



Egendomlig klassning 1963



Roland Johansson jagas här av Harald Kronegård inför en ganska hyggligt tilltagen publik på läktarn. på Knutstorp — idealisk motor-
sportanläggning för både hastighetslopp och motocross.

Moralkaka till julkaffet

Överallt i världen där man kör historisk racing tycks man ha drabbats av samma fenomen. Verksamheten växer snabbt i popularitet, men konflikten mellan det historiska och racing är uppenbar och besvärlig. Det hela är mycket svårbemästrat.

I riktig racing är bilen ett verktyg som inte visas annan hänsyn än att det ska hålla fram till mållinjen. Detta är ett förhållningssätt som man inte kan ha gentemot antikviteter. Ett hänsynslöst utnyttjande av äldre fordon förstör dem. Det räcker inte att man kan laga dem eftersom historisk originaldel måste anses värdefullare än ersättningsdelar, hur autentiskt det än är utfört.

Historisk racing syftar till att ge ägare, förare och åskådare möjlighet att se och höra historiska tävlingsfordon så verklighetsbetonat som möjligt.

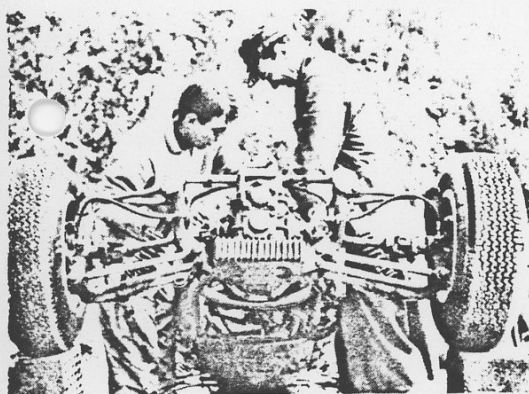
Mängden "kompensationsgubbar"; män som inte fick när de var små grabbar; ökar oroväckande. De leker racerförare och fuskar till tävlingsbilar som aldrig funnits, de förstör vår egentliga verksamhet och vilseleder publiken.

Låt oss vara ense om att i vår verksamhet är det bilarna och den historisk sanningen som är det allvarliga.

Det betyder att tävlandet är något som mest handlar om lek.

Gott Nytt År
önskar chefsideologen SL.

Fusk som historisk företeelse



Ögonblicket efter att denna bild tagits, upptäckte Sven "Bergvägg" Andersson, att allt inte stod rätt till med Rosqvists motor, och klagade hos tävlingsledningen.

Reportage:
BERTIL PERSSON

KNUTSTORPS ASFALT

Klar och invigd
inför 10.000



RACERHISTORISKA KLUBBEN, Box 2037, S-162 02 Vällingby, Sweden.

Årsmöte

Så har det redan gått ett år sedan vi sist träffades för att hålla årsmöte.

För att göra dessa möten lite mer välbesökta hade vi tänkt ordna en liten fest samtidigt, där det skulle vara tillåtet att fritt ljuga om motortrimningar, hjulupphäningar, spårviddes mm mm. Och allt detta för att psyka konkurrenterna inför kommandesäsong. Ni har väl hört att en Ginetta G4 med 5litersmotor från 1959 kommer att sopa rent i GTS-klassen!

Lite praktikaliteter:

Plats: Hotell Örensbaden, Örserum ca 10 km öster Gränna

Tid: 7 mars 1987 kl 13.00

Kostnader:

Helpension med övernattning inkl. lunch, middag, 2x kaffe och frukost till det facila priset av 395kr/person

Lösa delar: Enkelrum 225, dubbelrum 300/2personer, lunch 60/pers, Middag 60/pers, kaffe 15/pers, frukost 25/pers.

Obs, ingen måltidsdricka ingår.

Bastu, motionsrum, badstrand (kallt) samt elljusspår (dock ej för bilar) finns.

Anmälan till klubbmästaren Leif Jönsson senast 5/2 1987.

Tel arbetet 08/180005 hem 08/514173

Låt oss tillsammans göra detta årsmöte till ett trevligt och välbesökt möte. Det kan kanske vara skönt med ett avbrott i det hektiska i gatagens paradiset och olja.

Bjud din fru/sambo/tjej på en trevlig helg- det kostar in inte mer än en topplockspackning att göra henne glad (det är ju inte så många tjejer som kör, men dessa ska naturligtvis göra sina killar samma tjänst)

Väl mött Bröder och Systrar!

INFORMATION OM HISTORISK BILAR
Ändringar i Appendix K gällande
från 1987 01 01

Tilläggsstycke till Artikel 2.4

För att underlätta för arrangörerna, skall obligatoriskt alla anmälningar till internationella tävlingar åtföljas av en fotostatkopia av första sidan av bilens FIA- identitetshandling som tydligt visar den klass och kategori som det nationella förbundet har åsatt bilen.

