



911 2.0 i feldoserat nedförslut mot solen.

UPPLEVELSERIKA DAGAR PÅ ESTORIL CLASSICS

Circuito do Estoril invigdes 1972. 1977 kördes F2 och ETCC, och 1984 inleddes dess guldålder då F1 kördes i 13 år, ända till 1996. 1984 tog Niki Lauda en andraplats vilket ledde till hans tredje och sista mästerskapstitel. 1985 tog Ayrton Senna sin första GP-seger i komplett ösregn. Michael Schumacher vann sin andra GP-seger här, och 1995 tog David Coulthard sin första GP-seger.

Nu körs Estoril Classics på den anrika banan. Christer Tärning var där i oktober 2022. Här är hans berättelse.

Eftersom vi har goda vänner som bor i Lissabon har jag funderat länge på att besöka Estoril Classics, det portugisiska eventet i den europeiska serie för historisk racing som Peter Auto anordnar. Men kalendern har inte passat, och sedan förstörde pandemin alla reseplaner, ända tills i höstas.



Det som är så underbart med dessa event är att det inte finns några avspärrade depåer, utan man kommer hela vägen fram.



Det fanns inget utrymme för misstag, och några ekipage var nära att sladda av banan ibland.

VAD ÄR ESTORIL CLASSICS?

Estoril Classics är uppdelad i flera klasser:

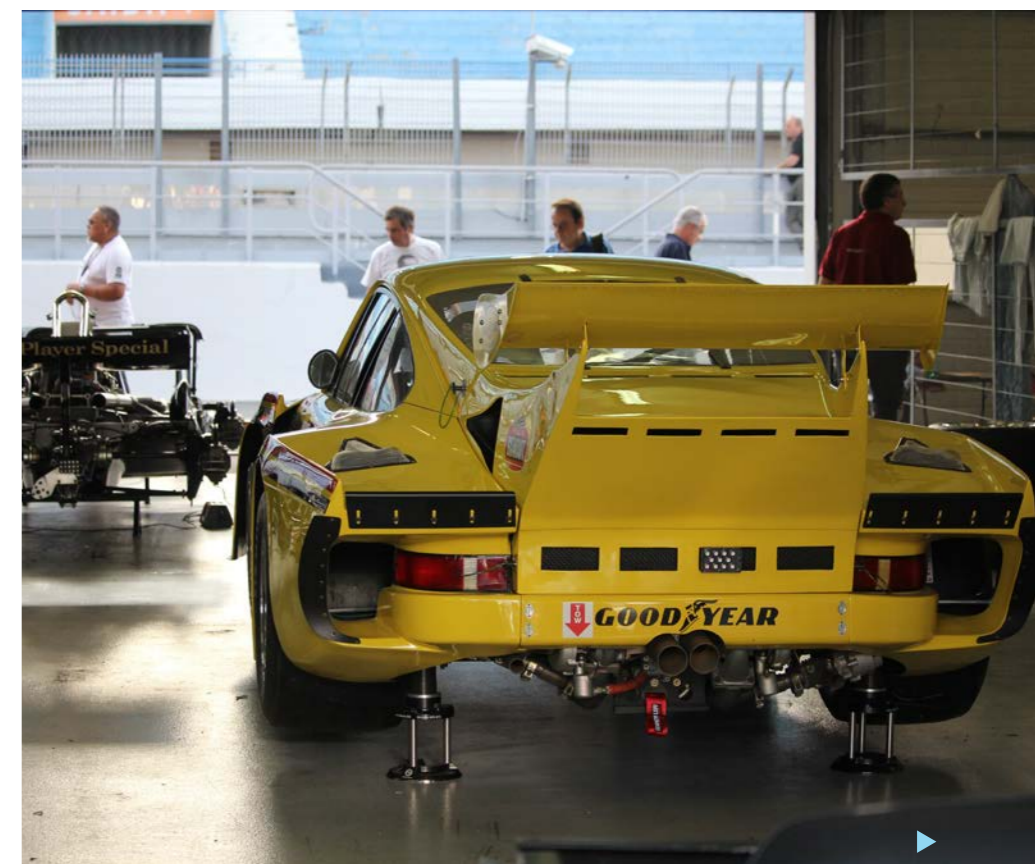
- **Classic GP:** historiska F1-bilar (1971-1983) är paradklassen.
- **The Greatest Trophy:** klassiska sportbilar (innan 1966) som Maserati 300, Ferrari 250 GTB, Alfa Romeo TZ, Aston Martin DB4 GT, MB 300 SL, Porsche 550.
- **Classic Endurance Racing I:** sportvagnar för långlopp (1966-1971) som Ford GT40 vs Ferrari 330 P4, Porsche 917 vs Ferrari 512, Porsche 911 RSR vs Ferrari Daytona Gr.IV.
- **Classic Endurance Racing II:** sportvagnar för långlopp (1972-1981) som Porsche 935, BMW M1, Ferrari BB512 LM, och prototyper som Inaltera, Rondeau, WM och Lola.
- **Group C Racing:** sportvagnar för långlopp (1982-1993) som Porsche 956, Lancia LC2, även Sport 3.5-bilar som Peugeot 905, Jaguar XJR-14, Toyota TS010.
- **Endurance Racing Legends:** sportvagnar för långlopp (1996-2010) som Ferrari F40 LM, McLaren F1 GTR, Porsche 911 GT1, Porsche 993 GT2 - 997 RSR.
- **Fifties' Legends:** historiska tävlingsbilar (1953-1961) som tävlade i World Championship for Makes.
- **Sixties' Endurance:** historiska tävlingsbilar (1960-1965, innan 1963 för sportbilar, innan 1966 för GT-bilar) som Ferrari 250 GT, Porsche 911, Jaguar E-type.
- **2.0L Cup:** Porsche 911 2.0 (1964-1965) som är entypsklass sedan fem år, med mer än 100 tävlande sedan dess.
- **Heritage Touring Cup:** historiska tävlingsbilar (1966-1984) som tävlade i European Touring Car Championship (ETCC), t ex Ford Capri RS, BMW 3.0 CSL och Alfa Romeo GTA.
- **Iberian Historic Endurance:** populär serie med historiska tävlingsbilar (innan 1977) med ett Index of Performance som gör svagare bilar jämlika med starkare.



