

Gl. Racerbiler : Hvem Kørte og hvor blev de af ?

Da Historisk Motorsport i dag er så populært, er interessen for de originale racerbiler, kørerne og div. løb og resultater nu også i fokus . Bl.a. med en del debat på Facebook , hvor forskellige indlæg beskæftiger sig med emnet . Derfor har jeg valgt at opdatere et indlæg, som jeg lagde på HMS hjemmeside i 2007, men ikke er der mere. Det var foranlediget af en lang polemik om Malerens Alfa GTA (der lige har været oppe at vende igen) og at jeg ind imellem også bliver spurgt om ” hvad blev der af din gamle Escort ”.

Hvis nu andre med viden, tid og lyst til at nedfælde noget dansk motorsportshistorie, der ikke er beskrevet før, om DM klasser, Spec. Saloon Biler, Baner eller Personer osv., kunne netop denne tid være en god lejlighed til at få det nedfældet.

En del af dem med førstehandsviden er desværre væk, nogle af os andre er ved at være lidt grå i toppen, så!!! Tanken er, at det skal kunne findes på internet som en slags opslagsværk for interesserede.

Her :

Min opdaterede version om ”alle ” Ford Escort 1300 GT gr.2 i DK , der kørte i klassen 0-1300 cc , 1970-75

Nu er tilføjet flere detaljer om specifikationer, løb osv. med de **2 forskellige** Escort-er, jeg selv kørte i. De havde ca. samme spec. som de andre Escort 1300 GT (m.8 ventiler) i denne klasse, og problemerne jeg havde så rigeligt af , var for en del ret symptomatisk for de andre Escort 1300.

Nu tilføjet div.billeder og lidt generelt om løbene for 50 år siden .

Jeg er klar over, at den megen fokus på mine biler og løb i nedenstående på ingen måde står i forhold til Erik Høyer og Flemming Rasmussens resultater i Escort 1300 , men da jeg selv ombyggede og kørte mine Escort i 3 sæsoner , er det af gode grunde her, jeg har mest at kunne berette om..

Steffen Sylvest

Den første Ford Escort 1300 GT gr. 2 i 0-1300 klassen

Var den Ford DK sponsorerede højre-styrede Escort lev. af British Vita Racing!

Kører: Tom Belsø 1970.

Don More tunet motor, 5 trins gearbox og skivebrems bag, pris ca. 80.000 kr.

Det var meningen at Tom skulle give Høyer og resten af 1300 klassen baghjul, men det blev ikke nemt ! Der var en del problemer med teknikken i den nye racer og ”selv med Belsø” kørte den ikke helt så hurtigt som Ford havde regnet med. Efter et par løb blev Weber DCNF carbs. skiftet ud med Tecalامت Jackson injection.

Det blev problemerne ikke mindre af. Den gik dog fint ind imellem og ved sidste løb på Ring Djursland slog han endelig Høyer og vandt løbet. Med kun 2 gennemførte løb ud af 5, og DM som nr.4 var det ikke helt efter forventningerne!

Ford DK stoppe de denne satsning efter første sæson og bilen blev solgt til Lars V Jensen .



Nr.1

Ring Djursland 70



Erik Høyer Cooper S og Tom Belsø Escort

nr. 2

Som vi andre efterfølgende måtte erfare ! En Escort 1300 GT i gruppe 2 trim var bare ikke en nem racer at holde stabilt kørende på den tid . Der var ingen Escort GT, der i de 5 år fik point i mere end halvdelen af løbene på en sæson !

Lars Viggo Jensen

Lars købte Ford DK s "Tom Belsø" Escort 1300 GT til 71, med Peter Poulsen som mek., der før havde skruet på Formel biler i Roskilde Ring tiden .



Indsprøjtning: 135 hk.



Førerpladsen i Escort GT.

Ford Escort 1300 GT

■ Lars V. Jensen har overtaget Tom Belsø's Escort 1300 GT fra i fjor. Dens motor yder 135 hk ved 9000 o/m. Den er tunet hos Don Moore, har kompressionsforholdet 12:1, otteportet topstykke og Tecalemit-Jackson-indsprøjtning. Desuden har Escorten 5-trins gearkasse. Den vejer ca. 770 kg, kører på 8 1/4" brede fælge for og 9 1/2" bag og skulle med sine køreegenska-

ber opveje, hvad den repræsenterer i større vægt i forhold til BLMC-vognene. Lars V. Jensen er imidlertid ikke helt tilfreds med køreegenskaberne endnu og regner med at få vognen til at styre bedre til de kommende løb. Nyvognsprisen på vognen kendes endnu ikke, men der er tale om nærværd 80.000 kr., hvis man vil hente en tilsvarende i England i dag.



Lars V. Jensens Ford Escort 1300 GT.

farve : Rød / hvid

nr.3

Det blev heller ikke for Lars Viggo det nemmeste år, da der stadig var en del problemer med bilen. Men når den "kørte" var han hurtig og med helt fremme .

Da Erik Høyer i 72 kom til Ford DK, købte Lars V. Høyers Austin Clubman DM vinderbil. Den var mere stabil, og Lars Viggo fik en rigtig fin sæson, med flere podiepladser og var i skarp duel med Benny Hall om bedste Clubman . Lars Viggo blev i sidste ende en tæt nr. 3 efter Benny, med en lynhurtig Leif Petersen i NSU som vinder af sit første af mange DM .

Fords "Tom Belsø" bil:

1970 : kører Tom Belsø

1971 : kører : Lars V Jensen , Borup

1972 : kører : Lennart Lyckell Team Timex

1973 : kører Åke Lyckell .

1974 : Kører Kjell Alfvengren

Senere : Staffan Jonsson , Kører i dag Historisk Race i Sverige

Steffen Sylvest , optakt til 1971.

-

Min plan for 1971 var at forsætte med min gruppe 1 Fiat 850 Sports Coupe, hvor jeg var ret godt kørende, men havde haft for mange "uheld" så endte kun på en delt 2 plads .

Desværre for mig blev reglerne ændret til at være en begynder-klasse, hvor man kun måtte have kørt 2 løb inden år 1970. Ændringen var en følge af, at der havde deltaget flere garvede kørere det første år, så de nye ikke fik en chance. Det var kørere som bla. Son Borch Christensen i Fiat (kun første løb) og John Nielsen og Steen Mikkelsen, der vandt DM, der alle også kørte Fiat Abarth 1000 Gr.2/5 . Plus Team Austin stillede med et hold rally kørere.

Jeg havde deltaget i 2 løb på Roskilde Ring i min Volvo Amazon og 1 løb på Jyllandsringen i 69 i en BMW 2002 gruppe 1 (demo bil uden afgift 15000 kr.) uden spær, der ikke var lovligt til BMW på det tidspunkt. Det duede ikke - den løftede det inderste baghjul i alle sving . Kørte 1 løb og blev nr. 11, med Jan Heggov også BMW lige efter! Til gengæld var det den eneste racer, jeg tjente på ved salg!

Det var grunden til jeg startede mit Escort projekt (der for mig nok var lige 1 år for tidligt).

Sylvest Escort 1300 GT gr.2 1971 (den første af de 2)

