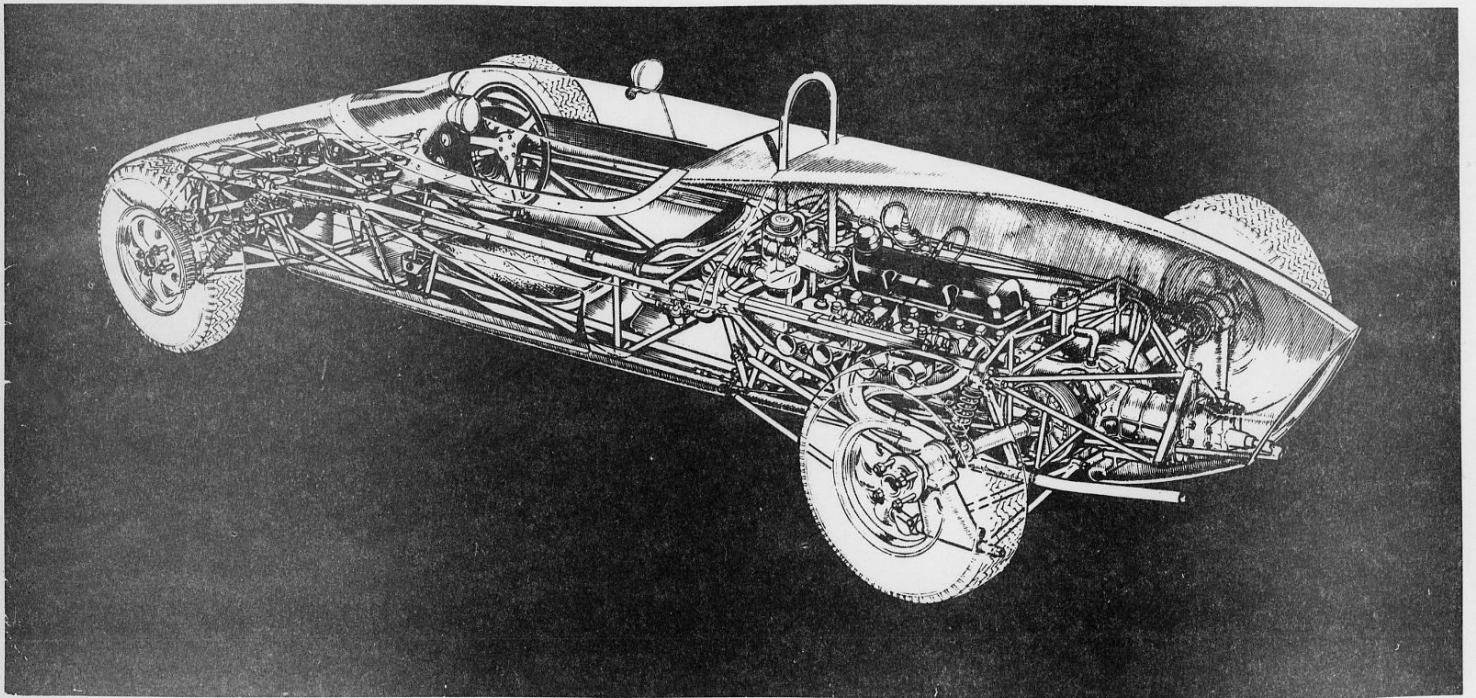




Racer Historiska Klubben

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

RHK-nytt nummer 4 1986, med resultat



FALKENBERG OLDTIMER FESTIVAL 7-8/6

Ett självklart evenemang för alla vänner av historisk racing. I skrivande stund c:a 50 bilar och 40 MC anmälda. En stor satsning både från RHK, FMK och FOLKSAM. Se bifogat avdrag på helsidesannons i Expressens sydedition 7/6. Om du som RHK-medlem samtidigt är med i annan klubb: Peppa upp dina kompisar att köra. Icke RHK-medlemmar betalar 250:- Efteranmälan kan göras under RHK:s adress, eller ring Lars Widenborg 042/207433.

NYHET 1

Oldtimer Festival ingår i FOLKSAM CUP! Alltså 6 körmöjligheter i cupen! Mastigt? Du får tillgodoräkna dig poäng från 4 deltävlingar för att slåss om de åtråvärda bucklorna. Detta innebär att om du kör fler än 4 tävlingar du alltid kan förbättra din position. Startersättning utbetalas naturligtvis för samtliga starter som uppfyller ställda krav. Se tidigare utskick!

NYHET 2

Den aviserade saloon-klassen på Falkenberg Oldtimer Festival får tyvärr ställas in. En (!) anmälan har inkommit! Det som av åtminstone sekreteraren uppfattats som folkstorm till förmån för saloon-bilarnas upptagande i den historiska gemenskapen visade sig vid närmare kontroll vara en lätt bris i ett vatten-glas. Kom igen med nya tag, alla saloon-åkare!

MEDLEMSFÖRMÅNER

Mot uppvisande av medlemskort i RHK kommer du att få rabatter på såväl däck som olja. Förhandlingar pågår. Mer i nästa bulletin.

ANMÄLARLICENS

Som tidigare meddelats har RHK:s anmälarlicens i år nr 90. Den behövs för tävlingar utomlands. Vid större evenemang, typ Nürburgring, finns alltid en licens tillhands, exempelvis via undertecknad. Skall du åka på andra tävlingar, kontakta sekreteraren, så får du disponera en licens. 3 st finnes.

Brands räddat

RACING - Brands Hatchbanan, en av Storbritanniens två F1-banor och en av banracingens legendariska och bland förarna mest omtyckta hastighetslingor var i höstas hotad av nedläggning. Dåvarande ägaren, British American Tobacco, hade förlorat intresset och ville sälja området till exploatörer.

Härnadsdagen offentliggjordes att John Foulston, 38-årig veteranbilsentusiast, som själv tävlat flitigt i gamla racerbilar, bl a på Brands, köpt hela anläggningen.

Foulston som blivit miljonär på datorer betalade nära 60 Mkr kontant och fick då även Oulton Parkbanan och Snettertonbanan på köpet.

Gamla F1-världsmästaren Sir Jack Brabham, sportvagnsvärldsmästaren Derek Bell och en parlamentsledamot går in i styrelsen för det nya banbolaget. Kvar som driftansvarig för Brands Hatch blir John Webb. T.L.

Äntligen en som fattat galoppen och som dessutom inte gnäller över att det är för dyrt med racing. Dra alla sega kommunalgubbar och oeniga klubbstyrelser vid näsan och lägg ett bud på alla Sveriges banor. Anbud till sekreteraren.

vid pennan: sekreteraren

(saxat ur Idrottsbladet)

SUCCE FÖR STADSLOPPET PÅ NORRKÖPINGS GATOR.

Bra racing, perfekt organisation, skapligt väder samt nyfikenheten på något nytt bäddade för c:a 25.000 åskådare under NORRKÖPINGS GRAND PRIX 10-11/5. Pricken över i efter RHK:s racing-parad 1984!

Tävlingen kördes i fem klasser: Castrol cup, Pirelli cup, Lancia Lady cup samt de två klasser som nog intresserar oss mest: Super Sports Cars och Historic GT/GTS.

Super Sports kan nog för en gångs skull leva upp till epitetet cirkus, som ju används mycket när det gäller motorsport. Ett härligt gäng gubbar av varierande ålder med bilar som man normalt inte ser på Norrköpings gator. McLaren M6, Lola T70, Ferrari 512M, den sanslöst vackra Alan Mann-byggda Ford 3L, designad av Len Bailey (berättade Dickie Attwood som körde bilen), ett antal likaledes vackra Chevron B16, bl a med Reine Wisell och Johnny Lundberger, David Piper på Ferrari P4. Övriga svenska representanter var vår klubbmedlem Stig Johnsson som måndagen före tävlingen fått hem sin McLaren-Elva från 1966. Bilen, som stått på Harrah's bilmuseum sedan 1971, är utrustad med Chevrolet-motor på minst 7 liter och verkar vara i ett oförstört originalskick. Alltid elegant åkande Gösta Petterson deltog med sin fina Chevron B8, Sten Hillgard på Bizzarrini-Porsche samt tävlingens sensation, Ingvar Carlsson på Lasse Karlssons Genie, som ju torde vara bekant för de allra flesta. Hjälpt av ett kraftigt skyfall och smala mönstrade däck två varv från mål lyckades Ingvar, främst genom avancerad körteknik, sluta som trea i mål, inte dåligt av en bil från 1963. David Franklin på McLaren M6 segrade före Richard Twaithes på B16.

