

En liten guide till att komma igång med Historisk Racing på bana.

SAAB's tvåtaktare är särskilt lämpliga just för historisk racing, dels därför att Saab's bilar alltid har använts till tävling, dels för att de varit och är väldigt framgångsrika att tävla med.

För historisk banracing med tävlingsstandardvagnar (TC) finns det två lämpliga ålderskategorier att tävla inom; E-bilar och F-bilar.

E-bilar är bilar från 1947-1961 det vill säga 92, 93 och tidiga 96, F-bilar är bilar från 1962-1965. Tyvärr så faller långnos 66:an in i G-klassen och skulle då tävla i den så kallade "standard-ny" mot bilar upp till 71 års modell och där är det rätt tufft att få den konkurrenskraftig.

Innan man börjar bygga om sin bil för racing skall man börja med att skicka efter homologeringshandlingar från Svenska Bilsportförbundet www.sbf.se eller telefon 08-626 33 05. Alternativt kan Saab's Bilmuseum hjälpa till med de ID-handlingar ni behöver på telefon 0520-84344 eller saab.carmuseum@se.saab.com

Läs homologeringshandlingarna noggrant och kontrollera att ditt tilltänkta objekt överensstämmer med ID-handlingen i alla detaljer såsom rätt motor, växellåda, drivknutar, bromsar och så vidare. Kanske inser du att ditt tilltänkta objekt inte passar till det som du tänkt dig.

Åk ut på några tävlingar och prata med dem som kör Saab idag. De hjälper dig gärna med råd och dåd och lyssna till dem - DE har redan gjort misstagen som du kan undvika!

När man låter Appendix-K besiktiga bilen efter ombyggnaden måste bilen nämligen vara historiskt korrekt och överensstämma med utförandet när det begav sig enligt specifikationerna i den aktuella homologeringshandlingarna.

Hämta även hem senaste versionen av FIA's Appendix-K samtidigt som du ber om homologeringshandlingarna, eller ladda ner Appendix-K från www.sbf.se

Det mesta jag skriver om här är hämtat från Appendix K som är FIA's regler för tävlande med historiska bilar.

Vi börjar med de krav som föraren måste uppfylla för att få tävla.

Först måste man ha genomgått en förarkurs för racing. Dessa kurser hålls runt om i landet av flera motorklubbar och innebär en till två dagar på en racerbana med både teori och praktik. Kursen kostar mellan ett till tvåtusen och det är sällan man går på en så rolig och inspirerande kurs där alla ser lika mycket fram emot praktiken.

I samband med kursen söker man debutantlicens hos SBF och sedan har man "license to race". Information om vilka klubbar som arrangerar kurser, när dessa hålls och på vilken bana, får du av SBF.

Nu har man garderat själen med kunskap, och nu måste kroppen garderas med en lämplig garderob.

Man måste ha ett underställ av brandfast Nomex inklusive strumpor samt en balaklava = rånarhuva.

Utöver understället krävs en FIA godkänd raceoverall i trelagers Nomex, FIA-godkända handskar och skor samt till slut en mycket lätt Peltor bilsport hjälm eller annan godkänd hjälm som väger max 800 gram. Den kloke kompletterar även det hela med en stödkrage för att spara nacken om olyckan skulle vara framme.

En komplett uppsättning kläder är inte billigt, men om man inte köper de dyraste eller annonserar efter begagnade kläder, så kan man ofta klä upp sig för ca 4000 sek.

Nu över till bilen. Jag tänkte spalta upp det i vad som *måste* göras, och vad som man *bör* göra, och vad som man *får* göra.

Ett måste som gäller för alla bilar i historisk racing är tidstypiska Dunlop Vintage Racing däck. Genom att ha ett enhetsdäck så blir det mer rättvist då den rike inte kan köpa sig fördelar genom värstingdäck.

Dunlop Racing däcken är inte billiga, men det är ett fantastiskt grepp i dem och trots det så håller de för flera års racing med en såpass lätt och effektsvag bil som en Saab tvåtaktare.

