

# RUTFLAGGAN NR 7-89



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

## RÄTT RECEPT 1989: CUP À LA HORST!!

GRATTIS

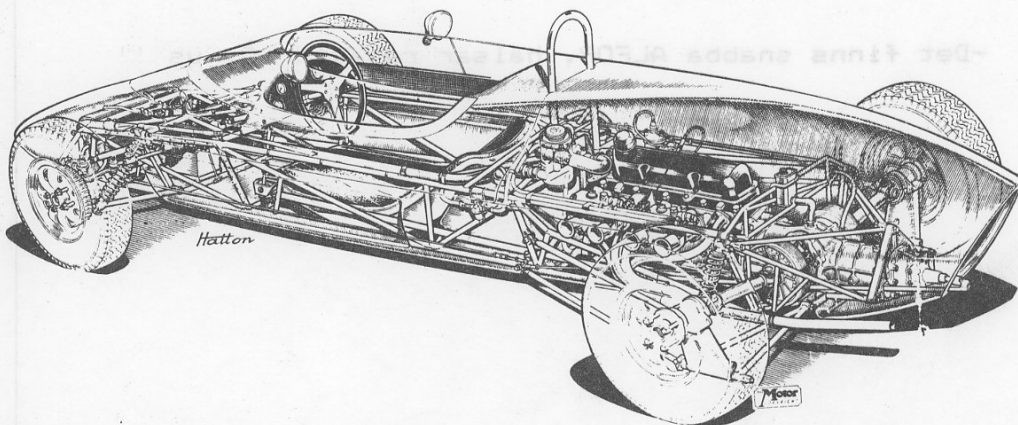
### LOLA (REAR-ENGINED)

*Engine:* Super Speed-modified Ford 105E. *Dimensions:* Cylinders, 4; bore, 80.96 mm.; stroke, 48.41 mm.; cubic capacity, 997 c.c.; valvegear, o.h. pushrod; max. power, 85 b.h.p. at 7,200 r.p.m.; carburettors, 2 Weber 40DCOE2; battery, 12v.; fuel pump, S.U. electric; cooling system, water, with radiator in nose of car, remote header tank.

*Transmission:* Clutch, 7½ in. single dry plate; gearbox, modified Volkswagen all-synchromesh; gear ratios, top, 4.55, 4th, 5.31, 3rd, 6.25, 2nd, 7.36, 1st, 11.58; final drive, in unit with gearbox.

*Chassis:* Frame, space-type of ¾ and 1 in. diameter tubes; front suspension, independent by transverse wishbones and coil spring/damper units; rear suspension, independent by unequal length transverse wishbones and coil spring/damper units; wheels, magnesium bolt-on; tyres, 4.50-13 front, 5.25 or 5.50-13 rear; steering Lola rack and pinion, 1¼ turns lock to lock; brakes, Lockheed 9 in. diameter with Alfin drums, inboard at rear; rubbed area of drums, 200 sq. in.

*Dimensions:* Wheelbase, 7 ft. 4 in.; track, front, 4 ft. 1 in., rear, 4 ft. 0 in.; overall length, 12 ft. 0 in.; overall height, 2 ft. 10 in.; overall width, 4 ft. 7 in.; ground clearance, 3½ in.; kerb weight, 810 lb.; distribution, 45 per cent. front, 55 per cent. rear.



INSIDAN....

### Till slut!

Det här numret av flaggan har ni förmodligen undrat vart det tog vägen. Det finns dock ingen anledning till oro, ingen har förlorat septemernumret på posten. Det blev bara lite drygt september innan allt blev klart! På matsedeln står, precis som utlovat, bl.a ett referat från Nürburgring, en snabbis från Zolder, samt förstås ett nytt Brorsson-äventyr. Vi bjuder även på Arets resultat samt ett preliminärt körschema för nästa år. Inför 1990 blir det lite nytt även på klassfronten. Främst i klass G, som utökas med H SAMI grupp 5 och GT/GTS bilar 66-71. Ni som har frågor om dessa planer, eller ännu hellre ni som har bilar som passar in, bör ta kontakt med Per Norberg, eller någon annan i styrelsen för att reda ut eventuella frågetecken redan nu.

Arets startersättningar börjar närma sig också. 300 kr blir det per fullföljd start i sportvagnstävling. (Utom Mantorp då klubben betalade, väl ?)

Som en del kanske vet blir det här min sista flagga. Har nämligen satt mig på skolbänken igen, vilket renderar i klart färre fritidstimmar! Nya redaktörer blir familjerna Grimborg, Brüning och Israelsson/Jutterström. **-LYCKA TILL !!**

Till sist -alla ni som har så många historier, race-reports och anekdoter att berätta ute på banorna - vart tar allt kul vägen ? -Inte är det väl så grymt att allt glöms bort? NEJ ! Det är latmasken som är i vägen. Ta er nu i kragen och skriv några rader om sommaren som var, om känslan när bromspedalen gick i botten strax före Tröskurvan, eller vad f-n som helst !! Skickas med fördel till antingen RHK:s boxadress eller till ngn av ovanstående redaktörer.

-Det finns snabba ALFOR, hälsar redaktör Cyrus !!



# 1990 - FÖR VEM



DESSA FÄR VARA MED 1990

Inför nästa säsong kan det kanske vara på sin plats att tidigt klargöra vilka bilkategorierna som är aktuella för historisk racing i Sverige.

Först och främst gäller att vi kommer köra en cup av liknande snitt som årets SAC-cup. Här kommer ingå tävlingar i sportvagnsserien, men också RHKs egna evenemang. Exakt när, var och vilka klasser som kör kan vi inte bestämma i skrivande stund.

Lite längre ned kommer du hitta ett preliminärt körschema som endast skall ses som tävlingssekr. förslag. Förhoppningsvis ska vi kunna "klubba" ett körschema på årsmötet.

Nå, vilka bilar kan då deltaga i den historiska racingen i Sverige? Jo, följande med viss reservation:

Heat 1: Cammelbilar kat A-D + midgets.

Heat 2: GT/GTS som i år, men med en viss uppstramning av var gränsen mellan GTS och modifierade GTS går.

Heat3: Standardvagnar som i år, men med fler klassindelningar.

Heat4: Formel 3, F och V som i år.

Heat5: 1 och 2 sitsiga racervagnar. Hur och om vi skall dela upp detta heat får vi återkomma till senare. Om det skulle dyka upp ett flertal nya vagnar kan det kanske bli ett eget heat.

Heat6: G som i år. Tillkommer kat. H. För att fylla på detta heat har vi tänkt oss lägga till GR 5 1966-1971 (73) samt GT/GTS 1966-1971 (73). Dessa två sista kategorier är inte definitiva.

Om du undrar vad som gäller för de nya kategorierna i heat6 kan du ringa till någon av våra besiktningsmän Staffan Lindberg eller Lasse Widenberg.

OBS! OBS! OBS!

Du som tänkt dig att kör med en GR 5a eller en modern GT/GTS vagn ombeds att skriftligen kontakta Per Norberg Moränv7 13141 Nacka.

Heat	Knu	Kin1	Fal1	Karl	Knu	Kin2	Man	Fal2	Backe	Lång	Körmöjl.
1			X	X	X				X		4-5
2		X		X	X		X	X	X	X	7
3	?	X		X		X	?		X	X	5-6
4		X		X	?	X					3-4
5			X	X		X		X	?	?	4-6
6			X	X	X		X		X	X	6
SA:	1?	3	3	6	3	3	2	2	4	3	

Det bör påpekas att för heat 6 gäller att Mantortävlingen endast är öppen för C och H.