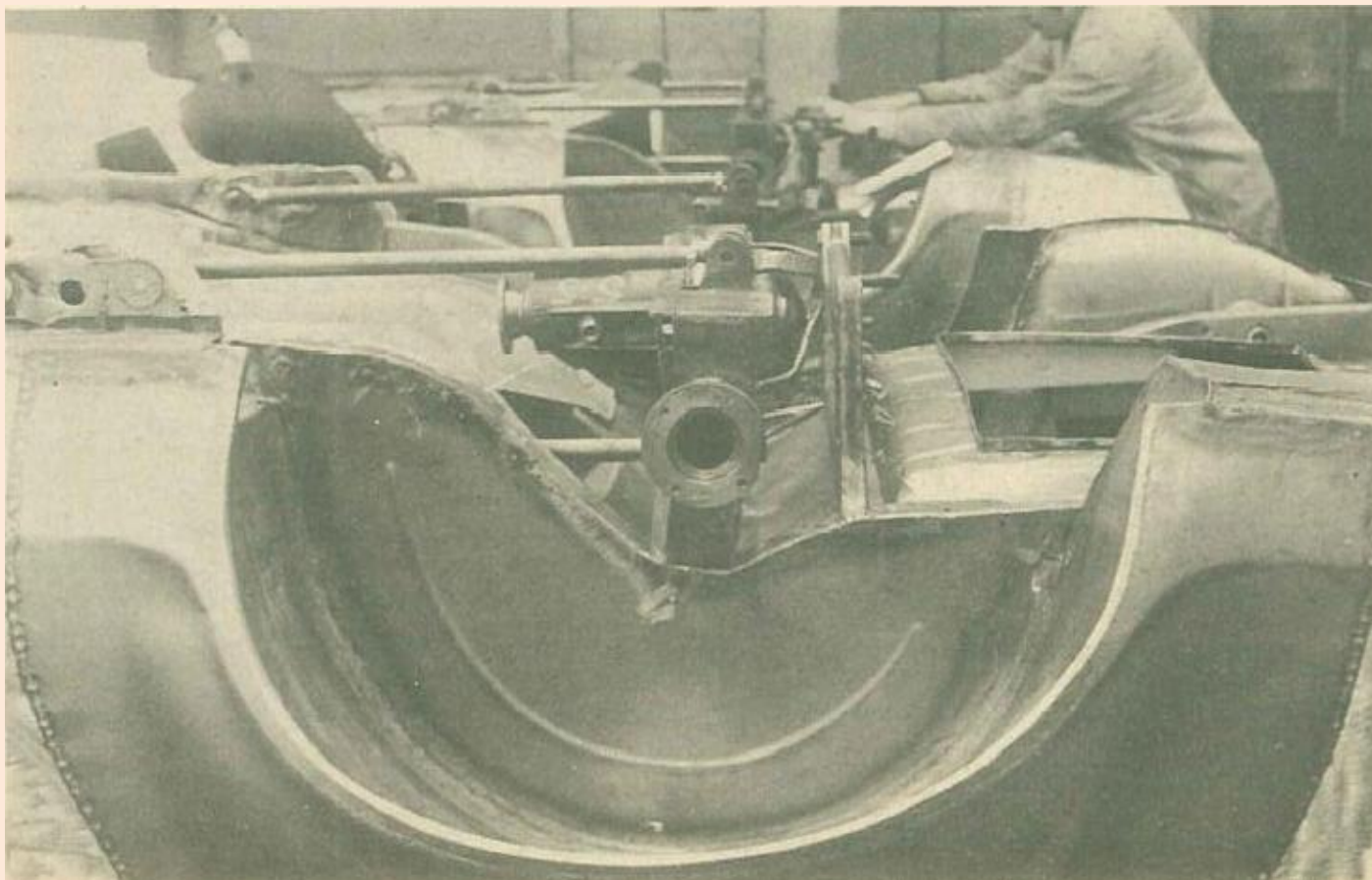
Planen var at bygge en 1300 gr. 2 racer for de ca. 23.000 kr, jeg havde efter salg af min Fiat gr.1 racer, salg af personbil og vist forudbetalte feriepenge fra Car Centre.

Mit startgrundlag var en 1968 1300 GT, der var brændt i motorrum og indvendigt foran. Det tog laaang tid (i en iskold træ garage) med stålborste, sandpapir, rustfjerner og maling at få den fin!

I jan. 71 kørte Åge Olesen (min chef i Car Centre) og jeg til England (i Morris 1000 Traveller). Vi skulle på Lotus Europa kursus en uge på Lotus fabrikken i Hethel. Det faldt heldigvis sammen med Racing Car- show i London, plus , jeg hjemme havde set en annonce i Autosport UK ang. en brugt 1000 cc 5 hovedlejers Holbay Formel 3 motor til salg hos " D&A Shells and Chassis". Det var en lille wheeler dealer i en smal gl. butik med racerværksted nede i baglokalet. Tanken var at den kunne være nem at ændre til 1300cc.

Vi kørte også til Broadspeeds fabrik, der var ny og flot . For at afhente 4 stål skærmbobler og plast for og bagklap. Her mødte Aage en mek. fra F3 tiden , og kun derfor fik vi lov til overfladisk , at se værkstæderne med de nøgne karrosser , der var ved at blive bygget op. Og fik her lidt ideer til ombygning af især bagvogn og hjulkasser.

Hjemme igen , fandt jeg efterhånden ud af, at det var et større og langt dyrere projekt end jeg havde regnet med . Det var "meget" lidt, der kunne bruges fra en std. Escort, og svært at finde de rigtige race stumper, der skulle til - plus kursen på £ var som jeg husker 18-20 kr



Broadspeed Fabrikation af Escort karosserier (billede fundet senere.)

nr.4

Da vi var der havde jeg set , de havde ført hjulkasserne helt ind til vangen . Det blev også lavet på min første Escort , stort arbejde !

Specifikationer :

Bremserne kom fra Capri 2,0 og monteret med spec. hovedcylinder og større hjulcylindre bag. Dvs. bremserne var ca. som på en std. Escort Twincam . Ferodo DS11 klodser for og VG95 belægn. bag.

Stål svinghjul og 187 mm race, sinter metallic kobling, spec. udrykkerleje og koblingscylindre.

Gearkassen kom fra den Capri V4, som John Raden kørte i Gr.1; Kardan fremstillet som til Twincam

Fjederben, Monroe spec. Race, egne reaktions arme og div. beslag. Min Escort var én af de første 1300 GT, og havde bagudrettede stræbearme med montering i forvangen -.

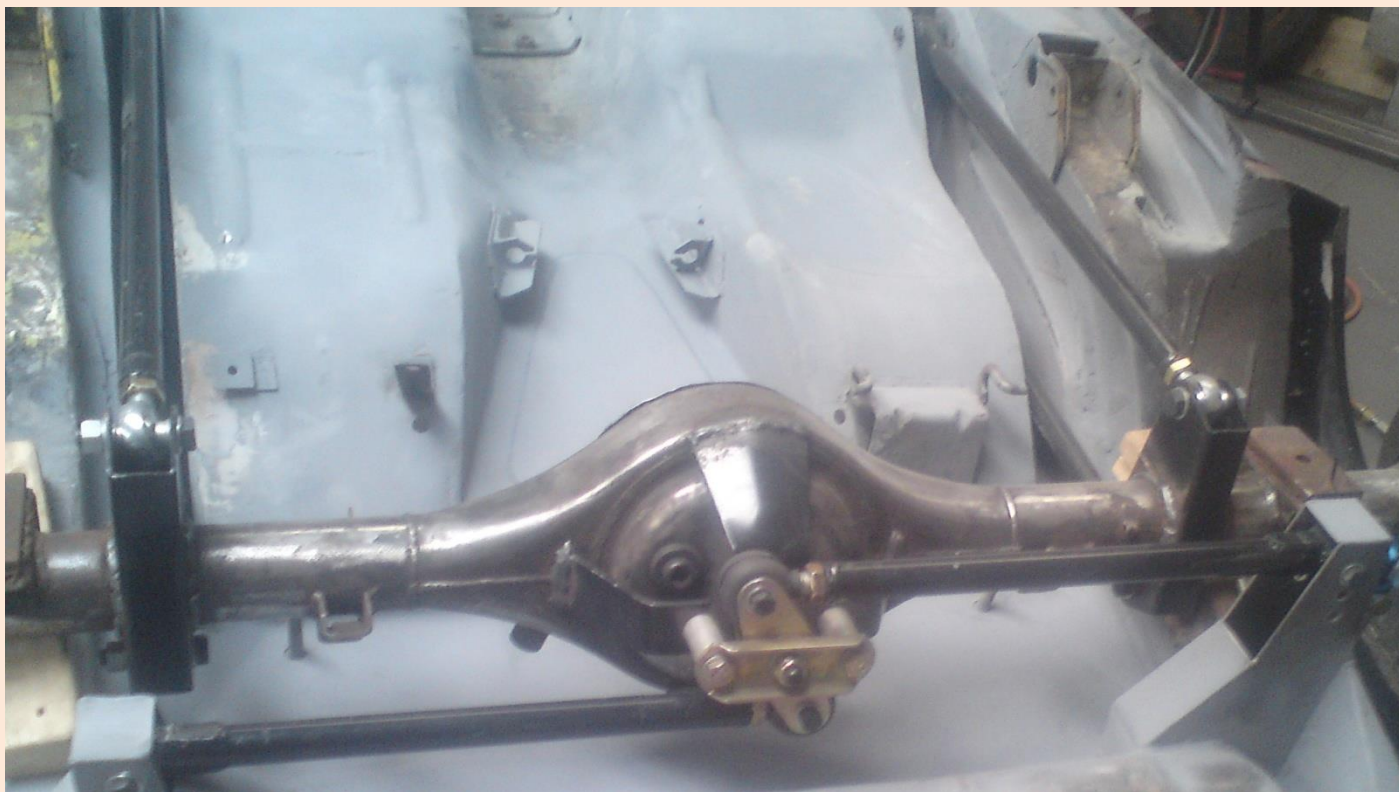
Hjemmegjorte 4-link arme , hvor det ikke var så nemt at få placere monterings punkterne rigtigt!

Da bilen første gang blev sat ned på hjulene og vi trykkede den ned bag, var det ok, men ved tryk i een side var bilen helt stiv, så 2 af de 4 armes monterings punkter skulle flyttes en del, før det virkede !