Den storlek som gäller för de flesta är 5.00L-15. För E bilar är det L profil och gummiblandning 204 med mönster CR65 eller tidigare som är obligatoriskt. F bilar skall ha samma gummi och mönster men får även använda den något lägre M-profilen det är nog tyvärr så att dessa däck är något för breda för att få plats på fälgarna och i bakre hjulhusen.

Vill man få ner utväxlingen något eller om man har dåligt med plats i hjulhusen som på en 92:a eller en 93:a-bak, så kan man även köra på 4.50L-15 då däckdimensionen är fri.

Dunlop Racing däcken är diagonaldäck, och kräver ett något högre däckstryck för att fungera bäst på banan, oftast är det ca 2-6-2,8 kg fram och 2,3-2,6 kg bak som gäller för en 96:a.

Dunlop Racing däcken kan du köpa hos TL-racing i Norrköping och de kostar cirka 2100 kr styck.

Dunlop Racing finns numera även att köpa genom www.classicsaabracing.com och där kan du räkna med att de är ca 800kr billigare per omgång.

För att komma billigare undan första året du skall ut på banan, kan du ofta köpa en begagnad omgång däck av någon som redan kört några säsonger.

Ett annat måste är 23 cm höga svarta tävlings siffror på vita fält som skall placeras på dörrarna samt framtill på bilen. Här, liksom för alla övriga detaljer, kolla i Appendix K.

Nu kommer vi in på de måsten som är till för din säkerhet och här börjar jag med E-bilarna då de är klart lättast att komma igång med.

Alla bilar måste ha en huvudströmbrytare som bryter all ström och stoppar motorn. Tänk på att elsystemet måste kopplas så att även generatorströmmen bryts och inte bara batteriet för annars så stannar inte motorn. Huvudströmbrytaren skall vara åtkomlig både från förarplatsen samt utifrån vilket kan fixas om man sätter brytaren längst upp till vänster på torpedväggen. Genom att borra ett litet hål i innerskärmsplåten under motorhuvens vänstra övre spets, så kan en stålwireögla som är fäst vid brytaren ledas ut. Placeringen av huvudströmbrytaren markeras sedan med en dekal med en röd blixtpå blå botten omgiven av en vit triangel med en bas på 12 cm.

Man måste även montera in en 2,5 kg brandsläckare i bilen alternativt två brandsläckare på sammanlagt minst 3 kg. Brandsläckaren skall även vara säkrad med stålband för att ej oavsiktligt lossna, gummistroppar eller skidremmar duger inte.

Två backspeglar är också ett krav, samt att man skall tejpa alla lyktglas för att undvika splitter vid en eventuell kollision. Du kan tejpa lamporna med genomskinlig tejp eller bokplast, så du slipper ta bort tejp varje gång du skall ut och åka på allmän väg.

Framrutan måste bytas till en laminerad ruta om det inte redan är gjort. Kolla nere i hörnen hur rutan är märkt. Rolf Jenssen Saabklubbens reservdelsman, ordnar fram en laminerad framruta för runt en tusenlapp.

Huvar och luckor måste vara väl fastsatta och försedda med minst ett extra lås, så det är bara att inhandla en huvrem om du inte redan har det. Glöm ej heller en rem eller en extra låsbygel för bakluckan.

Bilen måste vara försedd med en gul, röd eller orangemålad 60 mm bogserögla fram och bak, så att man vid behov snabbt kan få av den från banan. Det lättaste är att fästa en ögla eller öglebult i stötfångarfästena eller att modifiera en fällbar lastögla och fästa den i stötfångarbulten.

Man måste även ha ett minst 2" brett fyrpunktsbälte monterat. Detta var i princip allt som måste ordnas på en E-bil innan man får tävla med den i historisk racing.

För en F-bil, som ju är lite modernare, måste man ha säkerhetsskum i tanken, eller en säkerhetstank, samt skyddsbåge eller skyddsbur. Bågen är av den enklare typen med bara en båge vid B-stolparna samt två strävor bakåt. En bur går även framåt från bågen och fäster i golvet nedanför A-stolpen. Skum i tanken och båge/bur är inget krav för E-bilar, men är naturligtvis något som starkt rekommenderas.

