGT STADGARNA.

MOTIONER SKALL VARA RHK TILLHANDA SENAST DEN 17/1-93.



4

Ordföranden har ordet

Så här i säsongens elfte timme är det dags att försöka vara lite pedagogisk i ett ämne som orsakat mycket huvudbry hos de flesta av oss och som bl a just därför kräver lite extra omsorg, nämligen frågan om vad egentligen en GTP är för något.

På mötet i Jönköping med klassrepresententerna framlades ett förslag från Elmon Larsson och Per Haegermark att de biltyper som i dag för en tynande tillvaro, GTP och vissa sportvagnar i E och F, på något sätt skulle kunna åka ihop med GTS-bilarna.

Ett brev i detta ärende har också tillsänts deltagarna i GTS-heatet. Innebörden i detta brev är det önskvärda i att en del specificerade biltyper s a s skulle ha en bättre chans att överleva om de finge åka ihop med i det här fallet GTS. Av s a s bara farten klaras GTP-problematiken av.

För någon vecka sedan var våra registreringsbesiktningsmän Staffan och Lars på ett möte med historiska kommissionen tillsammans med av Gunnar Elmgren. Med sig i bagaget hade de bl a fråga undertecknad önskemål om att bl a denna fråga skulle klargöras. Följande är vad som framkommit och jag hoppas att jag tolkat det hela rätt.

Tidigare har det ju varit så att en bil för att kunna klassas som GTS skulle vara byggd i minst 100 exemplar oaktat om bilen var homologerad eller ej. Detta synsätt gäller inte längre. Om en bil är homologerad som GTS är den en sådan även om den är byggd i ett antal understigande 100, men den måste då naturligtvis också följa sin homologeringshandling. Exempel: En Marcos Gullwing, en Diva GT 10F och en Ginetta G4 är att betrakta som GTS-bilar men måste då också ha fälgar, däck, avgassystem, motorvolym, spårvidd mm i enlighet med sin homologering.

Nu kan det finnas bilar homologerade som GTS som under åren 1963-1965 tävlade internationellt med specifikationer utanför homologeringshandlingen. Dessa bilar är att betrakta som GTP, men i detta fall gäller att det är INDIVIDEN och inte typen det handlar om. Alltså går det inte att ta en GTS och bygga om den som den GTP man vill referera till utan här gäller det att BEVISA att just min bil är den bil som kördes på ett internationellt race i ett visst utförande och då skall den i konsekvensens namn också följa just detta utförande. Här är naturligtvis bevisbördan tung och det faller helt på bilägaren att dokumentera exemplarets originalspecifikation. Hjälpmedel härvidlag är t ex samtida reportage med bilder, resultatlistor, log books och övriga relevanta dokument samt, inte minst den KONTINUERLIGA historien. Det går

inte att enbart hävda att "den här bilen köpte jag av John Smith i England".

Liksom det enligt ovan uppenbarligen finns bilar som är homologerade som GTS utan att vara byggda i 100 ex och som därmed också är GTS så länge de följer sin homologeringshandling, Ferrari GTO är ju då möjligen en GTS, så finns det ju också bilar som tillverkats i under 100 ex och som heller inte homologerats. Dessa är ju vanligtvis sportvagnar men kan vara GTP om det i övrigt är en bil som uppfyller "GT-kravet": En bil för två att med något krav på komfort med bagage och reservhjul kunna färdas snabbt över längre sträckor. Alltså har vi därigenom uteslutit vad som i App K kallas för sportprototyper och racersportvagnar.

En sådan GTP-bil skall ha tävlat i internationell racing 1963-1965, men i detta fall gäller typen, inte individen. Alltså får jag t ex köra med min Ford GT 40 även om mitt exemplar aldrig tävlade i internationell racing, förutsatt att min bil har exakt samma specifikationer som den bil jag vill referera till och detta gäller alla relevanta data inkl karrossens form och utseende.

Även här ligger givetvis bevisbördan på bilägaren och ingen annan att i detta fall presentera ursprungsbilens specifikationer.

Här har vi pudelns kärna: Att förankra icke-seriebilar i historien genom dokumentation och kontinuerlig historik. FISA:s historiska kommission har lagt stor vikt vid detta synsätt för att t ex undvika att kopior med samma chassinummer uppstår.

Den tolkning som ligger i resomanget ovan hänför sig till nuvarande regelverk. Vi bör dock vara medvetna om att detta kan komma att ändras framöver, sannolikt i en riktning som försöker omöjliggöra en regeltolkning i icke-historisk anda. Detta torde innebära mera detaljerade föreskrifter. Som ett exempel på detta publicerar vi därför kommissionens spec avseende Ford 289 V8 vilken kommer att följas av fler sådana detaljerade alster, allt i akt och mening att underlätta för utövaren av den historiska racingen.

En annan fråga av stor vikt för kommissionen var frågan om reklam på historiska bilar varför vi påminner om ordalydelsen i kap 4 i App k.

Det är då naturligtvis olämpligt att till registreringsbesiktningsman insända bild som visar tävlingsbilen med otillåten reklam.

Den historiska racingens överlevnad är nog trots allt beroende av respekt för den historiska sanningen samt dess särart i förhållande till modern racing.

En god jul och ett gott nytt år med tid för racinghistoriska betraktelser tillönskas alla RHK-medlemmar.

Ian M.

# God Jul och Gott Nytt År

## önskar redaktionen

Sedan är det bara att ta nya friska tag inför 1993, ni vet förmodligen redan att det är 100 dB som gäller för alla banor under -93.

GRATTIS till BOSSE WARMENIUS som vann sin klass i Rally Britannia,

GRATTIS till KJELL WALLIN som kom 3-a totalt i klassiska rallycupen. Bägge dessa kör Cortina, sorry Hasse Z.

GRATTIS till MIKAEL HOFFSTEDT som får RHKs journalistpris för 1992.

Ett stort tack till JONAS BENGTTSSON och BENGT WINQVIST för deras fina bidrag till detta nummer av Rutflaggan, man måste inte köra V8 för att komma i tidningen.

I det körschema som finns med i detta nummer av Rutflaggan är inte FINALEN med, detta beroende på att bana samt tid inte är helt klart. De banor och datum som står i körschemat är så gott som klara men det kan bli vissa förändringar.

Däcksreglementet som gäller för 1993 är detsamma som vi körde under 1992. Men till 1994 lär det endast vara Dunlop Racing som blir godkända.

Vi får hoppas att det blir fler som kommer att importera Dunlop R så det åtminstone blir lite priskrig på dessa däck.

Enligt vissa rykten skulle det vara godkänt med stålvev på Cortinor 1993, detta är fel, det är endast originalveven som är OK detta enligt Staffan Lindberg.

Mer rykten, Lotus Seven kommer inte att gå in under det historiska reglementet -93.

ARSAVGIFTEN kan du betala redan nu, inbetalningskort medföljer detta nummer av Rutflaggan. Om du tycker att det är ovanligt billigt att vara med i RHK -93 är det helt ok, det är startersättningarna som betalas på detta sätt.

## TARGA FLORIO 1992

I början av oktober bar det av till Sicilien igen för den historiska fortsättningen/parallellen till en av 1900-talets stora klassiska road-race, Targa Florio, detta år som en endagstävling söndagen 11/10. Det ryktades att den nya ledningen i Automobil Club di Palermo inte lyckats komma 100-procentigt överens med en lokal känd organisation. På startlinjen i år fanns cirka 100 bilar varav ett femtontal med utländska förare. Av de italienska vagnarna var en stor del lokala förmågor, en nog så utslagsgivande faktor i detta lopp som liksom så många gånger tidigare kördes på den klassiska Piccole Madonie-slingan med sina hundratals hårnålsböjar och hisnande stigningar och utförspartier.

Liksom förra året hade vi nöjet se ett svenskt ekipage i deltagarlistan och därför vajade också den svenska fanan vid Tribune di Cerda. Det var Leif Olse'n och Tommy Brorsson som försvarade de blågula färgerna i den förstnämndes Lotus Elite, eller rättare en av dem. Enligt utsago skulle årets exemplar vara Kronegårds ex-racebil, ett välpreppat exemplar skulle det visa sig.

Loppet körs i tre varv runt Piccole Madonie med tre specialsträckor på varvet. Totallängden inkl transportsträckor är 211,5 km och specialsträckorna mäter tillsammans 124,1 km. Som i andra historiska övningar av liknade karaktär gäller det att vid målgång efter sista transportsträckan inte vara för sen men heller inte för tidig. Bland de mera namnkunniga deltagarna märktes, förutom välkända lokala förmågor som Apache och Amphicar, exempelvis Walther Röhrle i Porsche. Redan vid starten fick man ett visst grepp om vilka som skulle kunna tänkas blanda sig i slutstriden, förarnas spårval och egen klockning visade på rätt stora skillnader i prestanda. Brorsson-Olse'n gjorde en kanonstart och tog en tredjeplats efter första sträckan, Röhrle vann den andra och svenskarna halkade ner till en niondeplats efter denna sträcka. Redan här var sådana favoriter som Kessel och Corrado i GTA med liksom Röhrle, Amphicar och Arengi/Migliore.

Tredje sträckan vanns av Corrado men svenskarna hängde med fint och knep en femteplats, sexa i sammandraget. Fjärde vanns av Amphicar med Corrado på andra och Brorsson/Olse'n med bra igen på femte, samma som i sammandraget och redan nu 1.04 före näst bästa E-bil. Femte vanns igen av Amphicar i sin E-type med Röhrle och Corrado i hasorna, svenskarna sexa liksom totalt efter sträckan. Sjätte bjöd på en uppstickare, Fullone från Cefalù Racing (bra med lokalkännedom) på Lancia Fulvia, svenskarna fyra, sexa totalt med Corrado i ledning. Amphicar som missade på sjätte revanscherade sig på sjunde tolv sekunder före Röhrle och tjugofem före Brorsson/Olse'n som med den lilla Eliten hittills gjort ett strålande lopp, sexa totalt. På åttonde Amphicar igen som nu ryckt till sig en ledning på 1.22 före sista sträckan och nu såg ut som en vinnare. Svenskarna missade lite, bromsarna började strula och det blev en elfteplats, men på grund av den fina

8

God Jul och Nytt År

körningen tidigare låg de kvar på sin meriterande sjätteplats totalt. Nionde och sista sträckan vanns av Corrado, men vid det här laget var det inget att göra åt Amphicar som knep segern 1.15 före Arengi på Elan och med lokal kartläsare. Corrado trea på GTA och Röhrl fyra med sin 911. Kessel femma på GTA och Brorsson/Olson tog sjätteplatsen med Eliten som gått nästan som ett urverk i denna tävling som verkligen skördade sina offer. Överallt längs banan stod haverade bilar, även om antalet var färre än vad undertecknad trott skulle vara fallet. Av de knappt 100 startande kom drygt sextio i mål.

På söndag kväll prisutdelning på Hotel Zagarella i Santa Flavia med diverse italienska honoratiores. Den lokale tungviktaren, bokstavligen talat, signor Amphicar, överöstes med olika priser och bucklor, men även svenskarna hade vissa problem med transporten av de fina priser de fick för sin totalsjätteplats, klasseger samt bästa E-bil. Kvällen avslutades i munter stämning med champagne och tilltugg, något som tycktes tilltala samtliga inblandade. Det var också dags att säga hej till Per Hågeman och Anders Ek som snart skulle börja sin 3000-kilometers hemresa med Tommys lastbil, om än något trimmad vad jag har förstått.

Ian N





9

Till Mimersbrunnen

Det har alltid varit en stark önskan hos mig att få komma till tals med Kommissionen för historiska bilar. Härom dagen fick jag chansen.

Kommissionen hade inbjudit besiktningsmän från olika länder till ett möte i Frankfurt am Main den 27. nov. kl 10.00. Till mötet reste förbundsdirektören Gunnar Elmgren, som är ledamot av kommissionen, Lars-Göran Widenborg och undertecknad.

När presidenten, den italienske advokaten Roberto Causo hälsade välkommen och öppnade mötet angav han att syftet med överläggningen var "to avoid confusion". Vi skulle bli få tillfälle att ställa tolkningsfrågor till kommissionen. Meningen var tror jag att vi skulle få uppbyggelse, kunskap och bli visade den rätta vägen. Det är CVA dvs. Kommissionen som vet och bestämmer regler för vad som är "Historisk racing". Vi andra rättar oss därefter. Jag framhåller detta därför att det av allehanda intressanta och fullt tillåtna åsiktsyttringar från de aktiva kamraterna på asfalten ibland förefaller som man förväntade sig någon sorts demokrati med inflytande från deltagarna inom den här verksamheten. Maktstrukturen liknar den hos Kyrkan--Påven talar om vad som är gott och ont. Vår katekes är Appendix K.

Den främsta doktrinen är: Kulturen kommer före tävlandet! "Culture before racing" för att citera presidenten Causo. Våra bilar skall alltså följa reglerna och verksamhetens anda - vara historiska - racingkvaliteterna och konkurrensförmågan kommer i andra hand. Detta brukar jag allt emellanåt framhålla för ägare som jag besiktigar bilar åt; somt faller då i god jord men somt också på hälleberget. En av de grövre synderna är otillåten reklam. Vi rekommenderades att inte tävlingsbesiktiga bilar med otillåten reklam. Inte ens om ägaren tror att färgen skall följa med om man river av den. Övertejning av reklam godtages inte. Ej heller skall man besiktiga bilar som saknar tävlingsnumren. Vid internationella tävlingar skall det finnas fyra (4) Appendix K besiktningsmän (kontrollanter) i funktion. Här tarvas nyrekrytering och utbildning innan sommaren.

Om hundkojor sades att det finns korrekta toppar med rätt gjutnummer att köpa varför några ersättning produkter inte godkänns. Helsykroniserade växellådor är inte tillåtet på BMC-Minis, ej heller rullvippor, om det nu är någon som tror det.

Om däck sades att man siktar på att köra med enbart Dunlop "Racing". Diskussionen pågår fortfarande inom kommissionen och dess tekniska kommitté så beslutet dröjer men det kändes för mig som att det kommer att bli enbart Dunlop fom. 1994. Förhoppningsvis kan den därav följande konsumtionsökningen leda till något lägre priser på dessa däck.

Man återkom till diskussionen om hur de historiska bilarna skall få se ut. Moderniteter av allehanda slag, mockarattar, moderna hjul, otidsenlig modernistisk lackering, tonade glasrutor et con sortes dömdes ut som stridande mot verksamhetens anda. En prestigetyngd deltagare föreslog på fullt allvar att bilen skulle vara lackerad i en färg som fanns att tillgå från tillverkaren vid leveranstillfället. Många sympatiserade med detta, inklusive under-tecknad, men pga. mötets natur beslöts inget i saken.

För egen del ville vi ha svar på vissa frågor:

1. Om en GTS-bil är homologerad är den då godkänd i GTS-klassen även om den inte är gjord i 100 exemplar?

Svar: Ja!

2. Vi var osäkra på GTP-bilarnas gruppindelning och fick följande vägledning: En GTP-A är en bil som gått internationell tävling som GT-prototyp mellan 1963 och 1965 eller en bil som när den tillverkades hade samma specifikation som denna. Man kan alltså inte "bygga" en GTP-A bil av autentiska delar i efterhand.

En GTP-B1 är en bil som är byggd 1964 eller 1965 och blev homologerad som grupp 3 eller 4 under 1966.

GTP-B2 kommer att slopas senast fom. 1994.

Lotus Seven som tidigare "klassats" som GTP är förklarad för "aldrig godkänd för internationell racing". Därmed kan den inte heller vara godkänd för historisk racing. ID-handlingarna för dessa bilar blir därför ogiltiga och drages in. Presidenten Causo framförde att det var tveksamt att låta Lotus-Seven bilar köra tävling vid samma tillfälle som man kör historiska bilar.

3. Kan man kombinera diffbroms och weberförgasare på en,

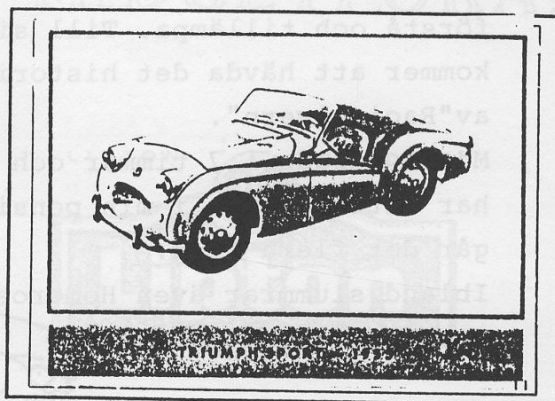


Triumph Sport är en framgångsrik engelsk sportvagn i 200 km-klassen. Den innehar flera hastighetsrekord.

## I framtiden

I en inte allt för avlägsen framtid kanske vi kan genomkorsa alla världsdelar på bekväma autostrador. Nåja, det är också möjligt att vi kan flyga och flyta en del av vägen i vår kombinerade flyg-båt-bil.

Om framtiden kan vi bara sia, men ett vet vi — i princip kommer bilen att bestå, våra efterkommande i många, många led till glädje och nytta.