Tilläggsstycketill art. 3.5.1 (GT) och 3.6 (GTS)

Bilar som homologerats förel 1963 12 31 skall tillåtas utnyttja de homologeringstillägg som godkänts av FIA fram till 1964 12 31.

NY artikel 3.8- TOURINGBILAR (SALOONBILAR)

1, Från 1987 01 01 får saloonbilar som homologerats i grupp 1 och 2 mellan 1950 01 01 och 1965 12 31 delta i internationella tävlingar för historiska bilar.

Ingen bil som har homologeringsnummer högre än 1408 i gamla se rien eller 5064 i de nya godtages

Bilarna måste vara modeller som deltagit i saloonbilstävlingar på hastighetsbana under sin period intyernationalt, eller nationellt före tillkomsten för internationella tävlingar för dessa bilar.

2, Saloonbilar måste överensstämma med specifikationen i sin originalhomologering, de enda förändringar som är (i båda grupperna är de som tillåts för grupp C2- bilar under 1965 års Appendix J samt de som är nödvändiga för säkerhetsföreskrifterna i Art 3 nedan.

3, Säkerhetsföreskrifter skall överensstämma med kraven i App.K titel III Art 5 "Teknisk besiktning". Vindrutor skall vara av lamellglas. Säkerhetsbur skall vara monterad enligt specifikation i App. J, 1987, Art 253.8 grupp N.

4, Racingdäck är förbjudna; däck skall vara standarddäck med minimum 70% profilförhållande och måste ha märkning motsvarande "D.O.T." eller "D.T.P."

Tekniska specifikationer på diverse bilar from 1987 01 01

-Jaguar Lightweight max homolog. dim.
.Fälgbredd tallrikshjul: 203.2mm 8 tum
.Spårvidd fram: 135cm
. " bak: 141cm

-Elva Porsche 1963/64: motor
.Porsche 6cyl 2litersmotor ej tillåten
x godkända

-Lancia Aurelia: spårvidd
.Avvikelse med 1 tum (25,4mm) godkännes.

-Lotus Elite: hjulupphängning
.Länkstångs-huvud (uniball) godkännes endast vid inre nedre tvärlänken bak

-Lotus 26 (Elan): 26R specifikation
.Endast 26R-specifikationen definierad före april 1964 godtages

-Fastsättning av hjul:
Art 3.6 App K GTS-bilar
.Det är tillåtet att ändra från centrallåsta hjul till hjul med fästbultar

Resebidrag:

FIA Europamästerskap och FISA Trofeå.
Under 1987 skall arrangörer vid varje tävling betala 300 SFR minimum till tävlandesom inte bor i arrangörlandet, reser från annat land med bilen och deltagar i träning för enbart FIA Mästerskaps- eller FISA Trofeåarrangemang.

Varför måste man ha så mycket regler?

Tillvaron är så grym att om man anordnar eller deltagar i ett sportsligt arrangemang som inte är inordnat i det internationella systemet av sportsliga auktoriteter löper man risken att bli bojkottad, svatlistad eller diskvalificerad från alla legala tillställningar. Det är så dessa myndigheter upprätthåller sin makt och prestige.

Det betyder att det inte går att bedriva tävlingsverksamhet i Sverige utan att den lyder under Svenska Bilsportförbundet. Medlemmarna i RHK har också förbundet sig att leva i enlighet härmed genom utfästelsen i klubbstadgan §8.

I den bilhistoriska verksamheten är dessutom särskilda fordonshistoriska myndigheter verksamma. Det organisatoriska sammanhanget framgår av följande figur:

Så här funkar det;

FIA, den internationella bilfederationen är bilismens högsta organ. FIA är indelat i olika departement varav FISA, den internationella federationen för bilsport är ett. FISA arbetar i olika kommissioner och där är KHB, kommissionen för historiska bilar, en för oss betydelsefull instans. Denna kommission svarar för upprätthållandet av App. K där de regler som styr vår verksamhet i förstahand finns.

FIA har en gång i tiden missat att täcka in det automobilhistoriska området. Sålunda uppstod FIVA, den internationella federationen för historiska bilar.

När det blev fråga om hastighetstävlingar med gamla bilar ville FISA ha ett ord med i laget och därför blev man sams om att kommissionen för historiska bilar skulle vara

ett gemensamt organ för FIA och FIVA.

Man utser fyra ledamöter vardera plus en president som sedan begynnelsen varit den italienska greven G Lurani, pappan till formel Junior och gammal FIA-gubbe. Till hjälp i arbetet har KHB en teknisk kommitté, TK, som består av experter från olika länders bilsportförbund.

I Sverige repr. FIA och FIVA av resp. Sv bilsportförb. och MHRF. Enskilda klubbar såsom Sportvagns klubbar, vi och de fordonshistoriska klubbarna är anslutna till den ena, den andra eller bägge två av dessa riksförbund.

RHK är anslutet till båda riksförbunden.

Hittills har SBF delegerat det praktiska ansvaret för sin del till RHK via sitt Racingutskott (RU). MHRF har än så länge intetagit så stor del i de racerhistoriska problemen.