Bågen/buren kan man köpa som byggsats från t.ex. "Smeden" i Rolfstorp eller Guss på Värmdö tel: 08-57030022 och själv montera vilket tar minst några kvällar i anspråk. Varje ben på bågen skruvas fast i bilen med tre st M8 bult med låsmuttrar och låsbrickor, igenom de 3 mm tjocka 120 kvadratcentimeter stora förstärkningsplattorna som svetsats fast i karossen. Det går med andra ord lätt att ta ur bågen/buren ur bilen om man senare vill sälja den.

Det är viktigt att du läser reglementet så att du utformar din bur korrekt i alla detaljer. Då det är ett av de tyngsta jobben tidsmässigt i ditt racebilsprojekt är det inte roligt om du inser att du satt i en för gammal eller felaktigt utformad bur.

Något som rekommenderas för alla bilar är ett nackskydd och ett bra sådant får man om man monterar en riktig racingstol i bilen. En racingstol är faktiskt ej något krav, men det är svårt att få några konkurrenskraftiga varvtider om man glider omkring på en standardstol istället för att sitta tryggt inklämd i en riktigt skålad racingstol. En rörramsstol kan man få ny för ca 2000 kr och en glasfiberstol går på ca 4000 kr. Begagnade stolar kan ofta fås för halva priset, men kontrollera bara att det inte är en rallystol som varit med om en krasch.

En brandsäker vägg skall finnas mellan förarutrymme och övriga utrymmen så om du tar bort baksätet så får du montera till exempel en aluminiumplåt i ryggstödet plats för att avskärma bagageutrymmet och bensintanken. En plåt på 46*82 cm brukar vara lagom stor.

Glöm ej heller att bilen måste väga det som finns uppgivet i homologeringshandlingen så om du lättat ur bilen med lexanrutor osv så måste du skruva fast vikter i golvet så att bilen uppnår rätt vikt.

Nu till det lite roligare, och det är vad man får göra med bilen.

Man får göra en lokal förstärkning genom att "lägga till material på begränsade ytor i chassi konstruktionen" Det innebär att man får lägga på extra plåt där det redan finns befintlig plåt så länge man följer den ursprungliga formen/strukturen.

Man kan tex komplettera en 93:a eller en tidig 96:a med den dubbelplåten som ligger under de främre motorfästena från årsmodell 64 och framåt och på så sätt undvika de annars rätt vanliga sprickorna i detta område. Man får även svetsa in T-förstärknings satsen om man vill förstärka upp framvagnen lite.

Då det blir många kraftiga svängar under en racesäsong, skadar det ej att försöka motverka att karossen "mjuknar" allt för snabbt.

Det är tillåtet att montera en krängningshämmare, fast i vårt fall så är det nog snarare bättre att ta bort den befintliga. Krängningshämmanen hämmar bilens krängning genom att minska trycket på det inre framhjulet i en kurva. Då trycket minskar på framhjulet spinner det lättare varför man ej kan ge gas ut ur kurvan lika tidigt om man har krängningshämmare vilket ger sämre varvtider. Har man diffbroms så är det en annan sak, men detta är inte klassat enligt homologeringshandlingarna för Saab 92/93/96, Sport eller Monte Carlo i kategori E eller F.

Justerbara stötdämpare av samma typ som i periodspecifikationen är tillåtna. Detta innebär att man får använda ställbara oljedämpare, men ej helt moderna ställbara gasdämpare. Man får ändra på trådtjocklek längd och antal varv på hjulupphängningsfjädrarna varför det är

vanligt att montera tvåtaktarens framfjädrar bak kortade till lämplig längd. Fram brukar fjädrar med 14 mm tråddiameter vara lagom för torra förhållanden, men vid regn så kan de lite mjukare 13 mm fjädrarna vara en fördel.

Vad gäller motorn så är maximal omborrnings tolerans 1,2 mm, vilket innebär att man normalt kan borra sin motor två eller tre gånger beroende på vilka kolvar som finns tillgängliga. Alternativa kolvar av annan specifikation eller tillverkning än original får användas. Kompressionsförhållandet får ändras genom att plana blocket eller topplocket och/eller genom att utelämna eller använda en topplockspackning med annan tjocklek än original. Balansering av alla mekaniska motordelar såväl som maskinbearbetning och polering är tillåten men tillägg av material är förbjudet, den bearbetade delen skall alltid utan svårighet kunna identifieras som original homologerad del eller godkänd enligt dessa regler. Det är med andra ord fritt fram att porta motorblocket så mycket man vågar. En bra utgångspunkt är Saab's trimningsanvisningar UUC-596 för 93:an samt RTC-806 för 96 samt även UPM 83-63 för Saab Sport. RTC-395 kan även vara av intresse för dig om du har en Sport 65:a.