Cortina GT, Homologering 1202, 1225 och 1225 A ?

Svar: Nej !

Frågan om det får sitta Weberförgasare på en DKW F12 ställde jag till en tysk representant som lovade återkomma med svar per brev eller fax.

Det ställdes en lång rad frågor <sup>AV</sup>andra mötesdeltagare och de svar som avgavs överensstämde, tyckte jag, med vårt synsätt i Sverige.

B1 a berördes 3.6.1.h Bromsar. Där sägs ju att bromskraften får förstärkas. Detta gäller huvudcylindern och själva hydraulsystemet men inget annat. Det går inte att motivera större ok eller skivor med denna paragraf.

Man får inte datera upp bilar. En 57:a får inte utrustas som en 59:a t ex. I Italien har man diskat en Alfa- Romeo för att den hade en två år "för ny" förgasarutrustning, trots att båda varianterna var "inom perioden".

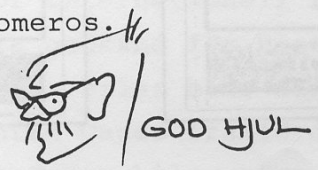
Om skyddsburar meddelades att bild 8 alt bild 9 får kombineras med bild 21.

Ett resonemang om vevaxlar i standardvagnar bekräftade att vevaxeln skall vara identisk med originalet dvs exakt samma dimensioner, material och tillverkningsmetod och helst med tillverkningsmärkningsmetoden oförstörd t ex Fo Mo Co 125 E på en Lotus Cortina. Överfallen skall också vara original. Exempel angavs från Ford V8 där det förekommit ett illegalt fyrbultat ramlageröverfall.

Vidare meddelades att det kommer ett nytt Appendix K till 1994. Därmed kommer inte fler modifieringar att bli tillåtna men reglerna blir förhoppningsvis lättare att förstå och tillämpa. Till sin natur tror jag att dom kommer att hävda det historiska starkare på bekostnad av "Racingivern".

Mötet varade i 7 timmar och det ordades en hel del, allt har inte fastnat i min pensionärhjärna men förhoppningsvis går det flera flyg.

Ibland slumrar även Homeros.  
Staffan, ideologen.



TO-NOTISER I MIDGETFORMAT.

Slutställning i FISA-Trophy 1992:

|                         |        |    |
|-------------------------|--------|----|
| 1. Rodney Delves GB     | Kieft  | 19 |
| 2. Stephen Griswold USA | Cooper | 18 |
| 3. Bill Needham GB      | Cooper | 17 |
| 4. Richard Utley GB     | JBS    | 12 |
| 5. Roland Fröjd S       | Cooper | 9  |
| 6. Gunnar Rösler S      | Cooper | 8  |
| 6. Håkan Sandberg S     | JBS    | 8  |
| 8. Brian Jolliffe GB    | Cooper | 7  |
| 9. Lars Hågeman S       | Swebe  | 6  |
| 9. Andrew Garner GB     | Cooper | 6  |

Några kommentarer: Roland har startat i två tävlingar men blev poänglös efter maskinproblem på Nurburgring.

Bill Needham har sex starter med fem fullföljda och poänggivande tävlingar.

Stephen Griswold har två starter och två segrar.

Nästa år kommer att se än fler svenska deltagare med betydligt bättre slutplaceringar.

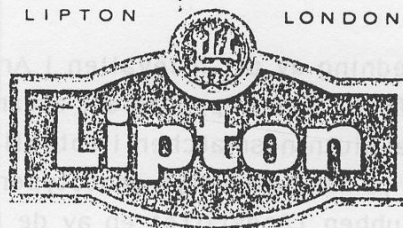
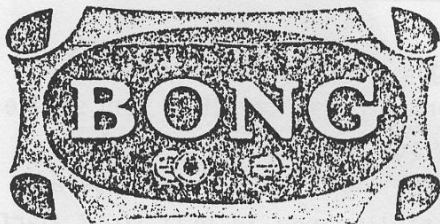
Nästa års svenska tävlingsprogram finns på annat ställe i Rutflaggan. Därutöver kommer vi i midget att ha ett eget heat på Sturup i KAK:s tävlingar 24/25 april och kanske också vid något senare tillfälle under säsongen.

Fr.o.m. nästa säsong gäller på de svenska banorna en högsta ljudnivå av 100 dB mätt 0,5 m bakom och i 45 graders vinkel mot avgasröret. Motorvarvet skall vara 2/3 av toppvarv, dock högst 4500 rpm. Undantag måste göras vid internationella tävlingar men lite osäkerhet känner jag. T.ex. Zandvoort hade ljudkrav vid årets EM-deltävling.

För några veckor sedan såldes på Sothebys auktion i London en "Iota" halvpanna i perfekt skick och med trailer för 7.500 pund som motsvarar c:a 80.000 kr. Bilen var renoverad till 1952 års skick. Iota, som en av de allra första seriebyggda F3-500 i England, är nog inte säskilt konkurrenskraftig på banorna i dag.

*Håkan*

MATSPONSOR FÖR MIDGETFÖRARE



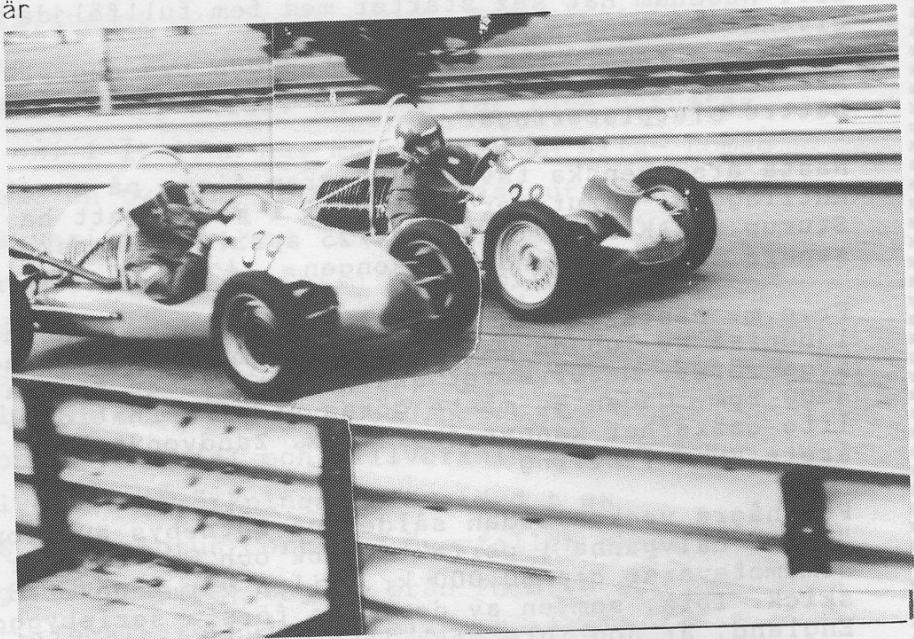
ETT GOTT MÅL FÖR ALLA

## MARIESTADS MOTORSPORT FESTIVAL 26 SEPTEMBER

"Jag har kört i samma race som Erik Carlsson på Taket. Det blir ju något att berätta för barnbarnen.

Förutom en utställning, med Jim Clarks Lotus 25 som russinnet på kakan, lådbilsracing, motocross mitt i stan samt sociala aktiviteter hade arrangörerna iordningställt en banslinga i centrala Mariestad, med en fartbegränsad del och en full-race del. Atmosfären kändes närmast kontinental när man drog iväg så att det ekade mellan husväggarna. Den snabba högerböjen, kantad med Armcoräcken och Medelh.... förlåt, Vännern i bakgrunden förde tankarna osökt till Monaco, trots att jag aldrig har varit där

Ja, den fantastiske rektor Persson och hans medhjälpare hade verkligen gjort ett fantastiskt jobb och lyckats samla ett tvärsnitt av svensk racing idag, allt från formel 3000 och härliga rallycrossbilar till historiska racer och sportbilar. Grädden på moset (personlig åsikt) var gammelbilarna



representerade av Gunnar Elmgrens Maserati, Stig Anderssons Bugatti, Bengt Frelins MG och Bellander i Allarden.

Det glada Åhusgänget var på plats, liksom ett antal standardbilar, mest Saab och Zolnier i Dekan.

Ja tack, rektorn, vi kommer gärna igen om tillfället skulle upprepa sig.

## PILEVALLEN I ARLÖV LÄGGS NED

Med anledning av att Pilevallen i Arlöv skall läggas ned hade motorklubben Tändstiftet fått i uppdrag att arrangera en motorhistorisk kavalkad som skulle föregå avslutningsmatchen i fotboll mellan Arlöv och Uddevalla.

Det var ju här som Effyh prototypen testades tidigt 1947 och här arrangerade motorklubben Tändstiftet en av de första midgettävlingarna 11 maj 1947. Därför var det naturligt att två Effyh fick representera midgetepoken. Både Olle Linde och Björn

Leufvenius tyckte att detta med rundbana gav mersmak, fast det var ju innan de sett att bilarna behövde tvättas efteråt. Vi fick även stående inbjudan att köra på MK Tändstiftens ordinarie bana.

Lars Hågeman



Övre bilden.  
Åhusgänget på väg ut till start. Erik Carlsson bolmar tillbaka till depån.

Bilden till vänster.  
Erik Carlsson klar för start i SAAB FJ.

# Scandinavian Raceway i Anderstorp firar med stor motorfest.



Skandinavians Grand Prix-bana fyller 25 år. Dessutom är det 20 år sedan vårt första Formel 1-lopp. Dessa båda jubileum ska vi fira med en hejdunderande motorfest i dagarna tre. Boka redan nu den första helgen i juni för ett besök på Scandinavian Raceway. Vi lovar att Du kommer att uppleva det mesta i form av klassiska bilar, spännande tävlingar och andra aktiviteter.

- Internationell historisk racing
- Formel 1-kavalkad med Ronnie Petersons bilar
- Skandinavisk racing
- Jubileumsrally
- Stor klubbavdelning
- Grillfest med underhållning
- Flyguppvisning och mycket, mycket annat

**Miss inte årets motorhändelse!**

Scandinavian Raceway, Box 180, 334 24 Anderstorp, tel. 0371-16170 Fax. 0371-16177  
Diclin Promotion AB, Box 94, 581 02 Linköping, tel. 013-111930 Fax. 013-125099





**Scandinavian Raceway firar jubileum med stor motorfest.**

Snart är det 25 år sedan Grand Prix-banan invigdes. Det skedde under pompa och ståt med en fantastisk publicitet. Racing på internationell toppnivå med bland annat sportvagnsprototyper och Formel 3.

För 20 år sedan hände något ännu större - Sveriges första tävling i Formel 1-VM genomfördes - Hitachi Grand Prix. Den minnesgode kommer kanske ihåg att segraren hette Denny Hulme och körde McLaren. Tvåa kom vår egen Ronnie Peterson sedan han fått släppa ledningen under slutvarven på grund av en pysande punktering.

Dessa dubbla jubileum ska naturligtvis firas - med en hejdundrande motorfest!

**Historisk racing av bästa märke.**

Vid ett sådant här tillfälle vrider man gärna klockan tillbaka. Därför kommer Scandinavian Raceway att fyllas av historiskt intressanta ekipage. Givetvis racer-bilar men också sportvagnar, standardbilar och mycket annat.

Racing i dagarna två, det kan vi utlova. Men exakt vilka godbitar som serveras, avslöjar vi först någon gång vid årsskiftet.

**Stor happening för alla märkesklubbar.**

Intresset för specialbilar är mycket stort i Sverige. Nu hoppas vi kunna samla er alla. Och vilket tillfälle skulle kunna vara bättre än Scandinavian Oldtimer Grand Prix!?

Vi kommer att ordna mängder av aktiviteter för alla deltagarna, inklusive concours de elegance och ett stort grillparty.

Lägg sommarens första klubbträff den här helgen!

**Specialbilsrally med olika startplatser.**

Kommer ni ihåg gamla Monte Carlo Rallyt innan det förvandlades till en ren racertävling? Då startade deltagarna från olika städer i Europa. Det här ska vi åter-uppleva men nu är målet Scandinavian Raceway i Anderstorp och Scandinavian Oldtimer Grand Prix. Och startplatserna inskränker sig till nordiska platser.

Tänk vilken resa det kan bli i den svenska försommarens prakt!

**Pompa och ståt, glädje och fest.**

Scandinavian Oldtimer Grand Prix arrangeras bara för oss som tycker om fina, klassiska bilar. Hela motorbanan ska fungera som en jättelik festplats för alla entusiaster. Vi bjuder till stor fest med musik, parader, läckra serveringstålt, konst-flyguppvisning och ballongtur med Andrésällskapet.

Hos oss är du inte publik - du är vår gäst!

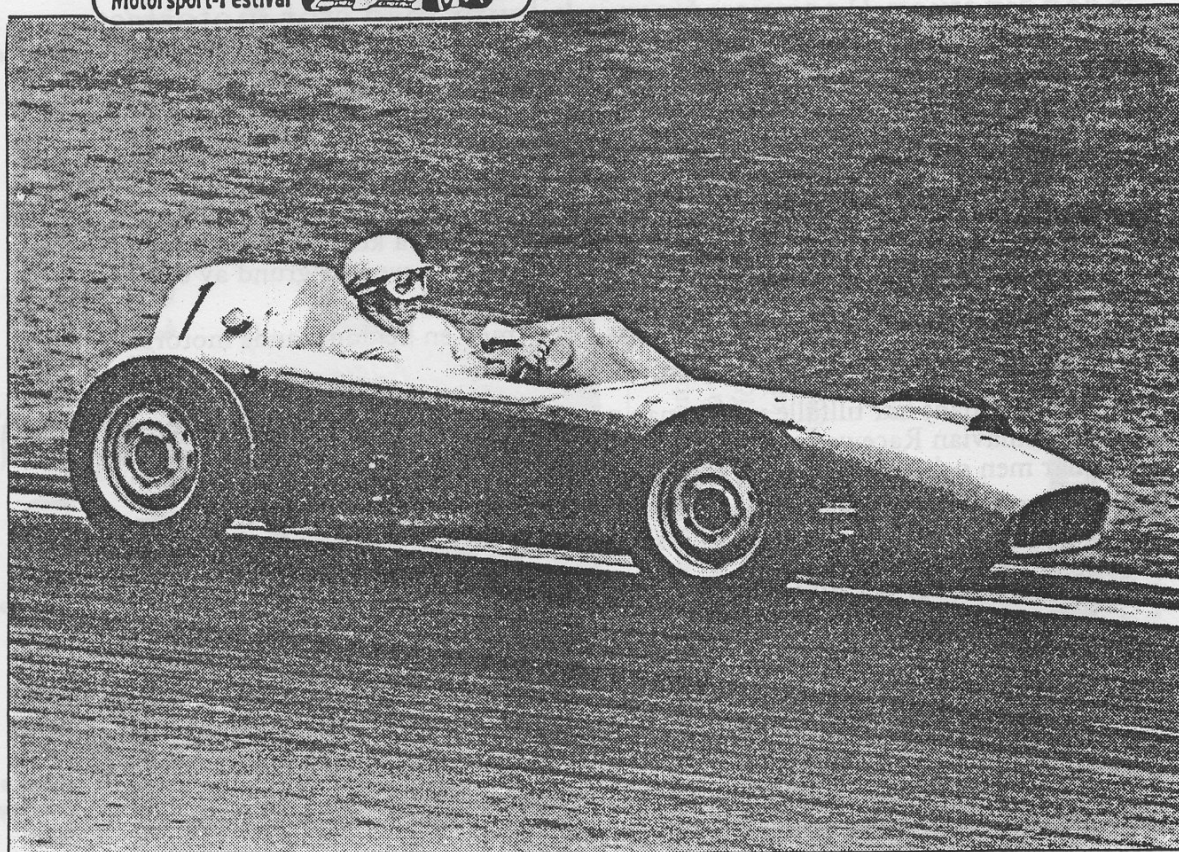
**Boka denna helg redan nu!**

Pricka av den 4-5-6 juni 1993 i almanackan direkt - det här blir en tillställning som ingen sann motorvän får missa!

Och vänta vid brevlådan, vi kommer med mera information så snart de olika pusselbitarna ligger på plats...

# "Carlsson på taket" kör fort i festivalen

Mariestads  
Motorsport-Festival



□□□ Det var så här vi minns Sveriges stora motorprofil Erik Carlsson "på taket" under banracing tiden.

Så här får vi också se honom på Motorsportfestivalen, i sin formel junior racer bil av 1960-års modell.

## MARIESTAD (TSL)

En av de verkligt stora profilerna inom Svensk motorsport gästar helgens festival.

Det är den nu 63-årige rallylegenden Erik Carlsson "på taket" som kommer till start.

Hans motorkarriär började med motorcykel-tävlingar. Detta var ganska naturligt då Erik arbetade som för en MC- importör. Efter några år gick dock över till bilsporten.