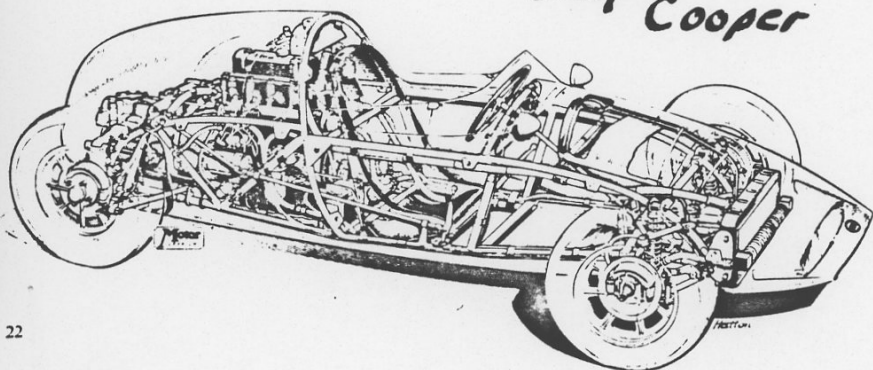
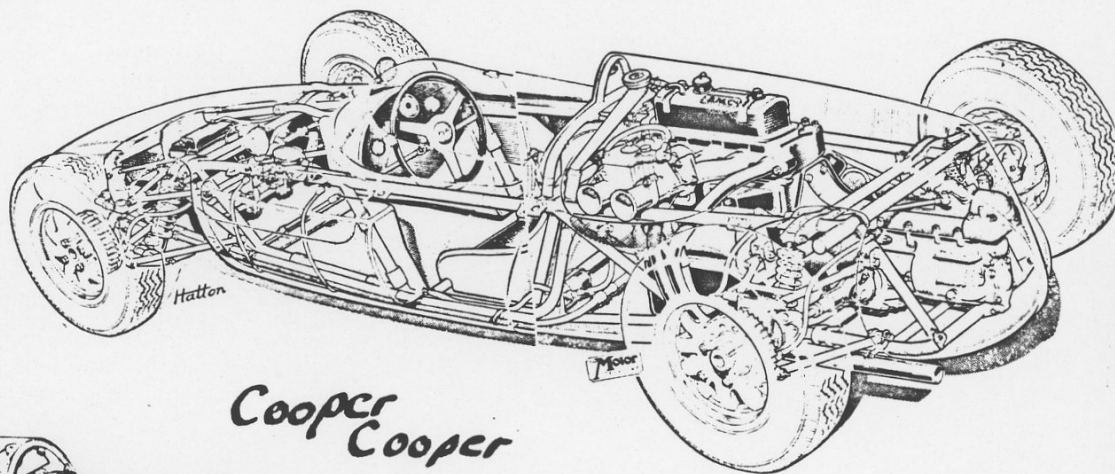
RHK har ju på så sätt fått en lite jobbig roll bland andra enskilda klubbarna. Styrelsen jobbar nu på att det ska bildas en nationell motsvarighet till Kommissionen för historiska bilar och som både SBF och MHRF har ansvaret för. RHK skulle då återta sin normala klubbstatus.

SYFTET med denna långa utläggning är att få våra medlemmar, dvs Dig, att förstå att vår verksamhet är reglerad av faktorer som vi inte har någon frihet att bortse från.

Man hör ibland förslag från verksamhetens utövare till lättnader eller ändringar av reglerna. Av ovanstående kanske det framgår att det är lättare sagt än gjort.

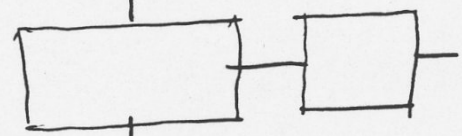
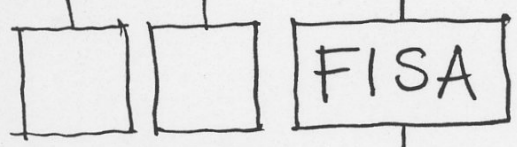
SL.

Cooper Juniors have closely followed the design trends of the bigger single-seaters from Surbiton. The Mk. II Junior (right) is lower, longer and smoother than the Mk. I (below) and, like the G.P. cars, it has wishbone and coil spring i.r.s. instead of a transverse leaf, but frame and layout remain substantially unchanged. This design can be traced back to 1947, when Cooper's first 500 c.c. car set a rear-engined fashion which is now reaching its height.