Vår egen G-klass ser på papperet sannerligen inte ut att behöva skämmas för sig. Ovan nämnda McLaren M1C, ytterligare en Chevron B16 samt en B19 lär ha letat sig till Sverige, Lola T280 och T210, Elva-Buick, Elva-Porsche, en ny Ginetta G12 samt Bo Perssons G16, Chevron B8, Jan Lillieskölds Astra. Mini-Marcos, Diva och Simca-Abarth får representera de minsta men för den skull inte långsammaste biltypen.

Vår egen klass Historic GT/GTS rönt stor uppskattning bland den tusenhövdade publiken, och, sist men inte minst, i massmedia. Inslag både i Rapport på lördagen och ett längre inslag i Sportspegeln på söndagen visade just vår klass både från helikopter och filmat från banan. En fyrspaltig bild på sportsidan i DN samt förstasidesbilder i färg i lokalpressen med åtföljande artiklar om både bilar och förare visar att attraktionskraften i det vi sysslar med är större än vi kanske tidigare trott. Något att komma ihåg vid kontakter med sponsorer o dyl! De deltagande skötte sig exemplariskt och bjöd på fin show. Resultatlista på annan plats liksom en del av de pressklipp vi kommit över. Vi riktar ett stort tack till Norrköpings kommun, de arrangerande motorklubbarna, till Bernt Lundström som en gång initierat det hela. Vi tackar också våra tre medlemmar Olle Odsell, Gunnar Elm-gren samt Janne Tromark för en gedigen speaker-insats med mycken fin PR för vår klubb, vår hobby samt inte minst, vår sponsor Folk-sam. Tack också till Leif Jönsson, vår klubbmästare, vilken ordnat med husrum och middag för 55 personer.

vid pennan sekr.

Kinnekulle Ring 24-25 maj

Sista helgen i maj är sedan 10 år tillbaka säsongstart för svenskt sportvagnsmeeting. Sedan några år tillbaka är det även första tävlingen i serien för historiska bilar. Regnet höll sig borta även iår och dagen bjöd på fina tävlingar.

Bland deltagarna märktes kända profiler som Porsche-åkarna Alsed - Reinius - Rosendahl - Skoog - Bertilsson. MG-stallet representerades av Clas "Otto" Ottosson sedan Israelsson tagit sin Mats ur skolan efter motorproblem under träningen. Triumphligan var också laddad som vanligt. Kläsamt nog är stallets bilar lackade i de italienska färgerna röd-vit-grön (artikelförfattarens anm). Leif "Röret" Jönsson kunde i depån berätta att Triumph är den enda bil som är omtalad i bibeln där det står "Jesus went into Jerusalem in Triumph". (Jag trodde det var åsnor de hette. Artikelförfattarens anm.) Fan tro't.

I den engelska avd ingick även Gunnar Berger med sin Sprite och Helge Nilsen som med frenesi rattade en E-type. Sist, men inte minst, tävlade Blegvad Brothers med en Daimler SP 250 i dag rallad av Peter B.

Peter Lindqvist försvarade italienarna med sin undersköna Ferrari 250 GT Bertinella.

I en klass för sig körde Bengt-Åke Bengtsson i en Lotus Super 7.

I GT-klassen var Blegvad ohotad i sin Daimler följd av Rosendahls Porsche. Den senare fick dock se sig uppvaktad bakifrån av Skönsjungande Nils-Börge Gårdh i en Triumph som går allt fortare. David och Goliath dvs Claes Ottosson och Peter Lindqvist utkämpade också en fight i början av loppet. Goliath tog dock hem spelet så småningom. Close-racing utövades också när "Röret" Jönsson försökte ta sig om "Transylvaniens Trintignant" Dragos Mikailovici dock utan att lyckas denna gång (heller).

I det andra historiska heatet körde formelbilarna tillsammans med förkrigarna. Vi fick här se och höra Lennart Haajanen på Bugatti 35C "live". Härligt! Ohotad vinnare blev Gunnar Brisman i sin, som vanligt, mycket fina och välfungerande Elva FJ. Andra snabba bilar var som vanligt Björn Atterberg med BMW och Gunnar Rösler med "Dekan" Peter Kumlin hade härlig sprutt på på "smällkaramellen" Effyh 500 och burkade i kurvorna så han nästan ramlade ur för att hinna ifatt den avspänt rattande Rune Berg.

Klass G dominerades helt av Bo-Gilbert Persson i en vacker ljusblå Ginetta. Tvåa kom Gösta Pettersson med Chevron och på 3:e plats Nils Björk med nyreparerad Diva.

Pledén

AMATÖRISM - PROFESSIONALISM

Amatörism kan under vissa betingelser vara ett ord som innebär något trivsamt, ibland t o m förknippat med viss charm. Det charmiga i att inte i tid anmäla sig till olika evenemang kan kanske ifrågasättas. Nu har representanter för olika arrangörer hört av sig med önskemål om bättring på denna punkt. "Jag-får-se-om-jag-kommer-på-söndag-om-det-inte-regnar"-attityden går inte hem så bra hos dem som jobbar för att vi skall kunna åka. Anmälan i tid betyder bättre arrangemang. Dags för mer professionalism, alltså!

LÄSKUNNIGHETEN TILL HEDERS

Att kommunikation är svårt har man ju hört talas om. Förvånansvärt ofta träffar man folk som inget sett, inget hört samt inget läst trots att just det som vederbörande inte har en aning om stod i senaste utskicket. Dessa innehåller faktiskt det mesta av det ni behöver veta. Det finns tyvärr inga störreBOKSTÄVER ÄN SÅ HÄR. Saknar ni någon information ring gärna och fråga.

NY MEDLEMSMARIKEL

Ny medlemsmatrikel har utarbetats av Frog och Pia. Använd den! Hittar du någon uppgift om dig själv som INTE stämmer, skriv ett litet vykort med ändring. Medlemsmatrikel med felaktiga uppgifter fyller inte sin funktion.

SPORTVAGNSMEETINGS

Med denna bulletin följer inbjudan till MGCC:s evenemang på Knutstorp samt SVKG:s tävlingar på Falkenberg och Anderstorp.

MEDLEMSKORTEN

Många har frågat om medlemskortet, som i år p g a olyckliga omständigheter har dröjt. De som betalade snabbt har fått sina och de som betalade mindre snabbt har distribuerats vecka 22. De som varit ännu lång-sammare men ändå betalat före Falkenberg och som skall köra där 7-8/6 omdes ta med kvitto på medlemsavgiften. De som inte betalar efter påminnelse från kassören strykes ur föreningen.

TILL SALU

2 st nya radialdäck 205VR15, 1 st Dunlop ER70VR15 obet beg
5 st Formel Ford slicks Dunlop o Firestone beg
2 st Gooyear slicks 9,5/20,0-13 obeg
1 st regndäck Goodyear 6,3/23,0-15
3 st regndäck Goodyear 9,3/23,5-15
Jan Nilsson tel kvällar 08/7554840

PAUL WEBB MOTORS LTD.

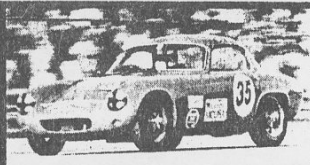


JAGUAR E-TYPE SPECIALISTS

- 1973 (M) V12 Series III Roadster, Old English White, black interior, black works hard top, chrome wire wheels, 28,000 miles, recorded, service history, excellent condition.
- 1967 4.2 Series I Roadster, opalescent maroon matching interior, chrome wire wheels, very sound and original with MoT.
- 1964 3.8 Series I Roadster, black, beige interior, black works hard top, recent new bonnet, very sound.
- 1962 3.8 Series I Roadster, Carmen red, black interior, chrome wire wheels, totally restored with photographs and receipts.
- 1963 3.8 Series I Roadster, left-hand-drive, signal red, beige trim, complete new body (Hobey's), suspension, engine, back end, all reconditioned and fitted, needs finishing.
- 1965 4.2 Series I Roadster, carmen red, black interior, total restoration with photographs, chrome wire wheels, MoT.
- 1970 4.2 Series 2 Roadster, carmen red, black interior, chrome wheels, low mileage with MoT.
- 1967 4.2 Series I 2+2, manual, old English white, red interior, needs some work.
- 1970 4.2 Series 2 Fixed Head Coupé, carmen red, black interior, chrome wire wheels, needs some work.
- 1958 XK150, F.H.C., old English white, black interior, wire wheels, sunroof, very sound useable car.