SAAB:s klassiska 92:a kom 1952 och blev inkörsporten till det som sedan hände i livet för den duktige rallyföraren. Han blev fabriksförare och vann 1955 rikspokalen, en motsvarighet till dagens Svenska Rally.

vid den tidpunkten deltog han i både rally is och banracing.

## □ På taket

I slutet på 50-talet och i början på 60-talet kom genombrottet på allvar. Samtidigt fick han sitt smeknamn Erik Carlsson "på taket".

Det var C-G Hammarlund, som gav Erik Carlsson hans smeknamn. C-G startade i en tävling bilen efter Erik, kom före honom i mål och fick då frågan. — Har du sett Erik?.

— Han ligger på taket i diket en bit bakåt, blev svaret. Därmed var smeknamnet myntat.

Åren 1960-62 vann Erik Carlsson RAC-rallyt tre år i följd. Monte Carlo rallyt segrade han i 1962-1963 och Akropolis-rallyt året 1960. Han nådde en rad framskjutna placeringar i dessa stora motortävlingar genom åren. Safari-rallyt vann han aldrig men utan fick nöja sig med andraplatsen.

# Nästan som Monte Carlo...

## MARIESTAD (TSL)

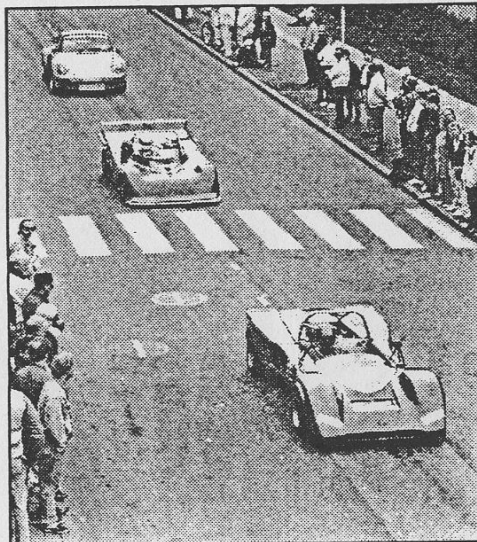
Efter lördagens succé med Racing a'la Monte Carlo i centrala Mariestad, runt Gamla stan, har Mariestads Motorsport Festival, skrivit in sig i historieböckerna bland de platser i världen där det bjudits motorrace, mitt i bebyggelsen.

– Vi har gjort ett försök. Hur det gått vet vi i nuläget inte mycket om. Hoppas är det enda man kan, säger Björn Berggren, som har Svenska Bilsportsförbundets ord på att arrangemanget som sådant blev en fullträff. 15 000 - 20 000 åskådare kom. Det var lika trångt i centrum, där bilarna körde i 50 kilometer, som på de sträckor där det var tillåtet med "fri fart".

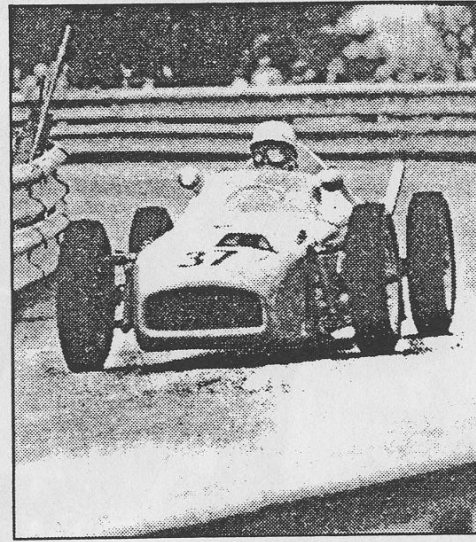
### □ Drömmen i uppfyllelse

För idémakaren till detta i svensk motorsport så unika arrangemang, Björn Persson, gick en länge närd dröm i uppfyllelse när första heatet "förkrigsrace" släpptes i väg, samtidigt som rektorn faktiskt började bli lite knäsvag. Vad hade han ställt till med?

– Det gick över förväntan, pustar en nöjd initiativtagare ut, när en av landets "kronprinsar" Johan Rajamäki i sin For-



□□□ Som på ett pärlband kom dom Royale Vitess Prototypen, Tigana och Porschen 935.



□□□ – Oerhört trevligt. Precis som i Monte Carlo, tyckte Erik "Carlsson på taket", som körde två heat.

mel 3 000-vagn- den grymmaste i hela racet- passerade över start och målakan.

### □ Fantastiskt

Totalt sett flöt uppvisningen nästan exakt. Och det som kanske en dag som denna glädjer arrangörstabben allra mest är den positivism som hördes från förarnas sida- efter racet.

– En motor-PR som bilsporten så väl behöver. Hoppas det inte var en engångsföreteelse,

sades bland annat av Tommy Kristoffersson finsk och norsk mästare i år i sin Audi Quattro, en bil med verkligt klös i.

### □ Trevligt

– Mycket trevligt arrangemang. Det flöt som på räls. Och jag hoppas verkligen att man återkommer, kommenterade politikern Sune B Jansson, som själv var starten behjälplig under racets tre timmar.

En som inte riktigt kunde fi-

ra en dag som denna, var vår fyrfaldige Europamästare Kenneth Hansen. Bakaxeln gick av efter ett varv. Och där stod han i Rockbranch -Curve (Berggren-kurvan) med Björn Berggren brevid sig.

– Han var rätt tyst, berättar EM-mästaren, han letade fortfarande, men frågan är om han hittade något?

### □ Mycket skoj

– Som jag uppfattar detta ra-

ce, var det arrangörsmissigt en fullträff. Vi brukar ha svårt att dra folk till tävlingarna. Här kom massor. Det är därför viktigt att vi också kommer när något görs som detta. Ett race i avslappnade former, som jag verkligen hoppas följs upp av ytterligare stadsrace. Då kanske i någon form av tävling kombinerad med uppvisning av de grymma formel 3 000-bilarna, summerar Kenneth Hansen. Innan första start hyllades Hansen av kommunalrådet Stig Lagergren för sin historiska bedrift att bli EM-etta fyra år i rad.

### □ Går ihop

– För hoppningsvis går arrangemanget ihop. Jag befarar att det inte gått som vi tänkt på ett par punkter. Programförsäljningen och läktarna, svek en del. Och vi borde ha haft mer stöd av näringslivet totalt, anser Björn Berggren, som annars liksom övriga anser att racet blev som man tänkt. Och det efter ett otroligt arbete av framförallt Mariestads Motorsällskaps frivilliga arbetskrafter, som verkligen inte sparat på krafterna, för att kunna ge publiken, det bara Monte Carlo och några platser till på kontinenten tidigare haft möjlighet till ett race mitt i sta'n.

BJÖRN JANSSON

SOLLENTUNAMÄSSAN 1992.

I år var det en hall som enbart hade motorsport som tema.

De bilar vi hade med var, Peter v. Lukacs Datsun, Horst Brunings Lola, Göran Kölborns Saab 96 och Corvette, Mians MG Midget, Min egen Cortina. Tack alla ni som släpade dit bilarna i snöslasket, vill även passa på att tacka Johan Alander som hjälpte till att plocka upp, bemanna samt att plocka ihop montern.

Vi får hoppas att vi på detta sätt kan nå ut lite mer till publiken, för det behövs för att vi ska kunna hålla på med vår hobby.

Idrottsbladet fick alla resultat för c.a 6 veckor sedan, jag har inte sett att dessa har varit med i IB, har du?

Nej, ska vi ut till en bredare publik får vi nog ordna detta själva.





En dagboksberättelse under tiden april-september -92, när EM för standardvagnar i Historic Racing har genomförts.

Förare;  
Bengt Wingvist  
Ulf Larsson

Mekaniker;  
Olle Langborg  
Ulf Pettersson  
Håkan Pettersson  
Jörgen Jonsson  
Jan Ahman



Före första tävlingen på Paul Ricard i mars, i Frankrike, skulle bilen få en genomgång före EM säsongens start. Fullständig renovering av kaross samt mycket plastdetaljer som skulle monteras. En motor som kördes 23 tävlingar -91 och gick som en klocka, renoverade vi själva. Det vill säga Olle Langborg.

En motor lämnas bort för trimning. Vi fick aldrig möjlighet att köra bilen före första tävlingen, men allt fungerade bra i verkstaden.

Sedan skall föraren vara i trim, det måste man ha papper på (medical card), trampa testcykel och EKG, om man är över 45 år, vilket de såg på sjukbeskedet att man är. Fast man känner sig som 23 år tills man är fastspänd på testcykeln.

Näväl det visade sig att det blev brättom, men som doktorn sa; ni tävlingsförare är visst födda 2 dagar för sent.

En buss hade inhandlats, Volvo B58 Vanthool, som snabbt byggdes om till hälften garage/verkstad och hälften sovavdelning-matrum.

Till slut kom vi iväg med alla saker i bussen, men inte på sin plats. Ulf L, Olle L och Wicke mot Frankrike! Vi blev bara tre stycken på första tävlingen.

Det började med snö i Söderköping så vi kom knappt inte ur stan, men med snöplogen före kom vi iväg. Tur man känner snöröjningsfolket. Nästa gång vi gick ur bussen var vi i Marsielle. Av med långkalsongerna och Helly Hansen och på med t-shirt och shorts. Vilken syn, vi såg ut som tre albinos, men vi hade åkt 250 mil i en gammal buss och kommit fram.

Vi körde in en motor på torsdagen, för den som varit bortlämnad skulle vi vara rädda om, den skulle ju gå så fort. Vi sov gott den natten.

Fredagens träningspass med nya motorn blev till problem, började med hög vattentemp + dålig smörjning till vipparmar. Olle skruvade och vi lagade mat och matade honom. En del ändringar i smörjsystemet var gjort på den bortlämnade motorn som vi blev fundersamma över.

Tidträning lördag gav oss tredje tid bakom Donna Walker i Mustang och Ben Huisman i Ford Falcon, men det var inte rätt sång i motorn så Olle L skruvade vidare. Det gick inte bra så vi beslöt att byta motor till fjolårets, som vi bara bytt kolvringar i. Mycket grejer hade vi med men motorlyft saknades. Någon har ju sagt; åker man Ford behöver man aldrig byta motor! ( Vi fick köpa en motorlyft senare på säsongen när vi såg hur ofta motorn skulle ur och i).

Det blev att gå över till BMW teamet och prata med Rauno Altonen så att vi fick låna en.

Natten till söndagen sov Olle L under Forden samtidigt som han skruvade ( i sömnen ). Till söndagens warm-up blev vi lagom klara med motorbytet. Nu var det rätt sång.

Walker tog starten med Uffe hängande i kofferten, men vi såg från depån att det rök lite blått ur ena avgasröret. När Uffe kom in för byte efter 25 minuter sa han; inget oljetryck i vänstersväng. Olle L,

hade huven borta snabbt och slog i en flaska Aqua mineralvatten i oljepåfyllningen. OBS! Bensin och olja får ej fyllas under tävling men vatten är okej. Vad det var i den vattenflaskan undrar många än idag! Se upp när du dricker Aqua mineral.

Jo, Uffe sa ju; inget oljetryck i vänstersväng, jag undrar om han hade kollat högersväng? Vad var att göra när man har häng på ledarbilen. Tre varv från mål lös lampan även rakt fram, jag ville vinna, så det blev att klappa Falconen på instrumentbrädan och säga några smickrande ord. När vi gick ut på sista varvet började Mustangen svänga så konstigt över banan - soppatorrt?! jag känner igen symtomen.

Jag passerade Mustangen när ett varv var kvar, då såg jag att Olle L i depån hade båda fingrarna i öronen.

Ni skulle ha hört smällen ett halvt varv före mål. I backspegeln såg jag hur reservdelarna spreds ut på banan. Jag lyckades med startmotors hjälp få bilen över mållinjen. Vi vann!

Nu var det bara att ta emot publikens jubel, skjuta in Falconen i Vanthoolen och åka hem, men vi vann! Två motorer fattigare men vi var i ledningen i EM efter första tävlinegn.

Zandvort maj.

Nya motorn har kommit till, tack vare Olle L som aldrig ger upp. Kompisar letar delar överallt i Sverige och utomlands. En del har till och med grenrör i resväskan när de kommer från USA. Skulle vilja se min på tullaren då, men det går visst som antikviteter!?

Till Zandvort blev det fullt i Vanthoolen, det var inte så långt att åka och roligt att flera svenskar var med i olika klasser.

Ett problem under året har varit hur en störtbur skall se ut, det finns bild i FISA boken, ändå är buren olika i andra länder. Holland inget undantag. Vår bur är numera isärtagbar i små sektioner. Så besiktningsfolket får säga hur de vill ha den.

Efter ett enda träningspass ( 1 tim ) var vi snabbast, 1 sek före Huismans Falcon, men det är otroligt vad hundkojorna går fort där. På baksidan där det är krokigt händer det att man har en koja i backspegeln. Första gången trodde jag att något kommit under gaspedalen.

Uffe tog starten, han är en jäkel på att starta därför får han börja, jag får inrikta mig på att få skrotet i mål.

Vid bytet efter 1/2 timme ledde vi med 60 sekunder. Vilket är mycket, så jag inriktade mig på att ta bilen i mål. 15 minuter före mål varvade jag en bil som jag körde om på ytterspår uppe på banmarkeringen så det hoppade lite, Nu började eländet igen, oljelampan började lysa och oljemätarna (obs! 2 stycken som Olle L monterat ) stod på noll. Jag trodde ändå att det var fel på mätarenheten. När jag passerade depån stod Olle där igen och hade fingrarna i öronen. Det är inget gott tecken så jag körde sakta till depån.

Vi åt en god middag sedan blev det att lasta Vanthoolen och åka hem. Vi blev klassade som fyra och fick poäng.



Det visade sig att oljepickupen hade vibrerat av och oljepumpen sög luft.

Det blev att bygga ny motor igen, topparna kunde vi behålla tack och lov för Olle L som ägnar mycket tid åt topparna.

På Ring Knutstorp körde jag en tävling mest för att prova nya motorn. Den gick bra och jag vann. Tyvärr ingick den inte i EM-serien.

Vi åkte sedan till Västkustloppen då det visade sig att jag hade en ledig helg. Allt gick bra på träningen, fast på sista varvet lade jag ut en rökridå så att Falkenberg försvann i dimma. Vi lastade och åkte hem. Vi såg ju ändå ingenting.

Den här gången hade en avgasventil gått av, så en sida flög bort från motorn. Pest och pina, vi skall vara på Silverstone om två veckor. Stackars Olle L!

Det enda vi kunde behålla var svänghjul och koppling.

Nu var goda råd dyra, ont om delar och ont om tid. Pengar skall vi inte tala om. Jag har dock lärt mig under åren tillsammans med Olle L att ger man honom en låda gjutjärn så kommer en ny motor tillbaka, men man får aldrig se händelseförloppet.

Vi åkte till Donington först och körde in nya motorn. Maken till tävlingsanläggning har jag inte skådat. Gräsmattan utanför banan var så fin att en golfbana i Sverige skulle nog inte ha kommit i närheten. Jag åkte med flit ut på gräset för att se om det hoppade något. Jag märkte ingen skillnad, asfalt - gräs.

- Det ni banägare i Sverige, gör en utflykt så kanske vi åtminstone får en fin bana i Sverige!

Motorn gick otroligt bra, kanske berodde det på omgivningen!?

Vidare till Silverstone där vi skulle köra tredje deltävlingen i EM.

- 1:a var Alfa Romeo - Ambrogetti 15
- 2:a var Ford Falcon - Winqvist/Larsson 12
- 3:a var MB - Stockenbrand 10

Träningspasset på lördagen som vanligt, 1 timme inget mera.

Uffe åker i väg och kommer i depå efter två varv med vattnet sprutande ur avgasrören. Vad i h-te hade hänt under natten? Bort med topparna bara för att konstatera att båda toppackningarna hade blåst. Nytt fel som vi aldrig råkat ut för. Man byter inte toppackning under en timma, så det blev ingen träning.

Reglementet säger att båda förarna måste köra minst tre varv. Uffe hade kört två varv och jag inget. Domarkåren var dock eniga, de sa; båda förarna var rutinerade och jag hade kört banan året före.

Det var inte utan att det gladdde oss när vi fick höra de orden. Det var ju ändå en bit till Silverstone.

Nu behövde vi delar, så Uffe fick åka ca 40 mil den natten för att hämta delar, så att Olle L kunde skruva ihop bilen tidigt på morgonen.

Uffe startade på 15:e plats och efter 25 minuter låg han femma. Vi skulle byta vid ca 30 minuter, så jag var beredd på snabbyte som vanligt.

Uffe kom efter 50 minuter, gående, pinnen i strömfördelardrevet hade brustit. Det var inte utan att det var ett deppigt gäng som åkte hem i Vanthoolen.

Som tur var kunde vi glädja oss åt vårt party som vi hade i depåboxen på lördagskvällen, för tyskar, italienare, holländare, engelsmän och annat löst folk.

Det partyt är numera Europaberömt!

Tävlingen på Nurnburg Ring såg vi fram emot. På en världsberömd bana gasar man gärna något extra. Det var väl exakt vad jag gjorde, det blev så pass att lamellen exploderade, ännu ett nytt fel som aldrig hänt förut.