Per

# SAC --CUP--89 M M

Säsongen 1989 har så kommit till ända vad avser körtillfällen. Vi har i år deltagit i 4 sportvagnsmöten, nämligen 2x Kinnekulle och ett på vardera Knutstorp och Falkenberg. Dessutom har vi äntligen ordnat vårt tidigare inställda 10 års jubileum. Denna gång på anrika Karlskogabanen. Denna bana nyttjades också för det på många sätt lyckade tvåtimmarsloppet.

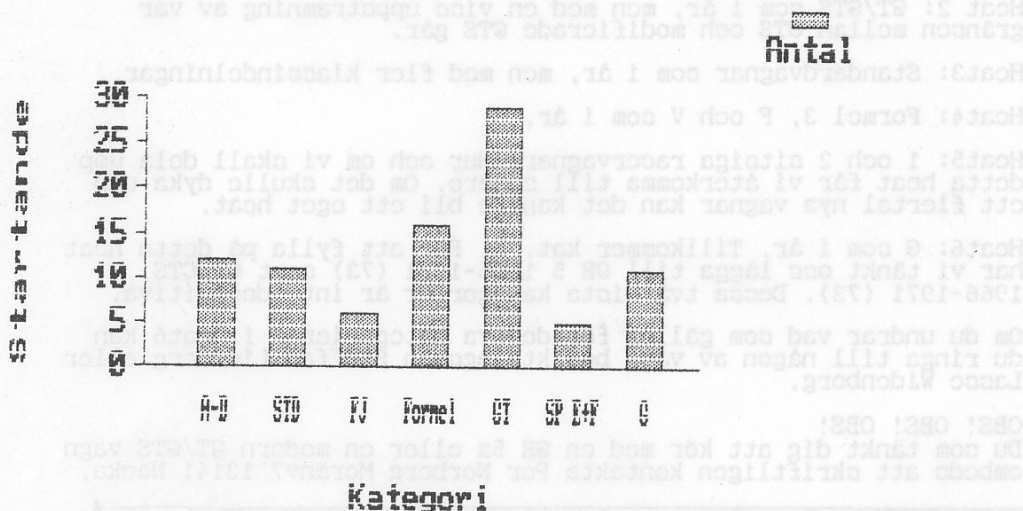
Årets säsong har varit den längsta hittills för oss racerhistoriker. Tävlings säsongen startade med Kinnekulle sista helgen i maj, för att avslutas med tvåtimmars på Karlskoga sista helgen i september.

Intresset för historisk racing har detta år varit större än någonsin tidigare. Detta påstås kan kläs i siffror enligt nedan:

Antal olika förare: 89 st

Antal starter: 210 st

(Hur förarna och starterna varit fördelade kan du se i de två nedanstående diagrammen.)



Ja, som du ser så har vi en klass som fortfarande står i en klass för sig, nämligen GT/GTS. I den här kategorin har inte mindre än 29 olika ekipage deltagit under året.

En annan klass som överraskat positivt har varit Formelbilshcetet där man ställt upp med bra startfält vid varje tillfälle. Totalt har 16 "cigarrer" visat sig.

En besvikelse, om man får använda ett sådant ord, har sportvagnsklassen varit. Endast 5 deltagare totalt detta år. Jag kan inte låta bli att undra varför inte de som har bilar i den här kategorin inte kommer ut med de bilar som ju faktiskt finns.

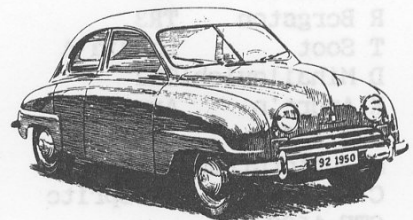
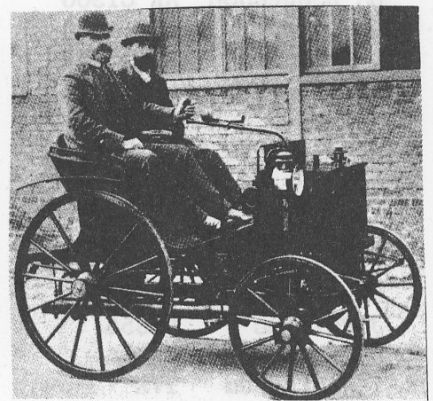
Kat. A-D har i år spottat upp sig och under året har 12 härliga ekipage testat handikappsystet för denna klass.

Standardvagnarna har detta år äntligen fått substans i sitt heat. Årets körtillfällen för denna klass har varit härliga tillställningar med täta fighter. Om klassen växer till sig med 5-10 bilar har vi här en riktig höjare, fullt i klass med GTS.

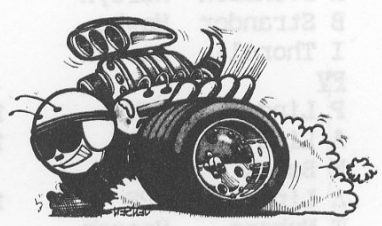
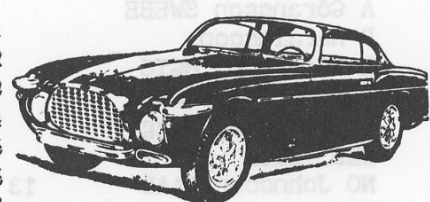
De som låter mest visar sig minst. Ja tyvärr har det detta år varit lite tunnt med C-bilar. Men, vid ett par tillfällen har delar av mullighetspotentialen i denna klass skymtat.

# SAC - RESULTAT

Förare	Bil	Kin	Kar	Knu	Kin	Man	Fal	SA:	Plats
<b>A-D</b>									
C Rösler	Cooper	15	11	11			15	52	1
P Hågeman	SWEBE	7	13	15				35	2
P Kumlin	Effyh	13	5	13				31	3
P Jerdrum	MCK	11	7					18	4
L Haajanen	Bugg.	9					9	18	5
B Roxlin				5			13	18	6
C Elmgren	Maser.		15					15	7
A Göransson	SWEBE		5	9				14	8
R Haraldsson				5			7	12	9
L Widenborg	MGTC		9					9	10
I Engström	MGTC			7				7	11
S Andersson	Bugg.		5					5	12
<b>STD -1000</b>									
NO Johnsson	SAAB	13	15		15			43	1
M Nilsson	SAAB	11	13		13			37	2
SO Stenkvist	DKW	15						15	3
HP Zolnier	DKW Cr4	5	5					10	4
<b>STD +1000</b>									
M Israelsson	LotusC	13	15		15			43	1
R Crimborg	LotusC	15	13		13			41	2
C Hagberg	Amazon	9	11		7			27	3
J Alander	Cooper	7	9		11			27	4
B Melin	PV544	5			9			14	5
B Winkvist	MB220	11						11	6
L Fritz	Cooper				5			5	7
<b>FJ</b>									
H Bruning	Lola FJ	15	15	15			15	60	1
A Frede'n	Cooper FJ	11	13	13			13	50	2
T Bodin	EBA FJ	13	11					24	3
I Malm	ELVA FJ	7	5	11				23	4
B Rösler	Joker FJ	9	9					18	5
M Cassle'n	Gemini FJ		7					7	6
<b>F3</b>									
B Ljungberg	Brabham		13	15	13			41	1
J Molin	Svebc	15	11	13				39	2
PE Syverstad	GRD		15		15			30	3
<b>FF</b>									
A Axclsson	Lotus 51	13	13		13			39	1
C Lofthammar	Dulon		15		15			30	2
PO Söderberg	Lotus	15	7					22	3
R Svensson	Merlyn		11	11				22	4
B Strander	Hawke		9	13				22	5
I Thorell	Merlyn			15				15	6
<b>FV</b>									
P Lindell	GSM	11	11	13	15			50	1
A Lind	LS4	15	7	15	9			46	2
K Bacck	RSM	9	9	11				29	3
A Lindskough	RPB	13	13					26	4
T Nyberg	Hansen		15		11			26	5
L Ek	Beach-car				9	7		16	6
L Mattson	Karolin				13			13	7



