

# Full rullning på historisk racing!

Det är inte ovanligt att man som engagerad i den historiska racingen möts av oförstående blickar både från vänner inom den "moderna" racingen, och från dem som originalrenoverar och ömt vårdar sina mödosamt renoverade pärlor till bilar.



**D**e förstnämnda tror oftast att vi som sysslar med historisk racing lite försiktigt pyser runt banorna i knapp styrfart, med den enda ambitionen att visa upp bilarna för veteranbilsfolket. Våra vänner veteranbilsentusiasterna å sin sida brukar ofta skaka på huvudet åt oss tokar som först renoverar en bil för att sedan riskera ett eller ett par års vedermödor på banorna, i någonting som kan uppfattas som suspekt buskörning av den oinvidige.

#### DET BÄSTA FRÅN TVÅ VÄRLDAR

I själva verket kan man säga att historisk racing förenar det bästa av två världar. Dels får vi ju iordningställa och bevara intressanta bilar med både charm och historia. Dels har vi ju förmånen att få tävla med dem på banorna, något som onekli-

gen ger bilhobbyn en extra krydda! Den som en gång rullat ut med sin egenhändig iordningställd bil till start i en racertävling, vill inte gärna vara utan den känslan. I den historiska racingen får vi dessutom göra det under trevliga och lagom avspända former. Här gäller om någonstans tesen "att kämpa väl är viktigare än placeringen". Detta utan att tävlingarna för den skull blir till tråkiga defileringar utan tävlingsmoment. Skillnaden mot den vanliga racingen är väl snarare att en placering inte är värd en bucklig skärm eller dörr.

Detta är racing för entusiaster utan racebudget i Formel 1 format.

#### FULL RULLE...!

Ibland kan det dock hända att inte allt går som man har tänkt sig en racinghelg. Det

fick Hans P. Zolnir från Huddinge erfara under det historiska race på Mantorp i maj som hade Classic Motor som välvillig beskyddare. Hans som tävlar med en unik DKW F12 i grupp 4-trim fick under söndagens tävlingsheat erfara hur Philipsons gamla "fabriksbil" från 1964 blev helt utan bromsar i ingången till Mantorps chikan. Hans som då laddade allt vad tygen höll i en tuff uppåkning genom fältet efter strul och nedsurad tvåtaktsmotor under de inledande varven, fick känna på samma sak som JAS-provflygaren, d v s en dramatisk rullning 2,5 varv sidledes!

När Hans febrilt försökte styra genom chikanen i den höga hastighet som bromsbortfallet medförde gick bilen upp på två hjul och började glida över på taket, sedan vidtog en något okontrollerad lufttur (JAS-syndromet igen?). Efter att ha studsat i däckstraven landade bilen dramatiskt liggande på sidan ovanpå avbärräckena! Undertecknad som råkade befinna sig i "skottlinjen" fick skyndsamt skrinlägga alla planer på dramatiska rullningsbilder och i stället kliva åt sidan för att låta Herr Zolnir landa i lugn och ro. Det var med något darriga ben man skyndade fram till vraket för att undsätta föraren. Men även den här gången hade säkerhetsutrustningen gjort sitt jobb perfekt! Ur kliver en skrattande Zolnir och frågar om jag fick bilder på "resan"!!

Så även om bilen tarvar ett karossbyte för att komma ut på banorna igen, så fick incidenten en lycklig utgång för alla inblandade. Tack vare de rigorösa säkerhetskrav som ställs på både förarens och bilens utrustning!

#### VAD HÄNDE?

Vad berodde nu Hans bromsbortfall på, kan man fråga sig. Var bromssystemet inte i ordning?! Svaret på frågan är kanske inte det man först förväntar sig. En bromsledning hade gått tvärt av precis invid nippelförskruvningen!



Detta på en ny bromsledning i koppar, ordentligt fastklamrad enligt konstens alla regler för att undvika vibrationer. Ändå hade bromsröret spruckit tvärs av! Vid närmare efterforskningar har det visat sig att bromsrör i kopparlegering har den egenskapen att de blir sköra ganska så snabbt. Detta visar sig inte minst genom att bara under 1993 års historiska tävlingar har 4 bilar drabbats av samma fel, även om utgången har slutat mindre dramatiskt. Alla dessa bilar har enligt uppgift haft samma typ av bromsrör. De har däremot haft ett tvåkretssystem, något som Hans DKW i likhet med de flesta bilar från den tiden saknar i originalutförande.

#### SE UPP MED DINA BROMSRÖR!

Ett varningsord kan vara på sin plats när det gäller bromsrör i kopparlegering. Särskilt på tävlingsbilar där påfrestningarna ju är särskilt stora. Även på den egna gammalbilan kan det finnas all anledning att se över både bromsrörens material och kondition. Varför inte också passa på att bygga om till ett tvåkretssystem om du använder bilen i normal trafik emellanåt? Det kan ju vara minst lika illa att få ett totalt bromsbortfall vid en korsning med rött ljus, eller nedför en brant backe på allmän väg!

Och du, även om det bär emot att ändra bilens originalbromsar, tänk på det ansvar du har för såväl dina passagerare, medtrafikanter och hobbyns anseende!

Jag vet att åtminstone Hans P. Zolnirs DKW kommer att utrustas med bromsrör av flygkvalitet och ett tvåkretssystem när den åter ställs i ordning för historisk racing!



Undertecknad kommer helt klart att anamma det på den egna byggandes historiska racern.

Hur som helst och bortsett från de incidenter vi här talat om. Alla som gillar lukten av racingolja och bränt gummi och dessutom tycker att en högvarvig gammal racingmotor är lika trevligt som den goda kamratskapen i depån är välkommen ut till banorna när den historiska racingen tävlar.

I vår depå är alla välkomna, oavsett bil och inställning!

TEXT & FOTO BO LINDMAN