5:e träningstid totalt var vi inte nöjda med, men vi tappade farten i kurvorna, kanske berodde det på att våra 5.5 tumsfälgar mot 7 tums på Mustangerna gjorde sitt.

Vi blev i allafall trea i klassen och femma totalt i ett ganska odramatiskt lopp.

Teamet åkte vidare till Zolder i Belgien, medan jag åkte hem och arbetade några dagar. Sedan tillbaka till Belgien för tävling. På nio dagar åkte jag 710 mil. Man är visst inte 20 år längre. Det blir så konstig vinkel på ryggen.

Killarna hade varit på bilmuseum under veckan och verkligen kopplat av. Uffe L:s pappa var med. Han passade på att fylla år, så han ville komma bort från den uppståndelsen. Grattis Ingmar!

Banan på Zolder är omväxlande, kuperad-snabb-hårda inbromsningar, vilket tar på bromsar.

5:e träningstid och bilen går bra. Problem med bromsarna har alla, även vi.

Uffe gör en kanoonstart, tar täten och leder i 20 minuter, när han kommer lite, bara lite, för fort in i en chikan och driftar ut. Vips är fyra bilar förbi. Så när jag tar över ratten tänker jag bara på att hålla den platsen i mål. Jag kan inte avancera känner jag. På näst sista varvet får jag inte ur fyrans växel, så sista varvet kan jag inte prestera någon bra varvtid. Vi kommer i mål som tvåa i klassen och femte totalt.

Senare visar det sig att Mustangen före oss kört om på gul flagg och fått en minut tillägg, vilket gör oss till segrare. Sânt värmer.

Vi börjar få snits på att lasta Vanthoolen, så vi är snart hemma.

Jag körde en tävling på Mantorp Park veckan före sista tävlingen, och bilen gick som ett skott. Bara en koppling och lamell rasade där på träningen. Så nu krymper utgifterna tack och lov. Olle L får också sova på nätterna.

Jag fick starta sist på Mantorp på grund av ingen träning. 23 bilar före, så jag sa till de andra förarna att hålla i hatten när jag kommer, för idag är jag på åkhumör.

När det var tre varv kvar gick jag upp i ledningen. Olle myste i depån.

Jag vann!

Inför sista tävlingen på Salzburg Ring i Österrike, 19-20 september, kommer vi laddade till tusen. Vi har en liten chans att vinna EM...  
.om..om..om.....

|                   |                         |
|-------------------|-------------------------|
| Leder gör Altonen | BMW                     |
| 2:a               | Quester/Carlsson BMW    |
| 3:a               | Winqvist/Larsson Falcon |
| 4:a               | Hane/Zerba Alfa         |

Banan på Salzburg Ring är den snabbaste som vi åker någon EM-tävling på. Det passar oss.

Vad sägs om 158 i snitt på en timma, inkl förarbyte. Toppfart ca 230 km.

Efter träningspasset på lördagen var vi 1.5 tiondel efter Wido Roessler, Mustang. Inget som oroade oss. Här ville vi vinna. Vi tränade förarbyte flera gånger.

Uffe gör en superkanonstart, jag vet inte för vilken gång i ordningen, och bara drar ifrån. Förarbytet går bra, men när jag skall iväg får jag inte i någon växel så jag måste lägga i backen först, och sedan iväg. F-n!

Roesslers Mustang är som en skugga i backspegeln. På 31:a varvet är det gul flagg så jag måste slå av på takten för att inte köra om några varvade bilar på gul flagg. Vips är Mustangen och stöter i kofferten men jag lyckas dra ifrån ca 20 meter till sista varvet. När loppet varat i 59 minuter och 50 sekunder i sista kurvan före målet kommer han farande och kör rakt i sidan på mig så jag åker av banan och fastnar i sandfällan. Här hjälper inte svordomar!

Hade jag fått vinna hade vi blivit 2:a i EM totalt, nu blev 4-5:a. Att han blev diskad är jag inte förtjänt av. Han kunde ändå inte få någon högre EM placering.

En del gör allt för att vinna.

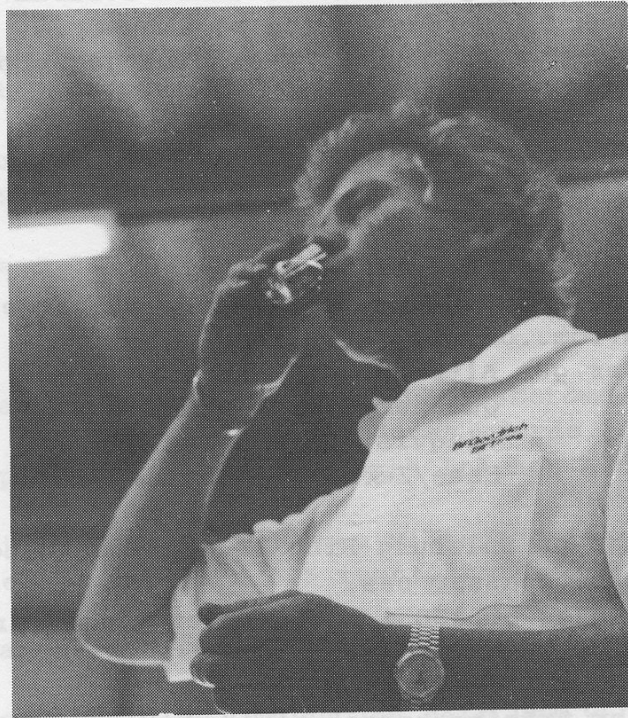
|                        |             |
|------------------------|-------------|
| Nu vinns EM av Quester | BMW         |
| 2:a                    | Hane Alfa   |
| 3:a                    | Altonen BMW |

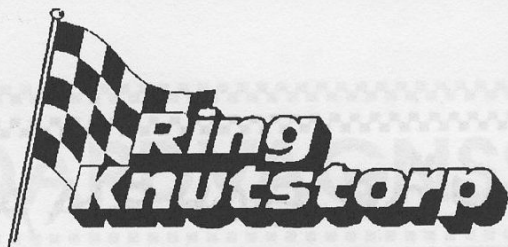
Summa summarium;

Det har varit en härlig säsong. Bra stämning i teamet, fast en del har fått jobba häcken av sig. Många frågar oss; hur blir det nästa år?

Den som lever får se!

Bengt Wicke Winqvist





29

## HISTORIC SUPERPRIX 3-4 JULI 93

Det blir en fortsättning på årets succé på Ring Knutstorp, då Sverige fick sin första "riktiga" historiska tävling för bilar den 4-5 juli. Tävlingen hade FIA-status, d.v.s ingick i EM-serien för historiska bilar.

Personligen har jag länge tyckt att vi gjort oss förtjänta av denna tävling, då Sverige utmärkt sig i historiska racingsammanhang, både genom den eminente Tommy Brorsson och hans båda EM-titlar, samt genom vårt stora deltagande internationellt och vår fina efterlevnad av FIA,s Appendix K.

Med hjälp av entusiastiska Ring Knutstorp och HMS (Hyllinge Motorsällskap), samt som vanligt fin lobbyism av Gunnar Elmgren, kunde vi alla njuta av denna fina tävling som inte bara var lyckad rent sportsligt, utan även gav Sverige fin PR. Vi visade att lilla Sverige kan - om vi bara vill.

Nu är det alltså åter dags att börja jobba på nästa EM-tävling, vilket kräver stort engagemang från oss i RHK. Jag vill gärna ha kontakt med Er som vill vara med och ta på Er vissa arbetsuppgifter, samt vill jag gärna ha så många adresser som möjligt till utländska förare. Vad jag menar är att alla ni som reser ute i Europa och tävlar har säkert fått kompisar som också kör dessa evenemang. Samla ihop vad ni har i adresser och skicka dem till mig på fax **042-205234**, så ska jag se till att de får en inbjudan så snart denna är klar. Inbjudan är för övrigt under fabrikation och kommer att distribueras förhoppningsvis innan jul eller direkt på det nya året. Glöm inte detta med adresserna då detta är viktigt!

Jag hoppas att 1993 års EM-tävling på Ring Knutstorp kommer att bli lika bra och trevlig som 92-års upplaga, men som sagt - det kräver mycket arbete och kanske framförallt en stor uppställning från oss RHK:are. Dels genom att hjälpa till som jag tidigare sagt, samt att alla som kan köra gör det. Försök prioritera i dessa svåra ekonomiska tider så att det för oss kanske viktigaste racet av alla blir en vinnare. Vi har i styrelsen beslutat att enbart satsa på historiska tävlingar under 93, då vi anser att historisk racing idag är så pass bärkraftig i sig att vi fattat detta beslut. Vi vill med det visa att historisk racing kommit för att stanna. Vi är inget kompliment till vanlig racing, inget alternativ eller utfyllnad utan en alldeles egen särart av motorsporten. Glöm aldrig det!

Så till slut!

**En riktigt God Jul och Ett Gott Nytt År önskar jag alla RHK,s medlemmar och en förhoppning om ett bra racing år.**

**Jan Tromark**

Telefon 042-205233

Telefax 042-205234

Box 14

260 35 ÖDÅKRA



PREL VÖRSCHEMA = 90

| KLASS           | TRAINING<br>KARLSKOGA<br>1/5<br><i>Hella<br/>Dagen</i> | 15-16/5<br>FALKENBERG | 4-6/6<br>ANDERSTORP<br>internat. | 12-13/6<br>KARLSKOGA | 3-4/7<br>KNUSTORP<br>int EM | 28-29/8<br>MANTORP |
|-----------------|--|-----------------------|----------------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------|
| A:D             | X  | X                     | X                                | X                    |                             |                    |
| GT-GTS          | X  | X                     | X                                | X                    | X                           | X                  |
| STD             | X  | X                     | X                                | X                    | X                           | X                  |
| FORMEL          | X  | X                     | X                                | X                    | X                           |                    |
| FJ,F3,FV        | X  | X                     | X                                | X                    | X                           | X                  |
| SP, PR<br>GT-NP | X  | X                     | X                                | X                    | X                           |                    |
| G+H             | X  | X                     | X                                | X                    |                             |                    |

OBS!! Finalen ej helt klar vi återkommer. OBS!!

# STANDARDVAGNSSIDAN

Till Standardvagnssidan!

Lördagen den 17 oktober så var vi inbjudna av Getingarna att åka bil-speedway på Gubbängens IP i Stockholm. Det var fyra GT/GTS bilar och fyra Standard bilar inbjudna men tyvärr så fick jag bara ihop två GTS, Kjelle med Elwan och jag med Corvetten så det blev till att lämna walk-over med GTS och i stället satsa standard klassen där jag fick ihop fyra bilar till slut som tordes skit ner sig (bilarna).

De fyra tappra som ställde upp var Ulf "Doc" Lindberg med sin röd/vita Cooper, Andreas Zolnir med pappa Hasses DKW F12 grupp 4, Yngve Ekberg som är ordförande för Svenska SAAB Registret i en SAAB Sport -65 som annars körs i Historiska Rally Cupen och så jag Göran Kölborn i en SAAB 96 -64.

Innan träningen så var det några rally-cross förare som undrade om vi skulle åka på banan med våra fina bilar, vi tog väl inte stöd på varann i böjarna och kunde bjuda publiken på häftiga race med våra museeföremål, men det visade sig att det kunde vi verkligen göra utan stöd.

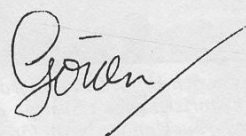
Efter träningen som gick på mycket lerigt och halt underlag så visade det sig att vi hade åkt lika fort som rally-cross bilarna och då hade ändå ingen av oss kört bil-speedway förut och på racen senare när banan var avhyvlad och sandad så att det vart bra grepp så skillde det inte mer än 2-3 sekunder per varv mellan oss och "värstingarna". Det var många som blev förvånade, även vi själva.

Vi hade våra bilar uppställda bredvid banan mellan heaten så att publiken kunde titta på bilarna och fråga oss om det dom ville veta och det var stor succé, intresset var nog störst för våra bilar.

Nästa år får vi säkert tillfälle igen att köra och jag hoppas att vi blir fler då. Det tog visserligen två dagar att göra ren bilen efteråt men det var det definitivt värt då ingen av oss fick några som helst skador på bilarna utan bara hade "skit"kul!

- Heat 1: 1a Göran Kölborn 2a Ulf Lindberg 3a Andreas Zolnir 4a Yngve Ekberg
- Heat 2: 1a Ulf Lindberg 2a Yngve Ekberg 3a Göran Kölborn 4a Andreas Zolnir
- Heat 3: 1a Ulf Lindberg 2a Göran Kölborn 3a Yngve Ekberg 4a Andreas Zolnir

Slutplaceringar: 1a Ulf Lindberg 2a Göran Kölborn 3a Yngve Ekberg  
4a Andreas Zolnir



# Final på Scandinavian Raceway för fartentusiasternas veteraner

Historiska bilar och motorcyklar från fyra decennier var i blickfånget på Scandinavian Raceway i Anderstorp i helgen.

Det var säsongsfinal för alla bil- och mc-samlare samt racingentusiaster. 150 ekipage deltog i det historiska race.

– Det här är rena nöjet att få vara med, konstaterade bygg-

nadsingenjören Jan Lilliesköld från Lidköping.

– Det är definitivt ingen lyxhobby. Vi är galna entusiaster som mest håller på för att se att dessa historiska bilar och motorcyklar fungerar.

Jan Lilliesköld äger två rariteter i sportvagnsklassen. En Lola T380 från 1975 och en Attila MK3 från 1964.

Lolan har rullat på klassiska Le Mans 24-timmarslopp åren 1975-79. Då rattades den av det välkän-

da engelska racerteamet Alain de Cadenet och Chris Craft som placerade sig på tredje plats 1976. Efter Le Mans åren stod bilen på museum i England i åtta år.

Jan köpte bilen 1987 och har haft den i malpåse tills Anderstorsracet i helgen.

## Andra rattar

Motorentusiasten Jan Lilliesköld låter mer erfarna förare ratta sina dyrgripar.

Det är första året som Lolan får

delta i historiska race. Det blev trefaldige europamästaren Tommy Brorsson som fick nöjet att köra i Anderstorp.

– En fantastisk bil att köra, sade Tommy, trots att bara två av växlar fungerade på lördagen. Därför var det bråttom i depån på söndagen för att få bilen fullt körklar till söndagens tävling.

Trots problem med växellådan hade Tommy Brorsson den snabbaste tiden på lördagen.

Efter sex varv klockades han för 12.05,16. Men på träningen var han nere på 1.46,00 i varvtid.

## Kör fort

Fort gick det också för mc-förarna när de med olika hastigheter och stilar tog sig runt på sina rariteter.

Här fanns flera pensionärer som flög fram på flygplansrakan. Äldst i mc-klasserna var legendariske Rolf Gulich med sina 80 år, fast han inte ser ut att vara en dag över 69 år. På frågan om hur fort hans Husqvarna går svarade Rolf Gulich:

– Vi kör fort som faen.

Men Rolf hade otur. Hans 1935 års HVA 500cc var inte på humör på lördagen.

Sånt som händer, menade veteranen Gulich, som deltagit i samtliga Grand Prix på Saxtorp och vunnit den klassiska och hårda Novemberråsan två gånger.

Text och bild:

**JARMO  
NOUSIAINEN**



Samboparet Gia Israelsson och Horst Bruning från Täby har vunnit sina klasser i samtliga historiska race i Sverige den här säsongen. Därför fick de dela på segerbucklan för bästa förare 1992.



Tredubbel europamästaren Tommy Brorsson, Hyllinge, var snabbast i Anderstorp. Belöningen blev en liten pokal och en flaska motorolja.

## Bröder vann Formel Junior

Resultat: mc, klass 3, över 500 cc 1948-1972: 1) Colin Faihall, Rob North Trident 750, 2) Anders Fridman, BSA Rob North 750, 3) Geir Jacobsen, Triumph T140 750 .Mc, klass 1+2: 1) Håkan Månsson, Ducati Desmo 450, 2) Anders Johansson Beltin, BRC Honda, 3) Bengt Albertsson, Dresda.

GT/GTS-bilar: 1) Björn Jansson, MGB, 2) Per Löveryd, Turner Mk II, 3) Nils-Arne Kihlström, MGB roadster.

Standardvagnar: 1) Bo Warmenius, Ford Lotus Cortina, 2) Mats

Israelsson, Ford Lotus Cortina, 3) Roger Grimborg, Ford Lotus Cortina.

Formel Ford, F3, F2: 1) Peo Söderberg, Lotus MK 69 TT, 2) Bo Strander, Hawke DL2A, 3) Göran Anderberg, Lotus 61 MX.

Formel Junior, Formel Vee 1300, Formel 3 500 +: 1) Bruno Rösler, Joker DKW, 2) Gunnar Rösler, Cooper F3 500, 3) Olle Linde, Effy Midget.

Sportvagnar: 1) Olof Wijk, Attila MK3, 2) Pekka Nyström, Chevrolet Corvette, 3) Jan Grege-näs, Marcos 3000 GT.