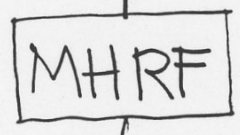
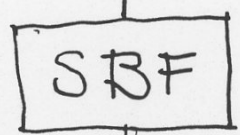
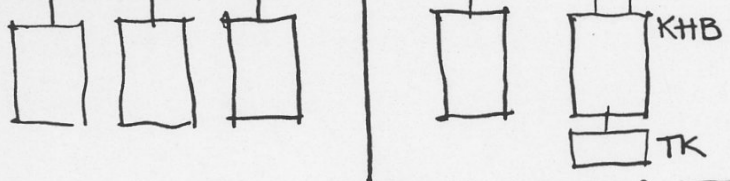




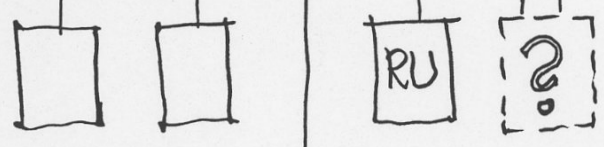
"DEPARTEMENT"



KOMMISSIONER



UTSKOTT OCH DISTRIKT



KLUBBAR



Prisutdelning
för 1986!!

Ett dignande prisbord mötte de tappra RHKare som mött upp till prisutdelning och säsongsavslutning inoverters mörker.

Mycket av mörkret utanför märktes inte i lokalen- alla gick omkring med förväntansfulla, lysande ögon. Klubbmästaren hade fixat en "race-video" som uppvärmning. Därefter var det dags för det alla väntade på. PRISUTDELNINGEN.

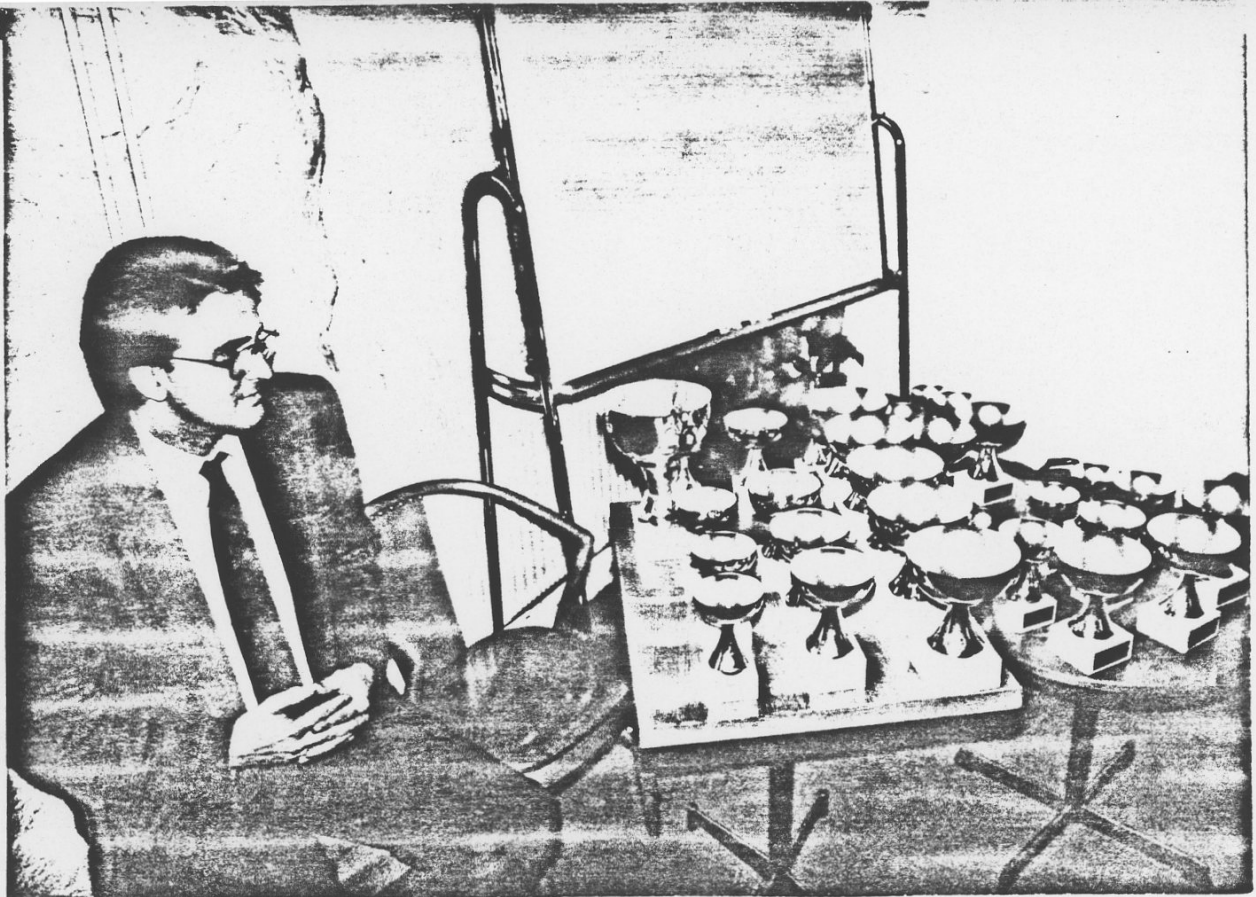
Vår ordförande Rickard höll ett kort anförande om hur man kan förhålla sig till våra kära bilar, och han berättade om hur man numera börjat intressera sig för vår hobby på en akademisk nivå. (Du läste väl om detta i ett gammalt utskick?)