Förare	Bil	Kin	Kar	Knu	Kin	Man	Fal	SA:	Plats
<b>GTE-1300</b>									
B Nivstrand	AR C1300	13			13	11	15	52	1
BA Bengtsson	AR C1300	5	11			13	13	42	2
L Honjer	AR C1300	7	15	15				37	3
T Brorsson	L Elite	15				15		30	4
Almström	L Elite			13				13	5
P Kumlin	AH Sprite	11						11	6
C Widenborg	AR C1300	9						9	7
Schulz	AR C1300			9				9	8
J Richter	AR C1300	5						5	9
<b>GTE-1600</b>									
J Skoog	P 356	15	15			15	11	56	1
P Rosendahl	P 356	11	13			9	15	48	2
J Reinius	P 356	13	7			13	13	46	3
H Johnsson	P 356	9				11		20	4
I Wittström	TVR			11				11	5
B Ahlsed	P 356			9				9	6
W Rosenlechner	P 356					7		7	7
<b>GTE+1600</b>									
L Jönsson	TR3	15			15	11		41	1
R Bergsten	TR3	13				13		26	2
T Soot	Lancia A	11	15					26	3
D Mihailovich	TR2	9				15		24	4
K Andre'n	ArnoltB	7	13					20	5
<b>GTF-1300</b>									
M Jutterström	MC Midget	13			15	15		43	1
C Ottosson	AH Sprite	15						15	2
<b>GTF-1600</b>									
P Löveryd	Turner	13	13			15	15	56	1
C Larsson	Porsche	11	9			13		33	2
T Henrysson	L Elan	15	15					30	3
E Cyrus	AR C1600	5	11				13	29	4
C Muller	L Elan	9				11		20	5
<b>GTF+1600</b>									
K Wersell	MCB			15				15	1
<b>GTP/SP E</b>									
<b>GTP/SP F</b>									
O Bergqvist	Lotus 23	15					15	30	1
P Haggermark	Marcos	13					9	22	2
BA Bengtsson	Lotus 7						13	13	3
L Jamesson	Marcos	11						11	4
E Larsson	Lotus 7						11	11	5
<b>G68-2000</b>									
O Persson	Lotus 47	15						15	1
T Hall	Marcos						15	15	2
LE Akersten	Marcos						13	13	3
Ö Hagfors							5	5	4
<b>G68+2000</b>									
S Johnsson	McLaren	15				15		30	1
<b>G71-2000</b>									
O Wijk	Astra	15				9	15	39	1
A Duncvall	Lola	13				9		22	2
K Abrahamsson	Chevron					15		15	3
B Knutsson	Chevron					5			6
C Pettersson	Chevron					11			5
B Andersson						13			4



# Heard - THROUGH THE TUBE!

KINNEKULLE 1989-08-12,13  
RACE REPORT GT+GTS

Tilldenna mellantävling hade endast 9 st anmält sig varav 4st infann sig till besiktningen på lördag. Tyvärr så uteblev både Janne Skoog i 356:an och Nils-Börje Gårdh i TR2:an.

Första passet var nog lite nervöst för många bl.a. för Mia Jutterström som hade kommit utan mekanikern och sambon Mats Israelsson. Nervöst var det också för Leif Jönsson som modifierat hjulupphängningen fram, för att korrigerar en fruktansvärd understyrning på Gelleråsen, eller som Kjelle Wallin sa, "Det är första gången jag sett en bakhjulsdriven bil ryka om framhjulen i kurvorna."

Barbro Nivstrand verkade ta det lugnt för att satsa på andra passet eller var hon försiktig sedan snurrningen året innan. Trond Soot's Lancia gick som vanligt lika fort vid sidan av som på banan. Nåväl efter första passet såg listan ut som följer,

Leif Jönsson 1.09.47

Mia Jutterström 1.19.64

Trond Soot 1.19.75

Barbro Nivstrand 1.21.12

Alla nöjda med sina tider utom Barbro som startade uppladdningen inför söndagspasset. Rörets mål var att åka lika fort som Lotus Cortinorna och det lyckades, 17/100-delar till Mats Israelsson. På kvällen avnjöts en god middag hos "Korv-Svensson" med tillhörande raceljug.

Söndag: Lennart Henjer dök upp med Alfian så det skulle nog bli för tjejderna att gasa lite till.

Tiderna blev:

Leif Jönsson 1.09.34

Lennart Henjer 1.15.99

Mia Jutterström 1.17.05

Barbro Nivstrand 1.17.21

Trond Soot 1.19.25

Undrar om inte Barbro stod för dagens bedrift genom att förbättra sin tid med 2,5sek.

P.g.a. så få deltagare slogs GT,GTS-klassen samman med Touringbilarna och av tiderna att dömma skulle det bli mycket fin racing. (se startuppställningen)

Starten gick och jag tror inte Mats vaknade förrän Mia passerade i Mats gamla bil. Av alla som tror att racet varar till första böjen var Trond värst med snurrning och rullning som följd, som tur var utan personskador men trasig bil. Rödflagg och omstart. Roger iväg snabbast tätt följd av "Röret" och Mats, men "Röret" släppte Mats som den gentleman han är. När sedan Roger och Mats körde jämsides på hela baksidan och bytte dörrhandtag, var det synd att det inte var 10.000 på läktaren. Det var racing.

Ohotad vann "Röret" klassen före Lennart och bara 1.5sek efter kom Mia. Barbro hade tappat stinget lite sedan morgonen, men till nästa år skall det bli hårt det har dom bägge lovat.

Arrangemanget flöt som vanligt med bara 1 timmes försening på lördag och lite mindre på söndag.

# Blackspur Historic Superprix

3rd/4th June, 1989.

Resan till årets Historic Super-Prix på Brands Hatch blev för undertecknad en smula ovanlig. Eftersom Tommy B. efter en framgångsrik körning på Monza tog sig direkt till GB., så sammanstrålade jag med Krister och Anders, två kompisar till Tommy, i Köpenhamn på Hovedbangaarden. "Hjälptruppen" skulle alltså per tåg(!) ta sig till London.

Vi åkte på kvällen, och följande förmiddag anlände vi Hoek van Holland, där vi lämnade tåget fvb. Harwich. Denna färja var faktiskt betydligt fräschare än den mellan Zeebrügge-Dover. Väl framkomna till Harwich så sorteras vi svenskar in i kön för "non EG" i tullen, tillsammans med araber, pakistaner m.fl. Sedan for vi vidare med tåg och anlände 20.00 till Liverpool str. station, och där mötte Tommy oss.