E-TYPES (2288) ALWAYS WANTED

Please ring for an appointment to view on Tel: Ingrebourne (04023)-40777 (Romford - Essex)



LOTUS ELITE CLIMAX Series I 1959 RACER

Genuine factory lightweight race Elite. Very quick car in immaculate condition. Fully FIA documented and race ready. Outright winner!

Go and see your (friendly) bank manager:

£14,500 secures!

Peter R. Ecury
94A, Bosstraat, SOEST/Holland 01435

Frazer Nash Le Mans Repl.

Sam Gilberts salta racer trån 50-talet säljes nybesiktigad och körklar med 2300 mil bakom sig till det facila priset av 585000 kr.

Ring Peter Lindkvist
08/7664100 621959

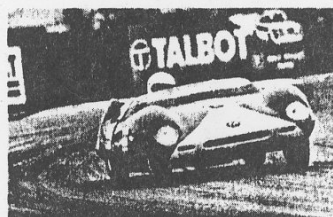
Straight Six

London Showrooms
Gemini House
High Street, Edgware, Middlesex.
01-951 0188

HISTORIC RACING

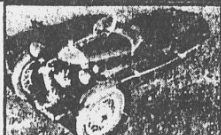


TVR Grantura MKIII Lightweight. One of three only built by the TVR factory. Extensive racing history at home and abroad.



Elva MK4 1958. 1098cc Coventry Climax. HSCC registered. Ready to race.

HISTORIC RACING CARS. Elva formula junior, chassis 100/75, BMC engine, SC, CR, box, ready to race, £10,000. Elva Mk1A sports racer, 100E engine with Elva OHV conversion (full race), close ratio box, falcon body, undergoing restoration, £5,000. BMC 1000cc XSP engine, wet or dry sump, complete, £1,000. Brabham BT30, chassis no. 11, ex-John Watson F2, all steel, F1 Twin Cam, FT 200, £10,000. All for sale due to change of plans. Tel: Bob Saunders on 0789 841325. (8797) (6/86)

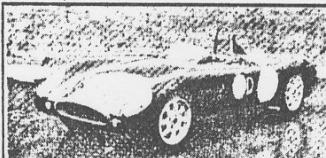


MORGAN THREE WHEELER

1934 Super Sports, barrel back, rebuilt by Morgan specialists, hydraulic brakes, 12v electrics, Matchless MX4 vee-twin engine, inspection invited.

Contact:

Mr Jackson, Wood Hall, Cockermouth
Telephone: 0900 823585 01414



1954 HALSEYLEC SPORTS RACER

Ex Eric Brandon featured April 1984 C & S, many awards, immaculate, race ready
£15,000, spares available
Tel: 061-486 1420 Home
061-428 4686 Bus.

29307

Här några exempel på bilar till salu i juni-numret av C&S. Både gammalt och lite nyare. Varför kör ingen Jag E-type i klass F?

Behöver någon hjälp med kontakt med England går det alltid att ordna på något sätt.

Shadow DN 12 1980 Formula 1. Complete with DFV and spare tub. Known history.

Attila 1964. Super sportscar. 302 ci Chevrolet. Lap record holder.

BMW/Chevrolet M1. Built around Lola 400. 454 ci Chevrolet V8. Alloy block. Fuel injection. 635bhp.

Allard J2X 1952 Le Mans car. Re-bodied as the "Hinton" special. Chrysler "Firepower" engine.

McLaren M10B 1970 Formula 5000. Fully prepared for circuit racing. Ready for Historic F1.

Lotus 35 1965 Formula 2. Rare BRM twin-cam engine. Fully restored to exacting standards.

Lotus 23B 1964. Fully rebuilt example. Lotus 1500cc twin-cam.

Lotus 17 1959. Restored and assembled as a rolling chassis. Only final assembly required.

Lotus 15 1959. This car is fitted with a Buick 3.5 litre V8. As raced from 1960 onwards. Rebuilt.

Lotus XI Ser 2 Sports 1958. Original specification. All restored.

Lotus XI Ser 2 150 Le Mans. 1460cc Climax. Class winner Lloyds & Scottish championship with Roger Friend.

Lola T 212 1970 Sports racing. All rebuilt. To be sold without engine.

Divia Type C 1964. Road registered. Full history from new. 1500cc Cosworth.

FOCUS FJ 1961

Mycket bra objekt på fyra hjul för dig som vill ha en historiskt intressant och dessutom snygg och konkurrenskraftig automobil. Det som saknas är grenrör, två DCOE 40 samt några timmars hårt arbete. Pris= tvåsitsig bil typ Ginetta, Piper, Lotus etc eller pengar som räcker till en motsvarande dvs just över 30000 kr.

Per Norberg
08/7180401 248500

RESULTS

KINEKULLE RING

STEGTS EoF

(1	12	B-A BENGTSSON	LOTUS SUPER 7	SMK ÖRKELLJUNGA	HELSINGBORG	9.25.9)
2	61	PETER BLEGVAD	DAIMLER SP 250	SSK	SALTSJÖBADEN	9.43.5
3	44	P ROSENDAHL	PORSCHE 356	RHK	HELSINGBORG	9.56.1
4	59	NIELS B GARDH	TRIUMPH TR2	RHK	SOLNA	9.56.7
5	51	J REINIUS	PORSCHE 356	RHK	SALTSJÖ-BOO	10.03.1
6	63	JAN SKOOG	PORSCHE	RHK	STOCKHOLM	10.04.6
7	38	K BERTILSSON	PORSCHE 356	KAK JÖNKÖPING	JÖNKÖPING	10.05.5
8	57	HELGE NILSEN	JAGUAR E TYPE	NMK	NORGE	10.06.1
9	58	PETER LINDKVIST	FERRARI	FERRARIKLUBBEN	LIDINGÖ	10.06.7
10	52	C OTTOSSON	A H SPRITE	RHK	DANDERYD	10.09.0
11	55	D MIHAIOVICI	TRIUMPH TR2	RHK	ENSKEDE	10.42.2
12	34	BENGT ALSÉD	PORSCHE 356 A	RHK	HÖGANÄS	10.42.8
13	18	LEIF JÖNSSON	TRIUMPH TR3	KARLSKOGA MK	STOCKHOLM	10.44.0
14	54	GUNNAR BERGER	A H SPRITE	RHK	BROMMA	7 VARV

FormelSp. EoF + A-D

1	9	GUNNAR BRISMAN	ELVA	SVKG	ONSALA	9.47.3
2	56	BJÖRN ATTERBERG	BMW 328	RHK	STOCKSUND	10.08.5
3	22	GUNNAR RÖSLER	DKW FJ	RHK	HARPLINGE	10.09.0
4	26	RUNE BERG	BMW 328	RHK	STOCKHOLM	10.40.2
5	31	PETER KUMLIN	EFFYH 500		BORLÄNGE	6 VARV
6	35	L HAAJANEN	BUGATTI 35 C	RHK	HOVAS	5 VARV

Klass G

1	87	BO G PERSSON	GINETTA G16	RHK	GÖTEBORG	10.24.1
2	82	G PETERSSON	CHEVRON B8	HYLLINGE MS	MARKARYD	10.29.9
3	83	NILS BJÖRK	DIVA GT	RHK	BROMMA	9 VARV
4	84	P HAEGERMARK	MARCOS 1800	SVKG		9 VARV
5	86	ROLF KARLSSON	FERRARI 365 GTC	KARLSKOGA MK	HALLSBERG	9 VARV

Kortloping GP
Resultat RHC (Cavalarijgen)

Klass Sportwagen. 1:a Björn Ahlberg nr 47
2:a Jan Bellander nr 27

Klass E till 1300 cc 1:a Bernd Dieder nr 2
2:a Sten Wiedenberg nr 16
3:a Gunnar Berger nr 53

Klass E 1300-2000 cc 1:a Walter Kumpulainen nr 36
2:a Tomas Reinans nr 26
3:a Jan Skoog nr 51
4:a Wäinö Rindan nr 15
5:a Olego Mikalunin nr 41
6:a Olle Kaam nr 52
7:a Roland Seppälä nr 45
8:a Björn Berlin nr 32
9:a Lars Wiedenberg nr 46

Klass E 8 2000 cc 1:a P.O. Svelman nr 43
2:a Fredrik Andersson nr 39
3:a Nils Börje Gärd nr 27
4:a Hewrik Engström nr 42
5:a Leif Jönsson nr 18