Vår sponsor Folksam var representerad med två gentleman. Dessa berättade om att det var goda utsikter för oss att få sponsning även under 1987.

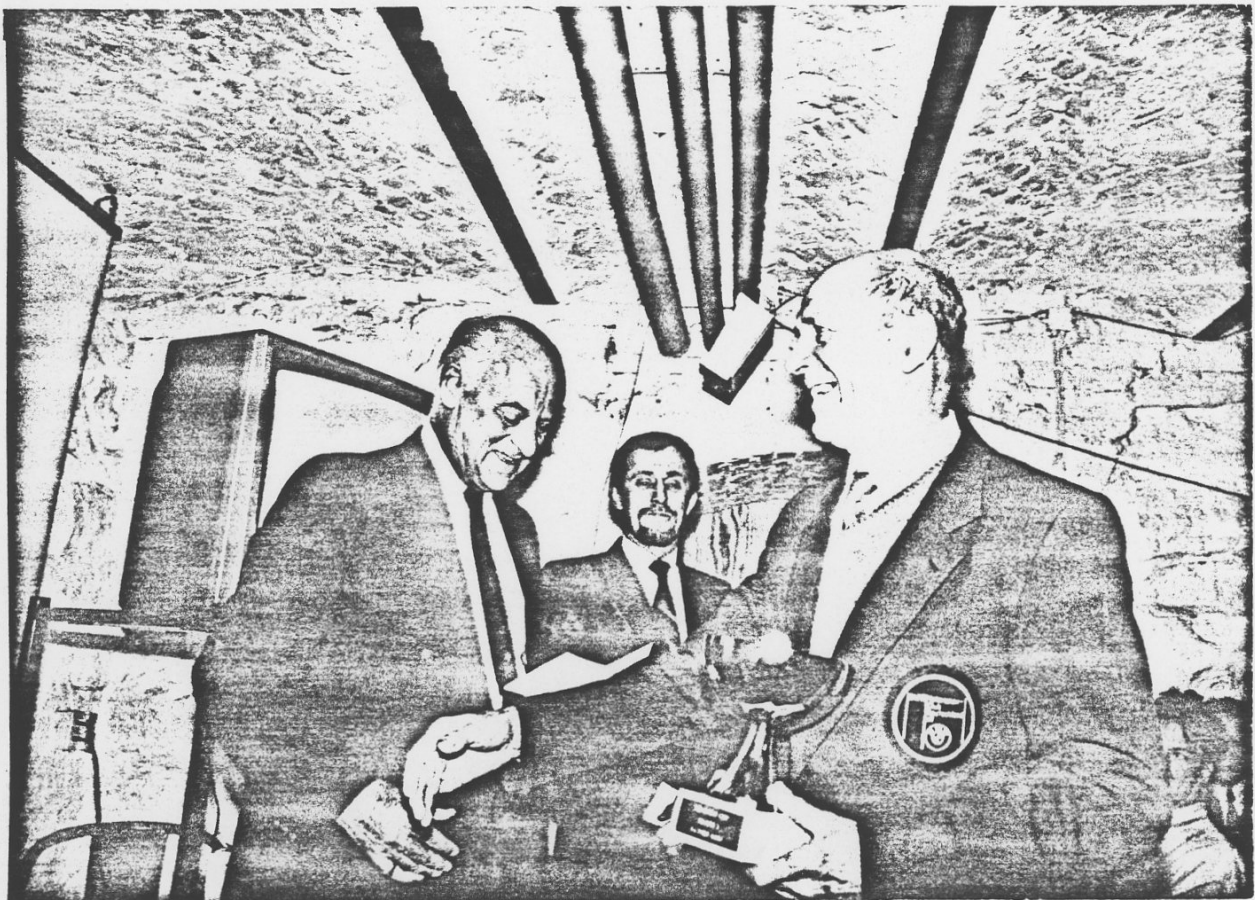
Nåväl därefter var det dags för prisutdelningen. Som du kan se på bilderna var det mycket priser och glada miner. (Frog-konsult agerade fotograf med den äran) Studera bilderna och njut- nästa år kanske du också står där och ler ikapp med bucklorna- om du är flitig!



Ett antal pristagare



Redaktörn vid prisbordet



*Vår äldste aktiva "racer"
Björn Anderberg*

Vår glada Cupvinnare
Mats Israelsson lyfter
seende sin buckla.



Bästa kvinnliga
förare blev i år
Stina Widenborg med
sin tredjeplats i GTSE
upp till 1300 cc.
Hoppas fler tjejer följer
Stinas exempel nästa
år, och kör skjortan av
killarna.