Följande dag väntade oss jobb. De nya bakhjulslagren hade tagit in vatten i blötan i Österrike, och de fick duga på Monza trots att banorna var helt förstörda av rost och förde ett förfärligt ljud. Eliten har ju inga riktiga tätningar, utan bara en plåtbricka som utgör ett halvhjärtat skydd mot elementens raserier. I sammanhanget kan jag inte låta bli att berätta en episod som Ivan Dutton berättade om när han i början av 60-talet arbetade hos The Chequered Flag. Jag försöker på engelska: "A jude, named Abraham something, bought a new Elite, and drove all the way up to Yorkshire on holyday and back, so he must have been a very brave man. It was a real winter with lots of snow, and salt too. After two weeks he returned to The Chequered Flag, and he was furious and complained that the back wheel bearings were already worn out after only 14 days. - You are a lucky man, they usually just last for 8 days, was our response."\*

På fredagseftermiddagen begav vi oss via M25 till Brands och installerade oss. Det svenska Steigenbergerfolket fanns redan på plats. Vi smällde upp vårt tält, och sedan blev det ett obligatoriskt besök på Kentagon. Jag diskuterade med Tommy om att som något slags "fitnessträning" springa runt banan följande morgon. Tommy verkade inte så pigg på det, men jag menade att det ändå kunde vara bra med en extra bängenång, men Tommy verkade inte riktigt pigg på det ändå.

Lördag morgon 07.00, och jag frågade Tommy igen om han inte var mogen för en runda. "Ja, ja, om du tvunget vill" sa Tommy, och jag lånade snabbt ett par lämpliga skor, och snart var vi ute på banan. Snabbt nerför Paddock Bend; oj vad den var brant, och sen uppför en seg uppförsbacke mot Druids. Nu började den första mjölksyran komma, och jag märkte snart att Tommys "maskin" var bättre trimmad än min. Man skall tydligen inte bara bedöma folk efter midjeomfånget. Nåja, nu gick det ju i alla fall nerför mot Graham Hill Bend så jag kunde hålla jämna steg, och kunde flåsande fråga om vi inte skulle nöja oss med den kortare Klubbanan. "F-n heller, är vi nu ute så skall det vara hela," replikerade Tommy, och som "initiator" till denna ut-

x/Yorkshire=grevskap 25-30 mil från London, brave=modig, furious=rasande, complain=klaga, bearing=lager, worn out= utslitna, last=vara, response=svar. (Engelsk läsövning).



(kunde jag ju inte svikta.)

flykt. Vidare en rejäl raka, "Pilgrims Drop. Förvånansvärt nur mycket djur som finns i det skogsområde som banan här går igenom. Vi såg säkert 100-tals kaniner, och faktiskt var det också en räv som korsade banan och hoppade över räcket för att försvinna in i skogen. Vi passerade kända ställen på banan som Hawthorn Hill, Dingle Dell, Stirlings Bend och Clearways, och snart var vi tillbaka på start- och mål-rakan där Tommy passade på att slå mig i spurt. Men vi var tydligen inte ensamma om bedriften; fick höra att även Gösta Pettersson varit ute och sprungit.

Lördagen bjöd även på "riktig" träning. Alla svenskarna kvalade in i "Steigenberger", och Tommy kvalade in som tredje bil totalt bland de äldre GT-bilarna. Kent Abrahamsson hade det extra jättigt då han även var med i HSCC:s egen serietävling. På lördagen kördes även en del av HSCC:s egna mästerskapstävlingar. Notabelt var att Roger Ealand i en Marcos-Volvo 1800 slog Tony Thompsoms vassa Elan 26R. Ealand slog också banrekordet i sin klass med över 10 sek(!). Man körde också några road-sport race och här blev det Elansegrar i bägge racen.

Söndag: Har man inget speciellt att göra på förmiddagen så kan man alltid göra några besök i butikerna som ligger bakom huvudläktaren. Där finns mycket krims-krams, men kanske ett och annat guldkorn också. Sedan blev vi bjudna på söndagslunch hos Abrahamsons & Co. Jag behöver knappast säga att det sarr jättefint. En får tacke! Så till allvaret. I första racet var alla FISA "Trophy" klasserna hopslagna i ett race varför det blev rejäla fartskillnader mellan t.ex Mike Littlewood som vann med sin Brabham BT6 före Francois Berges i Lotus 23, och de äldre sportvagnar samt 500 cc F-3 som också deltog här. Kent A. kom på 4:e plats i sin klass i HSCC "Blackspur Trophy Race".

I racet för äldre GT-bilar ställde Tommy B upp sin diminutiva Lotus Elite i första ledet bredvid bjässarna Lindsey Owen-Jones i Ferrari 250 GT och Denis Welch i Austin Healey 3000. Tommy gjorde en bra start (för en gångs skull) och kom iväg som 3:a men blev efter ett tag passerad på en raka av Fabrizio Violati i en annan Ferrari 250 GT. Denis Welch fick emellertid bryta, men under tiden hade Robin Longdon fått upp ångan i sin Lotus Elite, "DADIO" och passerade Tommy i South Bend efter det att de legat sida vid sida ett tag. Longdon avancerade ytterligare och efter en strong insats på biten Paddock Bend-Druids-South Bend hade han tagit ledningen i loppet. Det var emellertid svårt att ta sig förbi Violati som försökte stänga, så det blev litet "wheel-banging". Lyckan varade emellertid inte så länge, för på rakan ner mot "Hawthorn" återställde Ferrarivagnarna ordningen. Tommy kom närmare Longdon, och under slutet av loppet var det idel attacker men Longdons bil verkade aningen snabbare, och Tommy fick nöja sig med att gå in som fjärde bil, dock endast 3 sek. långsammare än segraren Owen-Johnes, men fick ändå tävlingens snabbaste varv. Efteråt hade emellertid besiktningsfolket i "parc fermen" synpunkter på Longdons vagn, som saknade generator, och dessutom hade elektronisk tändning, vilket inte är tillåtet i GTS, så han ströks ur prislistan.

Bland de nyare GT-bilarna hade Bobby Bell överraskat på träningen med att vara nästan 2,5 sek. snabbare än favoriten Maurizio Innocente, bägge i Elan. Bell tog hand om starten, men fick problem med kopplingen och fick släppa förbi Innocente som vann. Violati hoppade ur den ena dyrgripen till den andra, och blev här trea med en Ferrari GTO. Mike Harrison vann 1300 cc klassen med en snabb Ginetta G4 1.000 cc och blev 8:a totalt efter en hård fight med Gerry Marchal i MGB. Efter loppet fann man att Bell hade otillåtna bärarmar, förmodligen av Spiders fabrikat,

men han blev konstigt nog inte utesluten, utan efter ett tags diskussion rann allt ut i sanden. Innocentis bil hade uni-balls, men här hade tygligen FISA givit en tidsfrist till 1 juli, fastän man i åratal upprepat meddelat att det ej är tillåtet. Konstigt!

