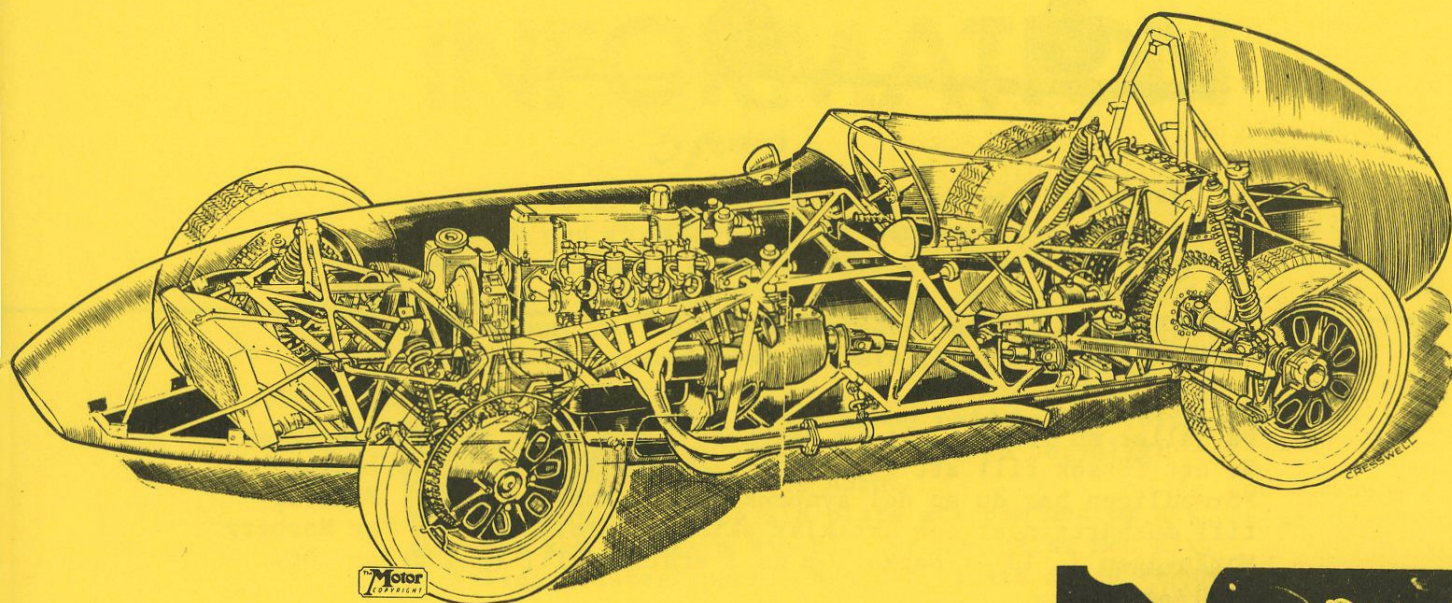


RHK

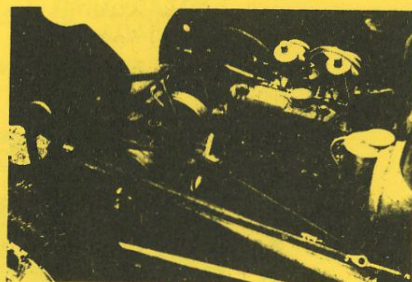
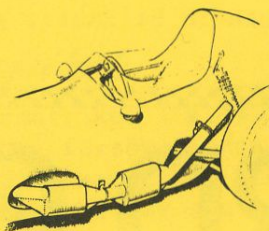
NYTT

nr 1 1986

Ett racerhistoriskt organ



The front-engined Elva (above) was built in large numbers and although this drawing shows a Rootes engine fitted experimentally with four Amals, production cars normally had B.M.C. or D.K.W. engines; with the latter, a double-expansion-chamber exhaust system (right) was used to ensure efficient scavenging. As seen on the far right, the rear-engined Elva retains inboard brakes but these are mounted in unit with the engine/gearbox/final drive assembly. The transfer gearbox was deleted from front-engined Elvas in mid-1960.



Årets enenemang kommer att köras på följande ställen:
Start blir det på Kinnekulle 24-25/5. Vi hoppas på många deltagare och tät racing.
Resterande tillfällen blir Anderstorp 28-29/6, Knutstorp 19-20/7, Mantorp 9-10/8 och slutligen Falkenberg 30-31/8.
(Reservationer för ev ändringar)

B.F. Pledens grodor



Jag bara floggar, asså,
kan det här vara någe,
asså att brusa motorn
å så för att få en bukla?
På min bil har jag
redan massor
asså.