Selv designet Watts link (tværgående arme) m.. beslag og og dreje_hammel svejset på diff.

Nye støddæmperbeslag på banjo og ved top af dæmper. Her svejsedes et 50x100 mm. rør på tværs over hjulkasser, lidt. som det jeg havde set hos Broadspeed. Bag-dæmpere indenfor vangerne .

Plus 100 ting som f.eks. spær til diff, , 6.0-1 gearing, fælge 10" og 11" , Dæk 225/500 og 245/500, fjedre og bur (kun hoved bøjle og 2 stivere bagud). Køler, tank, benzinpumpe, instrumenter, plastruder, sæde og rat (tandstang var standard)



Her ses et færdig mont. 4- link arme og Vatts link kit , der i dag kan købes mange steder .

nr.5

Motor

Holbay 1000 cc motoren, jeg havde købt, kunne jeg ikke lige se, hvordan den kunne blive til 1300cc .

Det endte med jeg lånte 25000 kr. af John Lundberg, som jeg havde ”skruet” Mini og NSU for i et par år, på den betingelse, at jeg enten betalte pengene tilbage efter sæsonen, eller han overtog den forhåbentlig færdige racer.

For pengene bestilte jeg hos den danske Broadspeed agent, Ib Odgård, Cartec, en ny 1300 GT gr 2 motor med Weber DCNF carbs (Lucas Injection var meget dyrere). Da vi så endelig åbnede kassen (3 uger før første løb) Manglede alt fra blok og op : topstykke, vippetøj, carbs og manifold - dvs.” Hestene ” manglede!

Det var i restordre, som de sagde! Jeg fik faktisk aldrig det rigtige topstykke med helstøbt downdraught kanaler og de store 40 mm indsugningsventiler på min Escort.

Tog derfor topstykke og div. dele fra min 1000 cc Holbay motor (38 mm ventiler) der pga. nu 1300 cc , blev fræset ud i forbrændingsrummene til ca. 12-1 i kompression.

Denne type top er originalt fra en Ford Anglia, hvor man til formel 3 modificerede det til opad vendt indsugning med rør limet i med Araldit. Det sydede og boblede i kanten når den var varm!

Titanium ventil caps .

Weber DCNF 40 karburatorerne fik jeg efter henvendelse til Ford. De kom fra Tom Belsø Escort 1300 fra året før, inden de monterede TJ injection.

”Fik” var så meget sagt. HC Jensen, deres pressechef der stod for Fords Raceteam, ville have 2 stopursplader med 3 ure i hver til gengæld. Så dem måtte jeg ud at skaffe . Det var støtten fra dem, til mit projekt !

Hjemmelavet udstødningsmanifold, ingen lydpotte med kun 1 m. rør ud af siden . (så god lyd ved 9000 +)

Motoren var med frontmonteret tørsump oliepumpe, og selv fremstillet olietank i blik plade der var placeret i bagagerummet. Olien , Duckhams 20-50 .

Slangerne, der løb inde i bilen, var alm. armerede plast slanger, der så ok stabile ud, så længe olien var kold, men meget bløde ved 100°. Det var nok ikke gået i dag!



Her et af de rigtige ”støbte downdraught ” topstykker, hvor de lyse propper er hvor ind. manifold org. er monteret . De var lavet til 10 mm tændrør , Champion og Motorcraft , blev brugt , begge ret ustabile så startede altid med nye .

Sæsonstart på Jyllandsringen ” der skulle have været første løb i Escort ”

Bilen var malet matsort , fordi det tørrede hurtigst !

Motoren havde ikke engang været startet op hjemmefra, da vi ankom til Jyllandsringen.

Da vi endelig var klar til opstart, og vi skubbede rundt for at få gang i motor , gik den utrolig dårligt, uanset hvad vi gjorde, og det endte med, at jeg ikke kunne stille op til løbet !

Det var ikke så godt, da jeg var blevet sponsoreret af Bridgestone med 5000 kr. og lån af deres Tempo ladvogn i weekenden. ”**de var mødt op for at se på ”.**

Med i aftalen var fire Bridgestone racer dæk, der desværre viste sig at være alt for hårde i compound, og jeg kørte mere sidelæns end ligeud ! Så brugte pengene på 4 Dunlop dæk.

Senere fandt vi ud af, at der var manipuleret med karburator dyserne, ” hvor de kom fra”. Da de før havde kørt på en tilsvarende motor, troede vi at der var helt andre årsager til motor gik så dårligt.

Ved en test på Ring Djursland, fik Aage Olesen fundet frem til en dysse kombination, der virkede. Endelig kom motoren kom til at spille, men blev for varm efter 2-3 omgange ved fuld power til 9000 + omdr. Standardkøleren var for lille. Så fik vi fremstillet en ny køler, med over dobbelt kapacitet.

Løb 2 , Ring Djursland : her brændte 2 gear sig fast på hoved-aksel , ved tidtagningen, så var det slut der !

Løb 3 Ring Djursland ; var det regnvejr , og ingen regnvejrs dæk , langt bagud !

I de 3 år med Escort , var der ikke råd til regnvejrs dæk, men heldigt nok var der kun få våde løb .



4. løb på Jyllandsringen kørte bilen så godt, at jeg i første heat skiftede plac. et par gange med Høyer i den nye Clubman. Da var i front, gik motoren periodisk på 3 cylindre ned ad langsiden. På sidste omgang igen 3 cylindre, så Erik kom forbi før målstregen!

Andet heat, igen forrest da der nu kom lidt lyd fra motoren, så ville køre i pit efter hårnålesvinget; men inden så langt, gik der en plejlstang ud gennem siden på blokken!

Der havde hele tiden været problem med, at olien trængte ud af motoren flere steder, så alt var limet med Curil pakmasse! Og da jeg efterfølgende fik diagram over olie systemet, skulle indv. diameter på olie retur (90 gr. bøjning), fra olie pumpe til tørsump beholder, være 13 mm! Men var kun 9 mm, derved ophobedes for meget olie i motoren. Der var grunden til den nærmest exploderede.

Blok, topstykke, knast, krumtap, 1 plejlstang og et stempel skulle skiftes. De sidste 3 ting blev bestilt i UK. resten fundet herhjemme. Desværre kom delene fra UK først fredagen før næste løb og krumtappen manglede propper ved oliekanalerne. Så måtte desværre springe løbet over.

Nu ikke meget Broadspeed tilbage på den motor, og et alvorligt slag for økonomien resten af sæsonen.

Her inden motor tog slut !

nr,8



Jyllandsringen 71 Forrest Sylvest , Erik Høyer, Benny Hall, Lars V Jensen , Flemming Rasmussen Leif Petersen, Conny Ljungfeldt og Abarth, Peter Wiisskirschen. Så 4 Escort 1300GT !

Nr.9



Jyllandsringen 71 , én af de få gange foran Høyer, inden motoren stod af

Løb 5 Ring Djursland 1971 . Leif P. med Maleren , Sylvest og Benny Hall bag.

Nr.10



Hvorefter nyt problem ?

Nr.11



Djursland 71 løb 5



■ »Er der ikke osse nogen, der gerne vil se min bil,« synes Steffen Sylvest (tv) at spørge. Han var nemlig foran både Flemming Rasmussen og Erik Høyer på Ring Djursland, da han gik ud

med sin hjemmelavede Escort GT. Men da Erik Høyers Austin begyndte at lække olie, blev der opstandelse. Fra venstre T. V. Hansen, Åge Olesen, Sigurd Søgaard, John Kierff og Erik Høyer.

Djursland 71 , løb 5

nr.12

Sæson afslutning på Jyllandsringen , 71

Bilen kørte fint og startede efter Høyer og Leif P. Fik en god start og havde Leif på ydersiden ind i Handelsbanken, men desværre spandt Leif rundt! Jeg mente ikke der var kontakt og ingen skrammer, men Leif var jo heller ikke én, der bare går i spind, så ?. Efter heatet blev jeg disket efter protest fra NSU. for hård kørsel i første sving. Det var skidt både for mig og Leif P., der havde haft en chance for at vinde DM !

Det var først til de sidste par løb, at Escort'en blev mere stabil , så det blev kun til få point ..(ikke point pr. heat kun totalt) Men når den ellers kørte ok, var den så hurtig som de bedste det år!

Da jeg efter denne sæson ikke havde beløbet , jeg havde lånt af John Lundberg, overtog han, som aftalen lød, raceren (inkl. min hjælper, Henrik Jessen). Det var vist en ok investering for John!
Og for mig, dyre lærepenge ud i Escort 1300 *race* !