Så till Steigenbergerracet! David Franklin var snabbast på träningen med sin McLaren M6B före Richard Thwaites med en "stor" Chevron B19 med BMW-motor. Gamla uvar således. Gösta P. var snabbast bland de svenske, och näst snabbast i sin klass. I racet, som till skillnad från träningen gick i torrt väder tog Franklin ledningen, och efter ett tag blev han uppvaktad av John Brindley i en MBE McLaren. Kent Abrahamsson fick tyvärr bryta med dyrbart motorfel redan i inledningen. Stig Johnson blev bäste svensk och gick in som 5:a i klass "B", och blev även bäste "utlänning" i det internationella fältet. Gösta Pettersson var bitvis inblandad i en våldsam fight med Björn Knutson, som den senare avgjorde till sin fördel genom att ta 2:a plats i klass "D", slagen i klassen av Chris Chiles med 0,2 sek. Gösta blev 4:a i "D". I teten var det hårt mellan Franklin, som dock vann med 0,2 sek över Brindley med Richard Eyre, MBE, på tredje plats. Efter loppet hade Björn och Gösta en diskussion med synpunkter på varandras spårval etc.

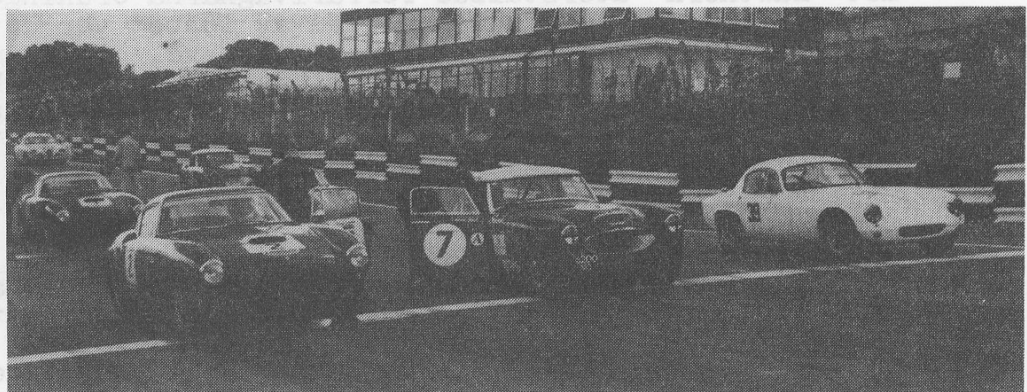
För våran del återstod bara att packa och dra mot Dover, där ett tåg dock gjorde att vi missade färjan, men färjekarlen lovade att till nästa år skulle där finnas en bro, så då hinner vi - kanske.

Per Hågeman



Uppställning till start i "gamla" GT-racet. Fr. v.: Lindsey Owen-Jones, Ferrari 250 GT, Denis Welch, Austin Healey 3000 och Tommy Bronson, Lotus Elite.

"GP" med  
sin B8.



# 2-TIMMARS

Tvåtimmarsloppet på Karlskoga.

Vid detta höstevenemang erbjöds tillfälle för kategorierna CT/CTS och Standardvagnar.

Ett härligt referat från detta evenemang hittar du i detta utskick.

Här nedan följer resultatlista klassvis, samt som kuriososa en sammanställning efter antal slutförda varv.

## Standard

-1000cc 1,Cia Israelsson 2,N0 Johnsson

+1000cc 1,M Israelsson 2,B Melin 3,C Hagberg 4,B Vinqvist  
5,J Ålander 6,U Lindberg Diskad: R Crimborg

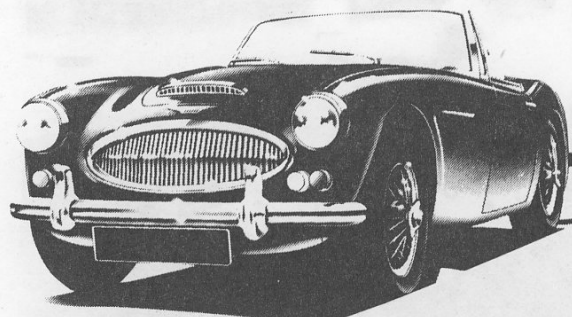
## CT/CTS

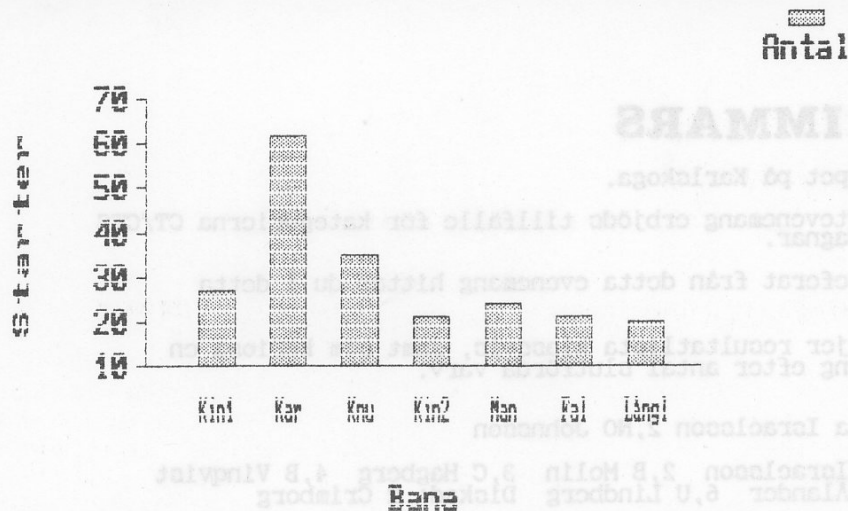
-1300cc 1,M Jutterstöm 2,I Engström 3,P Kumlin

-1600cc 1,J Skoog 2,E Cyrus 3,J Reinius 4,C Larsson  
5,P Tigerskiöld

+1600cc 1,P Blegvad 2,NB Gårdh

1.	21	Jan Skoog	RHK	Porsche 356 Cab	44 varv
2.	15	Peter Blegvad	RHK	Daimler SP 250	44 varv
3.	22	Erik Cyrus	RHK	Alfa Romeo GS 16	44 varv
4.	2	Mats Israelsson	RHK	Cortina Lotus	44 varv
5.	1	Börje Melin	RHK	Volvo PV Sport	44 varv
6.	5	Christer Hagberg	RHK	Volvo Amazon 65	44 varv
7.	7	Bengt Vinqvist	RHK	MB 220 SE 65	44 varv
8.	18	Mian Jutterström	RHK	MG Midget 63	43 varv
9.	11	Göran Larsson	RHK	Porsche 356 C	42 varv
10.	14	Jonas Reinius	RHK	Porsche 356 B	42 varv
11.	23	Ingemar Engström	RHK	MG TC 46	39 varv
12.	16	Peter Kumlin	RHK	Austin Healey Sprite	39 varv
13.	4	Joakim Ålander	RHK	Austin Cooper 62	39 varv
14.	8	Ulf Lindberg	RHK	BMC Cooper 1071	39 varv
15.	3	Roger Grimborg	RHK	Cortina Lotus	25 varv
16.	19	Nils-Börje Gårdh	RHK	Triumph TR 2	19 varv
17.	6	Gia Isacksson	RHK	BMW 700 Cupé	10 varv
18.	9	Nils-Olov Jonsson	SAMS	Saab 96 Sport	10 varv
19.	20	Pia Tigerskiöld	RHK	TYR Grantura Mk2	6 varv
12.		Kenrieth Andrén	RHK	Italia 2000 Vignale	0 varv
13.		Barbro Nivstrand	RHK	Alfa Romeo GSS	0 varv
17.		Leif O Jönsson	RHK	Triumph TR3A	0 varv





I ovanstående diagram ser du hur antalet startande fördelat sig på de olika banorna. Det är glädjande för klubben att kunna räkna in 62 startande på vårt eget jubileumsrace på Karlskoga.