Hej!

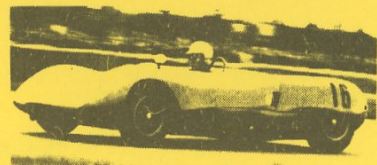
Du håller nu första exet av RHK-nytt i din hand. Den här skriften är ett försök till att göra utskicken mer lika en klubbtidning. Förmodligen har du en del synpunkter på denna prototyp. Förslag till förbättringar och artiklar skickas lämpligen till Per Norberg Moränvägen 7 13141 Nacka. Om du istället vill ring är nr. 08/7180402.

Du kan också skicka in bildmat., gamla resultatlistor, tips mm mm.

FORD CONSUL CORTINA

Under ett år har Ford Cortina funnits på den svenska marknaden. På denna korta tid har Cortina hunnit bli en succé både som säker, rymlig och trygg familjebil på landsvägarna och som temperamentsfull tävlingsvagn på racerbanan! Det är ingen tillfällighet att Cortina mycket snabbt nått toppskiktet i registreringsstatistiken! Det finns nu också klara bevis på

vad Ford Cortina går för på tävlingsbanan... I klass III för standardbilar, den kanske hårdaste av SM-klasserna, hemförde Bosse Ljungfeldt en klar och meriterande SM-seger. I tävling efter tävling har han låtit konkurrenterna se Cortina GT bakifrån och vid de avslutande tävlingarna på Skarpnäck var det aldrig tal om var SM-segern skulle hamna.



Anders Josephson på Ford Lotus 23, oslagbar SM-segrare i stora turistvägsklassen. Lotus 23 har bevisat, att Fordmotorn är lika pålitlig i familjebilen som i den extrema racerbilen.

LEDARE

Det våras, drivan smälter och snart är gullvivorna uppe och låter sig smekas av solen. Förberedelserna inför den kommande säsongen når snart maxvarv. Plötsligt står det klart att grejorna måste vara klara om mindre än två månader.

Ideologen påminner då om att det är bättre att lära sig Appendix K innan man ändrar något på bilen. Det blir besvärligt, och kanske dyrt att inse reglernas verkan efteråt.

Årets regler är de samma som förra årets med undantag för vissa nyheter när det gäller däck.

Övnings- och tävlingstillfällena blir fler i år, hoppas vi kan konstatera det samma när det gäller antalet deltagare.

Vi ses i depån!

Ideologen

INFORMATION

Spons

Sponsoravtalet är klart! Det betyder ett tillskott i kassan med 75.000:-. De här pengarna ska komma medlemmarna tillgodo genom startersättningar i Folksamcupen, men också genom bidrag till de som ska åka i Norrköping. Det här sponsorstödet innebär också att vi måste ha nummerlappar på våra åkdon med reklam för Folksam.

Det är därför glädjande att kunna meddela att förra årets kantiga nummerlappar i år fått en betydligt mjukare profil med rundade hörn.

Det kan kanske vara på sin plats att påminna om att man inte kan dekorera sin bil hur som helst med div. färgglada klisterlappar. Men det visste du ju redan.

Matrikel

RHK behöver en medlemsmatrikel i klass med andra sportvagnsklubbar. Det ska vi försöka ordna till om det finns något intresse hos medlemmarna. För att möjliggöra detta krävs det att alla medlemmar tar sig i kragen och skriver ned det som kan vara av intresse. Nu har vi varit så förutseende att vi skickat med en enkät som det bara är att fylla i. Om du tycker att det här med en ordentlig matrikel låter bra skickar in sin enkät omgående till: RHK-nytt, RHK, Box 2037, 162 02 Vällingby.

Medlemsavg.

Ett trevligt inbetalningskort fanns med i det här utskicket. Det vore utmärkt om du kunde ila iväg till bygdens postanstalt omgående. En trevlig belöning väntar den snabbe, nämligen ett läckert grönt medlemskort för 1986.