LÄTTSERVAD 904 GTS!



993 GT2 efter långa rakan.



HÄR KOMMER man nära 935 K3 från 1979.



KLASSIKER PÅ BANAN. Jaguar D-type från 1955. Sen en Bizzarrini 5300GT från 1965 och vid sidan om den en 904 GTS från 1964. Vilken är snyggast?



EN SOM KOMMIT lite för nära någon annan. Ledsen 2.0L Cup.



911 SC RS som deltagit i rallytävlingar.

LÖRDAG 8 OKTOBER

Vi anlände till Estoril, ungefär en halvtimme väster om Lissabon, vid niotiden. Vi hade biljetter till paddock, och parkering framför grindarna ingick. Perfekt. När vi anlände pågick kvalheat med klassiska touringjäm som Ford Capri RS och BMW 3.0 CSL. Vi ställde oss vid en



Vi hade biljetter till paddock, och parkering framför grindarna ingick. Perfekt.

kort raka där vi kom nära. Åsynen och ljudet var enastående.

Så småningom gick vi vidare, in i depåområdet. Det som är så underbart med dessa event är att det inte finns några avspärrade depåer, utan man kommer hela vägen fram. Vi bara njöt av närvaron av alla klassiska sportbilar runt oss. Några torrgasade lite, förmodligen bara för att höja känslan för oss.. En Ford GT40 torrgasade på höga varv, länge. Den lät bra!

Vi fortsatte vidare genom det stora depåområdet till läktaren längst bort vid startkurvan. Man såg hela startkurvan mycket bra, men saknade överblick. Efter att ha tittat på första heatet med tidiga Porsche 911 i 2.0L Cup därifrån gick vi tillbaka genom depåområdet. I andra ändan stod det flera gamla rallybilar, eftersom det samtidigt pågick ett historiskt rally i trakten, bland annat en ärrad Lancia Stratos och ett flertal Porschar.