NY MEDLEMSMARIKEL MM

En samlingsmapp i stryktåligt material, innehållande en del smått och gott är under utarbetande. På själva mappen kommer nyttig information att tryckas, samt i densamma kan du stoppa in medlemsmatrikel, regler med ändringar och tillägg, din ID-handling mm. Meddela därför alla förändringar av adressuppgifterna i den senaste, gula matrikeln till Kassören, RHK. Kassören heter som alla vet Olle Andersson och han kommer fr o m nu att på egen hand sköta klubbens datakörningar. Därigenom har vi utmärkta möjligheter att hålla all information så aktuell som möjligt, samt att dessutom kunna ha den med oss enligt ovan.

Alla som tycker det vore trevligt med en bilnehavsmatrikel föregår med gott exempel och skickar in det egna innehavet till Olle under klubbens vanliga adress.

SKVALLER-NYTT

Nya medlemmar strömmar till i god takt, (se notis på annat ställe) antalet bilar likaså. Ett nytillskott är Attila, en sportvagns-racer från 63/64 med 5 lit. Chevrolet som gått fort i England. Lasse Widenborg skruvar för kunds räkning ihop en Lola T70, också med Chevrolet-motor liksom en Bizzarrini Corsa från -65. Andra nyheter är TVR Grantura, Aston Martin DB2, Ginetta G4. Rykten om Ferrari SWB, Alfa Romeo T33 samt Alfa Romeo Sprint Zagato är också i svang! Jojo!

TYGMÄRKEN

Du som missade att beställa RHK:s nya tygmärke har här chansen att rätta till ditt misstag. Märket blev mycket snyggt intygar undertecknad. Ett mindre antal finns kvar så först till kvarn...

Jag beställer härmed.....ex av RHK:s snygga tygmärke till ett pris av 32:-/styck att sändas till mig tillsammans med inbetalningskort å beloppet.

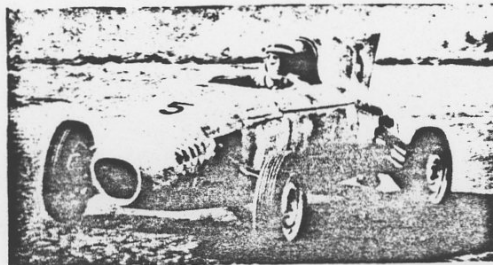
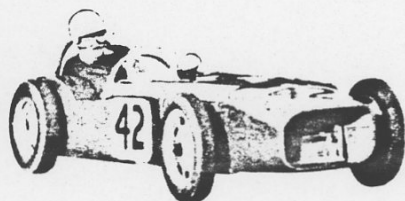
Namn.....

Adress.....

Insändes till RHK Box 2037 162 02 Vällingby

När får vi se de här bilarna i Sverige?

U2. (Right) A car which has proved that success as well as satisfaction can be gained from a simple home-built machine. the U2 is the creation of Major Arthur Mallock who was already well-known for his exploits in club racing. Front-mounted Ford engine, i.f.s. and a rigid rear axle sprung on 1/2-elliptics are ingredients of a car which has not only been well-placed on British circuits but has won a race on the Nurburgring short circuit against mainly Continental opposition.



FRM TIGERJET. (Above) Produced by Heinz Maltz of Munich, this distinctive Junior has a huge tail fin above the Hartmann-tuned DKW engine. Transmission is modified VW, and the all-independent suspension is by a peculiarly high-set arrangement of swinging arms. It originally had handlebar steering (see also page 46).

REGLEMENTSNYTT

finns på annat ställe i bulletinen, och innehåller som synes nyheter om historiska saloon-vagnar, ett ämne som vi får återkomma till. Några ändringar beträffande klasser och årtal föreligger inte i skrivande stund, även om en del tror sig veta motsatsen. RHK prenumererar på Internationella Bilsportförbundets Officiella Bulletiner vilka kommer i stort sett månadsvis. Faktum är att det först i november-utgåvan, nr 213, överhuvudtaget nämndes någonting som rör Appendix K, men mycket kan ju hända än. Vi får se.

RHK upprätthåller ett flertal internationella kontakter. Från England har influtit ett brev som berör G-klassen, eller Super Sports Cars som det heter i folkmun. Man kör 7 tävlingar under 1987 i något som heter International Steigenberger Super Sports Cup och följande klasser finns:

Classes were confirmed as before - see below

- CLASS 1 sports cars according to appendix J of the years 1964-66 (minimum production 50 pieces), on profile tyres according to appendix K.
- CLASS 2 two-seater racing cars up to 2.000cm³ built between 1964 and 1968.
- CLASS 3 two-seater racing cars up to 2.000cm³ built between 1969 and 1971.
- CLASS 4 two-seater racing cars over 2.000cm³ and up to 5.000cm³ built between 1964 and 1968.
- CLASS 5 two-seater racing cars over 2.000cm³ and up to 5.000cm³ (non supercharged) built between 1969 and 1971.
- CLASS 6 two-seater racing cars over 2.000cm³, supercharged and unblown over 5.000cm³ built between 1969 and 1971.