Tävlingsnummer

Det har tidigare diskuterats kring fasta tävlingsnummer för de aktivt tävlande i klubben. Av den anledningen är ett formulär medskickat för ifyllande. Tanken är att tävlingsnumren ska löpa från 1--49, förutom jämna tiotal däremellan. Det betyder att alla aktiva inte kan få tävla med sitt eget medlemsnr, men å andra sidan finns lediga nummer längre ned i talserien. Om det skulle visa sig att 49 är ett för nätt tilltaget antal finns naturligtvis utrymme för att utöka antalet.

Se till att skicka in ansökan om tävlingsnummer så snart som möjligt, dock senast den 10:e april. Om du inte lyckats bestämma dig före detta datum får du tyvärr finna dig i att få ett nummer som är ledigt.

Nya styrelsen

R Cederlund- ordförande

O Andersson- kassör

I Nilsson- sekreterare utan det arbete biträdande ska sköta

P Norberg- biträdande sekreterare med ansvar för utskick mm

L Widenborg- tekniska frågor

S Lindberg- regeltolkning, homologeringshandlingar och språkrör vid det fortsatta samarbetet med Bilsportförbundet

J Tromark- ansvar för marknadsföring. Medverka till att intern och extern information görs och genomförs på ett "proffsigt" sätt.

Årsmötet

Årsmötet 1986-02-15 hölls i vanlig ordning i trakterna kring Jönköping. Årets möte besöktes av ett 30-tal förväntansfulla män och kvinnor.

Förmiddagen inleddes med gemensamt kaffe och allmän samling. Därefter startade själva årsmötet. Formaliteterna avklarades raskt. Bland de viktigare punkterna var årsavgift, motioner samt val av förtroendemän.

Det senare är delvis redovisat, men det kan tilläggas att Å Axelsson och L Jönsson valdes till revisorer. P Tigerschiöld suppleant. Till valberedningen valdes B Dieden, M Israelsson och W Rosenlechner.

Ett viktigt beslut gällde medlemsavgiften för 86 och 87. Det bestämdes att ta ut 250kr för 86 och 300kr för 87. (Du kommer väl ihåg att betala in avgiften för 86 före den 10:e april.)

Efter ett snabbt och bra årsmöte var det så dags för lite mer avkopplande samvaro. Denna inleddes med en god lunch i glada vänners lag. Därefter gick vi åter till samlings-salen för att mer fritt ställa frågor och lämna synpunkter. Här diskuterades allt från Appendix K till hjulbultar. Samtalen och ordväxlingarna tunnades efterhand ut och 1986 års årsmöte nådde sitt slut.

Tack Floggy!

I det här sammanhanget måste hela klubben ges tillfälle att mer formellt avtacka avgående kassören mm Bengt F Dieden. B F D har med stor entusiasm arbetat för klubbens bästa och sportens ideal.
TACK BENGT FÖR NÄRMARE 8 ÅRS ARBETE!

Välkommen!

RHK har fått en ny klubbmästare. Leif R Jönsson heter han, och du kan redan se frukterna av hans arbete på Pickos mäsas. På annan plats i RHK-nytt hittar du lite info om inkvarteringar i Norrköping från Leif.

Störtbåge

Inför årets säsong har det bestämts att alla som åker i klass E och F måste ha störtbåge om bilen inte har ett tak av bärande typ. (Om du känner dig osäker är det bara att kontakta någon av klubbens besiktningsmän) Anledningen till detta generella påbud är att det tyvärr inträffat ett antal olyckor med tråkig utgång under det år som gått ute i Europa. I Sverige har vi hittills varit förskonade från olyckor med annat än plåtskador som följd. Låt oss hoppas att denna trend fortsätter. Som en hjälp på vägen monterar du in en ordentlig störtbåge i din bil. De extrakilon du får i bilen får du motionera bort på dig själv.
Här under kan du läsa två artiklar ur T&CC, dec. 85 och mars 86.

60-profil i F

Teknisk information.

TILLÄTNA DÄCK 1986

GTS -bilar 3.6

Klass E Racingdäck Dunlop "L"
Standarddäck 70% profil

Klass F Racingdäck Dunlop "M"
Standarddäck 60% profil

GT -bilar 3.5

Standarddäck 70% profil

Övriga bilar 3.2- 3.3

Klass A-E Racindäck Dunlop "L"
" " "F/Vee"

dimension 1207620 x 15
Standarddäck HS max 70%
profil.