Lundberg kørte i 72 og 73 uden de helt store problemer i DK og. 2 løb i Finland, hvor den fik en stor frontskade i første løb. Der blev repareret på en finsk medkøres værksted før sidste løb her.

Sylvest Escort nr 1:

1972- 73 Kører: John Lundberg , 1974 - 76 Kører: Danny Petersen

Sylvest Escort nr. 2 1972

Til 72 sæson havde jeg nu ingen bil og få penge!

Iflg. pressen var jeg dog i spil om en plads i Ford DK Team! De havde Erik Høyer (Team Austin støttet) som første valg (5 x DM) og mig, der dårlig nok havde vundet løb, som alternativ. Høyer valgte at takke ja. Det var der nok ingen af dem der fortrød !

Det endte med, jeg slog mig sammen med automaler Leif Jørgensen (alias : Leif Brotsen), der havde gang i et Escort projekt, men manglede motor og div. dele .

Da stadig havde resterne af Holbay motoren og derudover havde fået en kasse med F3 motordele fra min daværende mek.hjælper Henrik Jessen , der før havde været med Jørgen Ellekær i F3..Og var rester af de motorer, Ellekær havde taget livet af.

Så prøvede igen at ændre min Holbay 1000 cc motor til 1300 cc. Der var opbygget på en 1500cc blok (Samme boring som 1000 og 1300) med meget lange plejlstænger og 3 tandhjul som knastdrev.

Ved mont. af 1300 cc krumtap og de lidt kortere 1000 cc plejlstænger fra Ellekær , plus slibe ca.5 mm. af blokkens top, kom det til at passe med, at stemplerne gik til 1 mm under blokkant . De ekstra 6 cm² rum , gav ca.12-1 i kompress.. ,ved mont. af 1000 cc topstykket (også fra Ellekær kassen).

(Det var nok pga. den tyndere blok-top, at vi ind imellem måtte skifte toppakning mellem heat !)

På den første Escort , havde der været problem med de lodrette Weber DCNF 40, der ofte fik motor til at sætte ud efter lange v. sving. Derfor blev denne motor nu monteret med vandrette 45 Weber på manifold lavet at vandrørs buer .

Den ” nye” motor gik rigtig godt, på trods af den noget specielle opbygning af div. gamle stumper (kun krumtap var ny)

Det var den vi så lidt ” ironisk” men ikke helt uden grund kaldte for SKLOTSPEED !

Leif og jeg aftalte : han kørte de 4 løb på Ring Djursland og jeg de 4 løb på Jyllandsringen.

Han var mekaniker, når jeg kørte, og jeg for ham, ved løbene på Ring Djursland .

Det var Leif første racerløb nogen sinde så havde knap så megen speed,, til gengæld tror jeg han gennemførte flere løb end mig og til hans undskyldning kørte bilen nok lidt bedre på Jylland Ringen end på Djursland, pga. ret meget understyring, der var et stort problem ud af ”skoven” inden langsiden (hvor den vist også fik en enkel bule).

Første løb på Jyllandsringen 72

Åbningsløbet på Jyllandsringen var jeg ”meget” tæt på at vinde , efter hård kamp med skiftende plac. i de 3 heat mod Leif P , Maleren, den svenske mester Johnny Green i Escort og Bjørn Stenberg i den hurtigste af de 3 svenske ” Topcon ” Alfa GTA, der var med (blev svensk mester det år)

Det var nok det bedste løb i de år med Escort !

Desværre knækkede min højre for-fælg i de 4 ”eger” (kun bespændingen sad på bilen) ud af Handelsbanksvinget på anden sidste omgang, da var i front af løb !

Det var ikke for godt , med overskrifter i aviserne ”Stor dramatik og publikum i fare osv.” Da fælgen efter jordvolden røg højt op over publikum og landede på en Falck bil; men ramte heldigvis ingen personer.

Det var billige svenske J P fælg (der dog havde et godkendt stempel) .

Til gengæld for uheldet, sørgede journalisternes lidt kritiske spørgsmål til Fords folk (da jeg ikke modtog nogen hjælp herfra) de næsten var tvunget til at forære mig 2 brugte Minilite 9” fælg .

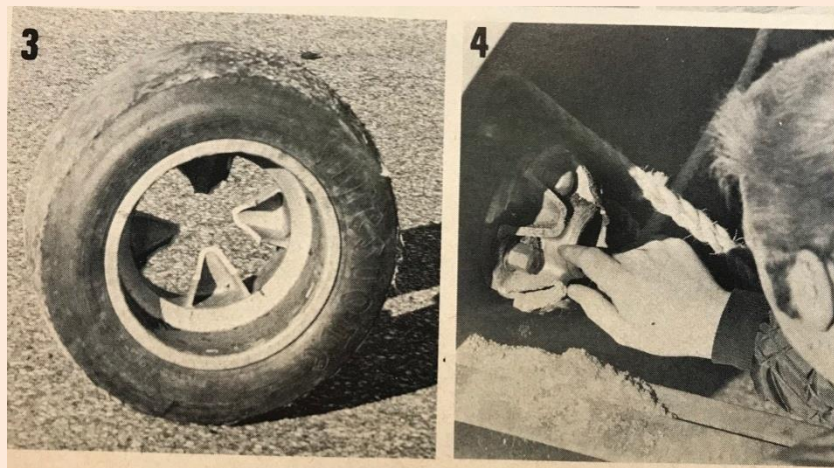
Der var det, eneste jeg nogensinde fik fra Ford .

Minus 1 hjul !

nr.13



Nr.14



DASU kontrollant kigger på hjulnav .

nr. 2 løb, Første heat sprang frontklappen op i den ene side, så efter en tur i pit ca. sidst !

Efter start næsten bagerst i sidste heat, fik jeg kørt mig op gennem feltet og nåede lige at passere Leif Petersen på målstregen (blev 6 totalt).

Leif var nok lidt flink der! Han vandt jo løbet samlet alligevel, men god PR for banen og mig !

Nr.15



Sådan så konkurrenterne Steffen Sylvest, da han i andet heat fra en startplacering bagest overhalede hele feltet og slog Leif Petersen på målstregen. Hans motor er ikke fornem, fabrikstunet mekanik som f. eks. Broadspeed-maskinerne. Steffen har selv »skruet« den sammen af diverse stumper, hvilket han på fornøjelig vis har markeret med skiltet »Skrotspeed«.

Tredje løb var Jyllandsringens Grand Prix. Det vandt jeg faktisk !

5 Heat i alt, 2 lørdag og 3 søndag ! Fik 1x 2 plads, 1x 4 plads efter calc .tid og 3 x1 plads .

Her også med hjælp fra Leif Petersen, da han ramlede sammen med Benny Hall allerede i sving 3 og begge udgik af heatet, NSUen med en kæmpe skade i bag . Benny fik sin Clubman klar til søndag, dog uden mulighed for en placering pga. det manglende heat.

Nr.16



Sidste løb det år. Her var jeg lidt på den , de 4 nye Firestone dæk. (der blev betalt med feriepengene) jeg startede sæson med , var nedslidte og kassen var igen tom!

Men Jens Winther hørte om mine kvaler og var så flink at forære mig dæk, der havde kørt på hans BMW (tusind tak for det). De var til den hårde side til en let 1300 cc , men var rigtig glad for at være kørende og sluttede på en 4 plads .

Normalt blev der kørt 3 løb på Ring Djursland og 3 på Jyllandsringen, plus et Grand Prix på hver bane, der ofte ikke talte med til DM .