Sämre har det däremot varit på det sena Kinnekullslöpet och på Falkenberg.

Ett riktigt bottenknapp denna säsong var CTS deltagande på det sena Kinnekullslöpet då endast 4 (fyra) vagnar stod på startlinjen. Att klassen helgen efter skulle köra på Mantorp gjorde väl sitt, men...

*Per*

## FORMEL-Horst

SAC-cup 1989

Även denna säsong har SAC varit huvudsponsor för klubben och därigenom fått namnge vår cup.

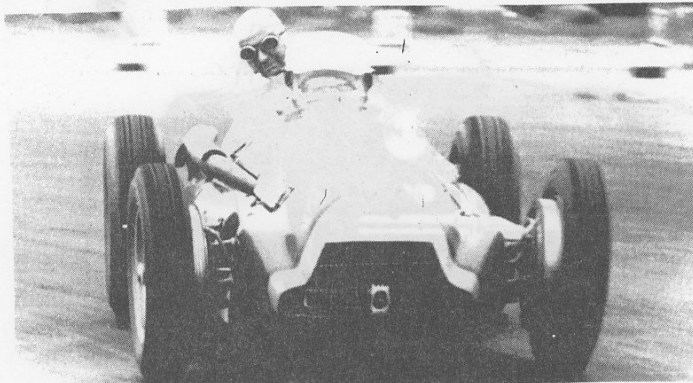
Som du sett i utskick nr 4 under rubriken "SAC-cupen 1989--vad gäller" så får alla som tar sig över startlinjen för egen maskin 5 poäng. Den som vinner sin klass får dessutom 10 poäng, vilka sedan sjunker med 2 för varje placering.

Eftersom de olika klasserna har haft olika många möjligheter att visa sig på styva linan kan inte den som samlat flest poäng totalt bli totalsegrare. Denne utses därför bland de 19 klasssegrarna.

En av dessa klasssegrare 1989 är Horst Bruning. Han har deltagit i alla de körtillfällen som erbjudits klassen och har dessutom kommit först över mållinjen alla fyra gångerna. Att Horst dessutom på ett fördömligt sätt visat god sportmanship och alltid hjälpt till är ytterligare argument för att utse HORST BRUNING till TOTALVINNARE I SAC-CUPEN 1989.

CRATTIS, HORST. Det är kul att en kille som för två år sedan utsågs till BAD LUCK CHAMPION repat mod och visat sig från sin bästa sida, både vad avser förartalang och bil.

Hur övriga duktiga och mer eller minder flitiga förare placerat sig kan du utläsa i sammanställningen över 1989 års SAC-cup nedan.



*Per*

# RINGEN, IGEN...

OLDTIMER GRAND PRIX NURBURGRING 3-6/8 1989

Tävlingarna på Nurburgring var i år flyttade från det traditionella mitten-på-augusti-datum som gällt sedan urminnes tider, i det här fallet 1974. Men vad gör det, en sann entusiast hittar ju till zur Burg med förbundna ögon vilket datum som helst.

Nurburgring-evenemanget har ju i flera år ansetts vara nummer ett i Europa som magnet både för publik och deltagare. Ledarskribenter i de engelska T&CC och C&S har ju också frågat sig varför inte t ex Brands Hatch kan dra lika mycket folk på sin FIA-tävling. Historiens vingslag kanske hörs tydligare i Tyskland, vem vet?

Oldtimer Grand Prix upplevs nog som större för varje år som går, dock verkar deltagarantalet ha stabiliserat sig på ca 350 bilar och publiken på ca 50.000.

Tävlingarna är säkert MYCKET dyra att genomföra och det finns nog en oanad mängd hål att ösa pengar i. Till den ändan är man tvungen att låta krämarna få sin del av depåområdet, ofta för aktiviteter som inte alltid har någon omedelbar anknytning till historisk racing.

Ett nytt inslag i år var att den ansedda auktionsfirman Coys of Kensington hade förlagt sin stora auktion till Nurburgring, en i allt imponerande professionell uppvisning, från cock-tail party till klubbslag. Bilar och priser har redogjorts för på annat håll. Att bilar har blivit big business är väl inte obekant för så många idag.

Den tendens som spårats tidigare under -87 och -88 mot nyare och nyare bilar hade tack och lov brutits denna gång. Ett mycket mäktigt startfält om ca 35 GP-bilar från före kriget glädde publiken, ja frågan är om någonsin så många vagnar av denna typ varit samlade på ett och samma ställe. GT-heaten är ju här mycket välfyllda och roliga, uppdelade i lilla, mellan- och stora klassen.

Standardvagnsheaten var i år något magrare än i fjol, säkert beroende på det gurgel som uppstått efter det att arrangören beslutat att klassen skulle köras efter reglementet och inget annat. Tidigare har man ju kört en s k Shell-Pokal där slicks och torrsumpar varit tillåtna, men nu är det app K som gäller. Super Sports som alltid snabba och med mycket muller, sportvagnarna upp till -65 med fighten mellan Pipers Club Italiafalang och Violatis välrustade team. För några år sedan gick ju Pipergängets bilar som supporterklass i olika sammanhang men idag är bilarna historiskt korrekta och står s a s på egna ben.

Evenemangets high-lights blir väl ändå för en svensk det mycket imponerande svenska deltagandet, ja om jag räknat rätt får jag ihop det till 21 svenska deltagare, vilket gör RHK till största anmälare på Nurburgring. Dessutom är många mycket duktiga, utan att för den skull behöva gå in på namn.

Prost! Ian N

ZOLDER 12-12/8

Efter Nurburgringäventyret passade en del på att njuta av en semestertripp i mellaneuropa innan den historiska racingen fortsatte på Zolder i Belgien, ja faktum är att det inte är mer än ca 10 mil mellan de två banorna. Vill man göra en liten extra avstickare så går det bra att passera Spa på vägen. Zolder är förutom en bana också en mindre stad i Belgien, väl utmärkt på kartan. Att hitta själva banan var, åtminstone i vårt fall, inte helt enkelt, ja man skulle nog kunna säga att situationen mer liknade en fars. När man kört förbi samma skylt med texten "Zolder" med en formelbil och en stadig pil för femte gången samt frågat den tredje ortsbon var motorbanan låg började en viss munterhet sprida sig i bilen. Plötsligt får Pia syn på en till synes förvirrad engelsman med racing-MGB på släp: "Follow that car!" Efter ytterligare några utflykter i omgivningarna far vederbörande rakt in i skogen, och si!! där ligger banans entré väl dold för alla nyfikna. Efter att ha hört svenskarnas berättelser om systemet i besiktningsskön förstår man att belgare inte är som tyskar, ja inte som svenskar heller för den delen. Den som gillar god mat får sitt lystmäte i Belgien, köttet är i absolut toppklass och mat och vin är relativt billigt. Belgien har en lite gammaldags charm som väl kan rekommenderas.

Själva banan är relativt smal och man har svårt att förstå att man kört Fl här. En minnessten över Gilles Villesneuve är rest i bandepån. En vänlig atmosfär med superträngsel på den smala depågatan kännetecknar evenemanget. Tävlingarna är till viss del en bantad version av några av heaten på Nurburgring kompletterad med ett MGB-kör och en deltävling i något som heter Maranello-cupen eller liknande, enbart Ferrari 308, och plötsligt inser man hur trist det är med en-märke-tävlingar. Gäsp, gäsp.