Övrig information finns hos sekreteraren.

ANMÄLARLICENS 1987

För dem som vill vara tidigt ute med racingsäsongen har RHK redan löst anmälarlicens för nästa år. Licensen har nummer 28.

Startersättning 1987

Såsom tidigare meddelats kommer startersättning under nästa år endast utbetalas till den som KÖR för RHK, vilket betyder att RHK ska stå som anmälare i start- och resultatlistor mm. (Allt detta med tanke på våra hett eftertraktade sponsorpengar)

Något krav på att du skall lämna din moderklubb som du kanske tillhört under många år föreligger inte. Din tävlingslicens måste däremot vara utfärdad på RHK. Om du vill byta moderklubb finns blanketter för klubbyte hos RHK.

NORRKÖPING GRAND PRIX 6-7-8/6 1987

Liksom under 1986 kommer Norrköping Grand Prix att köras 1987, denna gång i pingsthelgen i dagarna tre. Preliminärt kommer följande klasser att köras: Pirelli Cup, Lady Lancia, Historic G under 2 lit, Historic G över 2 lit, Historic GT/GTS samt ett rövarheat bestående av IROC-Camaros. Eventuellt kommer någon ytterligare klass att ingå.

Det mesta är ännu ganska preliminärt varför definitiva besked kommer att ges senare. Så mycket kan dock sägas som att vår GT/GTS-klass kommer att köras något annorlunda än tidigare. Historisk racing betyder ju att vi sysslar med historia, och för att återskapa en atmosfär och anda från förr kommer vi att köra i märkesteam om vardera tre bilar. En hel del arbete kommer sannolikt att läggas ned på att åstadkomma en tidstypisk depå med mekaniker, utrustning, märkesskyltar mm. Vi räknar med 8-9 sådana team, alltså runt 24 - 27 bilar.

Mera information senare! Vi hoppas att samtliga tänder på denna idé och åstadkommer en mangrann uppställning. Här finns ju fina möjligheter att göra reklam för det egna bilmärket, kanske t o m uppbackad av märkesklubben.

FOLKSAM CUP 1987

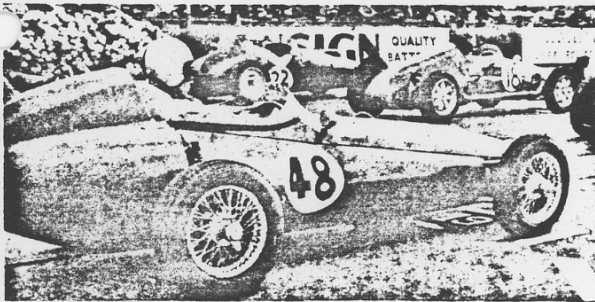
Även om förhandlingar fortfarande pågår beträffande FOLKSAMS åtagande under nästa år så torde vi kunna utlova ett ekonomiskt stöd till dem som kör, ungefär på samma sätt som i år, minst.

Under 1986 har RHK utbetalat startbefrämjande medel enligt följande:

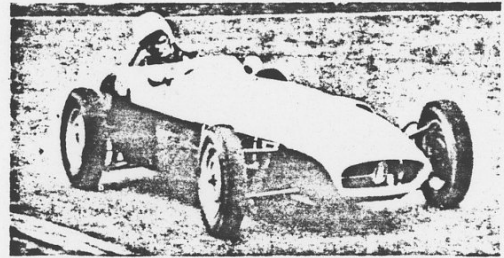
| | |
|-------------|-----------------|
| Norrköping | 18.000:- |
| Falkenberg | 8.900:- |
| Nürburgring | 4.050:- |
| Folksam Cup | <u>45.900:-</u> |
| Summa | 76.850:- |

De som är intresserade av startersättningar under 1987 läser vad som står skrivet i ämnet på annat ställe, samt för FOLKSAMS logo på bilen på sedvanligt sätt.

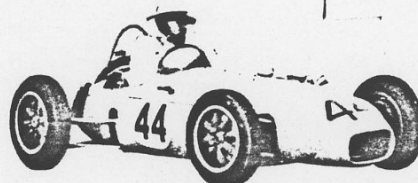
Fler FJ racers 1987, tack!



EVAD. (Above) is the name given to the Ford-engined car in the foreground of this picture: it is rare among British Juniors in having wire wheels but conforms in having all-independent coil spring suspension. To the right is J. Fenning's B.M.C.-engined Venom (No. 18), while in the background is the front-engined Yimkin (No. 22). The Evad was originally built to the Monoposto Formula, the Venom is a converted F.3 Cooper and the Yimkin is a F.J. version of a sports car.



DRW. (Above) One of the few 1961 British Juniors to adopt the classic front-engined rear-wheel-drive layout, Jack Murrell's DRW falls into line with the majority of its contemporaries in having a Ford 105E engine (Cosworth-modified).



ALEXIS. (Left) Developed from a larger and less promising prototype with beam-type rear axle, the Alexis appeared in 1960 in the form seen here with all-independent suspension, front-mounted B.M.C. engine and cast light-alloy wheels.