Olof Wijk, Halmstad, rattade det engelska bilmärket Attila MK3. Sonen Tobias ser till att lacken skiner inför starten i racersportvagnsklassen. Bilen ägs av entusiasten Jan Lilliesköld, Lidingsö.

**"Den flygande kilometern" – det är att få köra i 300 kilometer i timmen på landsväg. Lagligt!**

Gissa om vardagsbilisterna därför förvånat höjde på ögonbrynen, när de igår på riksväg 150 mellan Falkenberg och Torup blev tillfälligt stoppade av polisen. Bara för att se "värstingåk" som Lambourgini Diablo, Lotus V8 special och de Tomaso, "specialbyggen" som T-ford R spec, klassiska racerbilar som Cooper F3 årsmodell -55 och små och stora motorcyklar svischa, mullra, dundra, svepa och vråla iväg mitt i den halländska idyllen i jakten på nya hastighetsrekord med kossorna som närmaste åskådare.

Och nog blev det rekord alltid!

Rena rekordslaktet med fyra nya rekord av sex möjliga på bilsidan och maximala fem bland motorcyklarna. "Den flygande kilometern", sanktionerad av Svenska bilsportförbundet och arrangerad av Falkenbergs MK, var den första i Sverige på fyra år och den tredje sedan 1962, men motorklassikern har anor ända från 1905 när den första hastighetstävlingen kördes i Frankrike. Det är också därför som alla rekord ska skickas ned till Paris för fingeranskning av FIA (Federation International Automobile) innan de godkänns och blir officiella.

En bit längre bort står Gunnar Rösler från Halmstad och drar på sig overallen. Snart är det hans tur att köra med sin Cooper-racer.

– Visst är det roligt att komma in i en rekordlista och samtidigt träffa andra människor med samma intresse. Fast själva körningen är inte så märkvärdig, det är ju bara att köra rakt fram...säger han.

## Gamla reservdelar

När Gunnar Rösler 1988 körde sin gamla Cooper F3 -55 på 135,752 km/timmen raderade han ut ett 34 år gammalt rekord.

– Så räckte bilen till då borde den göra det nu, resonerade han.

Och visst gjorde den. 150 km/timmen var en prydlig putsning och då ska man ha i åtanke att Gunnar körde samma bil nu som för fyra år sedan.

– De nya bilarna kan utnyttja den moderna tekniken. Det får inte jag, då skulle jag bli diskad, skratvar han.

Gunnars motorintresse föddes tidigt. Men han började inte köra själv förrän han var 40 år.

– Det var först då jag hade de ekonomiska möjligheterna och fick chansen att förverkliga en gammal barndomsdröm, säger han och avser bilen som han köpte -85 i Örebro.

Motor och växellåda är desamma som på Nortons motorcyklar.

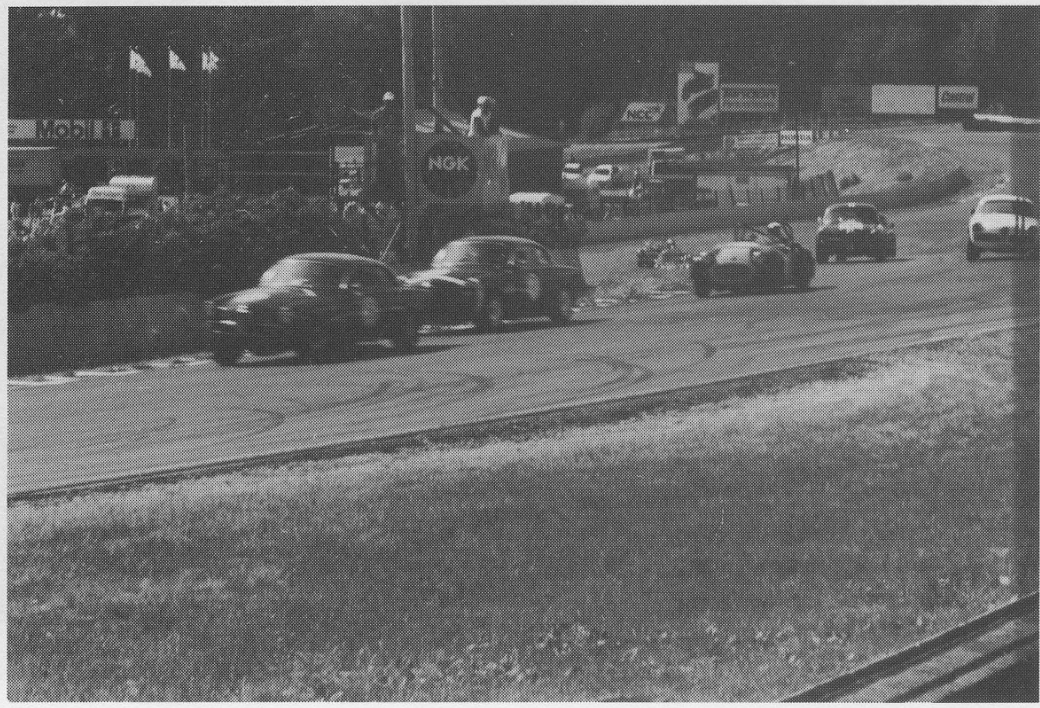
– Så reservdelar finns det. Annars får man tillverka dom själv, förklarar Gunnar som i det civila är lärare på F14.

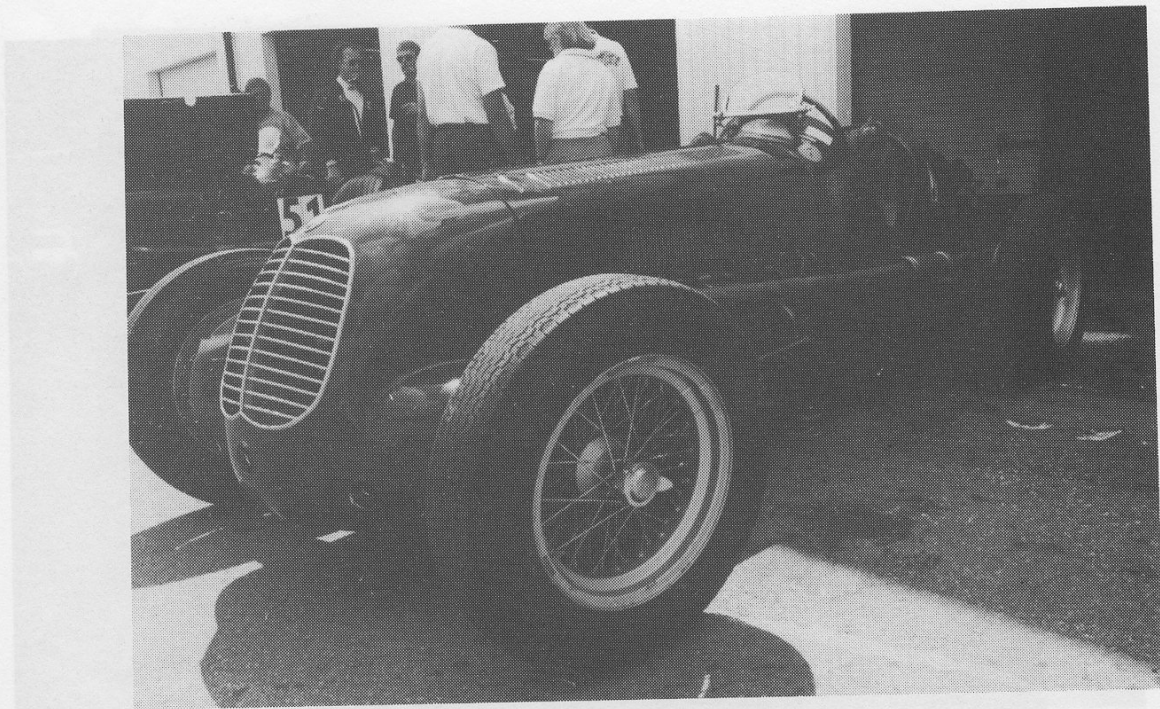
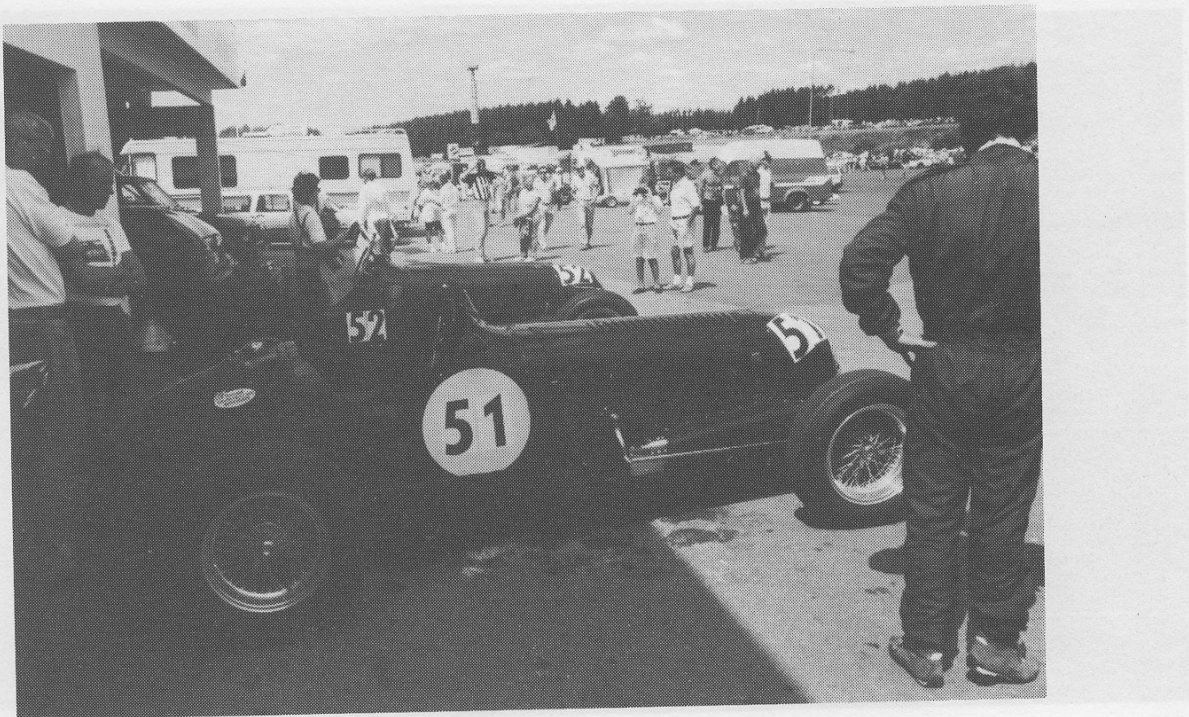


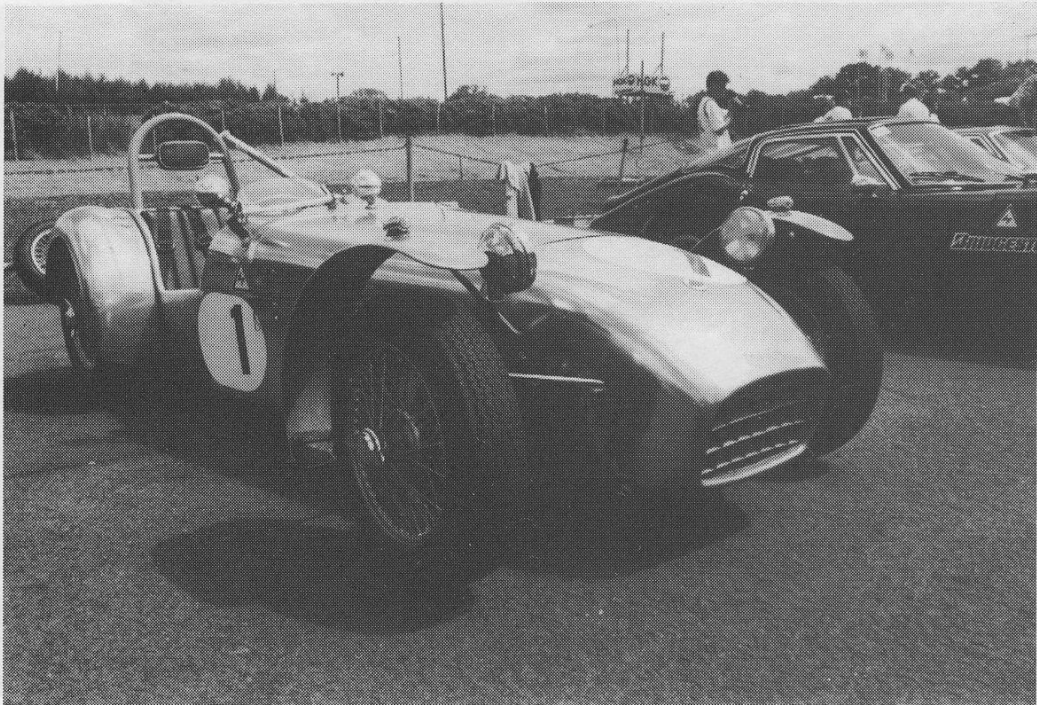


















är det i år. Det är vi som kör som får betala kläset som ni bestämmer och det är nog inte alla som har varit sig själva och rått med det längre!

Det vore roligt att höra om fler har några synpunkter på detta här i så fall av er till Rutflaggan innan det är ett nytt reglemente spikat.

Göran Rölborn





Tyresö 92 09 05

Till berörda parter inom RHK och SBF angående däckreglementet i historic racing!

Då man i dag inte vet från säsong till säsong om de däck man har är godkända så föreslår jag att man nationellt släpper däcken fria med tanke på att de bästa däcken typ Dunlop Racing och Good Year Blue Streak ändå är godkända. Profilhöjden ska dock vara som den är i dag.

Problemet nu är att det inte finns ett bra däck klassat till alla bilar i rätt dimension, till SAAB 96 finns det tex bara Dunlop Racing att köpa i vettig dimension.

Tanken om ett enhetsdäck är för all del god men det är inte alla bilar som är konkurrenskraftiga med ett standard däck då vikten och värmen påverkar ett däck väldigt mycket.

Om var och en får köpa däck efter sin egen plånbok som han/hon även kan åka på nästa säsong så skulle det säkert underlätta att få ut fler bilar på banorna. Det är ju dessutom ingen större högkonjunktur nu för tiden och det är definitivt inte rätt att det ska kosta 5000:00-8000:00 varje säsong bara i däck innan man kommer ut på banan på grund av att de däcken som var godkända förra året inte är det i år. Det är vi som kör som får betala kalaset som ni bestämmer och det är nog inte alla som har vare sig lust och råd med det längre!

Det vore roligt att höra om fler har några synpunkter på detta hör i så fall av er till Rutflaggan innan det är ett nytt reglemente spikat.

Göran Kölbörn  
Standard-GTS





SVENSKA  
BILSPORTFÖRBUNDET

The Swedish  
Automobile  
Sports Federation

Stockholm 3 november 1992

Racerhistoriska Klubben  
Box 4007

183 04 TÄBY

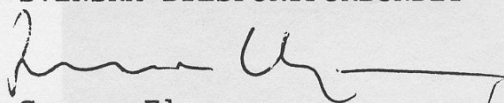
#### Ljud och oljud

På sidan 5 i Rutflaggan 5/92 funderas det över miljöfrågor. Den anonyme funderaren har fattat galoppen att Svenska Bilsportförbundet försöker ge bilsporten ett grönt ansikte. Bra! Då behöver vi inte orda mer om nödvändigheten att på varje sätt försöka bli av med de olika invändningar som kommer från olika håll i vårt allt mer gnällinriktade samhälle.

Jag håller för övrigt med om att det är något som inte stämmer i vissa miljösammanhang när man accepterar vrålet i Vallåkra eller popkonserter på Stadion eller Gärdet i Stockholm som stör kanske hundratusen människor åt gången. Men det är kanske lika bra att inse att vi inte löser våra egna problem genom att peka på andras brister.

Det kan också vara intressant att känna till att kraven på minskat buller kommer från banägarna. Jag tror inte att jag gör mig skyldig till någon indiskretion när jag skickar ett brev från Mantorp Park och Ring Knutstorp för kännedom och läsning.

Med bästa hälsningar  
SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

  
Gunnar Elmgren

CC: RA + TE 4/11



# MANTORP PARK HOLDING AB



Gunnar Elmgren  
Svenska Bilsportförbundet  
Idrottens Hus  
123 87 FARSTA

Malmö, 1992-11-02/LH/mn

Gunnar!

Här med tillfredsställelse noterat beslutet att sänka dB-talet beträffande banracingbilar från 110 till 100 inför 1993. Detta är speciellt viktigt för Ring Knutstorp's överlevnad som banracingarrangör eftersom anläggningen ligger på naturskyddat område och därför är ålagd en lägre dB-gräns. Dessutom är Ring Knutstorp den bana som har grannar boende i direkt anslutning till anläggningen och därför i praktiken är omöjliga att ljud-avskärma.