Vi fortsatte till den stora läktaren längs start och mål rakan där vi tittade på CER-I och The Greatest Trophy. Bägge klasserna är bland de bästa i mina ögon. I CER-I kördes vidunder som Lola T70, Ford GT40 och Porsche 911 RSR. De låter "gött" på fullvarv. I TGT kördes fantastiska sportbilar som Jaguar D-type, Bizzarrini 5300 GT



TVÅ HÄRLIGA 904 GTS från 1974 i full fart.

och Porsche 904. På fullvarv. Obeskrivbart läckert.

Efter en trevlig lunch (i skuggan, det var uppåt 30 grader varmt) gick vi åter bort till läktaren vid startkurvan för att njuta av F1-bilar. Det var en salig blandning av årsmodeller, men alla hade det gemensamt att de gick fort och lät mycket :-). Efter ett tag blev det alldeles för hett i solen och vi ställde oss vid en hårnål där man kom riktigt nära bilarna. Det är fascinerande att se hur tufft alla körde med sina ovär-

derliga samlingsobjekt. Det fanns inget utrymme för misstag, och några ekipage var nära att sladda av banan ibland.

Vi avnjöt CER-II med dess imponerande Porsche 935, BMW M1 och andra sportvagnar blandat med prototyper i skuggan bakom en lastbil. Vi satt på huvudläktaren och tittade på den stora klassen Iberian Historic Endurance med mängder av olika typer av bilar på banan. Klart sevärt.

Efteråt gick vi ner till parkeringen bakom eftersom det hade samlats ett stort

antal rallybilar där. De skulle transporteras till nästa etapp, med stora transportbilar. Alla rallybilar var klart smutsiga, och det syntes att de hade körts hårt för flera hade fått rejäla skador.

Vi gick till den korta rakan bakom depån och tittade på Fifties Legends och ERL, med moderna sportvagnar för långlopp och Grupp C. Efter ett tag gick vi via hårnålen till läktaren vid startkurvan där värmen var mer uthärdlig eftersom solen sakta började gå ner.

När starten för det två timmar långa loppet för Sixties Endurance hade gått började vi bli nöjda. Men inte helt. Vi satte oss i bilen och körde runt till baksidan av banan där det fanns en härlig kurva i nedförslut där många bilar gick lätt på sladd vartenda varv medan solen gick ner.

SÖNDAG 9 OKTOBER

När vi anlände på söndagen pågick ett heat för moderna sportvagnar och Grupp C, och det intensiva motorljudet från dem hördes långa vägar och välkomnade oss varmt. Vi stannade på huvudläktaren medan de körde klart, och inför The Greatest Trophy flyttade vi oss till den korta rakan bakom depån, där man kommer riktigt nära bilarna.



SÅ LÄCKER. En 908-03 från 1970.



STÖRSTA VINGEN på denna 934-5 från 1977.

Inne i depån hade några stall börjat packa ihop. Samtidigt hade det tillkommit 50-60 Aston Martin av olika årgångar, så det fanns fortfarande gott om ögonfägnad. Efter lunchuppehållet var det dags för klassiska F1-bilar. Vi började med att kika på dem i hårnålen bakom depån, men satte oss i den södra

läktaren efter ett tag.