Formel Junior Racingdäck Dunlop "M"
dim. 4.50Mx13 och
5.25Mx13

Klass F Racingdäck Dunlop "M"
" " "F/Ford"

typ 4.50Wx13 och 5.25Wx13
750 compound

Racingdäck Avon "F/Ford"

typ 5.0/22x13 (spec7029) o
6.5/23x13 (spec7030)

Standarddäck HS 60% profil

A Price on Our Heads

Belts and bars for the Great Classic Racer?

Can you imagine a Maserati 250F racing with a full rollover bar? It would look decidedly odd, we agree, but there is every likelihood of it happening, and soon.

Following two tragic accidents in Historic races over the past couple of seasons the safety of competitors who race cars from the pre-seat belt and roll cage era is to be officially reviewed. Although the matter is *sub judice* we believe the authorities will insist on rollover bars and seat belts for all vehicles competing in races.

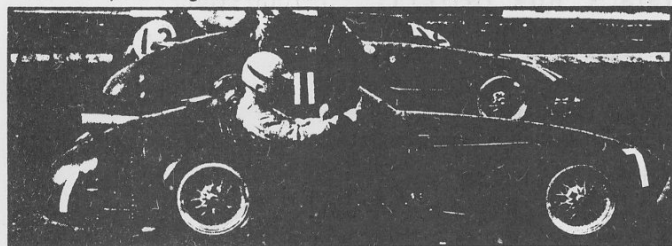
Competitors will be faced with the alternative of leaving their cars to rest idly in museums or modifying them to comply with the regulations. These regulations will be framed so that the roll bars will not disfigure the cars' appearance, we believe. This is likely to make them more rather than less noticeable but at least they could be removed at a later date for, say, exhibition runs or even museum display.

We admit that we are split over this issue in the T&CC office. The editor raced a Lotus MkIX in very dangerous circumstances at Brands Hatch earlier this year, and frankly admits it was irresponsible. The fitting of a rollbar and belts to that car would not have made him drive differently in the race, but looking back on the race it was extremely risky. When accidents do happen, an unbelted driver with no rollover protection can be killed very easily indeed. Without this equipment, none of the Grand Prix stars racing today would be active now; they would have been killed or crippled earlier in their careers.

On balance we feel we should opt for safety if only because it does the sport no good at all to

have sensational 'death race' pictures spread all over the popular press, with insulting stories written by ignorant hacks in Fleet Street to the effect that the unfortunate drivers were only out for some fun. Certainly, we regard racing as a sport, but we do drive our old cars very hard indeed. Perhaps we should admit that we know better than to take foolish risks. Regular competitor, Nick Mason, says: "Let's not be hasty about this; we must be sure that whatever is decided will actually have the desired effect." Fair enough. At T&CC we would be astonished if any responsible committee found in favour of anything other than full roll bars and proper racing harnesses. We fear that 'halfway house' measures like lap belts without rollover bars are likely to do more harm than good. The price on our heads, if we wish to keep them, is probably full rollover bars. While this might make the great cars look strange at first, we suspect that after a season or two the specially added safety equipment will not attract a second glance.

Any decision on this matter will produce considerable practical problems on how such rollover bars would be made to fit cars which were not originally designed with such things in mind. The rumour is that a proposed answer is to add brackets or a sub-frame under the chassis and bring the rollover bar up and over the existing bodywork without interfering with it. Belts should be mounted securely, of course, and some modifications may be necessary to achieve that, too. We doubt that there are many cars that cannot be modified for safety in this way.



Cars like these may soon have roll bars and seat belts

Keeping our heads

AN IMPASSIONED plea to the RAC not to impose rollover bars and seat belts has been sent by Rivers Fletcher, Chairman of The ERA Club. In it he says: "An effective rollover bar to such a car (as the ERA) would have to be massive and built with extensions fore and aft which would reduce the flexing of the chassis and so impair roadholding." We are sure he is right on that.

He then says: "It is well-proved that it is safer for the driver to be thrown out than to remain in the car". We are equally sure he is wrong there.

Food for thought is the fact that the proposed race series for Historic single-seater at European GP events remains unannounced. We hear that the series will go ahead without the UK. See next month for full details of this exciting race series. Informed sources say that the parties involved are squabbling over money while it is rumoured that the sponsor is concerned about the current safety argument.

The management at Brands Hatch is so concerned that they have already banned any car from that circuit that is not fitted with a

rollover bar and belts. This follows the tragic accident to Stephen Langton and the cheap publicity in the gutter press that followed. This ban will also affect the Birmingham streets F3000 meeting, which is now to be run by the BRSCC — which effectively means Brands Hatch management.