Tändstift med mindre diameter än standard specifikation accepteras, inklusive adapter för detta. Man kan m.a.o. köpa Saabklubbens adapterar och kasta sina gamla NGK A7:or för att montera lite nyare racestift. Ännu bättre än att kasta sina gamla stift kan vara att göra adapters av dem.

Motorns grenrör måste bibehållas i original utförande förutom att material får slipas bort, men avgasrör och ljuddämpare är fritt inom periodspezifikationen.

Avgasbullret får inte vara högre än vad som föreskrivs i det land där tävlingen äger rum.

I Sverige gäller för närvarande 100dB (A) vid 50 cm:s avstånd och 45 graders vinkel från utloppsröret vid 4.500 rpm. Se vidare info på www.sbf.se under Regler, Racing, Racingboken, Gemensamma Tekniska bestämmelser.

På många banor gäller även 95 decibel vid förbifart så det skadar inte att ha bilen lite tystare vilket även underlättar att höra hur motorn mår samt att det glädjer grannskapet vid rangering och utprovning på allmän plats.

Avgasrörets mynning måste vara placerad max 45 cm och min 10 cm från marken.

Denna ska dessutom vara placerad inom bilens yttre kontur och högst 10 cm innanför denna.

Det är med andra ord fritt fram att låta avgassystemet sluta bakom höger dörr på klassiskt Saab racingmanér så länge man klarar att hålla nere ljudvolymen.

Glöm bara inte att markfrigångskravet på 10 cm, också gäller avgassystemet.

Elektriska bränslepumpar får ersättas av mekaniska och vice versa. Antal och placering får ändras.

Man kan med andra ord montera dubbla bränslepumpar som på GT750 eller byta till en modernare pump av historisk typ tex en Facet Redtop kombinerat med en Filter King bränsleregulator.

Observera att man ej skall använda ett bränslefilter med glaskopp på grund av risken att den spricker.

Se också upp så att inte bränslefilter är av en sådan typ som med tiden sätter igen sig av 2-taktsoljan, vilket medför minskat bränsleflöde och risk för motorskador.

En filterkropp av papp, eller bomull etc bör därför undvikas, och med ett väl rengjort bränslesystem kan man mycket väl eliminera filterinsatsen i regulatorn.

Det är att rekommendera att man förbättrar originalpumpen då den i bästa fall räcker upp till ca 70-80 hp på en 93-96:a.

Förgasare får ersättas med förgasare med annan storlek än vad som specificerats i homologiseringshandlingen för modellen i fråga om:

Märke och alla detaljer samt funktionsprincip förblir identiska med förgasaren(na) i

periodspezifikationen för modellen och förgasaren(na) kan monteras direkt på insugningsröret med utnyttjande av originalbultar, stift och hål och utan något mellanstycke.

Detta innebär att man får montera en förgasare med större spjällhus och är förklaringen till att man ibland ser enkelförgasarmotorer med det relativt ovanliga insugningsröret för Zenitförgasaren med två bultar då det finns en något större förgasare som passar på det insugningsröret.

Observera att alla nytillverkade komponenter eller bearbetade komponenter utan tvekan skall kunna hänföras till sin motsvarande originalkomponent, och att periodspecifikationen alltid gäller, dvs ny (utanför perioden) teknik får ej införas. Det är den tävlandes skyldighet att stå för relevant teknisk bevisning.

Vilken kylfläkt som helst får användas, så där kan man ordna många sköna hästar på toppen genom att montera en elektrisk kylfläkt.

En manövrerbar sökarlykta får monteras om den är tillåten i det land där tävlingen körs. Så det är fritt fram för detta tidstypiska tävlingstillbehör. Maximalt sex helljuslampor är tillåtna. Så där behöver man heller inte snåla.