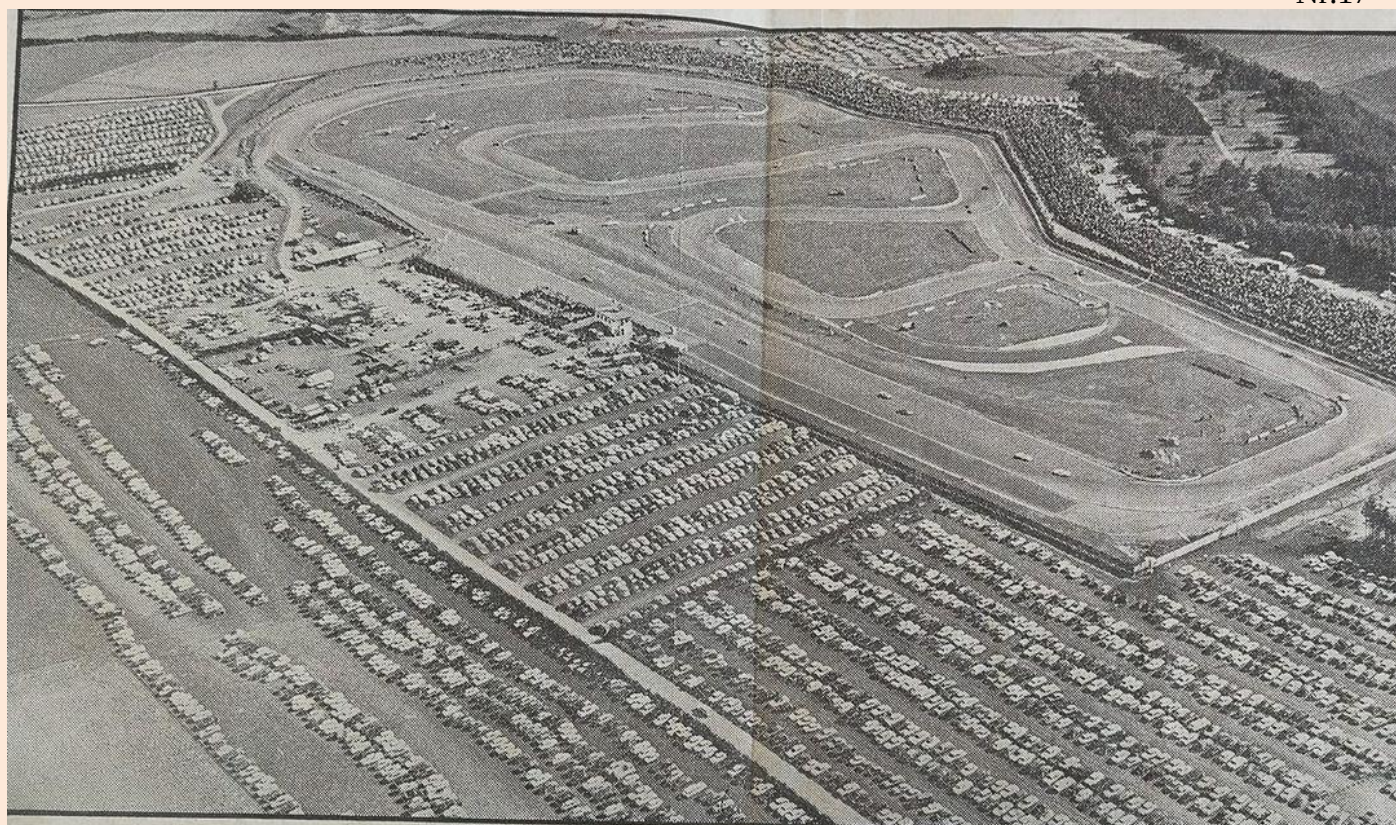
Det var ikke nemt, at få points til mesterskaberne , da man blev placeret efter kortest samlede tid i normalt 3 heat . Alle heat talte med (hvis udgået af 1 heat , så ingen plac)

Ved feks. Grand Prix med 5 heat (2 lørdag og 3 søndag) var vinder også her , mindst samlede tid!
Der var dog den passus : Havde man kørt $\frac{3}{4}$ af heat omgange og udgik, så kunne få , en kalkuleret tid på de manglende omgange , ud fra dem, man havde kørt . Dog ikke i sidste heat.

Der var 6 point til vinder og 4-3-2-1 med som regel over 20 deltagere var der flere, der ikke fik point i en sæson !

På Jyllandsringen kørt der (i std. vogns løb) til 74 på det gamle snoede 1700 m baneforløb, hvor alle svingene havde autoværn på indersiden

Nr.17



30.000 til motorløb

Omkring 30.000 tilskuere overværede søndag anden afdeling Jyllands-Ringens Grand Prix. Det var rekordtilskuerantal, og de mange tilskuere blev vidne til en række spændende løb på banen. En klase af sportsvogne og prototyper, hvor banen havde givet over 100.000 i start- og præmiepenge, blev dagens store oplevelse. Jyllands-Ringens Grand Prix omtales sammen med weekendens motorsport i Sport

Indtil 74 fik man start og præmie penge efter hvor mange tilskuere, der kom . Her må de have været store !

Sylvest Escort. Nr. 2 1973

Her havde jeg købt Leif Jørgensens andel og skulle køre alle løb,

Ny bemaling: Røde striber fjernet og ny orange stribe langs sider og på tværs af frontklap.

Bilen fik nye hårdere enkellags fjedre bag fra Bo” Emma” Emanuelson i Sverige. Det hjalp på den understyring, den altid led af (havde måttet køre uden stabilisator foran for at få den rundt i svingene) bla. derfor den voldsomme hældning der ses på div. billeder fra de første år.

Denne Escort var mont. med glasfiber skærmbobler.

For fjedre 300 lbs.. Bag nok ca. 150 lbs. .

Begge mine Escort var med Watts- link og 4 langsgående arme i bagtøj .

Bag-støddæmpere monteret indenfor vangerne (som nogle har spurgt om)

Div. Fælge 9.-10 ” for og 11” bag

Firestone dæk , 8,6-20 og 9.0-20

6.0-1 gearing i diff, og Close ratio gearbox med skråt skårne tandhjul i stål bøsninger, der ikke var glade for 9000 + omdr. i lave gear. Gearhjulene kunne brænde fast på hovedaksel og så var gearkassen kaput, da kun hele gear kit kunne købes .Nu findes der kit med ligeskårne tænder og nåle lejer, der holder.

Gear og diff. Huse var i stål.

Uden generator! Varley batteri kunne holde strøm en hel løbsdag .

Motoren nu mont. med 48 Dellorto carbs. m. 38 chokes og max. 9400 omdr. (A6. knastaksel)

Jeg har altid tænkt at mine motorer med de 2 mm mindre ind ventiler og F3 toppe ydede ca.130-135 hk . set ud fra Broadspeed, der opgav 148 hk med Lucas indsprøjtning!

føltes dog ikke langsommere end de andre Escort-er? (bortset fra Høyers 180 hk. BDH)

Djursland 73 : : Høyer , Sylvest , Leif P. Benny Hall

nr.18



Det var som regel kun ved starterne, vi andre i klassen var tæt på Høyer og Leif P., og måtte så slås om at blive nr. 3. Det var en smule demoraliserende at vide det før start!

Bilen kørte stort set ok (småproblemer) i 73, men var nu ikke helt hurtig nok i forhold til de importør støttede biler, Erik Høyer Escort BDH , og Leif P, Super NSU , der nu pga. den hårde kamp mellem de 2 om mesterskabet , brugte flere dæk pr løb end vi andre havde til en hel sæson !

„

Måtte indse, jeg ikke formåede at skaffe økonomi til at holde en Gr.2 Escort optimalt kørende.

Det blev sidste sæson i Escort og race på det plan!

Steffen

Sylvest , Escort nr 2:

1972 og 73 Kører : Steffen Sylvest

1974 Kører : Bent Helgestrup

1975 Kører : Flemming Rasmussen ?

1976 Kører : Flemming ”Maleren” Rasmussen (DM nr.4)

? Kører : Flemming D. Olsen , kørte nogle Autocross løb bla. .EM på Ring Djursland
Og til sidst sidst smadret !

Motoren kom mange år senere til Morgan Mogens og blev, lidt neddroset, lagt i hans Ford Anglia .
Mogens deltog med den de første år af Historisk Motorsport .

Fritz Trøst Hansen, Der byggede en tro kopi af Escort 1300 GT Gr. Overtog motoren , og fik autentisk en del problemer !

Nr.19



Sylvest 73

FORD ESCORT 1300 GRUPPE 2

Startnummer 311 idag
Særdeles konkurrencedygtig
Nyrenoveret motor
Nyt bagtøj
Ekstra fælge med regnvejrskæp
Diverse reservedele

TRAILER

til vognen komplet med opkørselsramper

DODGE DART 1965 V 8

AUTOMATIC

Nysynet og gennemgribende istandsat
Monteret med brede fælge
Stereobåndspiller
Anhængertræk

Hele vogntoget sælges samlet eller delt.
Kom ned i depotet efter løbet og se
tingene efter i sømmene.

PRIS: KR. 39.000,-

En anden vogn tages gerne i bytte.
Afbetaling kan eventuelt arrangeres.

BENT HELGESTRUP

Her har Bent Helgestrup sin ex. Sylvest Escort nr. 2
til salg i programmet ved sidste løb på Jyllandsringen 1974.

nr.20

Flemming "Maleren" Rasmussen, Broadspeed 1300 GT 1971

Flemming der var en meget populær kører især på Roskilde Ring, og før havde kørt Cortina GT, Lotus Cortina, Alfa 1600 GTA og flere Escort Twincam.

Til 71 købte Flemming den gr.5 Allan Mann Escort Twincam, Tom Belsø havde kørt i 69, af Ford DK.

Den højrestyrede Twincam blev sendt til Broadspeed for at blive ombygget til en optimal 1300 GT gr. 2 med 148 hk motor m. Lucas Injection og 5 trins gearkasse!