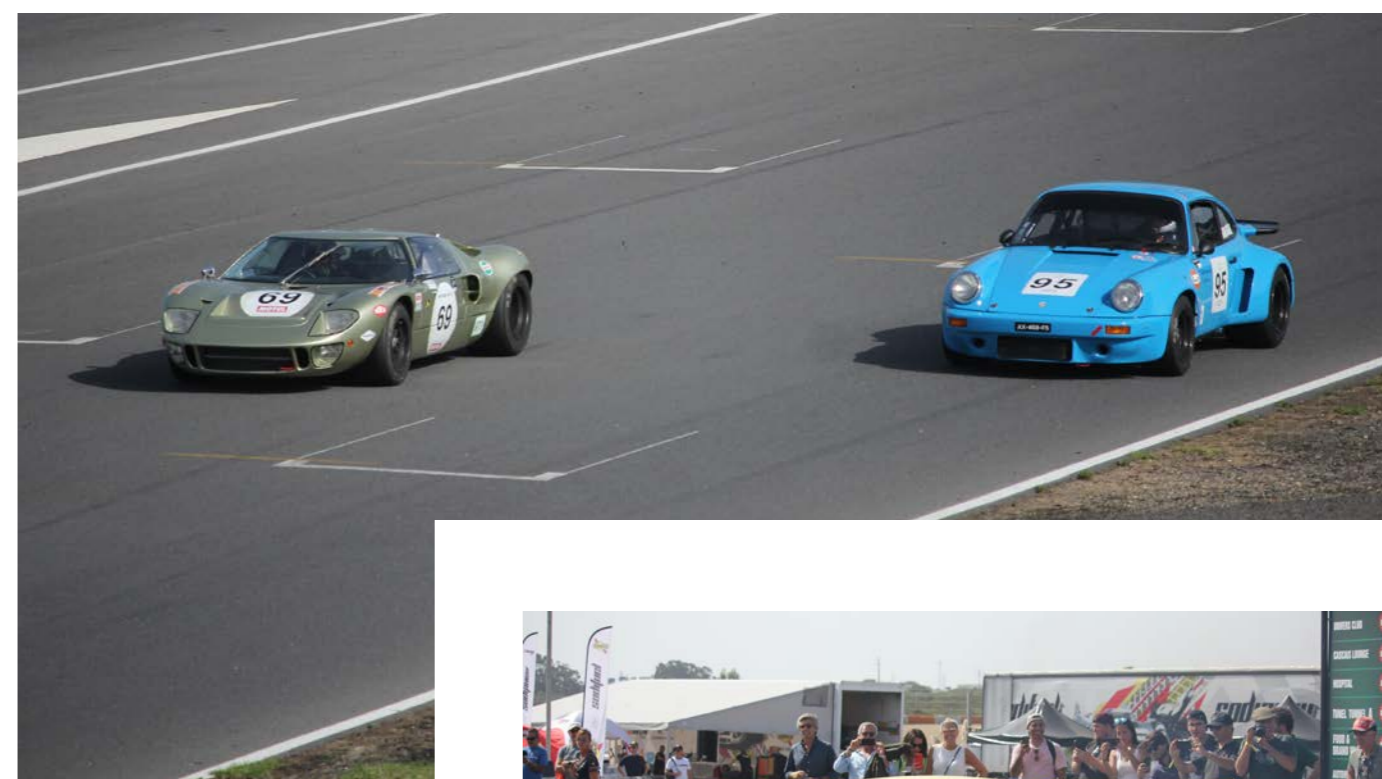
Nästa klass var Heritage Touring Cup, med touringjärn från 70-talet. Förutom en Alfa var resten antingen Ford eller BMW. Det kan låta trist, men avspeglar historien och dessutom körde alla förare stenhårt, vilket gav extra intressanta dueller in i startkurvan efter den långa ra-

”
Förutom en Alfa var resten antingen Ford eller BMW. Det kan låta trist, men avspeglar historien och dessutom körde alla förare stenhårt, vilket gav extra intressanta dueller in i startkurvan efter den långa rakan.

kan. Många gånger gick två eller fler bilar parallellt genom kurvan med minimala marginaler mellan varandra, flera gånger bromsade man för sent och låste upp hjulen medan man förtvivlat försökte styra in mot apex. Häftigast var kanske några av BMW-bilarna som spottade eld när de släppte gasen efter rakan. Sevärt.



HÅRNÅLEN bakom depån. En 993 GT2 från 1996 följd av Cannibal Chevy IMSA 155 och en TVR Tuscan.



OLIKA DECENNIER MÖTS. En Ford GT40 och en 911 RSR 3.0 från 1974.

Vi bröt dock upp innan sista klassen eftersom Lissabons största vinmässa (med 400 vinmakare) väntade på oss. Två sevärd och upplevelserika dagar var över, med många minnen att värda.



EN 935 K3 från 1979 rullar ut till start.