

NORDIC VINTAGE CHALLENGE

NOSTALGI- FROSSA

FÖR FÖRSTA GÅNGEN NÅGONSIN HAR ETT ORGANISERAT NOSTALGIRACE FÖR RC-BILAR KÖRTS I SVERIGE. TÄVLINGEN NORDIC VINTAGE CHALLENGE KÖRDES MED BILAR SOM HADE 20 ÅR ELLER MER PÅ NACKEN. RADIOSTYRT VAR PÅ PLATS NÄR DE GAMLA KLENDERNA DRABBADDE SAMMAN I ESKILSTUNA.

TEXT & BILD: NICLAS SJÖQVIST

Den som någon gång har drömt om att färdas i en tidsmaskin, hade förmodligen älskat att göra ett besök på Nordic Vintage Challenge den 1 februari i Eskilstuna. Nostalgiracet hade alla ingredienser som fanns på den "gamla goda" tidens tävlingar – en frekvenstavla, flertalet spakradios och drövis med bilar utgivna mellan 1979 och 1994. Tävligen kördes i tre olika klasser – Classic, 2wd och 4wd. I Classic välkomnades bilar från 1985 och bakåt, medan tillverkningsår 1994 och bakåt gällde för 2wd och 4wd.

PREMIÄR FÖR NVC

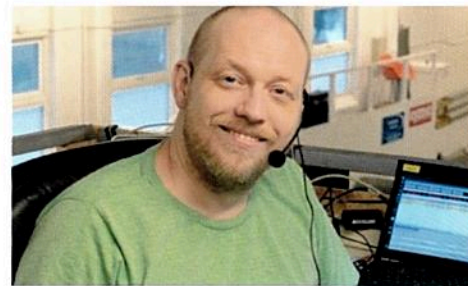
Årets Nordic Vintage Challenge var det första svenska organiserade nostalgiracet någonsin. Tidigare år har svenska nostal-

gientusiaster kunnat sammanstråla på Tamiyaträffen som arrangerats via nostalgidelen på forumet RSB (www.rsb.se). Fröt till NVC såddes ifjol då Joel Höglund och Lasse Waern – båda aktiva skribenter på RSB:s nostalgiforum – åkte över till USA och körde ett nostalgirace där vid namn VONats.

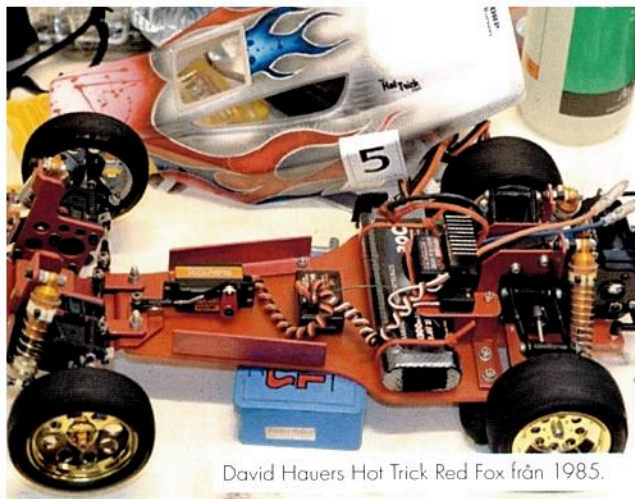
– När Joel och Lasse delade med sig av sina erfarenheter från VONats på forumet, tänkte jag att vi borde arrangera ett liknande race i Sverige, berättar Tomas Karlsson som tidigare varit en av arrangörerna till Tamiyaträffen.

Sagt och gjort. Tomas började snegla på VONats reglemente och efter diskussioner med fler entusiaster på forumet, började en tävlingsform för ett nostalgirace växa fram. Tävlingsdatum, namn och reglemente

spikades och när kalendern visade 1 februari återfanns 33 bilar i startlistorna, relativt jämnt fördelade på de tre klasserna.



Stefan Svensson skötte tidtagningen och kommenterade racingen. Dessutom filmade han hela tävlingen, som nu finns på Youtube (sök på Nordic Vintage Challenge 2014). Stefan är en mycket uppskattad eldsjäl som driver radiostyrd bilsport i Sverige framåt.