Derudover kom Poul Heichendorff (Høyers super mek.) til teamet som chef mek., der sammen med Stanley Kilov stod for teknikken.

Teamet ankom til første løb på Jyllands Ringen i en stor og selvfølgelig flot malet, lukket transporter med lift bag, således at Escort'en kunne sænkes "stående vandret". Det så meget imponerende ud, da den nye Escort racer gled ned (ikke set før herhjemme).

Flemming fik nok her sin bedste race sæson nogensinde ! Med nogle drabelige kampe om mesterskabet med Erik Højer i den nye Austin Clubman og Leif Petersen NSU.

I modsætning til de andre Escort i klassen virkede Flemmings nye racer fra start, Efter første løb på Jyllandsringen , vandt han de 2 næste løb på Ring Djursland overlegent og lignede en kommende mester !

Flemming Malers 1300cc Escort ses her på Jyllands Ringen i 1971



ren, Flemming Rasmussen Broadspeed 1300 GT 1971

Male
nr.21

Ring Djurslands Grand Prix 71 , hvor Flemming vandt stort



I baggrunde Højer i Clubman og Leif P. der ikke var helt enige om sporet , Steffen Nielsen bag !

nr.22

Men fik de følgende løb div. problemer , bla.. en punktering på Djursland, hvor Flemming igen lå til at vinde!

Nr.23



Ring Djursland 71: Maleren foran Høyer, Leif P, Steffen Nielsen , Lars V Jensen og Arnold Larsen i Renault 8.

Nr.24



Jyllandsringen 71 : Erik Høyer 301, Sylvest 317 , Maleren 331. Bemærk fotografene og de hvide autoværn

Ved sæsonens sidste løb på JyllandsRingene var han i sidste heat igen i front, indtil et tændrør svigtede, men blev dog stadig nr.2!

De udgæede løb kostede dyre DM point, og Flemming sluttede som en tæt nr 3 i DM

Flemming "Maleren" Rasmussen 72 ,

Fik en endnu hurtigere Broadspeed motor, Stanley Kilov mek..

" NU SKULLE DET VÆRE" og det startede godt .

Første Løb på Jyllands Ringen gav en 2 plads. Ved løb på Djursland var han igen fantastisk kørende. Ved Grand Prix havde Flemming vundet 3 a 4 heat inden det sidste, hvor han førte lige til et af Escort 1300 svage punkter, "differentialet" gav op!

Det blev desværre ikke den sæson, Flemming havde håbet på ,efter de ærgerlige uheld sidste år! Bilen var hurtig og Flemming kørte godt, men fuldførte kun 3 pointgivende løb pga .flere problemer med den hidsige Escort !

Nr.25



Ring Djursland 72 Her foran Benny Hall og Leif P



1nr.26

nr.27

Flemming fik nok af problemer med den bil og solgte den efter sæsonen!

1971-72 Flemming "maleren" Rasmussen .

1973 Maleren ,Escort 1300GT : solgt til : Poul (Barsøe) Hansen , kørte få løb.

1974 Maleren , Escort 1300 GT : E. Charly Vallys Lyngø
Så vidt vides endte den som Jordbane racer , med anden motor ?.

Som nævnt tidligere ! Med 9500 omdr. kunne alt ske! Man skal huske, at der siden er sket stor udvikling på bla. olie til hele drivlinen, især diff. hvor vi kørte med den laveste 6,0-1 gearing , der kun havde 6-7 tænder på spidshjulet. Det blev for varmt , og ikke holdt længe !

Racerstumper var ofte hjemme fabrikata. Benzin med lavt oktan tal, ingen rullefelt og ingen Lambda målere, Carbs dyse indstilling foregik ved at stoppe og kigge på tændrør (var de ca. lysebrune) var det sikkert ok!

John Nielsen , Assens 1971

John, der i flere år havde kørt div. Fiat 850/1000 cc Abarth , byggede til 1971 en meget flot 1300 GT med en hel del Broadspeed stumper, og havde bilen hos Broadspeed, inden et løb han kørte i England før den hjemlige sæson, hvor bilen kørte OK .

Men her hjemme var der alverdens problemer. Det var ikke mange omgange, John fik kørt i den bil , så han opgav til sidst projektet.

John deltog senere i bla. Gr 1+ med ex. fabriksbyggede Hillman Avenger, Broadspeed Triumph Dolomitt Sprint og storsatsede med Toyota Corolla 1,6 , Gr.A i 85-87, hvor han sammen med bla. Erik Høyer deltog i EM serien (ETCC), hvor de flere gange vandt deres klasse.

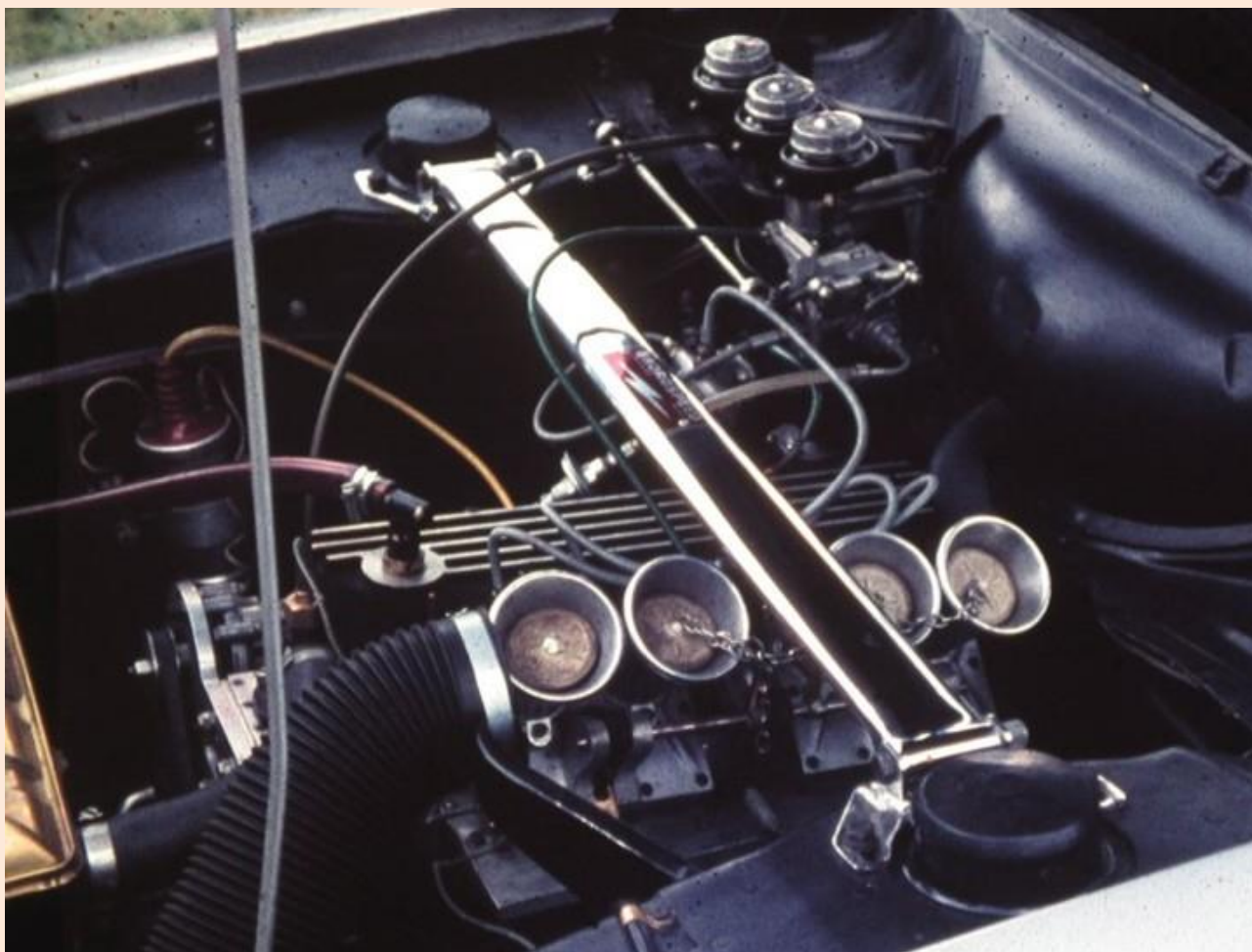
John Nielsen Escort 1972-76 kører : / Peter J Tønder Sønderjylland. .

Det var denne farve kombination , på John Nielsen`s Escort

nr.28



Tom Belsø og John Fitzpatrik ved Broadspeed 1300GT, der var meget hurtig, da Fitzpatrik vandt stort ved et løb på Ring Djursland i 1970



Nr.29

John Fitzpatrik 1300 GT (8v) motorrum m. Lucas indsprøjtning (identisk med Malerens).