NYTT PÅ BANRYKTESFRONTEN

Ryktena svingar tätt beträffande befintliga svenska banor samt eventuella nya. Senaste nytt om Falkenberg är, enligt Barbarossa Boman, att Falkenbergs MK är avhyst från banan men att klubben genom domstolsutslag fått svart på vitt på att man äger asfalten, räcken, säkerhetsutrustning mm. Kontentan av det hela torde nog vara att vi inte skall räkna med att åka på Falkenberg under 1987. Men, vem vet? Gellerås-banan vid Karlskoga har sålts till ett norskt konsortium, enligt uppgift samma konsortium som skulle bygga en bana vid Halden i Norge, vilket nu inte torde bli av. Enligt vår klubbmästare Leif Röret Jönsson vilken besökte informationsmötet härom veckan, skall banan under en femårsperiod rustas upp till en anläggning av hög klass. Under 1987 finns starttillstånd för biltävling. Vi undersöker möjligheten att åka på Gelleråsen 1987!

Den eviga frågan om en bana i Stockholm eller dess närhet har fått ny näring under den senaste tiden. Rosersbergsprojektet presenterades under pompa och ståt vid en mycket professionellt skött presskonferens. Bl a KF, JCC och Trygg-Hansa uppgavs ligga bakom det hela varvid det s.k. Arlandaprojektet avlivades för gott, trodde man, men så småningom visar det sig väl vilken idé som är mest seglivad och bärkraftig. När det gäller Arlanda så är projektet beroende av utbyggnaden av den tredje landningsbanan vid flygplatsen. Hur som helst, en motorbana vid Stockholm är nog en förutsättning för svensk racing på lite sikt.

Som om inte allt som sagts ovan skulle vara nog ryktas det om ytterligare en bana i Västerås, närmare bestämt på gamla F1:s område vid Hasslö. Såsom alla andra svenska städer av rang fyller även Västerås år inom kort, det talas om 1000 jämnt, så en bana är väl det minsta man kan begära. Nå, den som lever får se! När nu än en ny svensk bana skall invigas kan vi nog säkert räkna med att historisk racing kommer att vara med.

TILL SALU

Aluminiumkylare, ursprungligen till en DeTomaso Pantera Gp 5, 730x400x75, allt i mm.

Ev säljer jag följande fälgar av s.k. split-typ i spunnen aluminium, fabr GOTTI: 2 st 9x15 samt 2 st 11x15.

8 st race-kolvar, vägda och bearbetade, till Chevrolet 350'', standardborr 4".

1 st s.k. sintrat lamellcentrum för race, 10,5'', 26 splines. *Charr.*

KÖPES

Tätstegad växellåda till Ford (inte Rocket alt Bullet utan den som satt i Lotus Cortina Mk 1 och Elan).

Torrsumpstråg till Ford 1500, den tidiga typen med "filt-tätning" vid vevaxeln.

Jan Nilsson tel 08/7554840 kvällar helger



RHK-OVERALL ELLER TRÖJA

PÅ MÅNGAS BEGÄRAN HAR STINA OCH STAFFAN TAGIT FRAM EN TUFF TVÅDELAD OVERALL. DEN ÄR GRAFITGRÅ ALLTÄN NÄSTAN SVART OCH HAR TEXT OCH BILD I RÖTT. FYRA STORLEKAR: SMALL, MEDIUM, LARGE OCH X-LARGE. PRISET BLIR 225 KRONOR FÖR OVERALLEN OCH 110 KRONOR FÖR ENBART TRÖJAN

SÄTT IN PENGAR MOTSVARANDE DIN BESTÄLLNING PÅ RHK: - POSTBILDO 49377-5 SENAST 26 JANUARI -87 GLÖM INTE ANGE STORLEKAR! KLUBBEN KOMMER INTE ATT LAGERHÅLLA NÅGÅ KLÄDER SÅ DETTA BLIR ENDA TILFÄLLET. VID FÖR FÅ BESTÄLLNINGAR (UNDER 25) BLIR FRAMSTÄLLNINGSKOSTNADEN FÖR HÖG, DET HELA FÖRFALLER OCH DU FÅR TILBAKA PENGARNA. FRÅGOR BESVARAS AV PIA PÅ TEL. 08-755 48 40 EFTER KL 15.

2 racerhistoriska klipp till salu.

Ginetta G16 i behov av renovering. För vidare info kontakta Magnus Neergaard. 040/495600 kvällar.

Köp en vinnarbil i lilla saloonklassen--billigt.
NSU Sport Prinz 1962 i bra skick, dock matt i lacken.
Ingen rost! Bilen har en mycket trevlig Bertone-kaross.
En stor uppsättning reservdelar medföljer.

~~Aluminium~~ motor på 600cc, rakskurna drev mm.

Priset är 7500kr. Per Norberg 08/7180401 sena kvällar.