Klass F upp 1300 cc 1:a Mats Idrochm. nr 24
2:a Clas Ekström nr 13

Klass F 1300-2000 cc 1:a Claes Müller nr 37
2:a Curt Bertilsson nr 38

Klass F över 2000 cc 1:a Nils Aleguad

RESULTAT

HISTORIC GT/GTS

NORRKÖPINGS GP

860511

LAC	NR	NAMN	BILMÄRKE	KLUBB	HEMORT	TID/VARV
1	36	W ROSENLECHNER	PORSCHE 356 B	RHK	STOCKHOLM	16.24.1
2	43	P-O SVENSSON	AUSTIN-H 3000	RHK	STOCKHOLM	16.25.4
3	51	JAN SKOOG	PORSCHE	RHK	STOCKHOLM	16.33.1
4	31	NIELS BLEGVAD	DAIMLER SP250	SSK	SALTSJÖBADEN	16.38.3
5	24	MATS ISRAELSSON	MG MIDGET	RHK	DANDERYD	16.42.6
6	37	CLAS MÜLLER	LOTUS ELAN	RHK	TÄBY	16.44.1
	47	BJÖRN ATTERBERG	BMW 328	RHK	STOCKSUND	17.21.6
	46	LARS WIDENBORG	PORSCHE 356 A	RHK	ÄNGELHOLM	17.22.5
9	39	F ANDERSON	FERRARI 250 GT	ARC	GISLAVED	17.24.6
10	29	NILS BÖRGE GARD	TRIUMPH TR2	SSK	STOCKHOLM	17.26.4
11	15	KENNETH ANDRÉN	TRIUMPH TR3	RHK	BROMMA	17.26.9
12	2	BENGT DIEDEN	ALFA ROMEO	RHK	FARSTA	18.20.4
13	41	D MIHAILOVICI	TRIUMPH TR2	RHK	ENSKEDE	18.23.1
14	18	LEIF O JÖNSSON	TRIUMPH TR3A	KARLSKOGA MK	STOCKHOLM	18.25.7
15	32	BJÖRN BERLIN	O.S.C.A 1600 GT	RHK	MALMÖ	7 VARV
16	16	STINA WIDENBORG	ALFA ROMEO	RHK	ÄNGELHOLM	7 VARV
17	53	GUNNAR BERGER	A-H SPRITE	RHK	BROMMA	7 VARV
18	42	HENRIK ENGSTRÖM	AUSTIN-H 100	RHK	HANDEN	7 VARV
19	52	OLLE RAAM	PORSCHE 956 A	RHK	STOCKHOLM	7 VARV
20	26	JONAS REINIUS	PORSCHE 356 B	RHK	SALTSJÖ-BOO	7 VARV
21	13	CLAS OTTOSON	A-H SPRITE	RHK	DANDERYD	2 VARV
22	38	KURT BERTILSSON	PORSCHE 356 B	KAK JÖNKÖPING	JÖNKÖPING	1 VARV

22 STARTANDE

BÄSTA VARVTID NR 24 1.59.9 VARV 7

SSK COMPUTERIZED TIMING SYSTEM

OLDTIMER FESTIVAL

PÅ KLASSISKA FALKENBERGSBANAN

8 JUNI KL 12.00

Ni som upplevde succén i Norrköping för historiska sport och racervagnar och ni som tyvärr missade den tillställningen. Nu har ni chansen att återigen få se det bästa av vad Sverige kan bjuda på när det gäller historiska tävlingsfordon. Fem klasser bilar och två klasser motorcyklar bjuder på härlig historisk racing på anrika Falkenbergbanan med början klockan 12.30. Missa inte detta unika tillfälle att se gamla favoriter. Vi öppnar grindarna klockan 11.00 på söndagen och för den billiga entrén av 30:- har du fritt tillträde till både depå och läktarplats. Vill du följa träningen på lördagen kostar det 15:-. Barn under 12 år gratis i målsmans sällskap. Ta chansen att få se dina gamla favoriter livs levande, eller vad sägs om en Bugatti eller en BMW 328 sida vid sida med en kompressormatad MG K3! Kanske är en McLaren M1 en av dina favoriter, eller en Chevron B16? En Lola T280! Samma bil som Jo Bonnier och Reine Wisell körde i VM! Massor med gamla sportvagnar! Porsche, Lotus, MG, Austin Healey, Triumph, Ferrari och många fler! Och så gamla fina motorcyklar naturligtvis! Matchless, Triumph, BSA, Huskvarna för att nämna några i raden av många godbitar. Ha en skön helg i nostalgins tecken.

Falkenbergs Motorklubb

Racerhistoriska Klubben

Motorcykelhistoriska Klubben

FOLKSAM CUP

Försäkringsbolaget Folksam har för andra året ställt upp som sponsor för Racerhistoriska Klubben och gjort denna cup möjlig. Folksam Cup är en tävling för RHK:s medlemmar som tävlar med historiska bilar och tävlingen ingår i den svenska sportvagns-serien samt Oldtimer Festival.

Folksams medverkan skapar de bästa möjliga förutsättningarna för att den här cupen kan genomföras och det är ingen tillfällighet som gör att Folksam valt att satsa på denna tävlingsform. Folksam har under många år genom sin unika försäkringsform för veteran och samlarfordon sett att just historisk racing speglar den riktiga sidan av bevarandet och brukandet av sport och racervagnar.

Racerhistoriska Klubben och dess medlemmar är mycket tack-samma för Folksams backning av den här speciella hobbyen. Folksam Cup-segraren 1985 heter Gösta Pettersson Chevron B8.

Vem vinner Folksam Cup 1986? Följ de spännande tävlingarna i Folksam Cup.

Vad är historisk racing?

Historisk racing är en tävlingsform för gamla bilar och mc som under ett antal år blivit allt populärare. Ute i Europa tävlar man sedan många år i ett Europamästerskap för oldtimers.

Den stora klassiska tävlingen är OLDTIMER GRAND PRIX på Nürburgring i mitten av augusti. Reglerna styrs av det internationella bilsportsförbundet FISA i Paris och den regel som används heter appendix K.

Enkelt betyder det att de bilar som deltar måste uppfylla ett originalitetskrav, d.v.s vara helt identiska med sitt ursprung.

Det går alltså inte att behålla en gammal racerbil som man sätter en modern racermotor i, utan bilen ska vara i originalskick.

Det hörs på namnet vad historisk

racing är om man tänker efter. De bilar man får använda för denna form av racing indelas i olika klasser och omspannar tidsperioden från allra första början fram till 1971. Man kan alltså se gamla Bugatti och Alfor i en klass, för att lite senare få se GT och GTS-vagnar typ Porsche, MG, Ferrari i en klass. Racersportvagnar som Lola, Lotus 23, Chevron tävlar i en klass liksom Formelbilar. Samma sak gäller naturligtvis för de gamla motorcyklarna.



FOLKSAM
CUP
5:-

MOT UPPVISANDET AV
DENNA TALONG ERHÅLLER DU
5:- RABATT PÅ ENTRÉAVGIFTEN
TILL OLDTIMER FESTIVAL.

HALLANDS GLADA MAT- OCH NÖJESRESTAURANG
NYA GRAND FALKENBERG
60 restaurerade rum med helt nybyggd restaurang
Barn, oss, frid, led, i sommar, mad, bord
24/5 i Nordströms, 4/6 Schytte, 11/6 Leif Bloms, 2/7 Flamingo, 3/7 Hassa Anderson, 4/7 M Blads, 9/7 Thorleif, 15/7 Svanne o. Lotta, 24/7 Sireaplars, 31/7 Jan Ojers m.fl.