Mette Kruse Silkeborg /(Sverige): Escort 1300 BDH, 1973

Elleman Jacobsen havde Mette Kruse ansat som mek. i Sverige (Patilje ved Gøteborg).

Mette startede med race på Roskilde Ring i Ellemans Volvo 544, da han selv fik Amazon, og senere Escort Twincam for Ford DK, plus flere andre typer racerbiler.

Mette / Elleman købte af Ford DK den Escort RS1600 BDA, som Aage Buck Larsen havde kørt i året før.

De stod selv for ombygningen til 1300 BDH (16v). og havde en del problemer .

Mette kørte med den et par gange i DK og mindst 1 gang i Sverige .

Bilen er formodentlig solgt til anden side i Sverige.!



Erik Høyer Escort 1300 BDH 1973 Ford DK , Tilhørende Boreham GB

Det var Eriks vinderbil fra den store klasse i 72, som Ford byggede om til 1300 BDH

Bilen kom til hvert løb fra Ford i Boreham, hvor den blev serviceret af den samme mek., der kom til løbene. Der gik den også retur til efter det sidste løb.

Når man ser de store set up, som mange historiske team har i dag, var dette lidt mere ydmygt. Een mand med Transit varevogn og åben trailer !

Erik fik en 180/+ hk/10000 omdr. 1300 BDH (16 V) motor lagt i sin fantastisk flotte Escort, der modsat de andre Escort 1300 var både meget hurtig og driftsikker!

Den eneste, der kunne give Erik rigtig modstand i DK, var Leif Petersen i sin ligeså flotte Importør støttede NSU. Den var en del lettere end Escorten , så selv med kun ca. 140+ hk var der ikke meget forskel på de 2!

Tricket for Leif var (udover den var hurtig fra start) at de mont. 4 nye super bløde dæk til hvert heat, så han kørte godt 1 sec. hurtigere de første 3-4 omgange, hvor Leif som regel førte, indtil Erik nåede ham i sidste del af heatene. De lavede nogle rigtig spændende løb, der langt foran!

De var næsten lige på point før de sidste løb, men en knækket trækaksel for Leif P. afgjorde det, og Erik Høyer vandt igen DM.

Ud over, at det var de 2 hurtigste biler, var Høyer og Leif P. nok også de 2 bedste kørere!

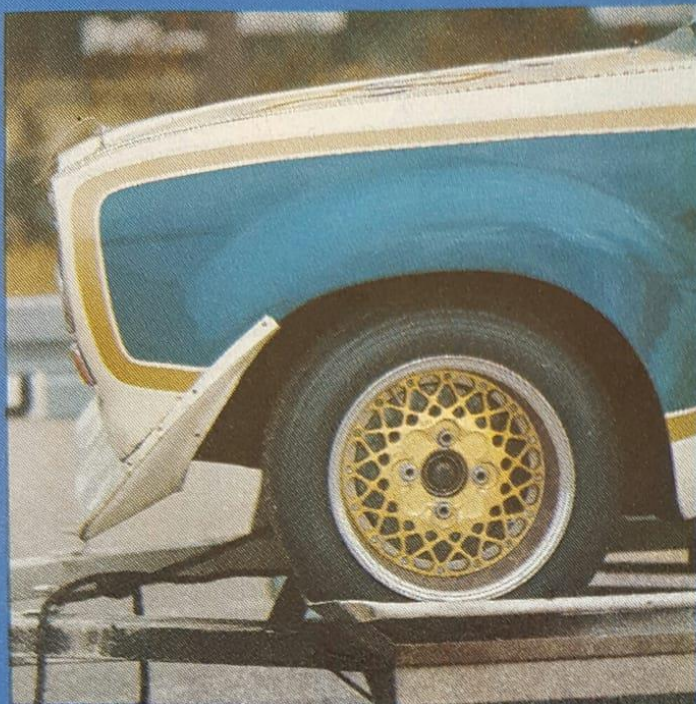
De deltog begge ved løb i udlandet bla. i det Engelske Std.vogns Mesterskab, hvor Høyer blev nr. 2 , efter Vince Woodman, Broadspeed Escort BDH på Brands Hatch, hvor englænderne også blev noget overraskede over, at der dukkede en "NSU" op og blandede sig i toppen!

Jyllandsringen 73

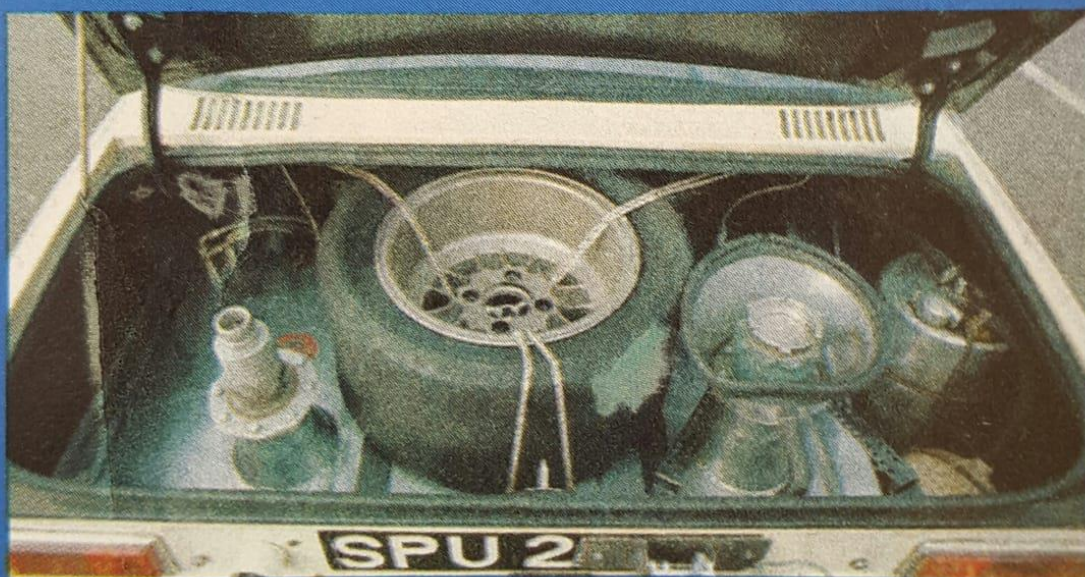
nr.31



Som man kan se her, var Erik Høyer og Leif P som regel langt foran os andre det år!



Erik Høyers Escort er simpelt hen den lækreste racerbil, vi har set. Motorrummet, der til venstre vises af Stuart McCrudden, er rent som et laboratorium. Her til venstre: Special-fælg fra Tyskland, under: benzintank fra USA og håndbygget undervogn set bagfra.





As well as competing in Denmark and other European events it ran in some English RAC championship races in 1973 as one of the unofficial RS1300 cars when the rules were changed for the year to allow manufacturers to run alternatively homologated heads. Of course with 190HP the 1300 Escorts decimated the opposition. Short lived though as the rules changed again for 74 and outlawed them.

The rear suspension is what sets this apart from most other Escorts of the day. It has Len Bailey designed torsion bar rear suspension using Morris Minor torsion bars and dummy plastic leaf springs for homologation purpose only. There were two or three other Escorts of the day apart from the two sister cars running torsion bars but all were different designs. Most notable of these being Frank Gardner's XOO 349F. I've had a look at that car and it is quite different. The torsion bars are probably Morris Minor but that is where the similarity ends really.



nr.32

Høyers Escort blev ikke anvendt i 1974, men blev som en nødløsning rigget om til Rally med 2.0 BDA for Roger Clark til Tour of Ireland, hvor han hurtigt udgik pga. toppakning !

Senere på året solgt til New Zealand for banerace. Se evt. nedenstående .

DICK SELLENS' AWA ESCORT

Making its first appearance in the Shellsport 0-4200cc class at Bay Park over Labour Weekend, was the 2 litre AWA sponsored Escort of Wellingtonian Dick Sellens.

The Escort was built up by Boreham in England in 1972 and maintained by the Ford works racing department while it was supplied to a driver in Denmark where it won the Danish Saloon Championship in 1972-3, as a Group 2 car. It wasn't raced in 1974 as Group 2 was dropped in England and Denmark, but Roger Clark used it for the Tour of Ireland, with some rally gear being fitted. However, as a headgasket blew earlier on, it wasn't really "rallied" very much.

Dick Sellens acquired the car as a works development car, one of its more interesting features being the torsion bar rear suspension, a refined version of the system used on Fahey's old Escort. The motor is a Brian Hart built 270 bhp at 8000 rpm BDA unit, coupled to a 5 speed gearbox. At the moment the car runs a 5.3 diff whereas the other Escorts are running 4.6 ratios and Dick is hoping to change this before the next Shellsport race. The car is left hand drive and Dick obtained a reasonable amount of spares with the car. Rick Smisek, son of a well known Wellington potter, will be responsible for the mechanical work on the car, Rick currently working for B. & G. Autos.