Vi har vid ett möte med grannarna, som samtliga önskat en reduktion av antalet s.k "bullerdagar", tvingats göra utfästelser och eftergifter för att få behålla antalet ograverat under -93. Det är därför av allra största vikt att tävlingsbilar som enligt reglementet skall hålla 100 dB verkligen uppfyller kraven. Vi har nämligen dålig erfarenhet av efterlevnaden hitintills. Vår egen kontroll av bilar vid MGCC:s tävling på Ring Knutstorp den 10:e oktober visade en klar nonchalans från både arrangör och aktiva. Värsta övertrampet låg på 120 dB!! Detta är oacceptabelt i ett läge där både myndigheter och allmänhet kräver "största, möjliga tyyysstnad."

Hur kan vi gemensamt agera för att få både arrangörer och aktiva medvetna om att efterlevnaden av det lägre gränsvärdet är ett absolut måste?

\* Ring Knutstorp och Mantorp Park erbjuder gratis ljudtest fredagen före respektive SM-arrangemang. Ring Knutstorp har dessutom motsvarande erbjudande någon dag före säsongstart.

\* Bearbetning av dags-och motorfackpress där IB är speciellt viktig.

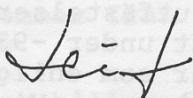
\* Samtliga tillståndsbevis bör innehålla krav på att ljudmät-  
ningsutrustning skall finnas på plats - och användas.

\* Påpeka efterlevnaden vid förnyelse av förarlicensen.

\* Ändring av regeltexten för långloppsbilar där "väl ljud-  
dämpat" bör ersättas med 90 dBa. Det lägre decibeltalet  
motiveras av att dosvärdet vid denna tävlingsform blir mycket  
högt och medför en extra olägenhet för grannarna. Inom parantes  
kan nämnas att Svensk Bilprovnings normer är 84 dB.

Jag hoppas att vi med gemensamma ansträngningar skall kunna  
tillfredställa kraven från myndigheter och önskemål från  
grannarna på bästa sätt, innan det är för sent.

Med vänlig hälsning



Leif Hansen.

c.c Hans Hillebrink fax: 08-59 03 49 10

Till Salu

Fabriksnytt motorblock  
Ford typ 701 M 6015 BA L-märkt  
1500 cc, 5-Lagrat, Stora överfall  
Pris : Diskuteras

Ford 120E motor, komplett startklar,  
1594 cc samma botten som 701M, orginal  
Cosworth topp med A8 cam, ca 136 Hk varvar  
8500 rpm, en mycket välbyggd motor i  
toppskick från OB-racing.  
Pris : 12000 Kr

Ford 116E motor, en trött racemotor 1500 cc  
med mycket Lotusdelar.  
Pris : ca 6500 kr

Ford Capri 3.0 GTXLR Mk 1 -71  
Ej Komplet, Fin plåt  
Pris : 500 Kr

Köpes

Ford racemotor typ 105E  
994-1148 cc  
Allt av intesse !

Stefan Leschner  
Pl 3363  
432 96 Åskloster

Tel : 0340-26085

Rutflaggan under bilar säljes:  
Den perfekta dragbilen till nästa säsong, Chevy Pick-Up -87  
Shortbed/fleetside 4WD 3100 mil nybes. nyskick.  
Alla options plus extra utrustad för ca.100.000:-.  
Säljes pga dödsfall. Pris: 100.000:- inkl.moms.  
08-742 72 70 Garage 57 Service AB  
08-798 91 94 Corvette Shoppen  
08-742 27 95 Fax  
010-212 82 22 Göran Kölbörn

Picko Fibberg Racing  
JAYBRAND 2-lagers  
JAYBRAND 3-lagers  
JAYBRAND DE LUXE  
MOMEX  
Säkerhetsbälte 4 & 5 punkter  
Balkarvå - Underkläder  
Handskar - Skor - m. m.

## TILL SALU.

4 Pirelli CN 36 175/70 - HR 15 Pris: 1.200:-  
Ake Lindh Tel: 044/241 510.

## TILL SALU.

Till Ford Nova 1600cc F3 motor. Block med 3 lagrad stålvevaxel,  
stålstakar, högkomp, kolvar.

Ev byte Lotus TC motor eller delar.

Tel: 054/83 33 37 e 17,00 Håkan.

054/54 47 26 e 17,00 Kenneth.

## TILL SALU.

HISTORIC - RACING VOLVOMOTOR.

Unik 1500 one-off, byggd/körd av Gunnar Andersson Volvos  
tävlingsavdelning 1958. Allt special, bra bevarat skick, Weber45-  
extractorrör, inklusive utställningsstöd. Säljes efter ö.k.  
Torbjörn Lindgren Tel: 0485/542 47 kvällar.

## ÖNSKAS.

Standardmotor och 5,5 tumsfälgar till Lotus Cortina 1963 - 70.

Martin Johansson tel 013/17 84 91.

Mats Israelsson tel 08/756 28 35.

# SÄKERHETSUTRUSTNING

## RACING & RALLY-OVERALLER

### FOLKRACE-OVERALL "Picko"

PROBAN. Godkänd av SBF för Folktrace  
Finns i blått eller rött. Storlekar: S, M, L, XL

**510:-**

### JAYBRAND 1-lagers

NOMEX. Godkänd av SBF för racing.  
Finns i blått, rött och svart i alla storlekar

**1.600:-**

### JAYBRAND 2-lagers

NOMEX. Godkänd av FIA. Finns i blått,  
rött och svart  
i alla storlekar

**2.400:-**

### JAYBRAND DE LUXE

NOMEX. Godkänd av FIA. Finns i: Vit/röd,  
vit/svart, vit/gul,  
vit/blå, vit/grön

**3.600:-**

### Säkerhetsbälten, 4 & 6 punkt

- Balaklava • Underkläder
- Handskar • Skor • m. m.

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



## HJÄLMAR



### SHOEI ZRJ-101V

Tävlings hjälm  
i vit glasfiber

**1.950:-**

### SHOEI GRV-4 integral

**4.300:-**



### AGV F1

Tävlings hjälm i UHMW.  
Inredning i Kermell.  
Med syrgasuttag.



**3.300:-**



Picko Troberg  
**Racing**  
PRODUCE CHAMPIONS

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



HISTORIC CARS INFORMATION

1) MEASURES CONCERNING FIA CHAMPIONSHIP, TROPHY, CUP AND CHALLENGE EVENTS

1.1. Competitors' Travel Money :

From 1-1-1993, article 5b) of the FIA Championship general prescriptions, concerning the payment of a travel allowance to foreign competitors in FIA Championship and FISA Trophy events, is deleted.

1.2. Closing date for entries :

New regulation with application from 1-1-1993 :

For all events of the FIA Championships for Historic Cars, the closing date for entries must not be more than 30 days prior to the date fixed for the meeting.

1.3. FISA Technical Delegates :

From 1-1-1993, the FISA will send a technical delegate to each round of the European Historic Rally Trophy (expenses to be covered by the organizer).

2) OTHER EVENTS FOR HISTORIC CARS ON THE INTERNATIONAL CALENDAR

By decision of the World Motorsport Council, the FISA Historic Cars Commission may delegate observers to any international events where it considers it might be necessary in order to promote a better application of the regulations governing historic car competitions.

## THE FORD V8 289 ENGINE

1. **INTRODUCTION** This paper gives a brief description of the Ford 289 engine together with some details of identifying points. Because the engine is of American origin all dimensions will be given in inches with a metric equivalent. The definitive dimensions will be in inches.
2. **DESCRIPTION** The "small block" Ford engine began life as the 221cu inch (3614cc) engine for the Ford Fairlane of 1962. The bore and stroke were 3.5" (88.9mm) x 2.87" (72.9mm). Later a 260cu inch (4252cc) engine was built using a new block to accommodate the larger bore of 3.8" (96.5mm) but retaining the 2.87" stroke. This engine was also for the Fairlane car.

The 289cu inch (4727cc) engine was built in 1964 and was an entirely new block to accommodate the 4.0" (101.6mm) bore using the 2.87" stroke. The crankshaft was cast in cast iron and early engines had a five bolt bell housing, changed to a six bolt housing from the middle of 1964. This engine was used in the Mustang and the Falcon and was in production until the end of 1967.

An improved version of the engine, known as the HP289, identical in every way but using heavier main bearing caps cast in high nodular iron and with a crankshaft cast in the same material. It was this engine that was supplied to Shelby for the Cobra and possibly to other manufacturers who specified the 289. The HP 289 was manufactured until 1967.

For the 1968 season the engine was uprated to 302cu inches (4960cc) retaining the 289 block and 4.0" bore but using a longer throw crankshaft with a 3.0" (76.2mm) stroke coupled with a shorter connecting rod of 5.09" (129.3mm) compared to the connecting rod for the 289 which is 5.155" (130.9mm). This engine was built until the end of 1972.

From this it is evident that it would be possible to insert a 302 crankshaft into a 289 block with no external evidence of its presence. Fortunately it is possible to measure the stroke of the engine through the sparking plug hole, this being situated centrally over the head of the piston.

The 289 and 302 blocks both had a deck height (the distance from the centre line of the crankshaft to the deck face of the block of 8.206" (208.4mm).

For the 1969 season the Boss 302 engine was produced which had four bolt main bearing caps and a forged steel crankshaft. The engine retained the 4.0" bore and 3.0" stroke but used a block casting with a higher deck height of 8.209" (208.5mm). This allowed the original 5.155" connecting rods to be used although these rods used bolts of 3/8" instead of the 5/16" bolts of the 289 and early 302 range. The model was discontinued at the end of the 1970 when Ford eschewed all things connected with racing.

3. **IDENTIFICATION OF COMPONENTS** The components of the engines are numbered when cast and there follows lists of the numbers which one may expect to find on the components of genuine engines and some of those that may be found on illegal engines.
- 3.1 **BLOCKS.** The basic casting number for a Ford cylinder block is 6015 and this will be found on ALL blocks. There is in addition a number which prefixes this and allows for identification the block type.

A full casting number would be "C3AE 6015N". The prefix may be decoded. The "C" represents the decade that the item was produced - "C" for the 'sixties and "D" for the

'seventies. The figure represents the year in that decade - thus "3" is 1963. The "A" represents the car that it was fitted to - "A" is general full size Fords; "D" is Falcons; "T" is for trucks and "O" is Fairlanes. The "E" informs one that it is an engine component.

There is also a small cast number which allows the date of the casting to be identified. Blocks also have the cubic capacity of the engine cast into the block. The date code is of the form "5A22" where 5 is the year of the decade(1965); A is the month(A thru M - A= January) and 22 is the day in the month. Thus the date of the casting bearing the above number is 22nd January 1965.

The prefix numbers cast into the block (to be seen at the rear right hand cylinder block) are shown below for 289 blocks:

|        |        |        |
|--------|--------|--------|
| C3AE-N | C4OE-C | C4OE-F |
| C4AE   | C4DE   | C5AE-E |
| C5AE-A | C6AE-C |        |

For HP 289 blocks the numbers are as follows:

|        |        |        |
|--------|--------|--------|
| C3OE-B | C4OE-B | C5AE-E |
|--------|--------|--------|

For the 302 blocks the numbers are as follows:

|        |   |
|--------|---|
| C8OE-A | C8TE-B(post 72 blocks with this number are not acceptable - they have a deck height of 8.229"). |
|--------|---|

The Boss 302 blocks, NONE of which are acceptable, have numbers as follows:

|      |      |        |
|------|------|--------|
| C9ZE | C8FE | D0ZE-B |
|------|------|--------|

A quicker means of identification of the Boss 302 block is the screwed in core plugs.

Ford have made it known that they no longer provide the 289 block but that there is a 302 block that they provide into which the 289 components can be fitted to make a 289 engine. These blocks are known as "Motorsport" blocks and are either manufactured with, or are converted to, four bolt main bearings.

3.2 CYLINDER HEADS The cylinder heads have the capacity of the engine cast in, a similar prefix code as on the blocks and a common number to cylinder heads - 6049. There is also the date code described above. The prefix numbers for the 289 heads are shown below:

|        |        |        |
|--------|--------|--------|
| C3AE-F | C3OE-E | C3OE-F |
| C4AE-C | C5DE-B | C6DE-G |
| C6OE-C | C6OE-E | C6OE-M |
| C7OE-A | C7OE-B | C7OE-C |
| C70Z-B | C7ZE-A | C8OE-D |
| C8OE-L | C8OE-M |        |

For the HP289 heads the numbers are as follows:

|        |        |        |
|--------|--------|--------|
| C3OE   | C4OE-B | C5OE-A |
| C5AE-E |        |        |

For the 302 heads the numbers are as follows:

|        |        |        |
|--------|--------|--------|
| C8OE-F | C7OE-C | C7OE-G |
| C8AE-J | C8DE-F | C8OE-J |
| C8OE-M | C8OE-K | C8OE-L |

C9TE-C  
D2OE-BA  
D5OE-A3B

D0OE-B  
D5OE-GA  
D7OE-DA

D1TZ-A  
D5OE-A3A  
D8OE-AB

The use of one of the above heads should generate curiosity as the valve sizes for these heads are likely to differ from the homologated sizes on cars fitted with a 289.

The cylinder head casting numbers for the 302 Boss are given merely because the head can not be fitted to a 289 or 302 block and therefore the engine underneath is the illegal Boss 302. The numbers are as follows:

C9ZE-A                      DOZE-A                      D1ZE-A

3.3 CRANKSHAFTS Only those shafts fitted to a 289 or HP289 are listed below. They are all of cast iron.

C2OZ                      C3OZ                      1M  
1MA

The HP289 crankshaft has a casting code of 1M.

3.4 CONNECTING RODS These are all of forged steel "I" section of 5.155" length on the 289 engine and used 5/16" bolts. The HP289 rod used 3/8" bolts with a broached seat. The 302 rods are 5.09" long, but the Boss 302 rod is again 5.155" long and uses 3/8" bolts.

3.5 PISTONS For all of the engines except the Boss 302 they were of cast aluminium.

3.6 PUSH RODS For all of the 289 and 302 engines up to the middle of 1969 the pushrod length was 6.825" (173.4mm).

4. MODIFICATIONS KNOWN TO HAVE BEEN USED. It is believed that some engines have been modified with alternative components which have contributed to the outstanding performance of some of the cars powered by the 289 engine.

The Motorsport block is believed to have been used in a number of cars fitted with four bolt main bearing caps fabricated from steel. Steel crankshafts have been made to the original dimensions. Forged pistons have been made with modern ring technology affixed to specially made steel Carillo connecting rods using 3/8" bolts. The original Morse timing chain has been discarded in favour of a high performance conventional duplex chain. The external balance wheel (fitted to the front of all 289 crankshafts) has been replaced with a modern "high tech." unit. The Holley carburettor has been extensively modified internally by specialists although remaining the same type.

5. CONCLUSIONS From the above it is clear that the Ford 289 engine is capable of considerable modification and that those modification are complex and were difficult to police with the knowledge available to Technical Delegates/Registrars up to now - fully justifying the President's concern about these cars.

It is clear that the four bolt bearing caps are not legal no evidence having been discovered showing their use or homologation in period. As to the other modified components a cursory examination of Appendix "K" for GT/GTS cars shows that the modifications may be acceptable because of the indeterminate wording. However if the engine is fitted to a touring car, Para 3.8.4. would seem to disallow many of the modifications described above.

The F.I.S.A. Technical Committee must consider a policy of policing cars, a policy of what replacement parts are to be allowed( for all cars, not just these) and a system of documenting and publishing the detailed data of individual cars.

# CAVALLINO RAMPANTE



Specialarbete om Ferraris tävlingsverksamhet

Jonas Bengtsson E3b



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|                  |           |
|------------------|-----------|
| Förord           | sid 3     |
| Enzo Ferrari     | sid 4-7   |
| Scuderia Ferrari | sid 8-12  |
| Racersportvagnar | sid 13    |
| Ferrari 250 GTO  | sid 14    |
| Milstolpar       | sid 15-16 |
| Avslutning       | sid 17    |
| Källförteckning  | sid 18    |

FÖRORD

Ferrari är för många något magiskt. Magin har byggts upp genom årtionden av framgångsrikt tävlande och bilbyggande. Eftersom jag själv är omåttligt förälskad i Ferrari valde jag detta som ämne för mitt specialarbete. Ämnet är väldigt omfattande. Därför har jag inriktat mig på tävlingsverksamheten och mannen bakom - Il Commendatore Enzo Ferrari.

It is clear that the four bolt bearing caps are not legal no evidence having been discovered showing their use or homologation in period. As to the other modified components a cursory examination of Alfa Romeo's "X" for GT/GTS cars shows that the modifications may be acceptable because of the indeterminate wording. However if an engine is fitted to a touring car, Para 3.3.4. would seem to disallow many of the modifications described above.

The Alfa Romeo Community has been documenting and publishing the detailed data of individual cars.





### ENZO FERRARI - EN LEGEND

Enzo Ferrari föddes den 18 februari 1898 i den lilla staden Modena, inte långt från Milano. Hans far hade en mekanisk verkstad som tillverkade taksektioner och hjul till Italiens järnvägsvagnar. I ett litet rum ovanpå denna verkstad bodde Enzo tillsammans med sin bror Alfredo.