GRAND HOTEL
0346/144 50 Telex 380 41

Production Jan Tromark Consulting Layout Mia Tromark

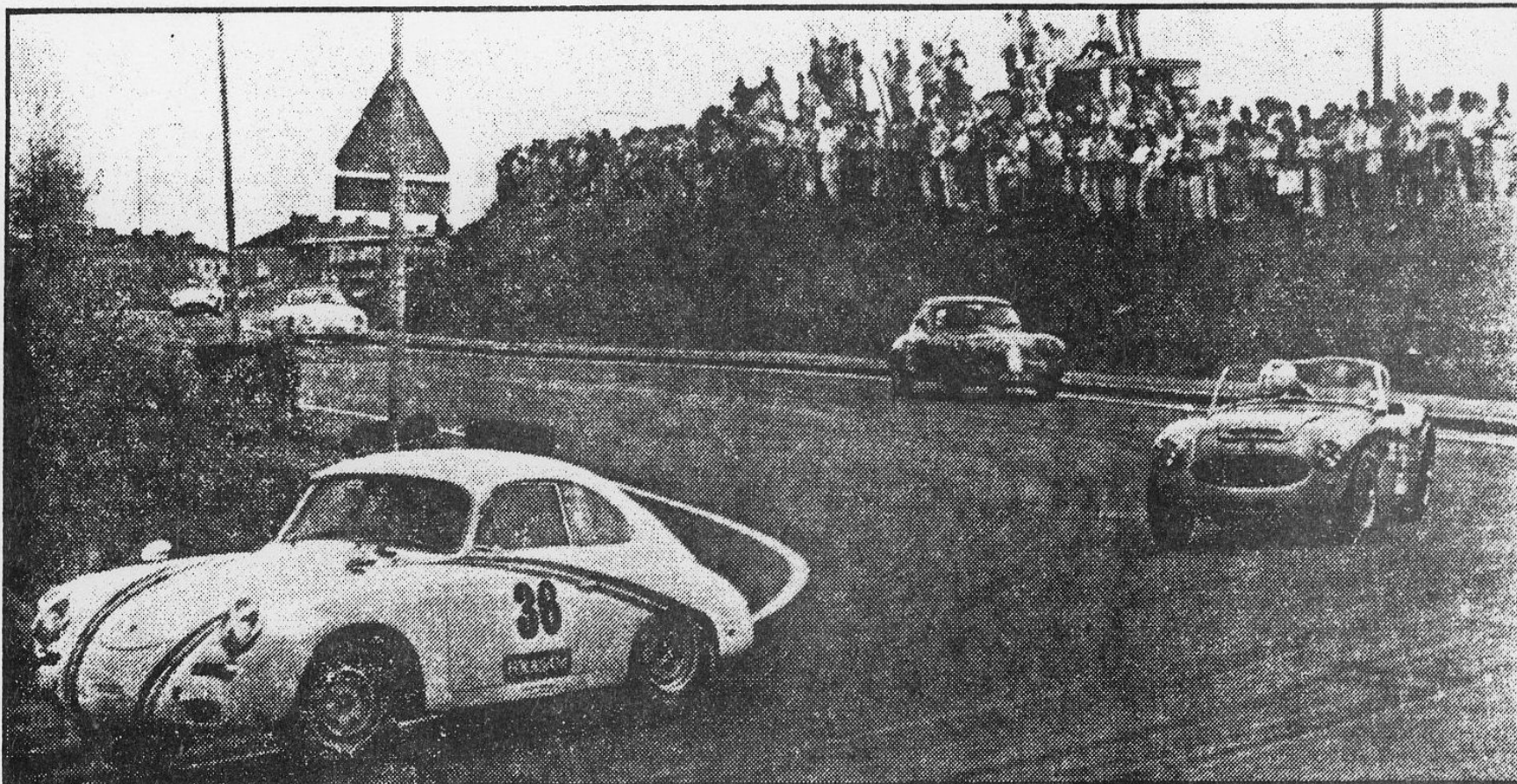


Foto: STURE RYMAN

Här körs racinghistoria i Norrköping! Här leder Walter Rosenlechner, Stockholm, före Per-Olof Svensson, Stockholm, och Jonas Reinius, Saltsjö-Boo.

Racinggubbar drar storpublik

NORRKÖPING. Norrköping påminner just nu om "Sveriges Monaco" den här helgen! Nu pågår nämligen Norrköping Racing Grand Prix mitt i centrala Norrköping. En tävling där bilarna kommer upp i 230 kilometer i timmen på rakorna och det ser dessutom ut att bli publiksuccé.

— Hittills har vi bara haft kvältävlingar på programmet,

men ändå har vi haft 7 000 betalande åskådare hittills, säger pressvärden Roland Pettersson. Och då återstår ändå söndagens finaltävlingar där vi hoppas få uppåt 15 000 åskådare vid fint väder.

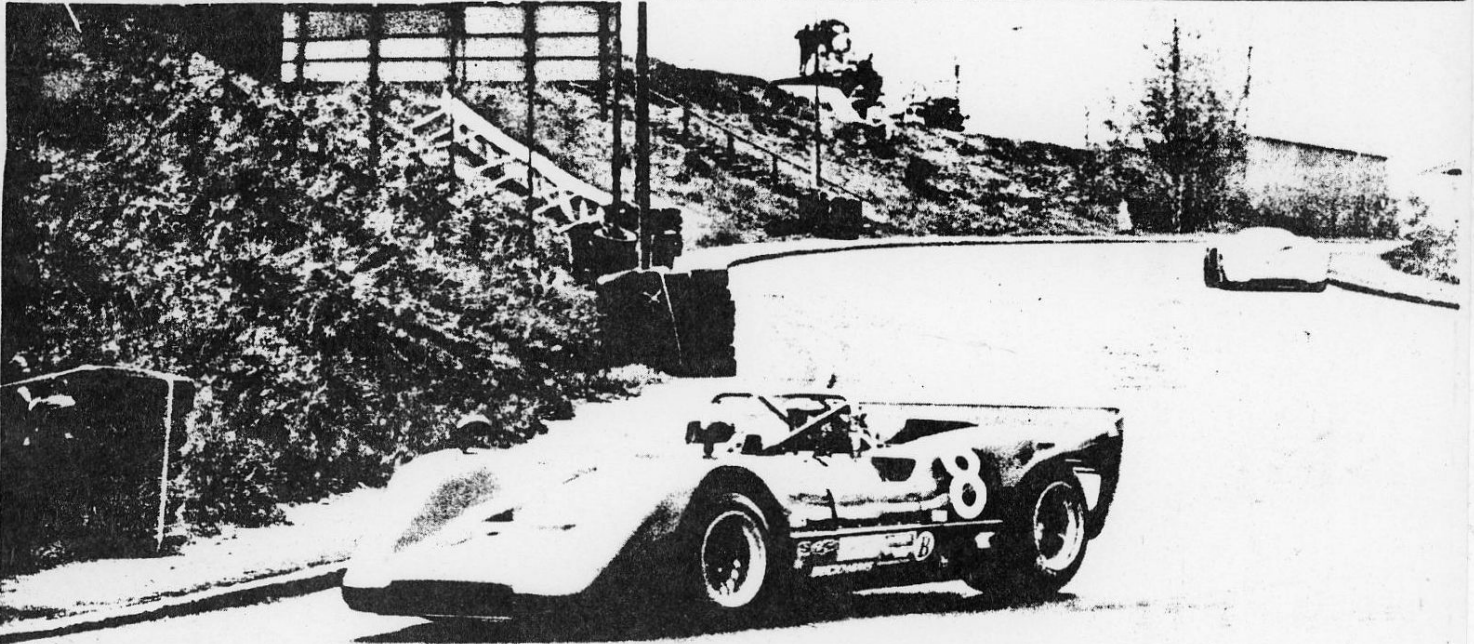
Och det är många gamla racingprofiler som drar folk till den här tävlingen som körs på en 2 800 meter specialbyggd bana. Bland åkarna märks

gamle GP-legenderna Stirling Moss, David Piper och Richard Thwaites, England, Reine Wisell, Sverige samt nuvarande europamästaren för standardbilar, Tomas Lindström från Norrköping.

Totalt innehåller tävlingen fem klasser, och här märks Lancia Lady Cup för damer, Historic GT med gamla sportbilar, och slutligen Super Sport

där bilarna är värda mellan 250 000 och 5 miljoner kronor styck!

— Och under kvältävlingarna har inga olyckor inträffat, mer än att någon bil har kört in i barriären och fått lite plåtskador, säger Roland Pettersson som nu hoppas på en spännande finaldag under söndagen i Norrköping. □



• David Franklin dånar fram med sin McLaren på Norrköpings gator. Han gjorde det så bra att han blev förste man i mål i Super Sports.

Racing mitt i sta'n

Hemmaseger direkt

Av JAN-OLOF VERNBLOM
NORRKÖPING (Östgöten)
Förväntningar, spänning, dramatik, sol och regn.

Ingredienserna var många när Norrköpings Racing Grand Prix kördes under helgen.

Bortåt 25.000 personer bevitnade den klassiska tävlingen.

Norrköping fick en segerherre i Tomas Lindström, som vann Castrol cup med sin Volvo Turbo.

Fem klasser tävlade och av dem var givetvis Super Sports samt Historic GT/GTS de mest intressanta.

Söndagstävlingen började väldigt trevligt. Europamästaren Tomas Lindström från Norrköping tog ledningen direkt i Castrol cup-finalen. Han höll sedan den i mål och kunde alltså segra till hemmapublikens förtjusning.