David Havers Hot Trick Red Fox från 1985.



Team Norway med David Haver (närmast) och Svein Harald Ytternes. Dessa herrar brinner för nostalgibilar och har bidragit med 50 stycken till en utställning på Norsk Teknisk Museum. De kom till tävlingen med udda bilar men visade prov på fin körförmåga. Ytternes är en meriterad förare som bland annat blivit norsk mästare i både 1:12 (2002) och 1:8 track (2006).



Lasse Waern med sin gamla spkradio och Kyosho Turbo Scorpion från 1986. Lasse körde mycket elbuggy på 80- och 90-talet och beskriver sig skämtsamt som en medelmåtta med stor kåft som alltid var snabbast i depån.



Svein Harald Ytternes två trojänare - Tamiya Grasshopper från 1984 (Classic) och Tamiya Hot shot 4wd från 1984 (4wd).

TRIVSAMMA MÖTEN

Efter att några förare mjukstartat med fri träning på fredagskvällen, drog tävlingen igång tidigt på lördagen. Aktiviteten i MK Eskils lokaler var hög och mötena i depån påminde närmast om en stor släkträff. Vi såg många kära återseenden men också nya möten där förarna äntligen fick ett ansikte på folk de tidigare bara hört talas om eller känt igen via namn på forumet. Två långväga gäster fanns på plats, stiligt klädda i t-shirts tryckta med Norgeflagga och texten "Team Norway". Dessa herrar var David Haver och Svein Harald Ytternes; två riktiga "vintage-rävar" som tillsammans har bidragit med 50 gamla RC-bilar till en utställning på Norsk Teknisk Museum i Oslo.

- Vi är båda väldigt intresserade av gamla RC-bilar. Vi har haft ett race i Oslo tidigare men när vi läste på RSB att detta race skulle gå i Sverige var det självklart för oss att åka hit, förklarade David Haver.

Tomas Karlsson var initiativtagare till tävlingen och imponerade på många med sin körning i 4wd. Bilen han körde med var en Tamiya Top Force Evolution från 1992. Foto: Kenneth Garpebo.

BILARNA

Grundidén med NVC var att bilarnas konstruktion skulle vara av störst betydelse för resultatet, istället för effekt och/eller däcken. Därför fanns begränsningar för motorer, fartreglage, däck och minimivikt. Bilarna fick modifieras förutsatt att inte originalkonstruktionen byggdes om helt; det var exempelvis okej att svarva till egna delar eller utrusta bilen med tidsenliga options. Vissa förare kom till tävlingen med sin gamla tävlingsbil, medan andra hade köpt en nyttigåva av en gammal goding, så kallad re-release. Några förare hade "dammsugit" Internet på annonser och köpt på sig en begagnad bil, enbart för att kunna delta i NVC. En utmaning de allra flesta fick anta



inför tävlingen, var att modifiera bilen så att ackar och servo av dagens kaliber skulle få plats. Detta krävde både uppfinningsrikedom och tekniska kunskaper vilket man såg på förarnas vitt skilda konstruktioner. Vissa valde att köra med tidsenlig sändare, som till exempel Lasse Waern från Väst-8 som rattade sina bilar - Kyosho Tomahawk och



Niklas "Mr. Orange" Olssons Kyosho Optima Mid special från 1989. Niklas hade tillverkat ett eget kolfiberchassi och utrustat bilen med stötdämpare från Kyoshos Ultima RB5.



Bert Ytterhag nöjde sig inte med att delta i alla tre klasser, han hade även med sig några bilar som utställningsexemplar.

Kyosho Turbo Scorpion - med en spakradio från 1980-talet.

- Den här gamla godingen kostade 6 000 kr på sin tid, hävdade Lasse med ett leende innan han försvann upp på förarställningen.

RACINGEN

Och racingen då? Ja, den tenderade att komma lite i skymundan eftersom alla hade så trevligt i depån. Vissa förare glömde till och med bort att de skulle köra och påmindes skämtsamt av tävlingens tidtagare och speaker – briljante Stefan Svensson.