Du får även byta till delad rattstång och det kan ju vara skönt att veta att man ej åker runt med ett järnspett riktat mot hjärtat. Har du en 96:a med fyrväxlad låda så är rattstången från 1970 års modell den du söker. Den är kollapsibel samt att kabeln till signalhornet ut igenom rattstången precis som på tvåtaktaren.

Bromsledningar får ersättas av metallomspunna slangar av flygplanskvalité typ, Aeroquip-slangar. bromsbeläggens material är fritt. Bromssystemet får ändras till ändras till tvåkretssystem.

Alla avfjädrade delar måste ha en minimum markfrigång på 100 mm så att ett block på 80*80*10 cm kan passera under hela bilen från vilken sida som helst under hela tävlingen. Den kritiska delen här är naturligtvis avgassystemet som normalt alltid är lägsta punkten på en SAAB. Normalt sänker man bilen så mycket att drivaxlarna blir i princip horisontella och det brukar bli rätt lagom frigång till marken då om man fäster upp sitt 2" avgassystem tätt mot karossen.

Då det ej finns lämpliga Dunlop racing däck för 3´5" fälgar så får man byta upp sig till 4" på sin 92:a.

Fälgarna får förstärkas, men det skall inte vara nödvändigt om man använder de fälgar som satt på tidiga V4:or. På dessa fälgar är fälgcentrum svetsat mot fälgbanan och ej nitad. De utmärker sig även med att lufthålen har skarpare kanter och de väger ca 6,7 kg istället för 6,2 kg då de har ca en halv mm tjockare plåt i fälgcentrum än tvåtaktsfälgarna.

Man får även använda fälgar av "Minilite" typ på bilar i F-klassen, men då Ronal fälgen är 5" så går de ej att använda. Däremot så ser man en del fyrbults GB-fälgar eller 99/900 fälgar som är omsvetsade så att homologerad spårvidd och fälgbredd uppnås på bilar som använder Sportens bromsar och nav.

Innertak och mattor får tas bort, dörrklädslar får ersättas. Med andra ord är det fritt fram för aluminiumplåt i dörrsidorna om du vill ha ett riktig race utseende på inredningen.

Om man vill får man byta ut alla rutor utom framrutan mot minst 5 mm tjocka plastrutor där Lexan 400 rekommenderas. Gör dock inte misstaget att popnita fast rutorna, för det är ej historiskt korrekt och således ej accepterat, utan rutorna skall vara monterade med gummilist. För öppningsbara fönster måste original fönsterhissmekanism finnas kvar, men den måste inte vara i funktion.

Observera att en sammanfattad och förenklad beskrivning av ett komplett reglemente kan leda till missuppfattningar. Det är appendix K i sin helhet, dvs inklusive de delarna som handlar om historiska principer, som ligger till grund för en bedömning av en modifiering.

Glöm ej heller att ta en titt på Gemensamma Tekniska bestämmelser som du hittar på www.sbf.se eller direkt genom http://www.sbf.se/pdf/regler/RA_REGLER.PDF

När bilen är klar måste den Appendix K besiktigas för historisk racing för att få sina ID-handlingar. Det finns ett antal besiktningsmän runt om i landet som gör detta. Kontakta RHK, Race Historiska Klubben www.rhkswe.com, eller SBF, så rekommenderar de en besiktningsman i din närhet.

En besiktning enligt Appendix K kostar ca 1500 kr och det kan vara väl värt att ta kontakt med din tilltänkta besiktningsman i god tid då du kan få värdefulla tips samt diskutera frågor och gränsdragningar. Till bilens ID-handlingar så behövs det tre foton med kopior, alltså totalt sex bilder.

Ett taget snett framifrån vänster och ett snett bakifrån höger så att i princip hela bilens utseende kan avgöras från två bilder.

Den tredje bilden skall tas på motorrummet så att motorn syns från insugningssidan.

Det är viktigt att notera att en ID-handling är en internationellt gångbar handling. Den ägs inte av den tävlande, utan av FIA genom SBF (i Sverige). Den som ansöker om en ID-handling måste ha en tävlingslicens.

*Lycka till med bygget, så ses vi ute på banan.
Niklas Enander*