Några bekanta skymtar i vimlet, det tjeckiska teamet med sina ovanliga Tatror och en ungrare med en gammal Amilcar. Glasnost har nått historisk racing! Don Orosco, "a California plant developer", med sina två Scarabs, en sportvagn som Don kört flitigt med i Europa i år samt en Fl:a med en bokstavligt talat blänkande Offenhauser-motor.

Ett helt gäng med amerikaner från Summerville i South Carolina har dragit runt i Europa med jättelika släp med lite ovanliga bilar, bl a en Devin SS som visade sig snabb. Summan av kardemumman: En trevlig tillställning speciellt om den inträffar helgen efter Nurburgring samt om man lyckas hitta dit!

Salut! Ian N

16 september 1989

Tävlingsrapport klass A-D från SVKG Sports-car Meeting  
på Falkenbergsbanan den 2-3 september 1989

Årets sista tävling för historiska bilar i klass A-D, där det numera regelmässigt tillämpas s.k. handicap-start, blev en trevlig säsongsavslutning i vackert väder på Falkenbergsbanan.

Ett motorevenemang i Globen i Stockholm samma datum medförde ett visst manfall bland deltagarna, men sex ekipage hade trots allt anmält sig, nämligen:

Lennart Haajanen	Bugatti typ 35C	1926
Roland Haraldsson	Riley 9 Brooklands	1929
Björn Roxlin	Morgan typ 4/4	1938
Ingemar Engström	MG typ TC	1946
Lars Hågeman	Swebe Jap	1951
Gunnar Rösler	Cooper Mk 9	1955

Detta var andra gången man körde handicap-start på denna bana i denna klass, så det svåra i att kunna besluta om en formel som bäst skulle kunna uppfylla önskemålet att alla kör samtidigt i mål kändes inte så betungande. Till yttermera visso var vagnmaterialet, utöver Björn Roxlins Morgan, detsamma som deltog förra året!

På lördagens träningar deltog endast kämparna Gunnar Rösler och Roland Haraldsson. På söndagen blev det mera mangrant, fastän inte riktigt - vi väntade förgäves på Ingemars MG TC.

Maskinellt syntes det inte föreligga några bekymmer med varken Rolands Riley eller Gunnars Cooper. Lars hade litet problem med tändstift, eller något, som gjorde att motorn inte ville gå rent i hans Swebe-Jap. Björn, som efter haveriet förra året fått ihop motorn i sin Morgan, verkade inte heller riktigt nöjd, och träningstiderna gav syn för sägen.

De två huvudfaktorerna som bestämmer handicap-intervallerna är resultaten från träningstiderna och en tidsfaktor för att kompensera för banans karaktäristik vad gäller möjligheter till omkörningar under ett flertal racevarv. Dessutom bedöms från fall till fall hur snabbt en förare, som på grund av maskinfel inte fått någon träningstid, kan köra sin lagade maskin i racet.

Hastighetsskillnaden under träningarna mellan de tre snabbaste ekipagen (Cooper, Riley, Bugatti) var inte mer än drygt tre sekunder. Härnäst kom Lars i Swebe-Jap, som dock förklarade, att han ville starta samtidigt med den andra midgeten. Detta medförde beslut att dessa fyra vagnar skulle starta i en grupp. Björn låg dryga minuten efter med en motor som inte ställde upp på hans krav, och eftersom denna tid kom att motsvara nära nog ett varvs körning för Björn beslöts av praktiska skäl att Björn skulle köra ett varv mindre och

----->

starta - i stället för före de andra, vilket skulle ha syntts normalt inom ett handicap-system - några sekunder efter den snabbare gruppen, som fick köra fulla sju varv. I samråd med SVKG beslöts om denna startordning.

När starten gick för den första gruppen hade alltså faktiskt Björn, som skulle starta sist, ledningen genom att han så att säga redan "kört" ett varv. När därför Cooper och Bugatti tog ledningen i sin grupp tampades de i själva verket om andra placeringen. Efter ett och ett halvt varv lossnade Bugattins magnet från sin plats i instrumentpanelen, och Gunnar kunde ensamt fortsätta jakten på Björn. Efter Gunnar kom Roland Haraldsson och Lars Hågeman jagande, men medan Rolands Riley Brooklands efter bara litet drygt ett års sorteringsarbete fått en alldeles fenomenal fart (trots en motorvolym av bara 1,1 liter) gick det denna gång litet sämre för Lars, som efter tändstiftsbyte fick Jap-motorn att gå bra en stund innan den började misstända igen så att han till slut bröt. Kvar i tävlingen alltså Björn/Morgan, Gunnar/Cooper och Roland/ Riley. Alla körde så mycket tygen höll. Gunnar tog in på Björn medan Roland inte riktigt kunde rå på Gunnar. På det sista varvet hann Gunnar ifatt Björns Morgan, och körde om honom bara en fjärdedels varv före mål. Björn gick i mål som andre man, och Roland kom in som trea efter ytterligare ca 20 sekunder.

Resultat:			Sluttid (verklig)	Genomsnitt per varv
1. Gunnar Rösler	Cooper Mk 9		7:12.65	1:01.80
2. Björn Roxlin	Morgan 4/4		7:06.35	1:11.04
3. Roland Haraldsson	Riley 9 Brooklands		7.35.50	1:05.10

Bröt: Lars Hågeman, varv 4 (tändstift)  
Lennart Haajanen, " 2 (magnet)

Ett bra evenemang, som till största delen och med bravur sköttes av SVKGS kvinnliga funktionärer (man blir väl inte beskylld för manschauvinism om man uttrycker glad överraskning?).

LH





# FINA FRAMGÅNGAR!

SVENSKA RACERFÖRARE FINALSEGRARE PÅ NURBURGRING I DET INOFICIELLA EUROPAMÄSTERSKAPET FÖR HISTORISKA RACERVAGNAR.

Helgen den 23-24.9 vid tävlingar på klassiska Nurburgring i Eifelbergen totalsegrade de båda svenska racerförarna Kent Abrahamsson och Gösta Pettersson i Steigenberger Cup för historiska racerbilar.

Vägen fram till de meriterande slutsegrarna har gått via 7 deltävlingar där den första gick den 30.4 på Nurburgring med final nu i helgen på samma plats.

Kent Abrahamsson från Göteborg har via 3 delsegrar och andra framskjutande placeringar säkrat den åtråvärda pokalen i sin Chevron B16 från 1970.

"Det här har varit ett fantastisk år, säger Kent Abrahamsson. Vi har varit ett gäng svenskar som tävlat i Steigenberger Cup och jag tror att vi satt oss i respekt hos europeerna. Vi har tyvärr inte hunnit tävla så mycket hemma i Sverige i år utan vi har fått prioritera EM-serien. Genom min och Göstas seger här på Nurburgring lyckades vi också totalvinna var sin klass i cupen och det är verkligen roligt för svensk historisk racing."

Gösta Pettersson från Markaryd är känd hemma i Sverige för sin framfart i bland annat "Hundkojeklassen", där han bärgat ett antal SM-tecken. Sedan några år tillbaka tävlar Gösta med en Chevron B6 från 1967 och 1989 slutar med denna fina seger.