Det var otroligt iögonfallande när de gamla klenoderna rullade fram längs den utmanande banan av nålfiltsmatta. Oftast

ser man endast nostalgibilar på bilder och i hyllor, men att kunna följa deras framfart på en modern bana i racesammanhang var något alldeles extra. Många fascinerades även av hur racetempot skilde sig mellan de olika klasserna. I Classic krängde och studsade de gamla "järnsängarna" fram i sakta mak med växellådor som ibland lät som sågverk, medan bilarna från tidigt 1990-tal i princip uppträdde som dagens toppmoderna buggies och fördes fram i ett rasande tempo.

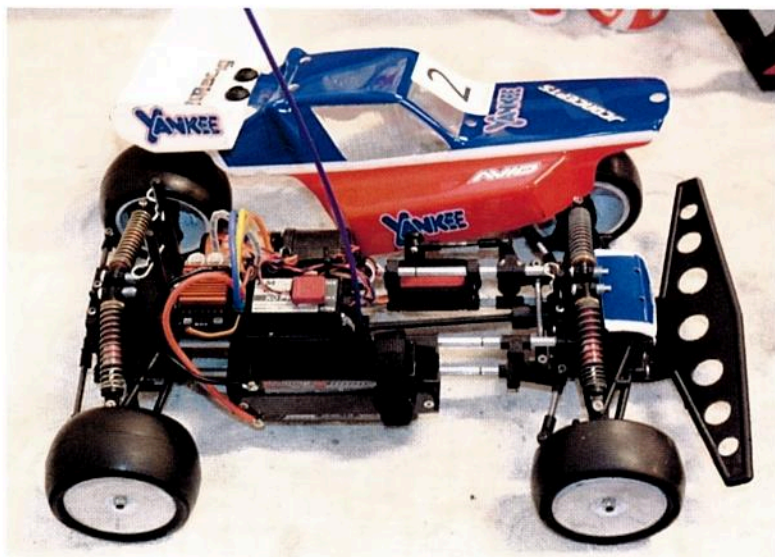
De flesta förare nöjde sig med att ställa upp i en eller eventuellt två klasser, förutom Bert Ytterhag. Han packade upp tre bilar på sitt mekbord – en Kyosho Tomahawk från 1983 i Classic, en Kyosho Maxxum FF från

1988 i 2wd och en Yokomo Super Dogfighter YZ-870C från 1993 i 4wd.

- Det är inte att rekommendera att köra i tre klasser. Varje kvalomgång innehåller ju sex heat; jag kör vartannat och står kurvakt vartannat. Jag hinner knappt gå på "muggen", utbrast Bert glatt men lite stressat i lunchpausen.

PLACERINGARNA

När samtliga heat var avklarade i Classic återfanns tre stycken Associated RC10 på pallen, med Lars Jonsson i topp. När RC10:an kom 1983, revolutionerade den marknaden med sin raceliknande design, vilket man förstod av racingen i Classic