Jättekul att vinna på hemmaplan. Nu väntar jag bara att vi skall kunna få köra en EM-tävling på den här banan, sade Tomas som rattade en tämligen ordinär Volvo Turbo som han lånat.

Normalt kör han en betydligt vassare Volvo, men då handlar det om EM-tävlingar.

Nästa lopp var Historic GT/GTS. En samling sportbilar som fick hjärtat att slå hårdare på varenda nostalgiker. Det var Porschar ur 356-serien, MG, Alfa, Triumph och många fler klassiska märken.

Det blev en Porsche som vann loppet. Walter Rosenlechner från Stockholm var en sekund före P-O Svensson, Stockholm, i en Austin-Healey 3000. De 22 startande tog det, av naturliga skäl, ganska lugnt kring banan.

□ **Brandlarm**
Lady Lancia Cup flaggades iväg som tredje klass, men tvingades stoppas när brandlarmet gick på Svea Choklad. Det visade sig att larmanordningen inte tålde avgaserna från bilarna. Flickorna fick andrum och under tiden kördes Pirellocupen där Bruno Mårtensson vann med sin gamla Ford Taunus.

Så småningom kunde tjejerna starta om i sina Lancior och det blev en spännande kamp mellan Åsa Johansson och sys-

trarna Nettan och Catta Lindgren. Åsa höll undan och vann sedan hon presterat en mycket fin körning.

Trots att Nettan Lindgren hela tiden låg i kölvattnet tillät Åsa aldrig henne att köra förbi.

□ **Bästa bilarna**
Avslutningsloppet var vad många gick och väntade på. De mullrande bilarna väckte inte bara uppmärksamhet genom ljudet. Bilarna är klassiker från racerbanorna och av många anses de fortfarande som det bästa som någonsin gjorts för tävlingsbruk.

David Franklin, England, rattade sin McLaren M6 till seger och det var en mycket nöjd David som konstaterade: - Jag kommer tillbaka nästa år. Banan var mycket bra, synd bara att regnet gjorde att vi tvingades slå av på takten.

Bäste svensk i loppet blev Ingvar Carlsson som blev trea i en Huffaker Genie Mk3.

□ **Tre tävlingar**
Premiärracet blev alltså tämligen lyckat. Nästa år är det dags igen och det skall även bli tävling 1988.

- Det här kan man kalla succé. Vi måste tänka på att det var första gången ett liknande lopp arrangerades i Sverige och det har flutit bra hela tiden, menade presschefen Staffan Jonsson.

Gatracingen är onekligen ett roligt grepp, men det har också sina sidor. Det är betydligt svårare för publiken att följa loppet. På en bana ser åskådaren det mesta som händer. I Norrköping var det bara att välja ut ett banavsnitt och sedan lyssna på speakern.

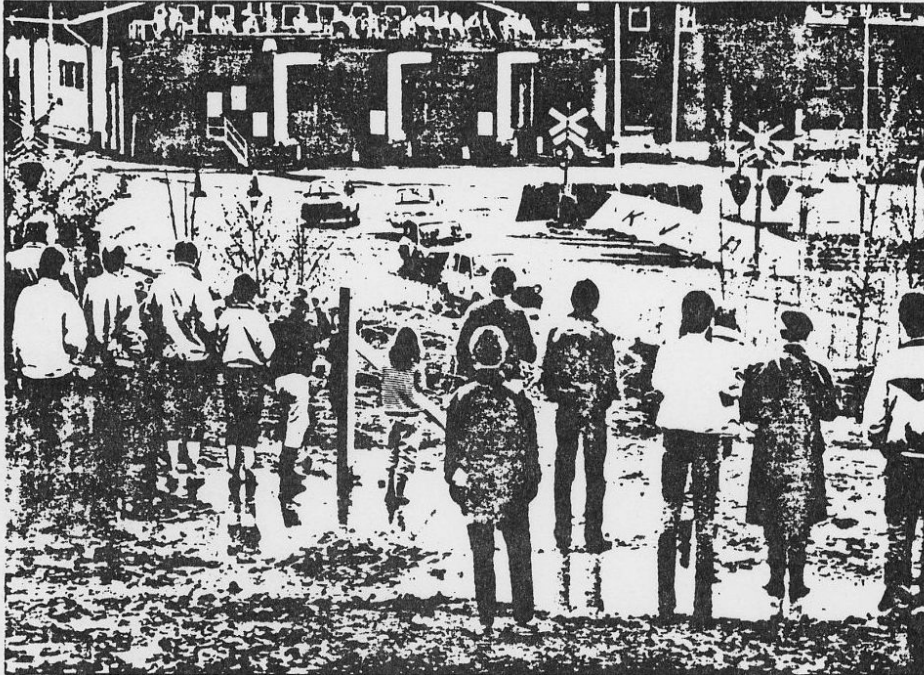
Men gatloppen kommer tillbaka. Norrköping blir en prick på den klassiska bilsportskartan.

- Absolut, och nästa år skall vi bli ännu bättre, lovar Staffan Jonsson.

• Det blev en hemmaseger direkt i Norrköpings Racing Grand Prix. Tomas Lindström får ta emot priset efter segern i Castrol Cup.



Racing Grand Prix folkfest för 17 000



Åskådarpplatsernas bekvämlighet var synnerligen varierande. En del fick stå och trampa i lervälling medan andra, som de anställda på Goman, kunde sitta bekvämt i vilstolar på företagets tak.



Vid invigningsceremonin medverkade kommunalrådet Karin-Erik Wernerström. Han fick då chansen att sätta sig bakom ratten på en Allard J2, årsmodell 1950.

Norrköpings centrum har inte varit sig likt den gångna helgen. Aldrig förr har väl bilartilläts att dundra fram på stadens gator med en hastighet av flera hundra kilometer i timmen, och aldrig förr har väl 17 000 personer trängts nere i hamnområdet. Tack vare ett riktigt hyllat racing-väder - inte för mycket sol och nästan inget regn - lockade Norrköping Racing Grand Prix 17 000 åskådare på tre dagar.

Det är en siffra som arrangörerna är riktigt nöjda med. 15 000 - 16 000 beböves för att få arrangemanget att gå runt. Det målet har nu slagits med marginal vilket mycket väl kan innebära ett stadslopp genom Norrköpings gator kan komma igen till nästa år.

För de många åskådarna var tävlingen mer än bara en tävning. Massor med aktiviteter pågick

runtomkring vilket på något sätt gjorde det hela till en jätteök folkfest.

Av själva tävlingen såg man nu inte så mycket runtomkring banan, om man inte kostat på sig en läktarplats. Bilarna svischade förbi på några tiondelars sekund och då var det bara att vända på nästa varv och lyssna på vad speakerrosterarna hade att berätta om loppet. Men så ska det tydligen vara på motorsäsongerna.

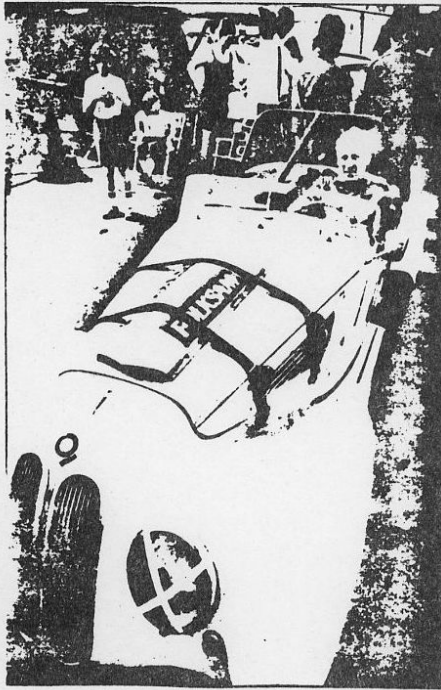
Det som många åskådare tyckte var kul med denna tävling var att det var ett stadslopp. För första gången i Sverige var det ju bilarna som kom till publikens intäkt för det omvända som ju är brukligt när det handlar om Mantorp, Anderstorp och allt vad barna ute på "vackan" nu heter.

Men att lägga en Grand Prix-tävling mitt i Norrköpings

centrum innebär också en del tokiigheter. I fredags flyttades allt tävlande fram en hel timma. Orsaken till detta var att ett såg lastat med socker var tvungen att ta sig in på området.

I söndagens final i Lancio Lady Cup var det så dags igen. Brandlarmet utlöstes på Svea Choklad och brandkåren fick rycka ut - två gånger! Det resulterade i ett tävlingsloppet genast avbröts. Men inte brann det på Svea Choklad. Det var bara det att fabriken ventilationssystem sugit in bilarnas avgaser. Dessa var så varma att de lyckades sätta igång brandlarmet.