What we are facing is the probable end of Historic racing in this country as we know it. Few owners will want to modify their highly-valued Historic cars to meet the requirements of the circuit owners, which makes the RAC's decision somewhat less important. Perhaps by the time you read this the matter will have been resolved, but we doubt it. Whatever happens, we must keep our heads — and keep our racing.

Treasure Trove

News via the National Motor Museum comes of a cache of new and used spares for pre and post-war Austin, Morris and Ford models. A list can be obtained from The Orchard Garage, High Street, Cuddesdon, Oxford, telephone Wheatley 5352.

4 May Brands Hatch
FIA Champ.

11 May Zandvoort
FISA Trophy/FIA Champ./GT Cup

1 June Brands Hatch
FISA Trophy/GT Cup

29 June Montlhéry
FISA Trophy/FIA Champ./GT Cup

10 August Zolder
FISA Trophy/FIA Champ./GT Cup

17 August Nürburgring
FISA Trophy/FIA Champ./GT Cup

31 August Salzburgring
GT Cup

14 September Most
FIA Champ.

28 September Vallelunga
GT Cup

1986 CHAMPIONSHIP TROPHY AND CUP CALENDARS 1986.

6 April Estoril
FISA Trophy/FIA Champ./GT Cup

20 April Monza
FISA Trophy/FIA Champ.

Ett upprop från entusiasten Gunnar.

Hej alla RHK-are

Nu är vi på rätt sida om vintern igen och kan snart plocka ner bilen från pallbockarna och startflaggen med snöret och kroken från garageväggen, inte långt kvar tills den viftar på riktigt igen. Eftersom det är 2 mån kvar till startså hoppas jag att alla är inne i slutfasen på finjusteringens eller lägger på ett riktigt kol innan klockan slagit hundra. Eller hur Dick Luthman, Bruno Rösler, Ake Cronfeldt och Gunnar Brisman så att Johanssönerna i Olofström, Jens Hansen Båstad, jag själv och Anders Lindskog och Ake Axelsson ser till att få fram lite flera F3 500 och F-junior till säsongens 87 genom ren avundsjuka om inget annat.

Vet Ni gott folk, skriv gärna ett kort eller brev till Per Norberg eller undertecknad och tala om era avsikter för år 86 så kanske verksamheten till viss del kan anpassas efter behovet.

Vi såg ingen F3 1000-1600 förra året, kanske för att det måste till minst 8 st samtidigt för att få ett heat, får vi göra det i år? Räknar givitvis med att alla från 85 kommer 86.

Har också konstaterat att det finns en del medlemmar som högt och ljudligt beklagar sig över att så lite händer i vissa sammanhang. Jag själv har skickat ut över 80 förfrågningar om enkla saker och fått svar på 16 av dessa. Vi måste alla lära oss att offra ett brev och frimärke för att uttrycka våra ideer och önskemål för även om vi har en duktig styrelse kan den aldrig gissa sig till vad medlemmarna innerst inne tycker och önskar.

Glöm inte bort att styrelsen arbetar ideellt och för att de är de entusiaster de är så gör de det även för alla andra RHK-medlemmar också.

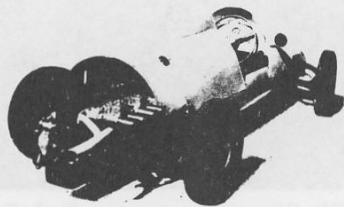
Hör av er och informera mera så gör Du även posten en tjänst liksom Dig själv och klubben.

Finns det någon som kan hjälpa Leif Norberg med F3 1000-1600 gänget så tala om det, han reser mycket och behöver assistens.

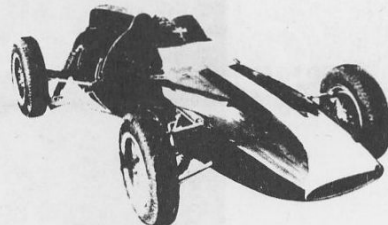
Hälsningar

Gunnar Rösler

Gunnar Rösler



ELPARK. (Left) This one-off Junior from California is most unusual in having the engine (a Ford 105E with twin-choke Webers) in the extreme tail, driving forward to the gearbox, above which the radiator is mounted.