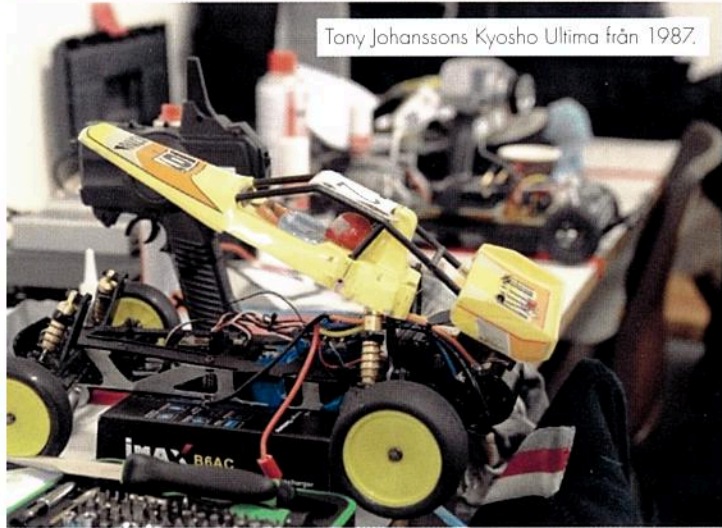


Torbjörn Petterssons Yankee Electra från 1987 drog till sig mycket uppmärksamhet i depån. Självs beskriver Torbjörn skämtsamt bilen som "ett av Yankees största misstag" eftersom drivlinan är helt i plast och således extremt skör. Torbjörn hade fått klura ordentligt vid mekbordet för att få den trasiga bilen körklar. Men med plastdelar från Yankees 1:8 buggy, karossfästen från Traxxas, kaross från RC10, modifierat ackfäste, fälgar från Losi och en stötdämparfot som lagats med ståltråd kunde bilen slutligen rulla i NVC.



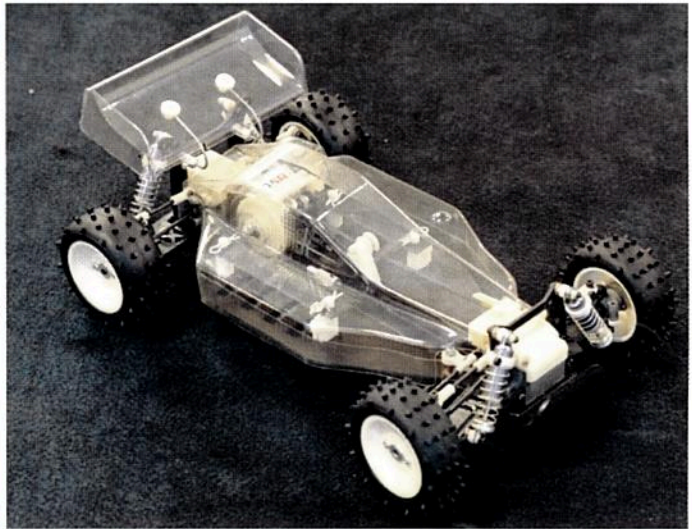


Några av bilarna i Classic klara för start.

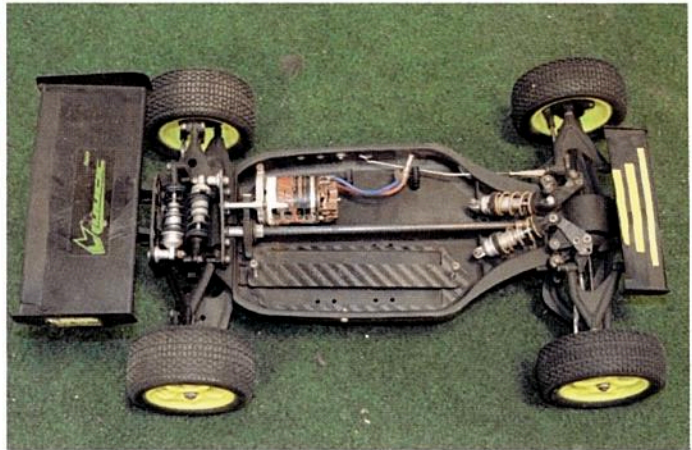


Tony Johanssons Kyosho Ultima från 1987.

Nedan: Ett par av Berts supersnygga utställningsexemplar. Bilen med olackad kaross föreställer den första Super Dogfightern utgiven 1988, fast den amerikanska versionen som gick under namnet Associated YZ 10. Bilen utan kaross heter "Predator" och är från engelska Tenth Technology. Kom 1993 eller 1994. Vad sägs om stötdämparnas placering och vinkel?



Joel Höglund vann "Best in show" och kom på sjunde plats i Classic med den gamla aluminiumklump – en re-release av Tamiya Buggy Champ från 1979. Joel hade tillverkat eget chassi och topdeck till ackarna av glasfiber. Bilen har positiv camber och stel bakaxel, men Joel hade uppgraderat sin bil med en Tamiya kuldifff. Han hade även flyttat servot till framvagnen och monterat en Tamiya servoräddare. Däcken var nedslipade nabbdäck från Tamiya Frog.



under NVC. Många andra bilar såg otroligt svårkörda ut och for fram som studsballar i hoppen medan RC10:an landade betydligt mjukare. Men nu ska man också komma ihåg att många förare såg en större charm i att ställa upp med svårkörda bilar med väldigt udda design än att strida om guldet. En av dessa förare var Joel Höglund som körde till sig en imponerande sjundeplats i Classic med en 35 år gammal aluminiumklump - Tamiya Buggy Champ från 1979 (re-release).