PETER CARELLI
INGVAR ANEHED (foto)
MICHAEL SVENSSON (foto)



Björn Atterberg äldst deltagare i äldsta ekipaget

Frågan är vem är den som var den främste veteranen - Björn Atterbergs BMW 328, årsmodell 1937, eller Björn Atterbergs själv, årsmodell 1916. Norrköping Racing Grand Prix äldsta bil och dess äldsta förare i ett och samma ekipage!

- Jag kunde vara färs till hela gänget, skrattrade Björn som snart fyller 70.

Hans bil, en BMW 328, är snart 50 år gammal och i hela 35 år har den varit i Björn Atterbergs ägo. Men i tävlings-sammanhang har den inte varit med så hemskt länge.

- Jag gjorde faktiskt iordning bilen för race redan 1954. Men sedan dess har den bara stått undanställd eftersom jag haft en massa andra intressen.

- För några år sedan plockade jag fram bilen. Gick igenom hela motorn och har varit med och tävlat sedan 1982, berättar Björn Atterberg.

BMW 328 är en bil som byggdes i 474 exemplar. Den ansågs som en tämligen opålitlig

tävlingsbil vilket också ledde till att ett stort antal skrotades efter kriget.

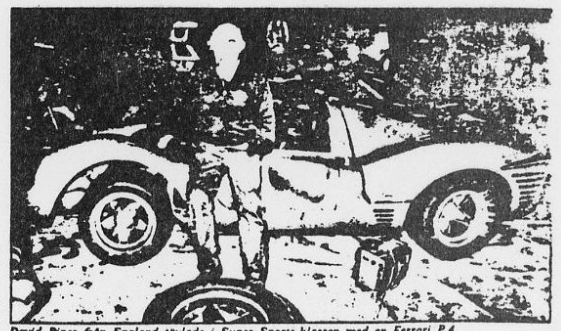
- I Sverige finns väl ett tiotal bilar. Men vi är tre killar som är lite dåraktiga att vilja köra våra BMW-rariteter. Vi nöjer oss inte med att ställa undan dem på ett museum som investering, förklarar Björn Atterberg.

- Förutom några race i Sverige brukar vi varje år åka ner till Nürnbergering och söka upp tyskarna. Något som tyskarna förstås inte gillar.

Racerhistoriska klubben är paraplyorganisationen för alla likasinnade som är villiga att offra tid, energi och pengar på sina gamla racerbilar. Ute på tävlingar, som nu i Norrköping, är alla mottvillande som ett enda gäng som umgås, har kul, och förstås fightas på banan. För vinna, det vill de alla.

- Förr fanns inte den här gemenskapen. Då gick alla och lurade på varandra, säger Björn Atterberg som också är helt nöjd med banan.

- Visserligen var den lite väl guppig på sina ställen, men det var en väldigt rolig bana. Kul att köra.



David Piper från England tävlade i Super Sports-klassen med en Ferrari P4.

- Bilen är mitt barn

Bilen är som mitt eget barn. Den är oersättlig. Så säger engelsmannen David Piper om sin kära Ferrari P4 som han också tävlade med i klassen Super Sports.

Bilarna i denna klass är inte bara vackra, bullrande, fartvänder utan också rekordryda bilar. Piper Ferrari är en av de allra värdefullaste. Den är värd bortåt 500 000 engelska pund, över fem miljoner svenska kronor!

Som parentes kan också nämnas att startfallet i Super Sports-klassen faktiskt överträffar startfallet i ett modernt Formel 1-lopp. A-minutstove vid gäller antalet kronor som finns på banan samtidigt.

David Pipers Ferrari P4 byggdes endast i tre exemplar 1967.

Enligt Piper räknas just denna modell som den bästa bil Ferrari någonsin gjort.

- Den har en otroligt vacker form och en underbar motor. Det är enda "smiligheten" bakom bilen, menar Piper.

Av de tre tillverkade P4:orna är Pipers den enda som fortfarande används i tävlingar.

- Det är min favoritbil och jag vill hålla den levande. Att köra är ju vad den byggdes för en gång i tiden. Så resonerar man när man är både entusiast och förare, hävdar Piper.

David Piper har varit med i racingsvängen i många år. Redan 1954 började han tävla och kom 1956 till Sverige för första gången. Sin största triumf här i landet fick han när han vann i Karlskoga 1967, och bl a slog förare som Ronnie Peterson.

Tävlingsomständigheterna här i Norrköping är David Piper bejodigt med Särskilt hemmatrafikaren nere vid depån fascinerade honom även om han tyckte det hade varit trevligt med flera fartig vid kajerna.

Hela arrangemanget var mycket välskött. Gott betyg skall också banan ha trots att den var lite märklig för oss förare i Super Sports-klassen. Den var nämligen så långsam att vi inte kom ur tie det hade varit trevligt om möjligt att vässa upp till 4 km/h.

Två veteraner i ett och samma ekipage. Snart 70-åriga Björn Atterberg i sin snart 50-åriga BMW 328.

Besiktning

För att förbättra regelefterlevnaden, rättvisan, ordningen och redan har klubben satsat en slant på att utbilda särskilda besiktningsmän hemmastadda i Appendix K och att informera tävlingsarrangörer, bilsportförbundet och andara klubbar. Med kännedom om hur lätt det är att ändra på sådant man inte är nöjd med torde det behövas satsas mera på detta framöver.

I fortsättningen skall följande gälla.

Alla bilar som kommer till en tävling skall ha en FIA-identitetshandling. Handlingen skall vara underskriven av ägaren och Bilsportförbundet. Den skall dessutom vara fullständigt ifylld. Den som kommer första gången med en nyrenoverad bil som hon eller han inte hunnit med att besiktiga skall åtminstone ha fyllt i en handling och skrivit på den själv. Besiktningsmannen vid tävlingen får sedan avgöra om bilen får starta. Andra "resan" ges ingen pardon, då skall pappren vara i ordning.

Besiktningsmannen vid tävlingen kontrollerar att bilen överensstämmer med identitetshandlingen. Hittar han/hon några brister antecknas detta på ett registreringskort som bilägges identitetshandlingen. När bilen kommer till tävlingsbesiktning nästa gång skall kortet visas upp och bristen vara avhjälpd. Bristande överensstämmelse mellan identitetshandling och bil kan också leda till att bilen inte får tävla. Detta avgörande ligger i första hand hos besiktningsmannen. En överläggning av identitetshandlingen som så noga som möjligt följer originalets uppläggning bifogas detta utskick. Registreringskortet har vi fått från SBF och är egentligen framtaget för ett annat liknande ändamål men kan användas i tillämpliga delar.

Om det finns brister i identitetshandlingen dvs den strider mot Appendix K, skall frågan behandlas av Bilsportförbundet. I praktiken torde det bli SBFs besiktningsmän, Ingemar Engström eller Lars Widenborg, som får klara ut det hela.

Ett stort problem i detta sammanhang är GT-bilar 1964-71. Dessa bilar är inte historiska och omfattas inte av Appendix K och inte heller av några andra stadfästa regler. Om dessa bilar och för den delen också salonbilar skall köra i racerhistoriska arrangemang så måste vi skriva särskilda nationella regler för dom; det har vi inte hunnit få klart ännu men vi sliter med frågan som herr Fälldin uttryckte saken.

INTERNATIONELLA BILFÖRBUNDET

IDENTITETSHANDLING FÖR HISTORISKT FURDON

I enlighet med Appendix "K" till internationella sportreglementet för historiska bilar som tävlar i hastighetstävlingar måste denna handling företas för aktuellt nationellt bilsportförbund för verifikation och stämpling (se artikel 4.1). Det förblir bilsportförbundets egendom. Alla hänvisningar till artiklar i denna handling avser artiklar i Appendix "K".

Registrerad ägares namn och adress.....
.....

Märke..... Modell.....

Type..... Nummer.....

Motor nr.....Chassie nr.....Reg nr.....

Ursprungligt tillverkningsår.....

År då bilen byggdes till nuvarande specifikation.....

Foto av bilen i nuvarande utformning stämplat över kanten av Bilsportförbundet i samband med undertecknandet

Denna handling gäller endast om den är stämplat av det nationella bilsportförbundet

Denna del ifylles av den auktoriserade anslutna klubben och nationella bilsportförbundet.