Riktigt slut är det dock inte för "Supersports-åkarna", för helgen efter Nurburgring åker man ett s.k "Suporter Race" till Formel 1 på Jerez i Spanien.

Helgen slutar med nya framgångar för svensk-gänget, bäst gick det för Kent som klassegrar och blir totalfemma.

Stig Johnsson från Borås, som slutade totalfemma i sin klass, åkte av i första kurvan på Nurburgring med sin McLaren och tvingades bryta. Lika illa gick det för Bernt Andersson från Borås som blev påkörd och bröt på näst sista varvet med en trasig följd.

Det är uppåt i svensk historisk racing just nu, för Tommy Brorsson är redan klar Europamästare i sin Lotus Elite och nu späder Kent Abrahamsson och Gösta Pettersson på med var sin titel i "Supersportklassen".

På hemmaplan har Kent Abrahamsson segrat i de båda tävlingar han kört, Norrköpings Grand Prix och Teknikens Värld Sportscar Show på Mantorp, vilket gör att det Göteborgska teamet verkligen kan se tillbaka på 1989 som ett bra år.

– Et unikt anlegg som er realisert utrolig raskt. Ofte har jeg hørt om store og fine planer om slike anlegg uten at det har blitt synlig i terrenget, men her i Rakkestad har man i stedet for å presentere flotte tegninger med store ord virkelig jobbet godt. Dette vil uten tvil bli bil-sport-Norges nye sentrum.

Det sier Arild Antonsen, generalsekretær i Norges Bilsportforbund. For en tid siden ble anlegget vist frem til motor-Norge, og komplimentene nærmest haglet over ildsjelene i Østfold-kommunen.



Cato Bjerkan ønsker hele motor-Norge velkommen til Rudskogen i Rakkestad.

# Nytt senter for norsk motorsport

## Motor-sentrum

I september sto lille Rakkestad kommune i sentrum for motorsportsbegivenhetene i Norge. Da ble Rudskogen Motorsenter åpnet. Dette enestående anlegget, som har blitt til på svært kort tid, er det eneste anlegg i sitt slag sør for Stjørdal. En 1.900 meter lang asfaltbane både for bil- og motorsykkelsport er anlagt på Rudskogen, og i tillegg til motorsport vil anlegget bli flittig benyttet av trafikkskolene til opplæring.

I Rakkestad, som ligger midt i Østfold og har drøyt 7.000 innbyggere, har man altså klart det som så mange andre har forsøkt uten å lykkes. Planer om baneanlegg for motorsport har det ikke manglet på de siste årene, men dessverre er svært få av disse planene realisert.

## Samarbeids-prosjekt

Rudskogen Motorsenter A/S eies av NMK Sarpsborg, Trafikkskolene i Østfold, Rakkestad Kommune samt Norges Automobilforbund i fellesskap. I tillegg til den 1.900 meter lange asfaltbanen vil anlegget inneholde en rallycrossbane på over 1.000 meter, samt speedway- og motocrossbaner. Totalt består området av 350 mål, og kostnadene for første byggetrinn er 8,7 millioner.

Det var i 1984 at NMK Sarpsborg først var i kontakt med Rakkestad Kommune om området på Rudskogen. Den gang omfattet planene speedwaybane, rallycrossbane og en liten asfaltbane. I 1986 kom imidlertid trafikkskolene i Østfold inn i bildet, og dermed ble en ny og lengre trasé for asfaltbanen tegnet. Året

etter ble så Rudskogen Motorsenter A/S stiftet og i fjor startet anleggsarbeidene. 15. september skulle asfaltbanen etter planen stå klar.

## Finansiering

Mange er bekymret over det økonomiske ved et slikt anlegg, men Cato Bjerkan, som er styreformann i Rudskogen Motorsenter A/S, ser langt fra mørkt på situasjonen.

– Anlegget er finansiert dels med STUI-midler og dels med lånte midler. Gjennom DnC har vi tatt opp valutalån i utlandet til meget gunstig rente. Når det gjelder mulighetene til å betjene den gjelden selskapet har stiftet, mener vi bestemt at de er gode. Den geografiske beliggenheten er ideell. I ti mils omkrets bor det drøyt en halv million men-

nesker. Hovedoppgaven for oss i tiden fremover blir å få de forskjellige interessegrupper til å benytte anlegget på ordinære ukedager. Responsen vi hittil har fått tyder på at driften skal kunne betjene de løpende utgifter og litt til, sier en optimistisk Cato Bjerkan.

## Nasjonal betydning

Anlegget vil uten tvil få betydning for hele motormiljøet i Østfold og selvfølgelig også i resten av landet. På Rudskogen vil det bli anledning til å trene og teste biler og motorsykler, noe som i dag er helt utenkelig for de fleste motorsportsutøvere.

Hallgeir Raknerud

MIDDAG OCH PRISUTDELNING 1989 !!

Klubben har sin årligen återkommande prisutdelningsmiddag den andra december (2/12) .  
Vi skall i år träffas på Tekniska Museets "Cafeteria", som är bokad från kl 18.00. Ni som vill ta en tur in på museet bör komma en stund innan , då man stänger där kl 18.00.  
Längre fram i tidningen finner du en lista över årets klassvinnare, samt vår totalsegrare - HORST BRÜNING !!!  
Filmvisning både av klassiska och årets evenemang har utlovats, så ni som inte dyker upp missar garanterat något! För att få en uppfattning om antalet ber vi er som vanligt att fylla i nedanstående talong, och skicka den till Leif O'Jönsson, enl Adress i matrikeln.

-----

Ja! ja! Jag kommer gärna till Tekniska Museet den 2/12 för att bevista RHK:s prisutdelning.

Namn.....

Antal pers.....

OBS !!

Var och en betalar middagsmat o dricka själv.

VÄL MÖTTA HALSAR STYRELSEN.

SISTA SIDAN .....

GYMPADOJJOR, KARLSKOGA.

På RHK:s 10-årsjubileum kvarglömdes ett par gymnastikskor  
(REEBOK, vitt läder) vid vandrarhemmet. -Om någon sent om  
sidor drar sig till minnet att den tagit hand om dem kan han  
väl ringa Per eller Maria Norberg, tel 7180401 alt 585460.  
08-

PS.

A propos Readers reply och "Gris på gafeln!" i Rut-  
flaggan nr 6-89.

Det är säkert riktigt att det var "Nenne" Paulssons  
Porsche Abarth Carrera som avbildades på omslaget till  
RF nr 2-89, men den Abarth Carrera som är avbildad bak-  
ifrån med det våldsamma avgasröret torde vara den Berg-  
toftska som kördes på Roskilde Ring av Anders Josephson.

D.S.

P.H.

FOR SALE !!!

OBS OBS ! Jag flyttar till Österrike och säljer mina bilar.  
Icke sålda bilar försvinner ur landet.

\* DULON 1972 PROTOTYP. FVA, 6 vxl, delar och tillbehör.  
Pris 290.000 sek

\* NSU-BRIXNER 1968, 2 sits PROTOTYP. 1300 cc, 125 HK mycket  
delar. Pris 75.000 sek

\* ABARTH 850 TC 1961. REN OBJ. Pris 36.000:-

\* Fiat X1/9 1980, röd, nybes. Pris 49.000:-

Hartmut Stammler tel 08-7478453 alt 7150275.