Enzos far var en av de första i Modena att skaffa sig en egen automobil. Detta gjorde han omkring 1907.

Enzos intresse väcktes och han satte sig snabbt in i bilens alla detaljer och finesser. Vid den här tiden hade faderns verkstad utökat sin verksamhet till att även omfatta bilreparationer. Detta blev en idealisk uppväxtmiljö för en bilintresserad gosse.

1908 såg Enzo tillsammans med far och bror sin första biltävling. Loppet vanns av den berömda Felice Nazzaro i en Fiat.

Enzos far ansåg att hans son skulle utbildas till ingenjör. Men bokliga studier låg inte för Enzo. Han ville jobba i verkstaden med händerna. Det var en inställning han senare skulle beklaga åtskilliga gånger.

När det första världskriget bröt ut 1914 kallades Enzo in till krigstjänstgöring i armén. Enzo fick den föga glamorösa uppgiften att sko mulor. Under sin militärtjänstgöring blev Enzo svårt sjuk, men lyckades överleva. till stor del tack vare sin järnhårda vilja.

Både för Italien och för Enzo personligen var eländet stort efter kriget. Enzo hade förlorat både far och bror, och det lilla arv han fick var snart slut. Med rekommendationsbrev från armén gjorde Enzo ett besök hos Fiat i hopp om arbete, men det gav ingenting.

Mest genom en slump fick Enzo till slut ett arbete, till på köpet inom bilbranschen. Det var väldigt ont om personbilschassier efter kriget. Därför hade en man vid namn Giovanni köpt ett stort antal lätta lastbilschassier av Lancia. Dessa skulle provköras för att sedan levereras till Milano. Där försågs de med öppna personbilskarosser. Enzo Ferraris uppgift var att provköra dessa chassin.



Enzo lockades ganska snabbt över till bilfabriken CMN. Där fick han diverse olika arbetsuppgifter. Bland dessa uppgifter började tävlingar komma in i bilden. Första uppdraget gällde att köra följevagn åt en motorcyklist. Men snart nog gällde det egna tävlingar.

Alldeles i början av 20-talet började fröet gro som senare skulle slå ut och ge världen dessa underbara tekniska underverk. Enzo Ferrari fick anställning hos Alfa Romeo. Sportbilstillverkaren i Portello strax utanför Milano.

Tillsammans med Ugo Sivocci fick Enzo fart på märkets tävlingsverksamhet. Han körde också själv vid flera tillfällen.

Ingen vet exakt hur duktig racerförare Enzo var. Inte heller hur många lopp han körde. Men man vet med säkerhet att han startade i minst 21 tävlingar under åren 1919-1931. Det är knappast vad man kallar en intensiv tävlingsverksamhet. Enzo var en duktig förare. Han vann en del tävlingar men i de riktigt stora loppen lyckades han inte. Och han blev aldrig någon direkt välkänd raceförare.

Men det var inte som racerförare Enzos talanger utnyttjades till fullo. Utan som organisatör. Han var fantastiskt duktig på att samla ihop rätt folk och få dem att gemensamt jobba för de mål han satte upp. På detta område är det få kvinnor och män som kan mäta sig med Enzo. Denna talang kom också att prägla hela hans liv.

Alfa Romeo var under början av 20-talet ett ganska litet företag. De hade många toppar och dalar i sin ekonomi. Enzo Ferrari blev en av de verkligt betydelsefulla medarbetarna. Han lyckades vinna över den skicklige konstruktören Vittorio Jano och ett flertal andra skickliga ingenjörer från konkurrenten Fiat. Resultatet av det nya samarbetet lät inte vänta på sig. Snart presenterades de legendariska Alfa Romeo P2 - och P3 modellerna. De blev sensationellt framgångsrika Grand Prix-vagnar, när de var i farten under åren 1924-1934.

Enzo hade fått många nyttiga erfarenheter under sina år i bilindustrin. Och 1929 var han redo att sätta en mycket intressant plan i verket. Han grundade SCUDERIA FERRARI, ett aktieföretag som skötte och utvecklade privatägda racervagnar. Förarna behövde bara infinna sig på rätt plats och vid rätt tidpunkt för att köra sina bilar. Ferrari hade finsiärer bakom sig och när företaget var fullt operationsdugligt presenterade han det för de styrande hos Alfa. Här kom nu den duktige Signor Ferrari och praktiskt taget serverade dem en färdig tävlingsavdelning. Givetvis slog de till.





Scuderia Ferraris första tävlingssäsong, 1930, blev mycket framgångsrik. Framgång följde på framgång. Racingstallet fick ökad betydelse för både Alfa och fosterlandet. Även omfattningen av verksamheten ökade. Man började göra fler och fler egna konstruktioner, även egna modeller. Framgångarna blev bara större och större. Ferraripreparerade bilar var nästan oslagbara under en period av 30-talet. Detta bevisas av segrar i Mille Miglia 1930, 1932-1938 och tre raka segrar i 24-timmarsloppet Le Mans åren 1931-1934.

När den tyska racerängvälten startade i mitten av 30-talet fick Ferrari och hans folk det lite svårare. Scuderians organisation var liten. Och man förfogade över mer entusiasm och kunskaper än över pengar. De tyska stallen Mercedes, med de klassiska silverpilarna, och Auto Union var understödda av den tyska staten och hade väldiga resurser. Alfa Romeo beslöt 1937 att man skulle göra en storsatsning för att möta den tyska anstormningen. Man sade upp kontraktet med Scuderia Ferrari och bildade en ny tävlingsorganisation, vid namn Alfa Corse. Ledare för den nya verksamheten blev - Enzo Ferrari.

Den viljestarke Ferrari hade dock en akilleshäla -han kunde inte jobba åt andra. Han var inte van att höga chefer lade sig i hans arbete. Enzo fick nog efter några månader och samarbetet lades ner.

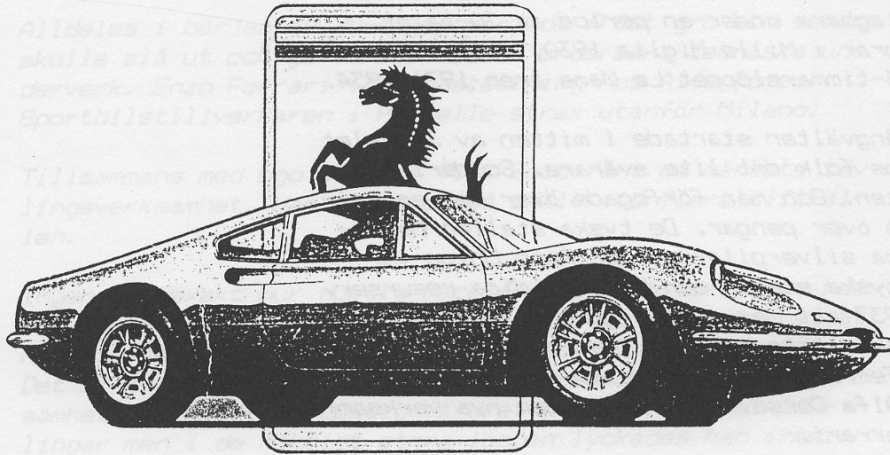
Med ett stort avgångsvederlag från Alfa Romeo och fortfarande som ägare till lokalerna i Modena startade Ferrari för första gången egen tillverkning. Han startade Auto Avio Construzione och började göra legoarbeten för en flygmotortillverkare. Men det enda som egentligen intresserade Enzo var det racerbilsprojekt han drog igång i samband med flygmotortillverkningen. Denna bil var baserad på Fiatdelar och kom att kallas B15, inte Ferrari. Detta pga en klausul i hans gamla Alfa-kontrakt. Denna förbjöd honom att använda sitt eget namn på en konkurrerande produkt de 4 närmaste åren efter det att samarbetet lades ner.

1947 kunde Enzo Ferrari stolt presentera den första bilen som bar hans eget namn. Den hade en Colombo-ritad V-12 motor. Därmed var grunden till legenden om Ferraris fantastiska V-12 motorer lagd.

Ferraris familj kom att betyda mycket för honom genom åren. Han gifte sig "runt 1920" som han själv anger tidpunkten. Paret Ferrari fick 1932 en son. Pojken fick namnet Alfredo, efter Enzos bror. Enzo älskade sin son väldigt mycket. Sonen, kallad Dino, var sjuklig, ambitiös och på god väg att bli en mycket skicklig konstruktör när han avled 1956. Detta var ett mycket hårt slag för Enzo. Dino förblev sedan i alla år i faderns tankar. Enzo besökte praktiskt taget dagligen hans grav för bön och diskussioner.



Dino Ferrari har genom åren fått ett flertal motorer och bilar uppkallade efter sig. Bl a den vackra sportvagnen Ferrari Dino 246 GT.



Enzo Ferrari sålde halva sitt bolag till Fiat 1969 pga ekonomiska problem. Men greppet om tävlingsstallet släppte han aldrig. Han fortsatte ända fram till sin död den 14 augusti 1988 att regera över sitt älskade racingstall.



### SCUDERIA FERRARI

Enzo Ferrari levde för racing. Sport- och GT-vagnarna byggde han egentligen enbart för att finansiera sitt stora intresse. Nämligen Grand Prix-racing eller Formel 1 som det också kallas.

Och med en stor kunskap, en fantastisk organisationsförmåga och en glödhet passion för racing har Enzo Ferrari gjort sitt racingstall till det mest framgångsrika genom tiderna. Inget annat Formel 1-stall eller bilmärke har blivit så legendsusat, så dyrkat och så älskat som Scuderia Ferrari.

\* Ferrari är det stall som har vunnit flest Formel 1-tävlingar. 102 st.

\* Ferrariförare har blivit världsmästare 9 gånger.

\* Ferrari har vunnit konstruktörs-VM 8 gånger.

Den allra första GP-bilen av märket Ferrari hette 125 Gran Premio. Premiären för den revolutionerande bilen skedde vid Italiens GP 1948 i Turin. Stallet ställde upp med tre bilar. Förare var prins Bira, Raymond Sommer och Nino Farina. De små knubbiga, illröda bilarna från Modena placerade sig väl. Raymond Sommer kom på tredje plats. Bira och Farina placerade sig strax under prispallen. Men ändå var Commendatore Ferrari inte nöjd. Han hade väntat att hans bilar skulle vara överlägsna!

Det första riktigt framgångsrika året för Ferrari var 1952. Stjärnföraren Alberto Ascari sopade banan med alla konkurrenter. Han vann sex av åtta VM-delävlingar. Då skall man veta att Ferrari stod över deltävlingen i USA, vilket alla europeiska stall gjorde. Alberto Ascari blev Ferraris förste världsmästare. Han blev världsmästare även 1953 för Ferrari.

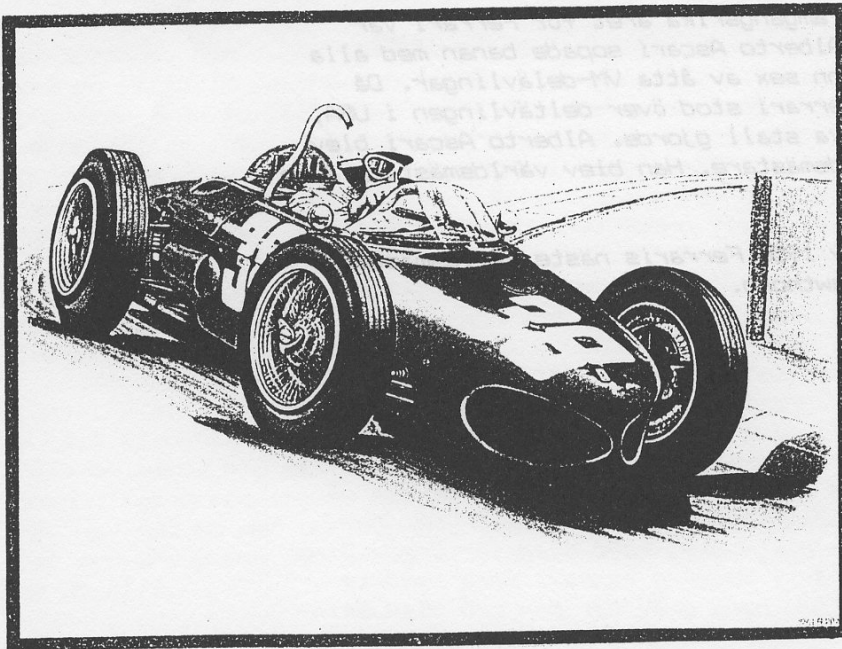
En ung engelsman blev 1958 Ferraris näste världsmästare. Hans namn var Mike Hawthorn.



Precis som 1952 kom Ferrari 1961 totalt att dominera en Formel 1-säsong. 1961 infördes en ny regel att motorerna inte fick överstiga 1,5 liter. Ferrari var väl förberedda. Ferrari-konstruktören Carlo Chiti hade fått fram en V-6-motor som gav 190 hk. Det kunde jämföras med engelsmännen - de främsta konkurrenterna. De kämpade fortfarande med sina Coventry Climax-motorer som i bästa fall fick ut 150 hk. Det var inte undra på att säsongen blev rena slakten. De mittmotor-försedda illröda bilarna med den karakteristiska hajnosen kördes av ett gäng mycket skickliga förare. Phil Hill, Berghe von Trips, Richie Ginther, Giancarlo Baghetti och den vilde Willy Mairesse. Det var ett stall som hette duga.

Ferrari dominerade säsongen totalt. VM-serien omfattade 8 tävlingar. Ferrari vann 4 st och hade 6 pole positions, dvs bästa träningstid. Det såg länge ut som om den mycket populära tyske föraren greve Wolfgang Berghe von Trips skulle bli världsmästare. Men på tävlingen på Monza i Italiens GP när han skulle säkra VM-titeln inträffade en katastrof. Berghe von Trips kolliderade med skotten Jim Clark. Han själv plus elva åskådare dödades. Ferrari stod över den sista VM-deltävlingen på Watkins Glen i USA. Men det var ändå ett otroligt Ferrari-år. Phil Hill blev världsmästare och Ferrari vann för första gången konstruktörs-VM. Den senare en titel som betydde väldigt mycket för Enzo Ferrari.

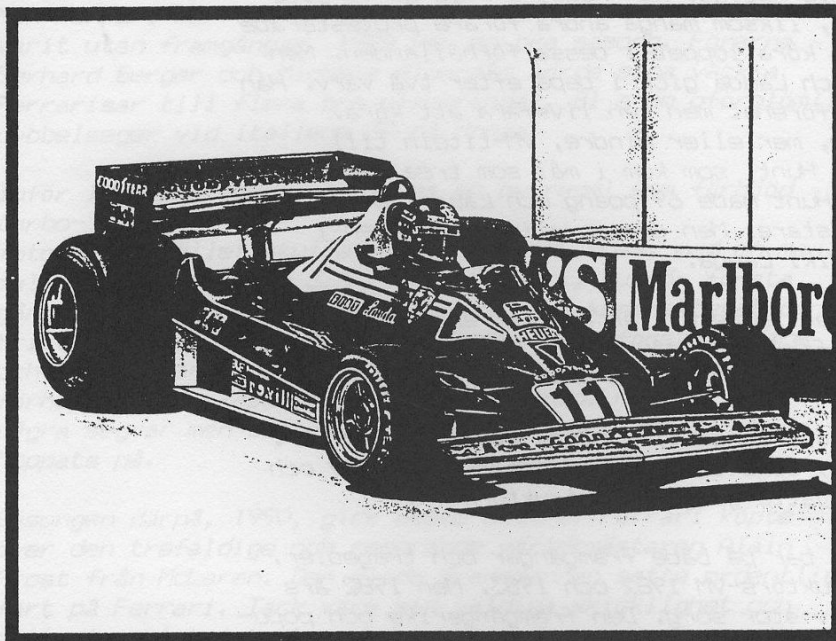
1964 blir Ferrariföraren John Surtees världsmästare och Ferrari vinner för andra gången konstruktörs-VM.



Phil Hill i Ferraris F1-racer från 1961, Dino 156.



De tre säsongerna 1975, 1976, 1977 kommer för alltid att minnas med glädje av sanna Ferraristis (Ferrari-anhängare). Under dessa år körde en fantastiskt duktig östrrikare vid namn Niki Lauda för Ferrari. Han blev världsmästare två gånger och bidrog starkt till att Ferrari under dessa år vann tre raka konstruktörs-VM.



Niki Lauda, denna gudabenådade racerförare, har blivit en av de mest kända och omtyckta hjältarna i Ferraris historia. I början av sin formel 1-karriär lånade han pengar upp över öronen för att få körningar i olika stall. 1973 stod han med stora skulder och utan någon styrning i något stall. Många trodde att nu var det slut. Men räddningen kom i form av BRM. Där fick Lauda äntligen göra sig själv lite rättvisa. Vid den här tiden hade racerstallet från Modena fått upp ögonen för österrikaren. Och mycket riktigt. 1974 körde Niki Lauda Ferrari. Han gjorde en bra säsong och blev fyra i VM-tabellen. Bl a före sin läromästare Ronnie Petersson.