HERON. (Above) Following the now conventional layout of a rear-mounted (Ford) engine in a multi-tubular frame with all-independent coil spring suspension, the Heron originally appeared briefly in 1960, but this prototype was subsequently converted to Formula 1 specification for use in South Africa. Following this, chassis for a small series of improved Herons were laid down at the end of 1960.

THE SALOON

Intresset för att tävla med specialstandardbilar började bli verkligt stort i Sverige mot slutet av 50-talet. 1958 inskaffades Svenska Mästerskapet för specialstandardvagnar. Första SM-tävlingarna gick vintern 1958 och då gällde det naturligtvis isbana. Erik "Carlson på taket" blev första svenska mästare i specialstandardklassen upp till 1 000 cc med en tjutande tvåtakts-Saab. 1959 hölls den första SM-tävlingen på landbacken. Vinnarbilar i specialstandardklasserna var Saab, Alfa Romeo och Volvo.

Några år senare handlade det ofta om pilsnabba "Kojor" och Abarth's i den lilla klassen. Lotus Cortinor dominerade den större.

Inom RHK har vi länge väntat på att FIA skulle bestämma sig för om saloonbilar ska rymmas i den historiska racingen. Mot slutet av 1985 har det diskuterats om att dra ingång en serie för den här typen av bilar. Det skulle då handla om årsmodellerna fram till 1965. Och endast biltyper med internationella meriter skulle vara tillåtna.

Nåväl, inget är bestämt hittills men resonemangen inom FIA tyder på att en start inte ligger alltför långt fram i tiden.

Inom klubben finns det säkert en hel del medlemmar med bilar som skulle passa för den här typen av racing. Det finns säkert ännu fler i andra klubbar. RHK skall försöka få till något tillfälle för saloonfantaster att lufta sina bilar under 1986.

Intresserade kan med fördel vända sig till Mats Israelsson eller Jan Tromark





Vem är boven — Yngve Rosqvist eller mekanikern Per-Ake Tuve? Här ses de båda före TV-inspelningen på träningen till loppet på Knutstorsbanan.

SKANDAL!

I KNUTSTORP

● Vid tävlingarna i Knutstorp den 22 september upptäcktes på träningen, att Yngve Rosqvist i sin Cooper FJ använde sig av en motor med för stor cylindervolym. Vevaxeln var av oöflaten typ med för lång slaglängd, och även cylinderdiametern och kolvarna var regelstridiga. Saken upptäcktes i tid för att förhindra, att bilen användes i tävlingen, men då det var Rosqvists uppenbara avsikt att använda den i oförändrat skick under tävlingen, och då den använts för officiell träning, torde det inte göra någon skillnad vid SVFMA:s behandling av fallet.

Da upptäckten gjordes, förklarade Rosqvist sig sakna all kännedom om delarnas ursprung, och han pastod sig ej ha gett order om att en med reglerna icke överensstämmande motor skulle monteras in. Skuld till det hela skulle i stället hans mekaniker vara. Hur det förhåller sig med den saken kommer en utredning inom kort att få till uppgift att ta reda på.

Om Rosqvist icke är skyldig, bör han i eget intresse försöka skaffa fram fullständiga bevis för detta, bevis, som gör allt vidare resonemang om saken överflödigt.

Om Rosqvist är skyldig, har han inget annat att göra än att acceptera det domslut, som SVFMA finner riktigt.

Allt fusk är naturligtvis förkastligt, och skall bestraffas. Om man kan tala om gradskillnader mellan hur allvarliga olika illegala manipulationer är, så måste för stor cylindervolym hamna bland det absolut grövsta som en deltagare kan göra sig skyldig till. Det är att handla i strid med själva förutsättningen för tävlingen, och vi har i färskt minne hur häftiga känslor det väck-

tes till liv vid Frankenberg-Lotus-affären i fjol.

Straffet för en fullt avsiktlig förseelse av detta slag kan inte gärna bli annat än livstidsdiskning.

Utredningarna i höstas i fallen Ahrens och Bardi-Borjy försvarades av mängden olika varianter av Ford-delarna. Några sådana tekniska svarigheter finns inte i fallet Rosqvist, utan problemen kan endast bli av juridisk art. Vem som än bär ansvaret för det som skett, så är det en ytterst beklaglig sak, som för motorsportens prestige betyder ungefär vad Wennerström-affären betyder för försvarets.