I både 2wd och 4wd körde Kenneth Malkusson storstilat hem guldet med sina egna gamla tävlingsbilar - Schumacher Cougar 2000 respektive Schumacher Car 2000, båda från år 1994. Den sistnämnda vann han Vintercupen med två år i rad på 90-talet och faktum är att Kenneth fortfarande är en av landets bästa buggyförare i elklassen, med bland annat ett silver på SM i 1:10 2wd ifjol. På andra plats i 4wd kom Tomas Karlsson, som kämpade tappert med sin Tamiya Top Force Evolution från 1992 och lyckades sätta

lite press på supersnabbe Malkusson. Bakom dessa herrar imponerades många av Svein Harald Ytternes som rattade sin bängstyriga Tamiya B.A.R. Hotshot Evo II från 1984 till en fjärdeplats.

SUCCÉ FÖR NVC

Utifrån stämningen bland förarna, alla skönheter till bilar och lovorden från folket på plats, kan man inte annat än konstatera att premiärtävlingen av NVC blev en riktigt dundersuccé. Redan innan tävlingen var slut

började röster höjas för att göra NVC till en årlig tradition. Tomas Karlsson, som sken som en sol hela dagen, verkade inte särskilt svårflirtad i frågan.

- Det här var sjukt kul, så inspirerande att träffa alla "nördar"! Många kör RC-bil

för första gången på flera år här idag vilket är väldigt glädjande. Det här bara måste vi göra om, sa Tomas.

När mekborden tömdes och de charmantanta bilarna åter packades ned i förarnas väskor, tvingades alla inse att det trots allt

är 2014. Men med vetskapen om att NVC med all säkerhet kommer köras igen och att diskussioner om tävlingen kommer fortsätta på RSB, var det med glada miner nostalginördarna stängde MK Eskils dörr bakom sig och klev ut i verkligheten. ■



OCH VINNARNA ÄR...



Topp 3 i 4wd: 1. Kenneth Malkusson 2. Tomas Karlsson 3. Per Granbom.



Topp 3 i 2wd: 1. Kenneth Malkusson 2. Lars Hägerman 3. Christer Forslund



Topp 3 i Classic: 1. Lars Jonsson 2. Jan Fredholm 3. Christer Holmberg

Depån var definitivt hjärtat i NVC. Här rådde full aktivitet och såväl mekkunskaper som munläder sattes på hårda prov.



MK Eskils fina inomhusbana.



Svein Harald Ytternes vann "Best looking car" med sin Tamiya Hot shot 4wd från 1984.

NÖRDFAKTA: BILARNA I NVC

CLASSIC (ÅRSMODELL SENAST 1985)

Associated RC10 (3st), Tamiya Buggy Champ, Kyosho Tomahawk R, Kyosho Scorpion, Kyosho Tomahawk, Tamiya Grasshopper, Hot Trick Red Fox, Tamiya The Frog

2WD (ÅRSMODELL SENAST 1994)

Team Losi XX (3st), Schumacher Cougar 2000, Associated RC10 World Car, Associated RC10 Graphite, Schumacher Top Cat, Kyosho Turbo Scorpion, Kyosho Maxxum-FF, Tamiya Dyna Storm, Associated Rc10 Team Car, Kyosho Ultima

4WD (ÅRSMODELL SENAST 1994)

Kyosho Turbo Optima Mid Custom Special (2 st), Schumacher CAT 2000, Yokomo Super Dog Fighter YZ-870C, Yokomo Dogfighter, Tamiya Top Force Evolution, Yankee Electra, Tamiya B.A.R. Hotshot Evo II, Kyosho Optima Mid Custom Special, Yokomo YZ10, Kyosho Turbo Optima Mid