Vihar tagit del av uppgifterna på dessa åtta sidor och anser att så vitt vi kan förstå är bilen korrekt beskriven och vi klassar den enligt följande:

Åldersklass; Art 1-2 Typklass; Art 3

Signatur datum

Undertecknarens funktion

Vibestyrker att vi har kontrollerat detaljuppgifterna på dessa sidor och anser med stöd av vårt kunnande bilen korrekt beskriven och klassad.

Signaturdatum

OBS Om en bil som anmäls till en tävling befinner sig icke överensstämmande med sin identitetshandling kommer arrangörerna att återsända handlingen med angivande av skälen till det nationella bilsportförbundet (Art 4.2.)

1. Chassie
- Hur identifieras chassiet och var.....
- Byggnadssätt och material (Balk, Rör, Monocoque etc).....
- Tillverkningsår
- Om chassiet är nytillverkat ange när, var och av vem
-
- Har chassiet de dimensioner och den utformning som svarar mot chassienumret.....Ja/Nej
- Om nej, ange förändringar och modifieringar.....
-
- 2.1 Motor
- Märke Typ nr.....Ant cylindrar.....
- Cylinder diam:original.....aktuell.....
- Slaglängd:.....original.....aktuell.....
- Cylinder volym:original.....aktuell.....
- Är i) cylinderblocket det ursprungliga till chassiet Ja/Nej
ii) cylindertoppen den ursprungliga till chassiet Ja/Nej
- Om nej, ange när och varför de ersatts.....
-
-
- Motortyp (2-takt/4-takt).....
- Är motorns placering lika standard.....Ja/Nej
- Har motorn originalspecifikation till chassienr.....Ja/Nej
- Om nej, har den en extrautrustningsspecifikation.....Ja/Nej
- Om nej, ange förändringar och det år de utförts och varför (se art 3.3.3.f).....
-
-
- 2.2 Tändning
- Typ (magnet, spole/fördelare etc).....
- Är tändsystemet enligt originalspecifikationen.....Ja/Nej
- Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför.....
-

- 2.3 Insugningssystem
- Märke på förgasar/insprutningssystem
- Storlek/typAntal
- Är typ och antal enligt originalspecifikation Ja/Nej
- Om nej, ange förändringar och året de utförts och varför (se art 3.3.3 h).....
-
- Om kompressormatad, var bilen ursprungligen kompressormatad?
-Ja/Nej
- Om ja, är kompressormatningen enligt originalspecifikationen?
-Ja/Nej
- Om nej, ange förändringarna, år de utförts och varför (se art 3.3.3.n).....
-
- 2.4 Bränslesystem
- Typ (Självfall, Mekanisk, Elektrisk, Tryck).....
- Är bränslesystemet enligt originalspecifikation och placerat som i originalet.....Ja/Nej
- Om nej, ange förändringarna och året de utförts och varför
-
- Är bränsletanken enligt originalspecifikation och har den samma placering som i originalet.....Ja/Nej
- Om nej, ange förändringar, året de utförts och varför.....
-
- 2.5 Smörjsystem
- Typ av system (Våtsump, Torrsump, Droppsmörjning etc).....
-
- Är smörjsystemet enligt originalspecifikation och har det samma placering som i originalet.....Ja/Nej
- Om nej, ange förändringar och året de utförts och varför....
-
- Är oljekylare monterad.....Ja/Nej
- Om ja, är detta originalutförande.....Ja/Nej

3

Kraftöverföring

Märke & Typ.....

Antal växlar.....Tillverkningsår.....

Är kraftöverföringen enl originalspecifikation.....Ja/Nej

Om nej, är kraftöverför. original extrautförande.....Ja/Nej

Om ja, ange det årtal extrautförandet först användes på denna modell (art 3.3.3.g).....

Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför (art 3.3.3.g).....

Är en momentpåverkande differential ("diff.broms") monterad (art 3.3.3.g).....Ja/Nej

Är bakaxelns slutväxel enligt originalspecifikation....Ja/Nej

Om nej, är slutväxeln enligt originalextrautförande...Ja/Nej

Om ja, ange årtal extrautförandet först användes på denna modell.....

Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför (art 3.3.3.d&e).....

4

Bakhjulsupphängning

Typ av hjulupphängning (Stel axel, Tvärlänk, Bärarm etc)....

.....

Fjäder (Skruvfjäder, Bladfjäder, Torsionsstav, etc).....

.....

Stötdämpare (Friktions-, Hävarms-, Teleskop- etc).....

.....

Är krängningshämmare monterad.....Ja/Nej

Om ja, är detta originalutrustning.....Ja/Nej

Är hjulupphängningen enligt originalutförande.....Ja/Nej

Är hjulupphängningen med alla länkar och bussningar eller leder enligt originalspecifikation och med originaldimensioner

.....Ja/Nej

Om nej, är hjulupphängningen enligt ett original extrautförande?.....Ja/Nej

Om ja, ange årtal extrautförandet först användes på denna modell.....

Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför (art 3.3.3.c).....

Framhjulsupphängning

Typ av hjulupphängning (Stel axel, Tvärlänk, etc).....

Fjäder (Skruvfjäder, Bladfjäder, Torsionsstav etc).....

Stötdämpare (Friktions-, Hävarms-, Teleskop- etc).....

Är krängningshämmare monterad?.....Ja/Nej

Om ja, är detta originalutrusning.....Ja/Nej

Är hjulupphängningen enligt originalutförande?.....Ja/Nej

Är hjulupphängningen med alla länkar och bussningar eller leder enligt originalspecifikation och med originaldimensionerna.....Ja/Nej

Om nej, är hjulupphängningen enligt ett original extrautförande.....Ja/Nej

Om ja, ange årtal extrautförande först användes på denna modell.....

Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför (se art 3.3.3.c).....

Bromsar

Märke/Typ: Fram.....Bak.....Övr.....

Verkningsätt.....

Trumdiametern & backbredd: Fram.....Bak.....

Skivdiameter & tjocklek: Fram.....Bak.....

Är skivorna massiva eller ventilerade? Fram.....Bak.....

Är bromssystemet enligt originalutförande och med originaldimensioner.....Ja/Nej

Om nej, är bromssystemet enligt ett original extrautförande.....Ja/Nej

Om ja, ange årtal extrautförandet först användes på denna modell.....

Om nej, ange förändringar och år då de utförts och varför (se art 3.3.3.b).....

7

Styrinrättning

Typ (kuggstång, skruv & mutter etc).....

Är styrinrättningen enligt originalutförandet.....Ja/Nej

Om nej, är styrinrättningen enligt ett original extrautförande.....Ja/Nej

Om ja, ange årtal extrautförande först användes på denna modell.....

Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför.....

8

Hjul och däck (3.3.3.1)

Typ (Ekerhjul, Pressat stål, Magnesium etc).....

Diameter: Fram.....Bak.....

Fälgbredd: Fram.....Bak.....

Är hjulen enligt originalutförande och dimensioner.....Ja/Nej

Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför.....

Har däcken originaldimensioner.....Ja/Nej

Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför.....

9

Kaross

Typ (Ensitsig, Sport, Coupe etc).....

Material.....

Ant sittplatser..... Ant dörrar.....

Är karossen orginal till chassiet.....Ja/Nej

Innefattar karossen stänkskydd (stänkskärm) med orginalutförning och dimensioner för det ifrågav. chassiet....Ja/Nej

Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför (se art 3.3.3..k&m).....

10

Belysning

Huvudstrålkastarnas märke och diameter.....
.....

Är belysningen enligt orginalutförande.....Ja/Nej

Om nej, ange förändringar och år de utförts och varför
.....
.....

11

Dimensioner

Bilens vikt körklar utan bränsle.....

Bilens ursprungliga katalogvikt.....

Axelavstånd.....

Spårvidd: Fram.....Bak.....

12

Historia

När uppgift finns, ange ägares namn och innehavsperiod.....
.....
.....

Förteckna viktigare tävlingar som bilen deltagit i. (Datum, tävling, förare, resultat.)

.....
.....

Beskriv eventuella större ombyggnader eller förändringar som utförts utöver det som angivits ovan. Ange när och varför de utförts. (Ex 1970, ny främre hjulupphängning monterad för att reparera krockskada. 1974 annan motor, efter katastrofalt ras. 1977 nytt chassie p g s brott på orginalet, etc.)

.....
.....
.....
.....
.....
.....

(Om så behövs kan paragraf 12 fortsättas på tilläggssidor.)

Jag försäkrar att angivna svar är riktiga och förbinder mig att meddela Svenska Bilspportförbundet om några förändringar vidtages. Jag försäkrar också att varje tävlingsamälan skall ingivas i enlighet med vad som uppgivits i denna handling

Ägarens namnteckning

Datum.....