I TYSKLAND

● Liknande saker lär förekomma utomlands. I Tyskland pastar deltagare i standardvagnsklassen under 700 cc, som helt domineras av BMW 700 Sport, att vissa av deras medtävlare använt sig av motorer på 800 à 850 cc. En och annan har tänkt lämna in protest, men motsträviga arrangörer och höga protestkostnader (100:— DM plus 500:— DM för täckande av eventuella vidare kostnader i samband med protesten) har hindrat att någon sådan genomförs.

Willi Martini, som har den välkända BMW-verkstaden och försäljningslokalen bakom huvudläktaren på Nürburgring, har förklarat, att han gärna sett att någon av de förare, som kör av Martini trimmade BMW skulle lägga in protest mot det misstänkta halvdussinet, men att ingen vågat på grund av von Frankenbergs misslyckande förra året, som fick en så enorm publicitet. Han säger vidare, att Martini-trimmade BMW inte kan vinna längre mot illegalt

preparerade BMW, och att han därför överväger att sluta med allt vad tävlingstrimming heter.

En annan BMW-trimmare, Ing. Harald Koehlichen, förklarar, att anklagelserna mot de "för snabba" BMW är oriktiga, åtminstone så länge det rör vagnarna från hans firma, till vilka hör bl. a. den vagn Hahne vunnit klassegär med i internationella standardvagnstävlingar som Mallory Park.

BMW förklarar, att det måste betraktas som tekniskt fullständigt omöjligt att öka cylindervolymen på en BMW 700 till 800 eller 850 cc. Fabriken papekar, att det åligger arrangörerna av respektive tävlingar, att tillse, att reglerna efterlevs, och att BMW själva inte kan hjälpa till på annat sätt än att noga hålla alla bestämmelser med sina egna bilar. Grälet fortsätter kanske, men kan också ebba ut i intet...

I BARNAVÅRDSNÄMNDEN

● Raggarpupprädena i Karlskoga i år, som hade relativt blygsam omfattning, har efter TV-programmet kallats skandal i dagspressen. Ma så vara, men största skandalen är väl ändå, att inflytelserika och sannolikt välavlönade förtroendemän inom barnavårds- och socialnämnder skyller hela raggjarproblemet på motorsporten.

Sådana pastaenden har av flera av dessa representanter för våra sociala myndigheter framförts helt offentligt och utan blygsel. Det visar, att vederbörande personer aldrig satt sig in i de problem de skall arbeta med. Raggjarproblemet har djupare rötter än så, och skall det handhas av så inkompetenta män, bör det inte förvåna någon, om det fortsätter att vara allvarligt.

Licens

Närmaste tillfälle att ta licens för den som vill lufta sin racer
bjuds 26-27/4. Platsen blir Mantorp. Den som är intresserad kan
vända sig till Bosse Petterson i SSK. Tel 08/742 17 18.
Vi återkommer med upplysningar om fler tillfällen i kommande utskick.

Nyköpings Tränings GP

För att ge en möjlighet att mjuka upp reflexerna efter den långa
vintern, ska vi försöka ordna en träningskörning före Norrköping
och Kinnekulle. Detta tillfälle kommer att ges under helgen 4-5/5
Mer info om vilken dag det blir kommer i nästa utskick. Platsen
för detta övningstillfälle blir Nyköpings flygfält.

Internationella starter

Om du är intresserad av att starta i någon av de internationella
tävlingarna kan klubben hjälpa dig med anmälningshandlingar.

Köp & Sälj i Stockholm

Ormingemarknaden 18/5 1986

Du som har något att sälja, eller söker något bör besöka en ny
marknad som ska hållas i Orminge (strax söder om Stockholm)

Du som har ngt att sälja eller visa upp kan kontakta Hartmut
Stammler eller Per Norberg. Obs, RHK har inget att göra med
denna marknad. Intresserade kan vända sig till

Per 08/ 718 04 01 Hartmut 08/ 747 84 53

RACER - HISTORISKA

Klipp!