1975 bevisade Lauda att han var bäst. Han blev suverän världsmästare, med stor marginal till tvåan Emerson Fittipaldi.

Året därpå inledde Lauda säsongen på ett övertygande sätt. Han tog en rad segrar och ett par andra- och tredjeplatser. Lauda ledde VM-tabellen på ett suveränt sätt. Då kom katastrofen. På Nürburgring kraschar han våldsamt och bilen fattar eld. Lauda med svåra brännskador svävar en tid mellan liv och död. Många trodde att där ändades en enastående karriär.



Men den lille österrikaren med lejonhjärta kom tillbaka, mot alla odds. Redan på Monza körde han igen. Märkt av olyckan och mycket svag körde han in på en fjärde plats. En fantastisk insats. När en tävling återstod, Japans GP på Fuji, skulle allt avgöras. Niki Lauda eller James Hunt. Lauda ledde tabellen med 68 poäng mot Hunts 65. Men vädrets makter var inte nådiga. När racet skulle gå började det ösregna. Lauda, liksom många andra förare protesterade mot att man skulle köra loppet i dessa förhållanden. Men loppet startades och Lauda gick i depå efter två varv. Han ansåg att det var förenat med ren livsfara att köra. Därmed skänkte han, mer eller mindre, VM-titeln till engelsmannen James Hunt, som kom i mål som trea. VM-ställningen visade att Hunt hade 69 poäng och Lauda 68. James Hunt blev världsmästare. Men den moraliske segraren i allas ögon hette Niki Lauda.

Lauda stannade ytterligare ett år hos Ferrari. 1977 blev han världsmästare för andra gången och bidrog starkt till Ferraris tredje raka konstruktörs-VM.

Det skulle inte dröja länge till nästa stora Ferrari-år. Syd-afrikanen Jody Scheckter blev världsmästare 1979 och Ferrari vann för sjätte gången konstruktörs-VM.

Början av 80-talet bar på både framgångar och tragedier. Teamet vann konstruktörs-VM 1982 och 1983. Men 1982 års säsong präglades av stor sorg. Den framgångsrike och populära kanadensaren Gilles Villeneuve omkom i en träningskrasch inför Belgiens GP på Zolder. En annan Ferrari-förare, Didier Pironi, skadades svårt vid en krasch på Hockenheim.

Den svenske racerföraren Stefan "Lill-Lövis" Johansson svarade 1985 för en första rangens sensation. Han fick som förste svensk en av de två åtråvärda sitsarna hos Ferrari. 1985 kunde blivit Stefans genombrotts-år. Om inte oturen hade varit framme vid flera tillfällen hade troligen Stefans försä seger kommit.

Som t ex i hans andra tävling för Ferrari, San Marinos GP på Imola. Där ledde "Lill-Lövis" loppet ända fram till sista varvet. Då tog beninen slut! Verkligen höjden av otur. I VM-tabellen hamnade "Lill-Lövis" på sjunde plats, medan stallkamraten Michele Alboreto tog VM-silvret.

1986 gick ännu bättre för Stefan. Han tog en femteplats i VM medan förste-föraren Alboreto bara hamnade på en delad åttonde plats. Ändå var det Stefan som fick sparken vid säsongsslutet.



Slutet av 80-talet och början av 90-talet har präglats av stora inre motsättningar hos Ferrari. Det har mest handlat om politik och maktkamp inom Ferrari och Fiat. Detta har lett till att bl a konstruktörer och designers har kommit och gått i en strid ström. Vilket i sin tur har lett till att man har halkat efter en bit tekniskt sett.

Men Ferrari har trots alla problem under senare år inte varit utan framgångar. 1988 var en bra säsong. Förarna Gerhard Berger och Michele Alboreto körde sina vackra Ferrarisar till flera bra placeringar. Bl a en oförglömlig dubbelseger vid Italiens GP på Monza.

Inför 1989 års säsong infördes en ny regel som förbjöd turbo-motorer. Istället skulle sugmotorer användas, med en maximal cylindervolym på 3,5 liter. Ferrari, nu för första gången på flera år med V-12-motor, hade kontrakterat den brittiske stjärnföraren Nigel Mansell som förste-förare och österrikaren Berger som andre-förare. Man hade stora förhoppningar. Säsongen gick upp och ned. Mansell tog några segrar men det gick inte alls så bra som man hade hoppats på.

Säsongen därpå, 1990, gick desto bättre. Ferrari köpte över den trefaldige och regerande världsmästaren Alain Prost från McLaren. Den glade fransmannen satte ordentlig fart på Ferrari. Tack vare sin väldiga skicklighet och sitt stora tekniska kunnande justerade han in Ferrarin till en vinnare. Säsongen utvecklades till en riktig tvekamp mellan Prost och ärkerivalen Ayrton Senna. Brasilianaren Senna drog det längsta strået och blev världsmästare.

Men Prost och stallkamraten Mansell tog flera segrar under året. Den roligaste var när Ferrari den 8 juli i Frankrikes GP på Paul Ricard vann sin 100:e GP-seger. Det är långt mer än vad något annat stall har klarat av. Det var en stor dag för det fantastiska racingstallet från Modena.

Inför 1992 års säsong, den som nu pågår, gjordes en del förändringar. Alain Prost och stallchefen Cesare Fiorio fick sparken.

Ny stallchef blev en herre vid namn Luca Badoer. Denne man var Ferraris stallchef under de framgångsrika Lauda-åren. Till sin hjälp får han självaste Niki Lauda som skall fungera som rådgivare. Dessvärre hr säsongen inletts på ett icke alltför övertygande sätt. Förarna Jean Alesi och Ivan Capelli har som bäst presterat en fjärde-plats.

Vi får hoppas att det går bättre i fortsättningen. Ferrari har i alla fall stöd av miljoner Ferraristis världen över, inklusive mej själv. Och alla hoppas vi att de röda bilarna skall börja segra igen. Precis som de har gjort i oändligt många Formel 1-tävlingar.



### RACERSPORTVAGNAR

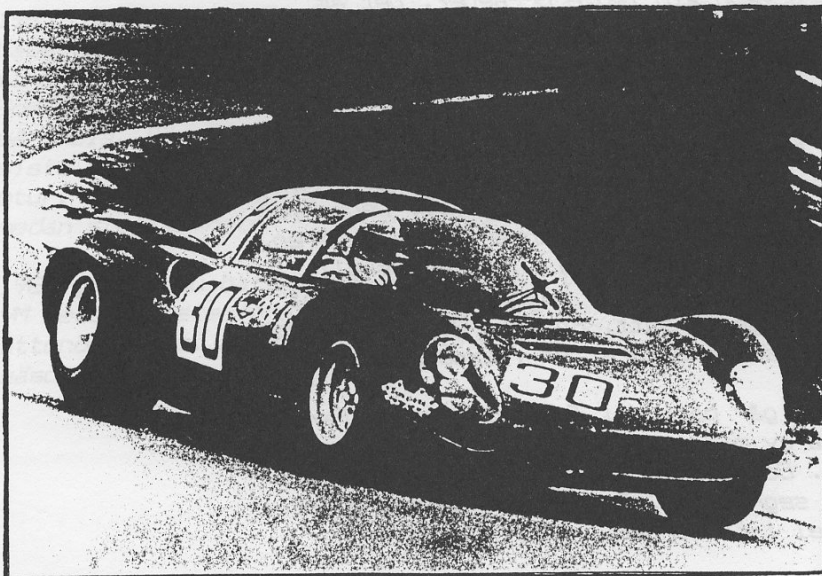
Ferrari har blivit lika kända för sina fantastiska sportvagns-framgångar som för sina Formel 1-framgångar. Ferrari var under 50- och 60-talen otroligt framgångsrika i alla de legendariska tävlingarna. Såsom Le Mans, Mille Miglia, Targa Florio, Tour de France, Goodwood, Sebring m fl. Ferraris sportvagnar kommer för alltid att förknippas med dessa klassiker.

Le Mans 24-timmarsrace körs årligen än idag. Den är utan tvekan den mest legendariska och prestigefyllda biltävlingen av alla. Ingen annan tävling är så omgiven av mystik, så krävande eller så uppmärksam. Här har Ferrari flera gånger bevisat sin storhet. Ferrari-bilar har sekrat inte mindre än åtta gånger. Bl a sex år i rad 1960-1965.

- \* 1949, Ferrari 166 MM
- \* 1958, Ferrari TR 58.
- \* 1960, Ferrari TR 60
- \* 1961, Ferrari TR 61
- \* 1962, Ferrari 330 TR 1
- \* 1963, Ferrari 250 P
- \* 1964, Ferrari 275 P
- \* 1965, Ferrari 250 LM

Ferrari har också lyckats vinna ett flertal sportvagns-VM. Bl a blev den svenske storföraren Ronnie Peterson världsmästare 1972 i en Ferrari 312 P.

Ferrari fortsatte bygga och tävla med sportvagnar. Men när framgångarna minskade under 70-talet drog man ner på sportvagnssatsningarna. Och sedan början av 80-talet har Ferrari inte byggt några tävlingssportvagnar utan koncentrerar sig istället med fullkraft på Formel 1.





FERRARI 250 GTD

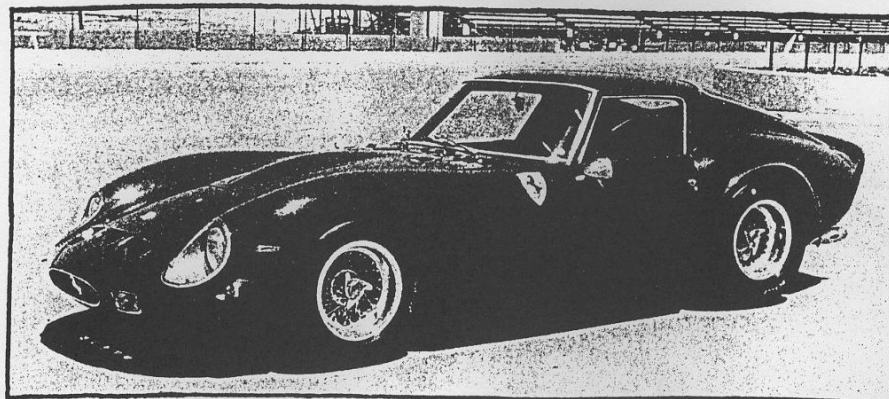
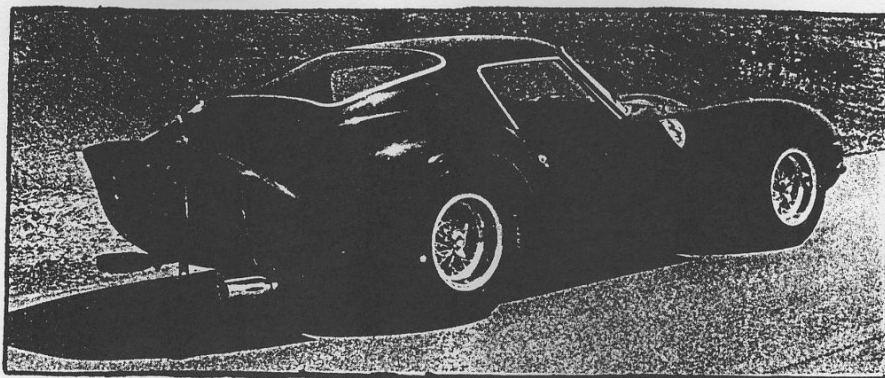
Alla Ferraris tävlingsbilar har blivit odödliga klassiker. Men ingen modell har blivit så älskad, så dyrkad och så eftertraktad som 250 GTD. Bilälskare i alla läger anser den vara den vackraste och mest kraftfulla bil någonsin byggd.

Ferrari 250 GTD kördes av nästan alla stora racerförare under början av 60-talet. Stirling Moss, David Piper, Graham Hill, John Surtees, Ulf Norinder och Pippo Troberg är slående exempel. 250 GTD blev otroligt framgångsrik. Den skördade massor av segrar över hela världen. Kronan på verket var totalsegrarna i sportvagns-VM 1962, 1963 och 1964.

Motorn var en 3-liters V-12 med sex dubbla Weber-förgasare. Den gav ca 300 hk. En typisk Ferrari-motor. De lyckliga som har tävlat i GTD prisar motorns otroliga slitstyrka. Man kunde pressa och misshandla motorn väldigt mycket, en viktig egenskap i långdistanslopp.

Endast 39 GTD byggdes under åren 1962-1964. Och det faktum att alla bilarna är olika varandra på någon detalj har gjort den än mer eftertraktad.

Ferrari 250 GTD - bilarnas bil.



MILSTÖLPAR

- 1898 Enzo Ferrari föds i den lilla staden Modena.
- 1908 Enzo Ferrari ser tillsammans med far och bror sin första biltävling.
- 1919 5 oktober. Ferrari genomför som 21-åring sin första biltävling.
- 1920 Enzo Ferrari når sin största racing-framgång som förare. En andraplats i Targa Florio.
- 1929 Scuderia Ferrari bildas och blir Alfa Romeos inofficiella tävlingsstall.
- 1931-34 Scuderia Ferrari-anmälda Alfa Romeo-bilar vinner Le Mans 24-timmars.
- 1947 Den första bilen av märket Ferrari presenteras.
- 1949 En Ferrari 166 MM vinner Le Mans 24-timmars.
- 1951 14 juli. Ferrari vinner sin första Formel 1-seger. Det sker i Englands GP på Silverstone. Förare är Froilan Gonzales.
- 1952 Ferraris förste världsmästare. Alberto Ascari.
- 1953 Alberto Ascari tar sin andra världsmästar-titel för Ferrari.
- 1958 Mike Hawthorn blir världsmästare för Ferrari. En Ferrari TR 58 vinner på Le Mans.
- 1960-65 Ferrari-sportvagnar segrar på Le Mans.
- 1961 Phil Hill blir världsmästare. Ferrari vinner för första gången konstruktörs-VM.
- 1964 John Surtees blir världsmästare för Ferrari. Konstruktörs-VM till Ferrari.
- 1975 Niki Lauda blir världsmästare i en Ferrari. Ferrari vinner konstruktörs-VM.
- 1976 Konstruktörs-VM till Ferrari.
- 1977 Niki Lauda i Ferrari tar världsmästartiteln för andra gången. Ferrari vinner konstruktörs-VM för tredje året i rad.



- 1979 Ferrari-föraren Jody Schekter blir världsmästare. Konstruktörs-VM går för sjätte gången till Ferrari.
- 1982 Konstruktörs-VM till Ferrari.
- 1983 Konstruktörs-VM till Ferrari.
- 1988 14 augusti. Enzo Ferrari avlider pga sviktande njur-funktion. En hel motorsportsvärld sörjer den störste genom tiderna.
- 1990 Alain Prost vinner Ferraris 100:e GP. Det sker den 8 juli i Frankrikes GP på Paul Ricard.

#### AVSLUTNING

I och med Enzo Ferraris död förändrades förutsättningarna för Ferraris tävlingsverksamhet. Män i kritstrecsrandiga kostymer inledde en maktkamp om ledarskapet i världens framgångsrikaste racingstall. Trots alla problem verkar Ferrari nu vara på rätt väg med nya tekniska lösningar och fräscha förarbegävningar.

Framtiden får utvisa hur det går för Cavallino Rampante - den stegrande Ravennahingsten. En sak är dock säker, Enzo Ferraris skapade en kult som kommer att bestå i många år framåt.

#### KÄLLFÖRTECKNING

Bilvärlden nr 5/92

Ferrari World nr 6/90

Ferrari World nr 9/90

Ferrari Journal nr 1/91

Automobil Ferrari Special nr 4/89

Ferrari Buyers Guide av Dean Batchelor

m.m

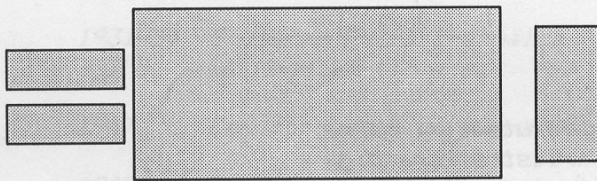




# RACERHISTORISKA KLUBBEN



## TACKAR FÖR ALLT STÖD 1992



### TRYCK & RIT

Tryck & Rit AB, Kungsgatan 33, 6 tr, 11156 Stockholm

FMA automation i Tyresö konstruerar och tillverkar automatmaskiner.

Vi bygger med eget byggsystem, FMA ROBOTBLOCK, för bättre och rationellare maskiner.

FMA har funnits i snart 20 år.

Behöver Du en robot? Ring 08 - 742 03 55.



LUBRICARE INTERNATIONAL AB, BOX 4514, 103 04 TÄBY

# FOLKSAM

## Kennedy

VERKSTADSLÅDOR, VERKTYGSMAGNAR OCH RULLBÄNKAR

## wareco

UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS

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

## SPC SWEDISH PARTS-CENTRE

Mamsell Dillners väg 6, 653 46 Karlstad, 054-56 51 61 (e. 1700)