Dick Sellens

www.theroaringseason.com/showtread.php?160-AWA-Escort

Høyers Escort brugte også flere dæk på en weekend, så jeg fik de sidste par løb en aftale med mek. Joe, der fik lidt lommepege og jeg fik nogle brugte dæk!

Til det sidste løb havde han kun et dæk med fælg, men han sagde "pyt, du får fælgen med"

Der hængte så siden : en BBS 3 delt 9 1/2" Magnesium , Escort for fælg , som slangeholder på den 4 søjlede lift i Car Centre..

Havde ikke råd til at købe en makker til brug på racern. De havde ellers pyntet - utrolig flotte fælge!

Har nu doneret fælgen til "Team Erik Høyer Historic Racing"

Steffen

Der deltog flere udlændinge med Escort 1300 GT i perioden :

!970 John Fitzpatrik Broadspeed : Vandt 1 løb på Ring Djursland .

1971-72 Johnny Green : svensk mester i 71 , kørte flere gange i DK og vandt bla. første løb på JyllandsRing i 72 .(da Sylvest tabte hjul) vandt også på Djursland 72 i Timex Team .
Bilen er ved at blive klar til Historisk race . H. styr.

1971 Conny Ljungfeldt : Deltog i 1 løb på Jyllandsringen . Bilen Kører historisk race , H. styr.

1972- Lennart Lyckell (ex. Tom Belsø) : Deltog på Jyllandsringen mindst 1 løb .

!973 Åke Lyckell , Team Timex

1974 Kjell Alfvengren . Bilen Kører nu historisk race i Sverige

I Historisk race i dag vil en "Ford Escort 1300 BDH" blive placeret i 76 klassen, da den først er homologeret 1972 ,

Det kan man i 71 klassen være glade for! Ville dog koste ca. det samme som en 1800 BDA !

Som sagt, hvis nogen kan rette evt. forkerte eller manglende oplysninger er de meget velkomne !

(2007 skriv. opdateret en hel del i jan. 2021)

Med Motorhistorisk hilsen

Steffen Sylvest

Fandt .lige denne vægt seddel fra Sylvest Escort 1971 , glasfiber for og bagklap men std. gear og diff huse .

Statsautoriseret offentlig Vejning . Tlf. (01) 126344 - (01) 126245		C Nr 42069	
Til <i>Steffen Sylvest</i>			
☒ hjulet motorvogn	Pers. ☒ lukket ☐ åben	Fabrikat <i>Ford</i>	
» påhængsvogn	Reservehjul u/m gummi ☒	Scel nr. <i>1711 24 256</i>	
» motorcykel, bagsæde	Værktøj ☒	Indreg. nr.	
» sidevogn, vindskærm	Førerhus ☐	København, den <i>11</i> <i>19</i> <i>11</i> <i>20</i>	
	Fladt lad ☐	Tordenskjoldsgade 21	
	Sidefjælle ☐	Aut. vejer	
	For-bagsmæk ☐	Betalt kr. <i>1000 00</i>	
	Lag kopskin ☐		
	Pres. stativ ☐		
	Presenning ☐		
	Taxameter ☐		
	Kofanger ☐		
	Bagsgeborer ☐		
	Cykelstativ ☐		
	Lukvarekasse ☐		
	Varme ☐		
	Radio ☐		
	Jernbund ☐		
	Trækkrog ☐		
	Adskillelse ☐		

Herunder også , motor spec. på den Broadspeed motor jeg bestilte i 71 , der desværre manglede topstykke og alt fra stempler og op , da den ankom 3 uger før første løb .



BROADSPEED LIMITED

automobile design & development engineers, sales & service

BANBURY ROAD, SOUTHAM, WARWICKSHIRE, ENGLAND

Telegrams: BROADSPEED, Southam, Leamington Spa.

Telephone: SOUTHAM (092 681) 3191

TYPE : BE 13/A 1300 Engine, 1970

Capacity : 1297 cc. Bore 81 mm. Stroke : 62.99 mm.
4 Cylinder.
Compression Ratio 12.0 - 1
Gross Horsepower Rating : 145 b.h.p. minimum at 9,000 r.p.m.
Gross torque rating : 95 lb.ft. at 7,000 r.p.m.

SPECIFICATION :

Cylinder head : Cast iron downdraught inlet ports, 10 mm. plug tappings.
Cylinders : C.I. - bored in block. Bore dia; 3.1880/3.1890"
Crankcase : C.I. - Monobloc type, 5 main bearings.
Crankshaft : Forged-Nitrided-steel. End play .002" - .011"
Thrust taken by two half thrust washers. Main
journal dia. 2.1255"/2.1260"
Con-rod journal dia. 1.9380/1.9375 Stroke 2.480
Flywheel : Steel. 10" diameter.
Clutch : Borg and Beck CP.2116 racing pattern, 7 $\frac{1}{4}$ " S.D.P.
Main bearings : Shells - 'Vandervell,' lead indium, steel backed.
Main bearing caps are special steel, housings
bored .015" o/s.
Camshaft : Iron, running in 3 bearings. Driven by Duplex
chain from the crankshaft. Bearings - white
metal 'Vandervell' pressed into block.
Valve Mechanism : Push rod. Mushroom type tappets, running directly on
the camshaft. Tappets are chill cast iron rocker
gear with steel pillars and hardened steel shaft.
Direct valve spring lubrication.
Valve Timing : Valve Lift .400"
Cam Lift .270"
Ramp .010"
Set up to give timing, inlet fully open 106° ATDC;
Exhaust fully open 106° BTDC.
Connecting rods : Material EN.24 Length centre to centre 4.560
End play .002"/.006" Shells-Trimetal (steel backed)

- 1 -



TYPE BE 13/A 1300 Engine, 1970

Valves : Inlet - material Nimonic alloy.
Head diameter 1.53" Seat Angle 45°
Stem diameter 9/32" nominal.

Exhaust - material Nimonic alloy.
Head diameter 1.30" Seat Angle 45°
Stem diameter 9/32" nominal.

Valve springs : Double springs, outer variable-pitch wound, rate 260 lb/in. Free length 1.65" fitted length 1.29"/1.31" (both measured on outer). Close coils to be fitted at head end.
Hardened steel spring cups and titanium retainers.

Pistons : Special Hepolite, forged in RR59, two compression rings, one coil control ring.
When fitted crown to be .002" - .004" down bore at TDC.

Gudgeon pins : Hollow taper bored. Ground o/d 13/16" diameter, nominal. Clearance .0002" - .0005" retained by flat circlips.

Compression rings : Material C.I. plain high radial pressure.
Ring gap .019"

Oil Control Rings : Two separate scrapers, in single groove.

Water Pump : Driven by toothed steel pulleys and belt.

Lubrication : Dry sump full pressure system :
Main bearings - pressure fed.
Connecting rods - pressure fed.
Gudgeon pins - splash.
Cylinder walls - splash.
Camshaft bearings - pressure fed.
Tappets - splash.
Timing gears - jet and splash.

Oil Pump : 'Hobourn-Eaton' type, mounted integral with timing cover.

Oil Filter : Not supplied with engine. Should be full-flow with special felt cartridge and by-pass valve blanked off.

Ignition : Lucas. High speed racing distributor.
Rotation anti-clockwise (looking from rotor arm end)
Firing order 1243.

Fuel Injection : Based on either Lucas Mk 11 or Tecalemit Jackson.

Inlet Manifolds and Throttle Slides : Cast aluminium alloy with ground steel throttle slides, complete with all linkages.

Please note, our policy is one of continuous development and we reserve the right to alter the above specifications with-out prior notice.

PRICE OF ENGINE :

£1,150 = 20,700,00

06/11-
03 kl.
21:56

Claus
Rohr

Kontakt

Sælges: Tom Belsø Escort

Jeg faldt over denne annonce på:
http://www.rhkswe.org/ads_sve.html

Escort mk1 Historic racing
Renov.obj .F.d Tom Belsö fabriks 1300 downdraught.
Även gått i Timexteamet.i Sverige.(Lennart Lyckell)
Skärmbreddad kaross med godk.bur. Plastrutor/luckor.
Medföljer: 8st splitfälgar olika bredder + några
racingdäck. Även kompl. startklar 1300-Broadspeed
downdraughtmotor med stål, torrsump, Weber DCNF,
grenrör, sinterkoppl.mm + lite extra delar. Säljes pga
platsbrist: FYNDPRIS: 50 000:- el.bud
Annonsör: BG Fritzön
Telefon: 0431-450063
E-post: mimmi9704@hotmail.com
Annonser införd: 2003-07-31 16:40

Pris 50000