Säljes

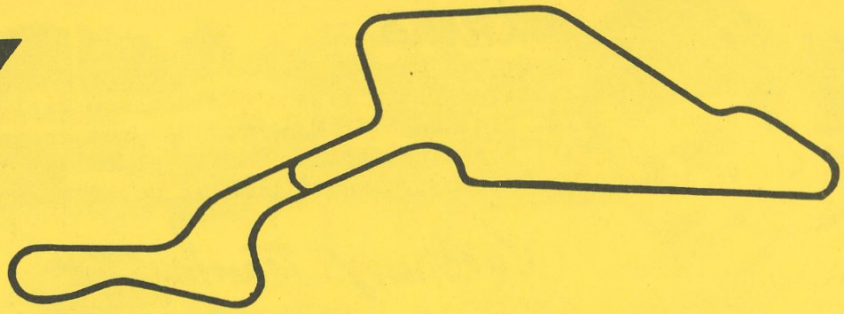
Tecno F3 1969
Utställningsstid!
Säljes eller bytes mot
FJ.
Ingrid Malm
019/124055

Focus FJ 1961
SM 3:a 1961, komplett
Kopia av Lotus 18
Säljes eller bytes mot
intressant bil.
Per Norberg
08/7180401
08/248500

Köpes

Stålstakar till
Ford 1000cc 1-4st
Kolvlar till ovan.
Vipparmstygga o
andra 1000cc prylar
Per Norberg

För annons ring 08/7180401



FÖRARKURS 30 APRIL PÅ "NYA" NÜRBURGRING

Nürburgring - världens längsta, mest kurvrika och därmed också svåraste tävlingsbana för bilar - belägen i de naturrika Eifelbergen i närheten av Bonn i centrala Tyskland, är nu ombyggd till en toppmodern Formel-1-bana och den invigdes i maj 1984.

Den nya sträckan är 4,5 km lång, har 14 kurvor och tio raksträckor, en nivåskillnad på 56 meter och har plats för 120.000 åskådare! Kvar finns dock den klassiska "Nordslingan" och tillsammans med denna blir ett komplett varv 24,5 km!

Scuderia Hanseat var de första att få hyra den nya banan med sin förarkurs som man arrangerat där i över tjugo år. Och nu återkommer man och inbjuder till vårens kurs som äger rum 30.4 - 3.5 1986.

Kursen är öppen för alla typer av förare och för alla typer av bilar. Den är öppen för den som har en motorsvag standardbil men som har ambitionen att bli en bättre bilförare såväl för den som har en snabb sportbil och som kanske vill lära sig att utnyttja dess resurser. Märkligt nog kan alla samsas och det finns inga krav på förkunskaper utan Du kommer dit, oberoende av Din ambitionsnivå, för att lära.

Träningen går till så att på onsdagen den 30:e april är det fri körning och Du får bekanta Dig med banan. Den egentliga starten sker med ett välkomnande vid middag på kvällen och på torsdag morgon börjar träningen. Vi förflyttar oss i 10 grupper och genom lika många sektioner under tre dagar och det hela avslutas på lördag e.m. med ett "prov" då Du får visa vad Du lärt.

Instruktörerna är alla mycket skickliga f.d. eller nu aktiva tävlingsförare som på ett kul och sportigt sätt lär Dig säkerhet och perfektionism i bilkörning och som lär Dig att känna Dig själv och Din bil.

Jag själv kommer att leda den svenska/skandinaviska gruppen och kommer att översätta undervisningen till svenska.

Deltagarna bor på hotell, pensionat eller i privatvåningar i byn Eifel men jag vill redan nu tala om att det inte är någon storstadskomfort.

Priset för hela kursen och 3½ dagars helpension är för förare DM.-950 och för i samma bil medföljande "co-pilots" DM.-395. Detta pris inkluderar då förutom mat och husrum även banhyra, instruktörer, en extra bilsportförsäkring samt pris- och minnesbucklor. För ett tillägg på c:a DM.-80 kan den svenska gruppen få tillgång till en bättre klass på rum i ett nybyggt annex till pensionatet "Zur Burg" (och detta bör i så fall markeras vid anmälan).

Avslutningsvis kan jag nämna att för den som är ambitiös, som kanske har en snabbare bil och som vill lära känna den nya Grand-Prix-sträckan bättre, så finns det en tilläggskurs på tisdagen den 29.4 då man noggrant går igenom tekniken att köra på den nya Formel-1-banan. Priset för denna är DM.-170 respektive 40 för co-pilots men är vi ett större antal från den skandinaviska gruppen så får vi denna kurs, i kombination med den ordinarie, för halva priset.

Sprid detta till andra intresserade, för gärna in en notis i Din tidning ty detta är nog den bästa förarkurs som finns i Europa.

Vi ses på Ringen!

Pelle Stackman, coach
tel. 08/44 18 70

